

CHEMIN DE FER

DESTINÉ

A RATTACHER NAMUR

AU SYSTÈME GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER BELGES.

LOIS DU 1^{er} MAI 1834 ET DU 26 MAI 1837.

RAPPORT

PRÉSENTÉ LE 1^{er} JUIN 1838,

A M. le Ministre des Travaux Publics,

PAR M. L'INSPECTEUR CHARGÉ DES ÉTUDES.



B

7

BRUXELLES,

H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI, RUE ROYALE ANCIENNE, N° 3.

1838.

CHEMIN DE FER DE NAMUR.

470
134.

CHEMIN DE FER

DESTINÉ

A RATTACHER NAMUR

AU SYSTÈME GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER BELGES.

LOIS DU 1^{er} MAI 1834 ET DU 26 MAI 1837.

RAPPORT

PRÉSENTÉ LE 1^{er} JUIN 1838,

A M. le Ministre des Travaux Publics,

PAR M. L'INSPECTEUR CHARGÉ DES ÉTUDES.



KONINKL.
BIBLIOTHEEK
TE'SHAGE.

BRUXELLES,

H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI, RUE ROYALE ANCIENNE, N° 3.

1838.

Monsieur le Ministre,

La loi du 26 mai 1837 porte que la ville de Namur sera , par un chemin de fer construit aux frais de l'État, rattaché au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834.

Malgré les indications, plus ou moins directes, qui ont été données dans le cours des débats dont la loi du 26 mai 1837 a été l'objet , malgré les préoccupations sous l'empire desquelles cette loi a pu être votée par quelques-uns , vous avez pensé que la législature avait entendu laisser entière la question de la direction la plus avantageuse , le point de départ, Namur, étant seul obligé ; vous avez pensé que , hors ce point obligé , le gouvernement avait le droit et le devoir de faire faire de nouvelles études et qu'à cet égard sa responsabilité était engagée ; vous m'avez déclaré qu'à cette étude vous rattachiez l'avenir même des chemins de fer dans leur ensemble.

C'est dans ce sens que vous avez interprété la loi, encore sous la première impression de la discussion qui l'avait précédée ; vous m'avez demandé non pas l'étude d'un chemin de fer rattachant Namur au système de la loi du 1^{er} mai 1834 *dans telle direction irrévocablement assignée à l'avance* , ce qui eût rendu plus facile votre tâche aussi bien que la mienne ; mais l'étude de ce chemin de fer *dans toutes les directions possibles* , le choix définitif restant à faire ; c'est en ces termes que , dès le premier jour , vous avez posé le problème.

Il est bon d'ailleurs de se rappeler que la disposition relative au chemin de

fer de Namur, a été introduite dans la loi par amendement : extension votée en l'absence de tous documents au moins publics ; il était donc prudent de s'en remettre au gouvernement et d'exiger qu'il fît, après le vote de la loi, des études qui n'ayaient point été faites, au moins complètement, avant le vote de la loi ; interprétée autrement, la loi du 26 mai aurait pu exposer à des mécomptes et à des regrets. Que si quelques esprits se sont montrés préoccupés d'une direction, le vote même de leur part ne peut être considéré comme absolu ; leur intention n'a pu être que celle-ci : Namur sera rattaché au système de la loi du 1^{er} mai 1834, *dans telle direction* dont il a été presque exclusivement question jusqu'à présent, *à moins qu'après un examen approfondi qui n'a point encore été fait, on n'en découvre une autre évidemment meilleure.*

Vous avez désiré, Monsieur le Ministre, qu'outre le travail purement technique, fait seulement par une classe spéciale de personnes, il vous fût présenté un rapport renfermant les considérations susceptibles d'être appréciées par le public en général.

J'exposerai d'abord les différents intérêts qui me semblent se rattacher au chemin de fer ayant pour point de départ Namur.

§ 1^{er}. — INTÉRÊTS QUI SE RATTACHENT AU CHEMIN DE FER DE NAMUR.

Rattacher la ville de Namur au système de la loi du 1^{er} mai 1834 de la manière à la fois la plus avantageuse à Namur et *au système des chemins de fer en général*, telle est la pensée qu'il faut attribuer à la législature, pensée digne d'une assemblée politique, pensée qui justifie la latitude laissée au gouvernement.

Par rapport à la ville de Namur, car c'est ce point de vue qu'il faut d'abord accepter, le système de la loi du 1^{er} mai 1834 présente deux aspects : d'un côté s'offre la ligne d'Anvers vers l'Allemagne par Liège, de l'autre la ligne d'Anvers vers la France par Bruxelles et le Hainaut.

La loi du 26 mai 1837 n'autorisant la construction que d'un seul chemin de fer, il est impossible de mettre Namur en relation au moins immédiate avec l'une et l'autre ligne ; le chemin à construire devra aboutir soit à la ligne qui s'étend de Malines vers l'Allemagne par Liège, soit à celle qui s'étend de Malines par Bruxelles et le Hainaut vers la France.

Il faut donc :

- 1^o Opter entre ces deux lignes ;
- 2^o Choisir un point d'accès sur la ligne qui aura obtenu la préférence.

Considérons la ville de Namur par rapport à chacune de ces deux lignes.

Namur considéré par rapport à la ligne de Malines par Liège vers l'Allemagne.

Mettre la ville de Namur en relation directe avec cette ligne, c'est avoir en vue :

L'Allemagne ;

Liège ;

Tirlemont ;

Louvain ;

Malines, comme point de passage vers les Flandres et vers Bruxelles ;

Anvers ;

La Hesbaie et le Limbourg.

Namur considéré par rapport à la ligne de Malines par Bruxelles vers la France.

Mettre la ville de Namur en relation directe avec cette ligne, c'est avoir en vue :

La France ;

Le Hainaut, et notamment Mons et Charleroy ;

Nivelles ;

Bruxelles, comme but direct ;

Malines, comme point de passage vers les Flandres ;

Anvers.

Nous nous réservons d'examiner par la suite la position du Luxembourg par rapport au système des chemins de fer.

Non seulement il faut, quant à Namur, opter entre les deux lignes, mais il n'y a pas sur la ligne que l'on choisira de point également bien placé par rapport à chaque but que nous venons d'indiquer ; les choix ne peuvent être que relativement bons.

Il y a pour l'une et l'autre ligne deux buts communs :

Anvers, comme port principal de la Belgique, et Malines, comme croisement central.

Il est à désirer que l'on trouve un tracé conduisant également bien vers ces deux buts, qui, étant communs, ne doivent point comporter d'exclusion.

Pour la ligne de Malines vers l'Allemagne, Bruxelles ne devient qu'un but très indirect quant à Namur ; pour la ligne de Malines vers la France par le Hainaut, la capitale devient un but direct.

Anvers et Malines étant des buts communs, il s'agit, par l'option à faire entre les deux lignes, d'exclure *par rapport à la ville de Namur*, si l'on choisit la ligne de Malines vers l'Allemagne, tout ce qui se rattache à l'autre ligne, c'est-à-dire :

La capitale;

La France;

Le Hainaut, et notamment Charleroy;

Si l'on choisit la ligne de Malines vers la France, tout ce qui se rattache à l'autre ligne, c'est-à-dire :

Louvain et Tirlemont;

Le Limbourg et la Hesbaie;

Et *en apparence* Liège et l'Allemagne.

Nous sommes forcés d'anticiper sur quelques détails d'exécution pour expliquer comment la ville de Liège et l'Allemagne ne sont qu'*en apparence* exclues par rapport à Namur, si l'on met cette ville en relation avec la ligne du Hainaut; c'est que si à Namur on a réellement en vue de se rendre à Liège et en Allemagne par le chemin de fer, il n'y a d'autre tracé raisonnablement possible que celui de la vallée de la Meuse; or, le chemin de fer de la vallée de la Meuse ne conduirait qu'à Liège; tous les autres points seraient exclus, à savoir : Tirlemont, Louvain, Malines et Anvers; si on veut ne pas exclure ces points, c'est-à-dire si l'on veut aboutir à Tirlemont, par exemple, on renonce à aller à Liège et en Allemagne, car certes aucun homme réfléchi ne soutiendra que l'on se rendra de Namur à Liège par Tirlemont en gravissant à Namur des plans inclinés, et en descendant à Liège d'autres plans inclinés (1); les personnes et les choses donneront la préférence à la voie directe, à la vallée de la Meuse, à la rivière ou à la route, pour atteindre soit Liège, soit l'Allemagne. Le chemin de fer qui rattachera Namur à la ligne de Malines vers l'Allemagne sera *exclusif* : aboutissant à Liège par la vallée de la Meuse, il ne conduira qu'à Liège; aboutissant à Tirlemont, il ne desservira ni Liège ni l'Allemagne; sur cette ligne même il faut donc opter entre Tirlemont, Louvain, Malines et Anvers d'une part, Liège et l'Allemagne de l'autre.

Ainsi,

Rattacher Namur à la ligne de Malines vers l'Allemagne :

Par la vallée de la Meuse, c'est aller à Liège et vers l'Allemagne, mais pas ailleurs;

A Tirlemont ou à Louvain, c'est renoncer à Liège et à l'Allemagne.

D'où nous arrivons à cette autre conclusion, que faire un chemin de fer de Namur à Tirlemont ou de Namur vers la ligne du Hainaut, c'est également renoncer, en ce qui concerne Namur, à Liège et à l'Allemagne.

Nous avons d'abord, prenant à la lettre la loi du 26 mai 1837, placé notre point de vue à Namur; nous avons demandé comment on pouvait rattacher

(1) Il y aurait 19 $\frac{1}{2}$ lieues de Namur à Liège par Tirlemont, plus le temps perdu aux plans inclinés, au départ et à l'arrivée, et au transbordement.

Évidemment on se rendra en moins de temps, pour moins d'argent et avec moins d'embarras, directement de Namur à Liège, surtout s'il s'établit des bateaux à vapeur sur la Meuse.

cette ville au système des chemins de fer, nous avons rencontré Bruxelles sur la ligne de Malines à Mons; serait-ce violer les lois du 1^{er} mai 1834 et du 26 mai 1837 que de se placer à Bruxelles même en se demandant comment toutes les parties de la Belgique, et notamment Namur, pourront être rattachées, à l'aide des chemins de fer, à la ville que la Constitution a proclamée la capitale, c'est-à-dire le centre de la Belgique indépendante? Namur veut aller à Anvers et à Malines (passage obligé pour se rendre dans les Flandres): Namur ira également bien (1) à Anvers et à Malines en passant par Tirlemont ou par Bruxelles; sous ce rapport, la question serait donc entre la capitale et Tirlemont?

Déplaçons de nouveau notre point de vue.

La loi du 1^{er} mai 1834 a décrété qu'il sera construit un chemin de fer de Bruxelles vers la frontière de France, par le Hainaut; on a déjà compris qu'un seul chemin de fer, passant par Mons, était insuffisant dans cette province; la loi du 26 mai 1837 a décrété que Tournay sera rattaché à l'une des lignes des Flandres; une troisième ville, Charleroy, et l'importante contrée qui l'entoure, restent en dehors du système des chemins de fer; la loi du 26 mai 1837 a autorisé le gouvernement à rattacher Namur au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834; tromperiez-vous, Monsieur le Ministre, la confiance des Chambres, si le même chemin de fer qui doit rattacher Namur au système général y rattachait aussi le district de Charleroy en passant à environ deux lieues et demie de cette ville, vide qui sera bientôt et facilement rempli?

Nous pourrions de nouveau changer notre point de vue.

Nous plaçant à la fois aux points extrêmes d'Anvers, de Gand et de Namur, nous pourrions nous demander s'il est de l'intérêt du négociant qui se rend d'Anvers à Namur, de Gand à Namur, de pouvoir, en même temps et sans se détourner, passer par la capitale et par le Hainaut pour y faire des affaires ou s'y enquérir des affaires? Vaut-il mieux placer entre Namur et Anvers, Tirlemont et la Hesbaie, ou le Hainaut et Bruxelles?

Résumons nous.

Si de Namur vous avez pour but de vous rendre à Liège et en Allemagne, vous n'y irez par le chemin de fer que si vous choisissez la vallée de la Meuse: tracé qui exclut tout autre but.

Si de Namur vous avez pour but de vous rendre à Anvers, port principal de la Belgique, et au croisement central de Malines, vous y arriverez également bien (2), en faisant aboutir le chemin de fer à la ligne de Malines à Liège, ou de Malines à Mons.

Vous irez donc par le chemin de fer qui rattachera Namur à la ligne du Hainaut:

Également bien (3) à Anvers et à Malines;

Très bien à Bruxelles;

(1) Nous pourrions dire que Namur ira *mieux* à Anvers et Malines par Bruxelles, que par Tirlemont, le chemin de fer direct de Tirlemont n'étant pas possible sans plans inclinés.

(2) Voyez la note précédente.

(3) Et même mieux, car il n'y aura pas de plans inclinés.

De plus dans le Hainaut;

De plus en France.

Vous ne traverserez pas la Hesbaie, vous n'irez ni à Tirlemont, ni directement à Louvain; mais quoi que vous fassiez, vous n'atteindrez pas toutes les localités, toutes les contrées.

Vous n'irez pas *directement à Louvain*; je dois m'arrêter ici, car toute la question du chemin de Namur vers la ligne de l'est est dans Louvain; et nous ne voulons point dissimuler l'objection.

Nous avons vu que ce chemin de fer ne desservirait ni Liège ni l'Allemagne; qu'il aurait Malines et Anvers pour but, comme le chemin de fer se raccordant à la ligne du midi; qu'il aurait pour avantage propre de conduire directement à Louvain; de ce point de vue, le chemin de fer doit être considéré comme le prolongement du canal de Louvain vers Namur; c'est son véritable, son unique caractère dans la pensée de ceux qui le réclament.

Notre intention n'est point de contester les nombreuses et anciennes relations de Namur avec Louvain; Louvain s'est mis à ses frais en rapport avec l'Escaut par un canal; Namur s'est mis à ses frais en rapport avec le canal, par une route: faut-il à cette route substituer un chemin fer? Voilà comme la question paraît avoir été posée par les villes de Louvain et de Namur, préoccupées de leurs anciennes relations.

Ces relations, voici en quoi elles consistent: Namur envoie à Louvain par axe, certaines matières pondéreuses; Louvain lui renvoie des denrées coloniales arrivées par son canal; notez bien que les denrées coloniales sont un objet *de retour*. Le chemin de fer étant fait de Louvain ou de Tirlemont à Namur, Namur prendra-t-il encore ses denrées coloniales *en retour* à Louvain? C'est ce que l'on peut révoquer en doute. Du port d'Anvers on enverra directement les denrées coloniales à Namur par le chemin de fer qui s'offre dans toute sa continuité. Le chemin de fer de Namur apparaît aux habitants de Louvain comme le prolongement de leur canal; mais il sera de même et avec tous les avantages de la position, pour Anvers le prolongement de l'Escaut vers Namur. Selon moi on peut soutenir avec raison que le chemin de fer prolongé de Louvain à Namur, fera cesser le commerce de *retour* entre ces deux villes; le chemin de fer n'existant pas, Namur continuera à envoyer à Louvain par axe des matières pondéreuses, comptant pour le retour à Louvain même sur quelques denrées coloniales, et les produits des localités. Louvain se flatterait donc en vain d'obtenir par le chemin de fer de Namur une suprématie sur le port d'Anvers; les deux ports seraient en rapport direct avec Namur, et celui d'Anvers l'emporterait évidemment; le chemin de fer ne subirait que très difficilement le transport des matières pondéreuses; il ne se chargerait probablement pas de celles-ci à Namur pour les rendre au port de Louvain (1), tandis qu'il accepterait, à partir d'Anvers, les denrées coloniales (2).

(1) D'autant plus que le port de Louvain n'est pas contigu au chemin de fer, si nous pouvons nous exprimer ainsi.

(2) Comme toute la question se résume dans le port de Louvain, nous annexons à ce rapport un mémoire de la régence de Louvain, du 24 mai 1838; nous y renvoyons pour les détails.

Je me suis réservé d'indiquer la position du Luxembourg par rapport au système des chemins de fer. Namur a été long-temps le seul intermédiaire entre le Luxembourg et le reste de la Belgique; mais par l'achèvement de la route de Marche à Terwagne et la construction de celle de Bastogne à Aywaille, le mouvement du Luxembourg vers la Belgique doit se partager entre Namur et Liège (1); le Luxembourg a intérêt d'avoir à Namur et à Liège des chemins distincts, n'ayant pour buts communs qu'Anvers et Malines, et directement ou indirectement Bruxelles; le chemin de fer de Namur à la ligne de Malines à Mons ouvrirait au Luxembourg le Hainaut. Namur qui sent qu'une partie du Luxembourg lui échappe, a intérêt à offrir à cette province les moyens d'arriver là où l'on n'arrive point en se rendant à Liège. Les routes de Marche à Terwagne et de Bastogne à Aywaille feront à Namur un mal infini, à moins que Namur ne sache se créer une nouvelle destinée; cette nouvelle destinée dépend de la direction à donner au chemin de fer.

§ 2. — TRACÉS CONSIDÉRÉS EN EUX-MÊMES, ET DEVIS.

Les différents buts qu'on peut se proposer étant maintenant connus, nous allons indiquer les différents tracés considérés en eux-mêmes selon qu'on voudra rattacher Namur à la ligne de Malines vers l'Allemagne ou à la ligne de Malines vers la France par le Hainaut.

Pour rattacher Namur à la ligne de Malines vers l'Allemagne, trois directions principales, ayant des points d'accès différents, se présentent :

- 1° De Namur sur Liège;
- 2° De Namur sur Tirlemont;
- 3° De Namur sur Louvain.

Pour rattacher Namur à la ligne de Malines sur le Hainaut, une direction principale se présente, à savoir, celle de Namur par Nivelles sur Tubize.

Nous décrirons succinctement ces tracés, en nous attachant aux points qui les caractérisent et en continuant à nous abstenir d'entrer dans des détails trop techniques.

Un tracé direct de Namur sur Bruxelles est impossible.

(1) Il a été dit que le Luxembourg avait besoin du chemin de fer de Namur à Tirlemont, pour se rendre à Liège et en Allemagne; c'est là une erreur: personne à Namur même n'ira à Liège et en Allemagne par le chemin de fer de Tirlemont; le Luxembourg ira à Liège et en Allemagne par les nouvelles routes de Marche à Terwagne, de Bastogne à Aywaille, et d'Aywaille à Fraipont.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A LIÈGE.*Tracé.*

Ce chemin se placerait sur l'une des rives de la Meuse, qui devrait être traversée plusieurs fois pour obtenir des courbes convenables à la grande vitesse. Ce parcours ne présente point de difficultés réelles. Peu de vallées sont aussi favorables à l'établissement d'un rail-way.

Sa pente presque uniforme ne s'élève nulle part à plus d'un millimètre.

Son parcours de Namur à la station de Liège serait de 12 lieues, son coût par une simple voie avec gares d'évitement ne pourrait s'élever au-delà de 7 à 8 millions.

Nous avons déjà vu que ce chemin de fer ne conduirait qu'à Liège et en Allemagne.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A LOUVAIN.*Tracé.*

Un seul tracé se présente pour sortir de Namur et s'élever au sommet de partage entre les vallées de la Sambre et la Dyle, sans plans inclinés ; c'est celui qui, partant de la porte de Fer, se dirige par la vallée de la Meuse jusqu'à Moustier, où, en tournant à gauche vis-à-vis de Jemeppe, il remonte la vallée de l'Orneau jusques vers la hauteur de Gembloux.

De ce point élevé au-dessus de la station de Louvain de 133 mètres, ce chemin, en descendant sur Louvain, doit, pour éviter tous plans inclinés, tourner à gauche par la vallée de l'Orne et venir ensuite se placer dans la vallée de la Dyle, qu'il parcourt jusqu'à Louvain en touchant Wavre par la gauche.

La déclivité de la partie supérieure de la vallée exige une pente de 6 millimètres sur plus de 7,000 mètres, si l'on veut éviter des terrassements considérables et le morcellement de grandes et magnifiques propriétés.

Le développement de ce tracé entre Namur et la station de Louvain, serait de 71,000 mètres, 14 lieues.

Comme il existe un chemin de fer entre Louvain et Tirlemont, on est amené à se demander s'il ne vaut pas mieux en profiter pour se rendre à Louvain en dirigeant sur Tirlemont le chemin nouveau à construire, même au prix de plans inclinés.

Nous sommes donc amenés, pour aller à Louvain même, au tracé de Namur à Tirlemont.

Il est à remarquer que le tracé sans plans inclinés que nous venons d'indiquer de Namur à Louvain, offre de Namur au château d'Onoz une partie commune au tracé que nous indiquerons de Namur à Tubize ; sous ce point de vue, arrivé au château d'Onoz à trois lieues de Namur, l'ingénieur doit se demander s'il faut se diriger vers Louvain ou vers Tubize.

Ceux qui soutiennent, Monsieur le Ministre, que la loi du 26 mai 1837 ne comporte qu'un chemin de fer de Namur vers la ligne de l'Est, ont reconnu que ce chemin pouvait aboutir soit à Louvain soit à Tirlemont; il est néanmoins à remarquer :

1^o Que la dépense ne pourrait plus être considérée comme strictement limitée à 6 millions ou même à 6 millions $\frac{1}{2}$, le chemin de fer direct sur Louvain coûtant davantage;

2^o Que s'il est vrai que ce chemin de fer ne soit que le prolongement du canal de Louvain, il faudra le faire aboutir ailleurs qu'à la station actuelle de Louvain, ou déplacer celle-ci;

3^o Que *dans le système* de la loi du 1^{er} mai 1834, les ports d'Anvers et d'Ostende ont été considérés comme buts principaux.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A TIRLEMONT.

Tracé.

Trois tracés plus ou moins praticables se présentent dans la direction de Tirlemont; l'un de ces tracés est-susceptible de deux applications au point de départ à Namur.

Tracé par les vallées de la Meuse et de la Mehaigne.

Partant de la porte St-Nicolas à Namur, ce tracé descendrait la vallée de la Meuse jusqu'à Huy, ou tournant à gauche, il remonterait jusques sur les hauteurs de Perwez, par la vallée de la Mehaigne, sans plans inclinés.

Le point le plus élevé se trouve à 80 mètres au-dessus de Namur. La pente moyenne aurait moins d'un millimètre le long de la Meuse, et seulement deux millimètres dans la vallée de la Mehaigne.

Par ce tracé, le chemin de fer de Namur à Tirlemont aurait une longueur de 17 $\frac{1}{2}$ lieues.

Tracé par le Beau-Vallon.

Conduit par le Beau-Vallon, le chemin de fer partant de Namur à la porte de Fer pourrait gravir la hauteur et arriver au sommet de Dhuy à 81 mètres 96 centimètres au-dessus du point de départ, par une pente de 8 millimètres sur 6,000 mètres de longueur, mais entièrement comprise dans des parties courbes et embarrassée de 5 souterrains dans le rocher sur 800 mètres de longueur.

Par cette direction, le parcours du chemin jusqu'à Tirlemont serait de 45,180 mètres ou 9 lieues.

Le parcours dans le Beau-Vallon doit être considéré comme absolument impraticable pour une marche à grande vitesse, c'est-à-dire pour un chemin de fer de voyageurs.

Tracé par la vallée de Vedrin ou le fond d'Arquet.

Ce tracé est un, de la crête de Varisoux à Tirlemont.

Il ne diffère que dans la manière d'atteindre cette crête en sortant de Namur.

Nous avons le choix entre la vallée de Vedrin et le fond d'Arquet, mais dans l'un et l'autre cas des plans inclinés sont nécessaires.

Le point commun qu'il s'agit ainsi d'atteindre, est sur un sommet à 107 mètres 86 centimètres au-dessus de Namur.

Pour se diriger par la vallée dite *du fond d'Arquet*, ce tracé doit partir de la porte de Bruxelles par une courbe et s'élever immédiatement par un plan incliné de $\frac{1}{36}$ de pente sur 2,510 mètres de longueur en une ou deux rampes, en passant dans un souterrain de 100 mètres d'étendue; arrivé sur le côté de Vedrin, il tournerait à gauche et atteindrait le sommet de Varisoux par une rampe de $4\frac{1}{2}$ millimètres.

Pour atteindre la crête de Varisoux par *la vallée de Vedrin*, le chemin de fer partirait de la porte de Fer et tournerait à droite par une courbe qui ne pourrait avoir plus de 800 mètres de rayon avec $4\frac{1}{2}$ millimètres de pente; il viendrait ensuite s'élever par un plan incliné de même inclinaison que le précédent et d'une longueur de 2,100 mètres en une ou deux rampes jusques sur le coté de Doussoux, pour arriver ensuite en tournant à gauche au sommet de Varisoux avec $4\frac{1}{2}$ millimètres de rampe.

Du point de Varisoux, le chemin de fer court directement sur Perwez qu'il traverse pour aller passer à la gauche de Jodoigne et atteindre ensuite par une courbe de 1,500 mètres de rayon, développée autour du village de Bost, la station de Tirlemont.

Ces tracés qui diffèrent peu ont :

Celui par le fond d'Arquet,

Une longueur de 42,181 mètres ;

Celui par la vallée de Vedrin,

Une longueur de 42,600 mètres.

Les plus fortes pentes vers Tirlemont sont de 4 mètres $4\frac{1}{2}$ millimètres et 6 millimètres sur 13,830 mètres, 3,467 mètres et 6,000 mètres de longueurs respectives.

Dans la discussion qui a précédé la loi du 26 mai 1837, on a supposé que ce chemin de fer coûterait environ 6 millions, y compris les plans inclinés; néanmoins à raison de ce dernier ouvrage et en l'absence de toute expérience de ce genre dans le pays, les plans inclinés de Liège n'étant point encore exécutés, il y aurait peut-être imprudence à regarder la somme de 6 millions comme suffisante.

Il est aussi indispensable de faire la remarque qu'un chemin de fer à plans inclinés exige, à raison de cette circonstance, des frais extraordinaires d'ex-

ploitation et d'administration : frais que l'on peut considérer annuellement comme l'intérêt d'un capital engagé.

Ajoutons encore que des stations de raccordement et des plans inclinés *allongent* les chemins de fer par cela qu'ils en rendent le parcours moins facile et moins continu.

Enfin, on doit prendre en considération les plans inclinés pour fixer le prix des places et le péage en général; c'est-à-dire qu'outre le parcours proprement dit, il faudra exiger une certaine somme à raison des plans inclinés.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A TUBIZE.

Tracé.

Ce chemin de fer qui a son point de départ à la porte de Fer à Namur, se dirige, pour éviter les plateaux qu'il ne pourrait gravir qu'au moyen de plans inclinés, par la vallée de la Sambre qu'il traverse plusieurs fois sur ponts fixes, vers Mornimont et Moustier, pour remonter ensuite la vallée de l'Orneau jusqu'au-dessus du château d'Onoz.

Là tournant à gauche et marchant dans le vallon de l'affluent de la dite rivière qui vient de Ligny, il se dirige vers le sommet des plateaux qu'il atteint entre Fleurus et Sombreffe, pour descendre ensuite dans la vallée de Mellet et arriver à Vieuville, sur le Piéton distant de $2 \frac{1}{2}$ lieues de Charleroy, ville vers laquelle la marche d'un chemin de fer est presque directe et ne rencontre aucune difficulté.

De Vieuville le chemin remonte par les vallées du Piéton et de Buzet, jusqu'au sommet de partage du bois de Nivelles, d'où descendant avec la rivière la Thyne, en se serrant contre Nivelles, il vient en parcourant la vallée de la Dodaigne jusqu'à Bornival, joindre la vallée de la Samme qu'il ne quitte plus, jusqu'à Tubize, laissant Ronquières à gauche.

Le canal de Charleroy se trouve traversé sur 5 ponts fixes.

Ce tracé présente des longueurs de 15,700 mètres, 1,540 mètres et 6,870 mètres, sur $4 \frac{1}{2}$, 5 et 6 millimètres de pentes respectives; il n'offre nulle part de courbe au-dessous de 1,000 mètres de rayon.

La tranchée dans le bois de Nivelles ne descendra pas à plus de 18 mètres de profondeur.

Un souterrain de 160 mètres de longueur sera pratiqué dans le schiste à Askimpont.

La longueur totale de ce tracé est de 76,738 mètres, ou 15 lieues.

La dépense d'exécution est évaluée 8,149,100 francs, d'après les détails suivants.

*Devis général des dépenses de premier établissement du chemin de fer
de Namur à Tubize.*

| NATURE DES DÉPENSES. | SECTION DE NAMUR A VIEUVILLE. | SECTION DE VIEUVILLE A TUBIZE. | TOTAUX. | OBSERVATIONS. |
|--|--|---|-----------|---|
| Longueur des sections . . . | 40,273 | 36,465 | 76,738 | |
| Embranchement de la station à la Meuse | 1,574 | | | |
| Acquisitions de terrains . . . | 701,200 | 590,000 | 1,291,200 | Les terrains sont acquis pour une double voie, ainsi que pour des stations complètes. |
| Travaux de terrassements. | 1,080,540 | 933,000 | 2,013,540 | J'ai calculé les dépenses de terrassements pour une simple voie, avec redoublement sur 10,000 mètres de longueur pour croisement entre les stations. J'ai supposé qu'une partie des pierres extraites des déblais dans les rochers seraient employés en dez sous les rails. |
| Ouvrages d'art | 375,500 | 380,500 | 756,000 | Le percement souterrain d'Askimpont de 160 mètr. de longueur est calculé à ouvrir pour une simple voie; cette largeur est suffisante pour une galerie souterraine de ce peu d'étendue, surtout si on la compare à celle de Cumplich pour simple voie, qui a 900 m. de longueur. Nous avons plutôt suivi le système des passages à niveaux que celui des viaducs, dessus ou dessous les routes; il parait n'apporter que peu d'inconvénients. La construction sera solide et convenable sans luxe. |
| Rail-way pour une simple voie avec croisement . . . | 1,793,390 | 1,567,540 | 3,360,930 | J'ai estimé le rail-way pour une simple voie à 36 fr., rails de 22 kil. avec accessoires et fondation. L'expérience du chemin de fer nous autorise à adopter ce poids qui peut être augmenté de 2 kil. pour le même prix, si on s'arrête à des rails parallèles. La route traversant généralement des terrains solides, sa fondation n'exigera pas des dépenses extraordinaires en sable. Il sera fait emploi dans les déblais en terrains solides, des pierres provenant des extractions, pour dez de supports des rails. |
| Stations et dépendances . . . | 252,000 | 230,430 | 482,430 | Cet article comprend les stations de premier établissement, loges de gardes, barrières, ponts à peser, plates-formes tournantes, réservoirs d'eau etc., etc. |
| Frais d'administration et conduite des travaux . . . | 124,000 | 110,000 | 234,000 | Les sections sont considérées devoir être exécutées simultanément en deux à trois ans. |
| Frais de l'étude du projet. | 6,000 | 5,000 | 11,000 | |
| Montant des travaux | 4,332,630 | 3,816,470 | 8,149,100 | |

§ 3. PRODUITS.

Cet exposé serait incomplet si, en troisième lieu, nous ne recherchions les probabilités de produits en nous plaçant tour à tour dans chacune des hypothèses que nous avons indiquées.

Notre intention n'est point d'examiner quelle est dans l'ensemble des moyens de transports, la destination spéciale des chemins de fer, des canaux et des routes ordinaires; cette controverse, le temps la résoudra, et nous n'avons pas besoin de nous y engager pour le moment, car, que l'on considère le chemin de fer partant de Namur comme chemin de fer principalement de voyageurs, qu'on le considère comme chemin de fer industriel, qu'on lui attribue l'un et l'autre caractère, la supériorité est acquise au chemin de fer qui se dirige de Namur vers la ligne du midi.

Nous ne dirons que peu de choses du chemin de fer de Namur à Liège.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A LIÈGE.

Produits.

40,000 voyageurs parcourent annuellement la distance de Namur à Liège et *vice-versâ*.

Ce nombre serait sans doute de beaucoup augmenté par l'établissement d'un chemin de fer.

Les transports de marchandises et du commerce proprement dits sont fort peu considérables entre Namur et Liège; ceux de marchandises coloniales sont presque nuls.

Les produits industriels de Namur et des environs qui peuvent être demandés à Liège et par l'Allemagne ne présentent point d'importance.

Pour les matières pondéreuses telles que minerais et charbons, la Meuse offre un frêt tellement économique, 4 à 5 fr. par tonneau, pour toute la distance, que le chemin de fer ne pourrait lui enlever cette espèce de transports, qui, d'ailleurs, conviennent peu à un chemin de fer à grande vitesse.

Le chemin de fer de Namur à Liège aurait toujours à soutenir pour les marchandises la concurrence de la Meuse et ne deviendrait un chemin important de voyageurs que s'il existait un chemin de Mons à Namur; dans ce cas la ligne internationale s'étendrait de Liège par Namur et Mons vers la France: est-il de l'intérêt de la Belgique qu'il en soit jamais ainsi?

Nous passons au chemin de fer de Namur à Louvain, soit qu'il se dirige directement sur cette dernière ville, soit qu'il se dirige par Tirlemont.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A LOUVAIN DIRECTEMENT OU PAR TIRLEMONT.

Produit.

Pour apprécier l'avenir du chemin de fer de Namur à Tirlemont et Louvain, il est indispensable de tenir compte d'une chose : c'est qu'il est impossible qu'il ne s'établisse pas un chemin de fer de Charleroy vers Tubize ; ce chemin de fer dont l'industrie privée se chargera à défaut de l'État (1) ne sera pas seulement le chemin de fer du district de Charleroy ; il attirera à lui les produits de l'Entre Sambre et Meuse, c'est-à-dire d'une partie du pays de Namur. Le chemin de fer de Namur à Tirlemont n'est et ne peut être que le chemin de fer d'une partie et la moins importante de la province de Namur ; il ne sera rien pour Charleroy dont le chemin de fer futur mais inévitable desservira la partie la plus importante du Namurois même ; il faut donc, dès à présent, considérer le chemin de fer de Namur à Tirlemont et Louvain comme le chemin de fer du pays rigoureusement compris entre ces trois villes, pays où les localités les plus importantes sont, d'une part, Perwez et Jodoigne, de l'autre, Gembloux et Wavre (2).

Aujourd'hui 6,800 voyageurs se rendent annuellement de Namur sur Louvain et Tirlemont et *vice-versá*.

Ce chemin ne pourrait compter sur les voyageurs étrangers qui visitent aujourd'hui en si grand nombre les bords de la Meuse ; car, arrivés à Tirlemont, ils poursuivront jusqu'à Liége.

Si l'on excepte la chaux, les écorces, le marbre et les pierres, toutes matières pondéreuses, la quantité de marchandises diverses qui se dirigent de Namur vers Jodoigne, Tirlemont, Louvain, Anvers, Gand, ne s'élève pas actuellement à 15,000 tonneaux.

Quant aux marchandises venant ou se dirigeant sur le Luxembourg, le point de Tirlemont étant aussi près de Liége, elles se porteront plutôt de ce côté, de manière que Namur n'a qu'à perdre en s'approchant de trop près de cette puissante rivale, vers laquelle le commerce inclinera de préférence.

Si l'on considère les marchandises pondéreuses, le charbon, la chaux et les écorces, il est à remarquer que le charbon ne s'extrait point à Namur ni aux environs, mais bien plutôt vers Charleroy.

Pour la chaux et les écorces il y a peu de chance d'en faire les transports sur le chemin de fer, la position des points d'extraction et de production, la nature de ces matières leur feront généralement pratiquer les routes ordinaires

(1) La demande en a été faite le 16 décembre 1836.

(2) Jodoigne n'est qu'à cinq quarts de lieue de la ligne de Malines à Liége ; à cette faible distance on peut se dire au chemin de fer ; ainsi cette ville ne nous semble pas avoir un grand intérêt dans la question.

Hannut serait plus loin du chemin de fer nouveau, qu'il ne l'est du chemin de fer déjà existant.

vers le port de Louvain où les voituriers prendront en retour les produits de la localité.

La barrière de Petite-Rosière où passent aujourd'hui tous les transports dirigés de Namur sur Tirlemont et Louvain, n'est affermée qu'à 4,100 francs.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A TUBIZE.

Produits.

Ce chemin de fer a le plus bel avenir, qu'on le considère comme destiné au transport soit de voyageurs soit de marchandises.

Il recueillera tous les voyageurs qui se dirigent aujourd'hui de Bruxelles, d'Anvers, de Malines et de Gand sur Charleroy, Namur et la plus grande partie du Luxembourg; il faut y ajouter les voyageurs venant de Charleroy, de Mons, et du Hainaut en général, et enfin de la France vers Namur et le Luxembourg.

Le nombre de ces voyageurs est déjà considérable aujourd'hui; il ne fera qu'augmenter par l'établissement d'un chemin de fer.

On peut aujourd'hui évaluer ce nombre à 75,000 marchant dans les diverses directions que nous venons d'indiquer.

Sous le rapport des marchandises, Namur et le Luxembourg recevront commodément et sans retard toutes les provenances de mer arrivées aux ports d'Anvers et d'Ostende, celles de Bruxelles et de son port, des Flandres, du Hainaut et de la France.

Namur et Luxembourg, tout en conservant les transports des matières pondéreuses et volumineuses vers Louvain, expédieront toutes leurs marchandises les plus précieuses sur la capitale, les deux ports de mer et les principales villes du pays, Liège excepté, par convois principaux, sans retard ni transbordement, et sans les inconvénients des plans inclinés.

De Charleroy et de l'Entre Sambre et Meuse, il pourrait s'expédier par ce chemin de fer vers Bruxelles, Anvers et Liège, plus de 50,000 tonneaux des produits des hauts-fourneaux, forges, verreries, clouteries, etc., etc.

Si le chemin de fer peut, avec avantage, opérer des transports pondéreux, il en pourra recueillir de bien nombreux à travers les contrées remplies de minerais de fer, de pierres à chaux, de charbon, de pavés, qu'il traverse ou touche sur une grande partie de son parcours (1).

(1) Nous nous garderons bien de faire remarquer que le chemin de fer de Namur à Tubize touche par l'embranchement inévitable de Charleroy au chemin de fer concédé de l'Entre Sambre et Meuse; on nous reprocherait sans doute d'avoir en vue les intérêts d'une concession.

§ 4. — RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.

La loi du 26 mai 1837 a décrété que la ville de Namur sera rattachée par un chemin de fer *au système de la loi du 1^{er} mai 1834*.

La ligne de Malines vers la France par le Hainaut et la ligne de Malines vers l'Allemagne sont l'une et l'autre comprises dans ce système.

La ville de Namur sera-t-elle rattachée à la ligne de Malines vers l'Allemagne ou de Malines vers la France ?

Écartant le chemin de fer de la vallée de la Meuse, comme ne conduisant qu'à Liège et vers l'Allemagne; écartant également le chemin de fer des vallées de la Meuse et de la Mehaigne, comme difficilement praticable, nous ramenons le parallèle entre *le chemin de fer de Namur à Louvain ou Tirlemont et le chemin de fer de Namur à Tubize*.

Le chemin de fer de Namur vers la ligne de l'est, on peut le qualifier de chemin de fer de Namur au port de Louvain, soit directement, soit par Tirlemont; il n'a pas d'autre but, et nous avons vu que ce but même doit lui échapper.

Le chemin de fer de Namur vers la ligne du midi, c'est le véritable chemin de fer de Namur, si Namur veut agrandir son point de vue, étendre ses relations; c'est ce chemin de fer que doivent réclamer Charleroy et le Hainaut en général, la capitale, Anvers, Gand, la majeure partie du Luxembourg; il a de plus, quant à la France, le caractère d'une ligne internationale.

Le chemin de fer de Namur à Tirlemont sera un faible affluent de la ligne de l'est; sans être pessimiste, on peut douter de sa *productivité*, si nous pouvons parler ainsi.

Le chemin de Namur vers la ligne du midi devient une des branches principales de cette ligne; ses produits sont certains.

Le chemin de fer de Namur à Tirlemont n'aura que des convois secondaires, soumis à toutes les nécessités de l'exploitation de la grande ligne de l'est.

Le chemin de fer de Namur à Tubize aura des convois principaux, arrivant indépendants jusqu'à Tubize, c'est-à-dire jusques à quatre lieues de la capitale, même par voie simple, et pouvant de là continuer comme convois directs, si l'on veut seulement faire les frais d'une double voie entre Tubize et Bruxelles.

Le chemin de fer de Namur à Tirlemont est impossible sans plans inclinés à Namur.

Le chemin de fer de Namur à Tubize est affranchi des embarras, des retards et des frais des plans inclinés.

Le chemin de fer de Namur à Tubize est plus long que celui de Namur à Tirlemont; mais ce désavantage n'est qu'apparent, tant pour la vitesse que pour le coût, car :

1^o Le chemin le plus coûteux est celui qui ne produit point, qui ne couvre point les intérêts des capitaux employés;

2° Le chemin le plus long est celui qui est d'une difficile exploitation ; qui ne conduit directement vers aucun grand centre.

Il ne faut point considérer le chemin de fer de Namur à Tirlemont *isolément*, mais comme une partie du système général, ainsi que le veut la loi du 26 mai 1837 : dans ce cas, par rapport aux buts qu'il s'agit d'atteindre, il est le plus long, puisqu'il détourne de ces buts ; il est le plus coûteux, puisqu'il est improductif.

Le chemin de fer de Namur à Tirlemont est un chemin de fer de localités.

Le chemin de fer de Namur à Tubize est un chemin de fer d'intérêts généraux ; il rentre véritablement *dans le système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834* : il en est le complément.

Au fond, le chemin de fer de Namur à Tirlemont ne serait fait qu'en vue du port de Louvain ; or le port de Louvain ne constitue pas *le système de la loi du 1^{er} mai 1834*, qui, pour être national, doit, autant que possible, embrasser tous les grands centres commerciaux, industriels et politiques.

La question n'est pas seulement de savoir si l'on fera un chemin de fer avec ou sans plans inclinés, ayant tel ou tel nombre de lieues de longueur, mais encore et surtout si l'on fera un chemin de fer productif ou non, en dehors des grands intérêts du pays, c'est-à-dire, en dehors du véritable système des chemins de fer.

Si le gouvernement accorde la préférence au tracé de Namur vers Tubize, rien n'empêche qu'il soit donné suite à la demande de concession du chemin de fer de Châtelineau à Louvain, qui couperait le premier, ou de Namur à Tirlemont, l'une et l'autre de ces demandes étant seulement tenues en suspens : ces chemins de fer étant l'objet de concessions se rapprocheraient probablement des proportions des voies industrielles (1).

Vous m'avez fait remettre un grand nombre de pétitions, la plupart en faveur de la direction de Louvain et de Tirlemont ; deux de ces réclamations doivent être considérées comme irrévocables : ce sont celles des villes de Lou-

(1) La concession d'un chemin de fer de Châtelineau à Louvain, et celle d'un chemin de fer de Tirlemont à Louvain ont été demandées, la première, le 17 décembre 1835, la seconde, le 6 janvier 1836.

L'une et l'autre instruction se sont trouvées achevées vers l'époque où la loi du 26 mai 1837 est venue en suspendre les effets ; les cahiers des charges et les projets d'arrêtés sont rédigés.

Le chemin de fer de Namur à Tubize rendrait inutile l'embranchement de Namur à Sombreffe, faisant partie de la concession demandée, de Louvain à Châtelineau.

Les chemins de fer de Namur à Tubize et de Louvain à Châtelineau se croiseraient dans les environs de Fleurus ; le résultat serait qu'il y aurait une communication de Namur à Louvain, de Namur à Châtelineau, de Namur à Tubize et de Châtelineau (ou Charleroy) à Louvain.

Il existe aussi une demande de concession, faite le 16 décembre 1836, d'un chemin de fer de Charleroy à Tubize, par Nivelles ; l'enquête a seulement été faite, ce projet se rattachant à toute la question du Hainaut.

Nous annexons à cet exposé les projets d'arrêtés concernant les chemins de fer de Châtelineau à Louvain et de Tirlemont à Namur.

vain et de Tirlemont; je crois devoir les annexer à ce rapport; quant aux autres localités, quant aux autres autorités qui se sont prononcées avant qu'aucune étude fût complètement faite, nous osons encore en appeler à elles-mêmes.

Le conseil provincial de Namur a accepté la loi du 26 mai 1837 dans un sens beaucoup plus large que la ville de Namur; il y a vu un moyen de rattacher Namur non pas à un seul point de la Belgique, mais à la Belgique en général; il nous paraît très important de rappeler ce qui s'est passé dans la session provinciale de 1837. Dans la séance du 19 juillet, un membre a fait la proposition suivante: « Que le conseil provincial émette le vœu que le » gouvernement accorde la communication la plus directe possible de la ville » de Namur avec Bruxelles, ville capitale de la Belgique, et avec laquelle nous » avons le plus de relations; que la direction à prendre en partant de Namur, » soit celle projetée par MM. Fallot et comp^e, en suivant la route tracée vers » Suarlée, Bothey et Sombrefe, où le chemin projeté de Châtelet à Bruxelles » le traverserait et de là se dirigeant en ligne la plus droite possible sur » Bruxelles. » Personne ne s'est avisé de considérer cette proposition, qui laissait à l'écart Tirlemont et Louvain, comme contraire à la loi du 26 mai 1837, qui alors n'avait pas encore deux mois d'existence: les souvenirs étaient alors encore bien récents. La commission à laquelle la proposition fut renvoyée, pensa que tout en cherchant à éclairer le gouvernement, il était prudent de ne rien préjuger (il n'y avait donc rien de préjugé par la loi); elle proposa dans la séance du 18 juillet 1837, la résolution suivante qui fut adoptée sans réclamation: « Le conseil charge la députation permanente de faire une » démarche vis-à-vis du gouvernement tendante à ce qu'une commission, dans » laquelle tous les intérêts seraient autant que possible représentés, soit appelée » à rechercher quel est le tracé le plus avantageux à adopter pour la construc- » tion du chemin de fer projeté, qui doit mettre la province de Namur en » relation avec le système général des chemins de fer de la Belgique. »

Ce vœu si sage du conseil provincial de Namur, vous l'aviez devancé, Monsieur le Ministre, en me prescrivant, le jour même de la promulgation de la loi, de commencer une étude dans le sens le plus général; vous avez continué à vous conformer à ce vœu en m'ordonnant de poursuivre cette étude malgré les intérêts locaux qui vous harcèlent.

Nous terminerons par une réflexion à laquelle s'associeront tous ceux que préoccupent les intérêts positifs du pays, et non des illusions dont le temps fera justice.

Pour être vraiment national et populaire, il faut que notre système de chemins de fer ne devienne pas une charge pour le pays; le chemin de fer de Namur à Tirlemont serait très probablement une cause de déficit dans l'ensemble; le chemin de fer de Namur à Tubize sera par ses produits un moyen de compensation des causes de déficit qui peut-être existent déjà, ou qui existeront ailleurs.

Bruxelles, le 1^{er} juin 1838.

L'inspecteur des ponts et chaussées,

VIFQUAIN.

ANNEXES.

CHEMIN DE FER DE NAMUR A TIRLEMONT.

CONCESSION DEMANDÉE SOUS LA DATE DU 6 JANVIER 1836.

Projet d'arrêté proposé par le conseil des ponts et chaussées, d'après les études faites par les auteurs de la demande.

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit, par voie de concession de péages, un chemin à ornières en fer entre Namur et Tirlemont.

ART. 2.

Ce chemin de fer (1) destiné à mettre en communication la ville de Namur et la grande ligne d'Anvers à Cologne, aux abords de Tirlemont, aura son origine à un point situé à l'extrémité et dans la direction de l'axe de la route de Namur à Louvain, en partant de la première de ces villes, et s'élèvera tout d'abord sur le plateau du village de Doussoux qu'il laissera sur la gauche. Du sommet de ce plateau le tracé tournera à gauche par une grande courbe et se dirigera presque en ligne directe sur Perwez, en traversant en partie les villages de Warisoux, St-Germain, Assche-en-Refcail, et en coupant la chaussée Romaine à 4,000 mètres environ de son point d'intersection avec la route de Louvain à Namur. Du village de Perwez, laissé en grande partie sur la gauche, le tracé tournera brusquement vers la droite au moyen d'une courbe d'un grand développement et ira traverser la chaussée de Louvain à Namur, entre le village de Thorembais-les-Béguines et le hameau la Petite-Rosière. De ce point il se courbera légèrement à gauche et puis à droite pour aller atteindre l'extrémité du village de Bomal, et décrire ensuite deux nouvelles courbes inclinées fortement l'une vers la gauche et l'autre vers la droite pour s'approcher de la ville de Jodoigne, en laissant celle-ci et la grande route à environ 300 mètres sur la gauche. A partir de Jodoigne, le tracé suivra également un système continu de courbes inclinées alternativement vers la gauche et vers la droite, jusqu'à sa jonction avec le chemin de fer d'Anvers à Cologne, à proximité de Tirlemont, en laissant St-Jean-Geest et Gossoncourt sur la droite, Hoegaerde et Bost sur la gauche.

(1) Par le fond d'Arquet et à l'aide de plans inclinés d'après le cahier des charges annexé au projet d'arrêté et portant :

- Art. 4. A partir de son origine à Namur, à l'extrémité du premier alignement de la route de Namur à Louvain, le chemin de fer s'élèvera à la hauteur de Doussoux, au moyen de deux plans inclinés qui n'auront respectivement que 0^m,0285 et 0^m,016 d'inclinaison par mètre. De ce point culminant jusqu'à sa jonction avec la grande communication d'Anvers à Cologne, aucune pente ne pourra dépasser cinq millimètres par mètre.
- Art. 5. Les machines à vapeur qui doivent desservir les deux plans inclinés s'élevant vers la crête de partage, seront de l'espèce réputée la plus perfectionnée, etc., etc.

Le raccordement avec la grande communication d'Anvers à Cologne aura lieu au moyen de courbes dans les directions de Tirlemont et de Liège.

ART. 3.

La disposition générale du tracé du chemin de fer de Namur à Tirlemont est indiquée au plan annexé au présent arrêté.

ART. 4.

Le chemin sera établi à simple voie sauf à le pourvoir de 2,000 en 4,000 mètres de gares ou places d'évitement de 100 à 300 mètres de développement.

La largeur de voie sera exactement celle adoptée pour la grande ligne d'Anvers à Cologne.

Partout où le chemin sera à simple voie il aura, entre les crêtes par lesquelles il se terminera de part et d'autre, une largeur totale de 3^m,83. Aux endroits à deux voies cette largeur sera portée à 7^m,26, afin que l'intervalle entre les deux voies soit généralement de 2 mètres.

ART. 5.

L'inclinaison des talus et les dimensions des fossés dont le chemin de fer sera bordé partout où de besoin, seront réglées d'après la nature du sol et les localités.

ART. 6.

Toutes les propriétés, bâties ou non, nécessaires à l'établissement et à la construction du chemin de fer et de ses dépendances, seront emprises et occupées conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Proposé par la commission d'ingénieurs réunie en l'absence du conseil des ponts et chaussées.

Bruxelles, le 3 avril 1837.

CHEMIN DE FER DE CHATELIEAU A LOUVAIN.

CONCESSION DEMANDÉE SOUS LA DATE DU 17 DÉCEMBRE 1835.

Projet d'arrêté proposé par le conseil des ponts et chaussées, d'après les études faites par les auteurs de la demande.

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit, par voie de concession de péages, un chemin à ornières en fer, entre Châtelineau et Louvain, avec embranchement vers Namur.

ART. 2.

Il prendra naissance à l'axe de la route de Châtelet à Châtelineau, au point où commence également le chemin de fer d'Entre Sambre et Meuse; il remontera le vallon du Ruisseau de Châtelineau jusqu'à Soleilmont, au moyen d'une courbe d'un très grand développement, inclinée vers la droite, en traversant la route de Fleurus à Charleroy à son niveau au bas de Gilly, à l'endroit dit le Fidèle Berger; il suivra ensuite le vallon du Ruisseau de Soleilmont jusqu'au pont établi sous la route de

Charleroy à Fleurus. De là le tracé montera au moyen d'un plan incliné, coupé en deux par un palier, jusqu'au seuil en avant de Lambussart, en laissant la ferme de Fontenelle sur la gauche; puis il redescendra par un plan incliné dans le vallon de Lambussart, en suivant le ruisseau de ce nom et celui de Plomcot, jusqu'au vallon de la Ligne, après avoir traversé la route de Charleroy à Namur.

De ce point il suivra la berge gauche du ruisseau de Brye, traversera le village de ce nom en laissant l'Église sur la gauche, et atteindra la route de Namur à Bruxelles par Genappe, à proximité de la chaussée Brunehault.

En quittant la route de Namur il descendra vers Villers-la-Ville, partie en suivant la berge gauche du vallon de Tilly, partie par un plan incliné, après avoir traversé le hameau de Marbesais.

De Villers-la-Ville, le tracé tournera brusquement à droite pour suivre le vallon de la Thyle en passant par La Roche et Cour-St-Étienne et en traversant quatre fois la Thyle.

Au-dessous de Cour-St-Étienne, il longera constamment la rive gauche de la Dyle en passant par Ottignies et Limelette, jusqu'à Wavre, où il atteindra la route de Namur à Bruxelles, par Gembloux.

Au delà de Wavre, après avoir traversé Basse-Wavre et le hameau de Gastruche, il passera sur la rive gauche de la Dyle pour repasser bientôt après sur la rive droite. Il suivra ensuite constamment cette rive jusqu'à Louvain, où il se raccordera avec la grande ligne d'Anvers à Cologne, au point le plus rapproché de la ville.

La longueur totale du tronç principal sera d'environ 62,000 mètres.

ART. 3.

Embranchement vers Namur.

Cet embranchement partira du point où le tronç principal traverse la chaussée de Namur à Bruxelles, dans les environs de Brye, descendra dans le vallon de l'Orneau, au moyen d'un plan incliné, ou le franchira sur un viaduc élevé de 30 mètres au-dessus du fond du vallon.

Le tracé se dirigera ensuite par Golzinne, Isnes et Temploux, vers la ferme de Marivaux, passera le fond de ce nom, et descendra, par un plan incliné, vers la Sainte-Croix, au niveau de la route de Namur à Gembloux, d'où il se prolongera, en contournant la ville de Namur, jusqu'à la Meuse, en dehors de la porte St-Nicolas.

La longueur totale de l'embranchement sera d'environ 24,500 mètres.

ART. 4.

La disposition générale du tracé du chemin de fer de Châtelaineau à Louvain et de son embranchement vers Namur, est indiquée aux plans joints au présent arrêté, sous les n^o 1, 2, 3, 4 et 5.

ART. 5.

Le chemin de fer et son embranchement seront établis à simple voie, sauf à les pourvoir, de 500 en 500 mètres, de gares ou places d'évitement de 100 à 300 mètres de développement.

La largeur de voie sera également celle adoptée pour la grande ligne d'Anvers à Cologne.

Partout où le chemin sera à simple voie, il aura entre les crêtes par lesquelles il se terminera de part et d'autre, une largeur totale de 3^m,83 aux endroits à deux voies.

Cette largeur sera portée à 7^m,26, afin que l'intervalle entre les deux voies soit généralement de 2 mètres.

ART. 6.

L'inclinaison des talus et les dimensions des fossés dont le chemin de fer sera bordé partout où de besoin, seront réglées d'après la nature du terrain et les localités.

ART. 7.

Toutes les propriétés, bâties ou non, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit définitivement pour l'établissement du chemin, de son embranchement et de leurs accessoires et dépendances de tout genre; soit provisoirement, pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terres à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication entre le chemin à ornières en fer et son embranchement, d'une part, et les lieux ou rivages d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, d'autre part, seront acquises ou occupées conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Proposé par la commission d'ingénieurs réunie en l'absence du conseil des ponts et chaussées.

Bruxelles, le 25 mai 1837.

CHEMIN DE FER DE NAMUR. — TRACÉ SUR TIRLEMONT.

LE CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE TIRLEMONT,

A Monsieur le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La loi du 1^{er} mai 1834 décréta, en principe, qu'un chemin de fer serait construit, se dirigeant à l'est vers la frontière de Prusse, au nord par Anvers, à l'ouest sur Ostende et au midi sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut.

Ce projet gigantesque fut salué avec enthousiasme par le peuple belge.

C'est que le bon sens naturel à ce peuple lui fit comprendre tout d'abord quels immenses développements cette voie de communication devait donner à son commerce, et que la construction de rails-ways devait consolider son indépendance en l'affranchissant de la navigation par les eaux d'un pays des liens duquel son courage et son patriotisme avaient su l'affranchir.

La manière dont ce projet a été exécuté, en excitant l'admiration de l'Europe, a prouvé que ce n'était pas une nation impuissante qui l'avait conçu.

La nation tout entière, contribuant de ses ressources aux dépenses de construction du rail-way, a, par l'organe de ses Représentants, déclaré, par un rare sentiment de justice, qu'elle voulait que les diverses parties de son territoire, que tous ses citoyens en profitassent.

En conséquence la loi du 26 mai 1837 décida que la ville de Namur et les provinces de Limbourg et de Luxembourg seraient rattachées par un chemin de fer, construit

aux frais de l'État, au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, et la ville de Tirlé-
mont fut indiquée comme point de jonction de la voie namuroise-luxembourgeoise.

Il est à remarquer que lors de la proposition du projet de cette loi, pas une voix ne
réclama contre la direction indiquée de Namur à Tirlémont et ne vint solliciter une
autre direction.

C'était la direction réclamée par les provinces de Luxembourg et de Namur en faveur
desquelles l'embranchement devait être fait; l'esprit de localité, l'esprit de rivalité,
quelquefois plus funeste même, n'avaient pas cherché encore à corrompre une pensée
noble et généreuse.

C'est avec un vif sentiment de peine que nous avons appris, Monsieur le Ministre,
par les divers documents que publient les journaux de Namur que des propositions
ont été faites (nous ignorons par qui) pour faire changer cette direction.

Puisque c'est dans l'intérêt principal des provinces de Namur et de Luxembourg
qu'on les rallie par un embranchement au rail-way, il doit paraître rationnel que l'on
consulte avant tout cet intérêt, et certes il ne peut y avoir de meilleurs juges, de meil-
leurs appréciateurs de cet intérêt que les autorités constituées de ces provinces, les
députations provinciales de Namur et de Luxembourg, la régence de Namur, les cham-
bres de commerce et des fabriques qui, se rendant les interprètes du vœu des habitants,
réclament la direction sur Tirlémont qu'elles représentent comme étant seule réelle-
ment utile à ces provinces.

Dans ces circonstances, permettez, Monsieur le Ministre, au conseil communal de la
ville de Tirlémont, d'appuyer les réclamations des provinces de Luxembourg et de
Namur; c'est un devoir qu'il remplit envers ces provinces avec lesquelles Tirlémont
entretient déjà des rapports commerciaux étendus et que ne feront qu'accroître encore
la facilité et l'économie des frais de transport; ce sera servir, en même temps,
et les intérêts des contrées intéressantes que parcourra l'embranchement projeté du
chemin de fer et les intérêts de l'État entier.

Il est généralement connu, Monsieur le Ministre, que le pays wallon qui déjà riva-
lise, par la culture du lin, avec les Flandres, la partie Est de l'arrondissement de Lou-
vain dont Tirlémont est en quelque sorte le centre, est riche par son agriculture, par
ses usines, par son commerce.

Le Hageland, cette fraction si considérable du Brabant qui ne présente pas moins
qu'une étendue superficielle de 20 à 24 lieues carrées, les Campines qui semblent
exciter la sollicitude du gouvernement, ont un besoin incessant des riches productions
minérales que renferme le territoire des provinces de Namur et de Luxembourg.

En facilitant et en rendant plus économiques les moyens de transport, l'emploi que
l'on fait, dans ces contrées, de ces productions minérales ne peut que s'accroître en leur
donnant une plus grande valeur et en augmentant ainsi la somme des richesses natio-
nales; les échanges de productions en deviendront aussi beaucoup plus fréquents et
beaucoup plus importants.

Que l'on adopte une autre ligne que celle de Namur à Tirlémont par Perwez,
Jodoigne, Hoegaerde, que l'on adopte soit la direction sur Tubize par un pays riche
déjà des mêmes productions minérales, soit sur Landen ou sur St-Trond par un pays
qui n'en sent pas le besoin; le but que la pensée du gouvernement poursuit d'aug-
menter par la facilité du placement, la valeur des productions de leur sol et d'ouvrir
de nouveaux débouchés intérieurs, extérieurs même, au commerce et à l'industrie des
provinces de Namur et de Luxembourg est manqué, et, Monsieur le Ministre, cette
partie du chemin de fer ne se paiera pas elle-même.

Tandis que si l'on suit la ligne de Tirlemont on peut avoir dès à présent la certitude qu'indépendamment des avantages considérables que cette direction donnera aux provinces de Namur et de Luxembourg, cette partie du chemin de fer fera mieux que de *se payer elle-même*, elle donnera des bénéfices au trésor de l'État.

Ainsi l'a jugé l'intérêt privé qui apprécie le mieux les avantages d'une situation ; des spéculateurs, hommes connus, que l'on sait ne pas s'aventurer légèrement dans leurs entreprises et ne s'engager que dans des entreprises solides, ont demandé la concession de cet embranchement qu'ils voulaient construire à leurs frais ; c'est la première concession de ce genre qui ait été demandée, nous pourrions peut-être dire l'unique concession pour la construction d'un simple embranchement. Aucune société n'est venue demander une concession semblable pour la construction d'un chemin de fer de Namur sur Tubize, encore moins pour la construction d'un chemin de fer sur Landen ou sur St-Trond, par des contrées qui fourniraient à peine un voyageur, alors que la population nombreuse, active, industrielle et commercante qui couvre le pays que parcourrait l'embranchement sur Tirlemont, remplirait journellement les convois qui se dirigent sur Bruxelles et vers les foyers de l'industrie et du commerce.

Nous vous prions, Monsieur le Ministre, de peser ces considérations ; votre opinion personnelle ne peut être que d'un grand poids dans la balance. Nous serions heureux qu'elle fût favorable à une direction que réclament avec instance ceux dans l'intérêt desquels l'adjonction au rail-way se fait et dont l'adoption semble aussi être commandée par l'intérêt national.

Tirlemont, 5 avril 1838.

Le conseil communal.

F. VANDORMAEL.

T. DE LUSEMANS.

VANHERBERGHEM-HAMOIR.

P.-J. DEWILDE.

A.-J. MAES.

J.-L. VINCKENBOSCH, *notaire*.

S. RONDAS fils.

H.-G. MARNEFF.

J.-B. SMETS.

CHEMIN DE FER DE NAMUR. — TRACÉ DIRECT SUR LOUVAIN.

LE CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE LOUVAIN,

A Monsieur le Ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'art. 2 de la loi du 26 mai 1837, porte que la ville de Namur et les provinces du Limbourg et du Luxembourg seront rattachées par un chemin de fer, construit aux frais de l'État, au système adopté par la loi du 1^{er} mai 1834.

L'exécution de cette disposition vient de soulever la question importante de la direction du chemin de fer de Namur, du point à choisir pour faire aboutir ce chemin aux branches principales déjà livrées à la circulation.

Pour arriver à la solution la plus équitable de cette question, sur laquelle des intérêts particuliers semblent vouloir faire prendre le change, il est essentiel de ne pas perdre de vue le but que la législature s'est proposé, en décidant la construction du chemin de fer de Namur.

Ce but ne peut avoir été autre que de procurer aux provinces de Namur et du Luxembourg, les moyens de retirer pour l'amélioration de leurs relations, les mêmes avantages que les autres provinces ont obtenus par l'établissement du chemin de fer.

Le plus grand avantage de la ville et de la province de Namur, est donc le premier point à considérer dans le choix de la direction de son chemin de fer; cet avantage sera du reste toujours d'accord avec celui de la généralité du pays, puisqu'il ne peut consister que dans l'obtention de la communication la plus courte et la plus économique avec les autres provinces, et que mieux ces conditions seront remplies, plus la circulation sur le chemin de fer sera grande et, conséquemment aussi, plus la recette des péages sera productive.

Le chemin de fer de Namur réclame donc en premier lieu, l'adoption de la direction qui mette la ville de Namur le plus directement en rapport avec les principaux centres d'activité commerciale, soit par le système général des chemins de fer, soit au moyen des anciennes routes et des voies navigables, par lesquelles se sont toujours écoulés les produits de son industrie agricole et manufacturière, et lui sont parvenues aussi les denrées nécessaires à la consommation de ses habitants ou à l'alimentation de ses usines.

Si cette direction n'était pas tracée par la position topographique de la Belgique, on la trouverait encore suffisamment indiquée par les actes mêmes de la ville de Namur.

En effet, la ville de Louvain avait à peine construit son canal au Rupel, vers le milieu du 18^e siècle, que la ville de Namur résolut de construire la route de Namur à Louvain.

Cependant le canal de Bruxelles au Rupel, était d'une date bien antérieure à celle de la ville de Louvain; mais Namur sentait que c'était vers Louvain que ses relations se portaient naturellement, et avait compris que le canal de Louvain allait ouvrir une nouvelle voie à son commerce, et lui donner l'entrepôt du commerce du Luxembourg et de la Lorraine.

La ville de Namur n'hésita pas à s'imposer la dépense considérable de la construction

d'une chaussée de neuf lieues d'étendue ; elle ne tarda pas non plus à trouver une compensation pour ses sacrifices dans le développement de son commerce. On pourra s'en former une idée par l'aperçu suivant :

Namur expédie annuellement sur Louvain :

| | | |
|---|--------|-----------|
| En ardoises de Fumay et du Luxembourg. | kilog. | 3,000,000 |
| En chaux. | | 9,000,000 |
| En bois de construction et douves. | | 2,500,000 |
| En écorces | | 4,500,000 |
| En terre plastique (terre à pipe, etc.) | | 3,000,000 |

Les cinq articles que nous venons de citer, s'élèvent seuls à vingt-deux millions de kilogrammes. Ils ne comprennent toutefois encore aucune partie de l'exploitation des carrières et des mines, de l'industrie manufacturière, de la fabrication de fer et autres métaux, des papeteries, des tanneries, etc., dont l'importance est bien grande aussi, mais dont le chiffre exact des expéditions nous est inconnu. Nous n'avons pas mentionné non plus le commerce des céréales que Namur entretient avec le marché et le port de Louvain, tantôt pour l'exportation surtout en froment, tantôt pour l'importation notamment en seigle pour les distilleries, en orge, en avoine, etc. Ce commerce des grains toujours très considérable prend souvent bien grande activité. Depuis le 1^{er} avril dernier, espace de six semaines, il s'est élevé à environ deux millions de kilogrammes représentant au-delà de 25,000 hectolitres.

Il est à remarquer aussi que la place de Louvain envoie vers Namur autant de marchandises qu'elle en reçoit ; tous les voituriers qui nous arrivent de Namur trouvent ici une charge de retour consistant en sel, denrées coloniales, cendres de Hollande, bière, huile, métaux, cuirs et autres matières premières pour les fabriques ou les usines. Le trafic commercial entre Louvain et Namur, qui comprend aussi celui des provinces de Namur et du Luxembourg, doit être évaluée à plus de cinquante millions de kilogrammes par an.

Ce trafic considérable, l'adoption d'une mauvaise direction pour le chemin de fer de Namur, peut en partie le détruire, en partie le déplacer. Son déplacement doit effectivement être le but qu'on veut atteindre en proposant de diriger le chemin de fer de Namur vers Tubize.

Car de deux choses l'une : ou bien le chemin de fer vers Tubize n'attirera pas le commerce de Namur et alors l'objet de son établissement est manqué, ou bien il s'emparera de ce commerce et, dans ce cas, les relations avec Namur sont perdues pour Louvain.

Ce changement de relations est fortement repoussé par la province de Namur et le Luxembourg. Ces provinces savent bien qu'il ne s'effectuerait qu'à leur préjudice. Plutôt que de le subir elles préféreraient se résigner aux graves inconvénients d'un détour par Tirlemont qui, du moins, finirait toujours par aboutir à Louvain, avec une augmentation de dépenses puisque le trajet serait plus long que par un tracé direct sur Louvain.

Mais pourquoi dirigerait-on le chemin de fer de Namur sur Tirlemont ? Cette dernière ville ne fait aucun commerce avec Namur ; dépourvue de navigation et éloignée de trois lieues seulement d'un port commode, elle ne deviendra jamais une place d'entrepôt ; elle ne saurait offrir aucun avantage que Namur ne trouverait mieux à Louvain ; elle manque au contraire des principaux avantages que Namur doit le plus rechercher et ne peut trouver qu'à Louvain seul.

Avec son port le plus avancé dans l'intérieur du pays, Louvain, point extrême où

vient cesser la navigation, est nécessairement une place d'entrepôt, un lieu d'embarquement et de débarquement de toutes les marchandises destinées pour les provinces de Liège, de Limbourg, de Namur et du Luxembourg, comme des marchandises qui, de ces provinces, sont expédiées tant pour l'étranger que pour les parties de la Belgique ouvertes à la navigation. Le plus grand avantage pour la ville de Namur est donc que le chemin de fer la mette le plus directement possible en contact avec ce point qui communique à la fois avec toutes les routes anciennes et nouvelles comme avec toutes les voies navigables.

C'est à cette situation si favorable aussi que l'on doit attribuer que le commerce de Namur s'est toujours fait par Louvain. Et si Namur trouvait de l'avantage dans ses relations avec notre ville lorsque le canal n'était propre qu'à la navigation intérieure, cet avantage est certes bien accru depuis qu'au moyen d'une dépense considérable, le canal de Louvain a été rendu accessible aux navires de mer d'un tirant d'eau de douze pieds. Par le taux modéré des droits de navigation, le bas prix de la main-d'œuvre, la modicité de tous les frais ici, les navires de mer n'ont pas plus de dépenses pour arriver à Louvain que pour décharger dans les bassins du port d'Anvers. Namur trouvera donc à Louvain les mêmes avantages qu'à Anvers et ce en économisant la dépense d'un trajet de neuf lieues sur le chemin de fer.

Si, par impossible, l'on veut supposer que les chemins de fer feront cesser la navigation des canaux, alors encore le chemin de fer de Namur devrait se diriger sur Louvain, parce que ce serait toujours le tracé le plus direct vers Anvers et les Flandres par le chemin de fer.

Si l'on prend en considération les relations d'une importance secondaire vers les endroits dépourvus de communications par eau et qui ne semblent pas devoir être exploitées par les chemins de fer, c'est toujours le tracé direct sur Louvain qui doit être préféré pour le chemin de fer de Namur, puisque c'est à Louvain que viennent se croiser les principales routes. Comme ailleurs on mentionne une route projetée de Tirlemont à Diest, nous citerons, de notre côté, les deux chaussées, d'un parcours moins long, de Louvain à Diest, conduisant, l'une par Winghe-St-Georges, vers le Hageland; l'autre, par Aerschot, à la route de Lierre: toutes les deux à la route de Diest à Hasselt et dans toutes les parties de la Campine.

Si l'on recherche la plus grande facilité pour l'exploitation du chemin de fer, c'est de nouveau la direction sur Louvain qui doit être adoptée pour le chemin de fer de Namur. Louvain fournira toujours une grande masse de transports, tant de personnes que de marchandises, pour les quatre provinces de Liège, du Limbourg, de Namur et du Luxembourg. Cette masse de transports doublée par les retours des mêmes provinces, si elle suit une seule direction entre Louvain et Tirlemont, occasionnera nécessairement de la lenteur dans le travail des bureaux, de la confusion dans les expéditions, de l'encombrement et des embarras de toutes espèces. Si, au contraire, le chemin de fer de Namur aboutit directement à Louvain, les transports de Liège et du Limbourg se trouvent de prime abord entièrement séparés de ceux des provinces de Namur et du Luxembourg; le travail se répartit mieux, se simplifie; la besogne devient plus facile, les principales causes d'embarras et de confusion sont écartées.

Sous quelque rapport donc que l'on envisage la question, la préférence pour la direction du chemin de fer de Namur appartient au tracé le plus direct sur Louvain.

Après avoir démontré, Monsieur le Ministre, que l'intérêt général s'accorde avec l'avantage plus spécial de la ville et de la province de Namur et du Luxembourg pour faire adopter cette direction par le gouvernement, nous ne devons pas craindre d'ajouter quelques considérations en faveur de la ville qui nous a confié la mission de défendre

ses intérêts gravement compromis dans la question qui nous occupe. Vous ne refuserez jamais, Monsieur le Ministre, d'avoir égard à la réclamation d'une ville de 25,000 âmes, lorsque sa demande est si bien d'accord avec l'intérêt général et ne porte atteinte à aucuns droits existants.

En décrétant l'établissement d'un vaste système de chemins de fer aux frais de l'État, l'intention bien prononcée de la représentation nationale, la seule aussi qui fût conforme aux principes de l'équité qui doit toujours présider à la confection des lois, a été de ne heurter que le moins possible les intérêts existants, de ne les froisser qu'autant que la nature même du nouveau mode de communication n'aurait pas permis de l'éviter, sans s'arrêter au besoin devant quelque augmentation de dépense.

Il serait absurde de supposer que par le vote du chemin de fer de Namur, la législature ait entendu bouleverser toutes les relations que la ville et la province de Namur avaient établies avec les autres villes de la Belgique, les obliger à leur propre préjudice et sans profit pour la généralité du pays et l'exploitation du chemin de fer, à rompre toutes leurs relations et à faire prendre une autre direction aux produits de leur industrie et de leur agriculture, au risque de perdre une partie de leurs débouchés, tandis qu'il était plus avantageux à cette province de maintenir les relations qu'elle possédait, de conserver ses débouchés existants et de chercher dans l'établissement du chemin de fer un moyen de les étendre.

Les considérations les plus puissantes concourent pour engager le gouvernement à ne pas s'écarter de ces mêmes principes dans l'exécution de la loi, à ne pas froisser inutilement une foule d'intérêts, à ne pas fouler aux pieds, sans nécessité, des droits acquis et conservés par une longue possession.

Loin de nous donc l'intention de supposer que le gouvernement soit disposé à sacrifier Louvain pour favoriser d'autres localités et peut-être, à son insu, des intérêts particuliers. Le gouvernement ne saurait rien gagner à s'aliéner la ville, la sixième du pays d'après le chiffre de la population, l'une des plus importantes par sa position commerciale et celle en même temps aussi dont le dévouement, mal récompensé il est vrai, n'en a pas moins acquis les plus grands titres à la reconnaissance de l'État qui lui doit en partie son existence et sa consolidation.

Nous le répétons, nous n'entendons aucunement supposer au gouvernement de mauvaises dispositions à l'égard de la ville de Louvain. Mais à quoi cela nous sert-il, si ses actes sont les mêmes que si les mauvaises intentions existaient réellement, si aux pertes qu'il nous a déjà fallu subir, un nouvel arrêté, en détournant de Louvain le chemin de fer de Namur, venait de nouveau nous frapper dans ce que nous tenons le plus à conserver, nous enlever les relations commerciales si importantes que nous entretenons avec Namur et le Luxembourg, lorsqu'il n'existe aucuns motifs pour déplacer ces relations.

C'est en vain que nous nous efforçons de trouver des motifs qui peuvent avoir fait proposer d'autres directions que Louvain; si ces motifs nous avaient été communiqués, nous les aurions réfutés, nous n'aurions pas eu de peine à démontrer qu'ils n'étaient pas fondés, puisque nous avons établi qu'ils ne sauraient l'être.

Si l'on disait peut-être que des accidents du terrain s'opposent à ce que le chemin de fer de Namur soit dirigé sur Louvain, nous le nierions formellement, en nous appuyant de l'avis d'ingénieurs expérimentés qui jouissent aussi de la confiance du gouvernement.

Si c'était en effet sur de prétendus accidents du terrain qu'on s'étayait pour proposer la direction vers Tubize, nous vous prierions, Monsieur le Ministre, de n'en rien croire; Louvain serait la victime d'une nouvelle erreur. Qu'il nous soit permis à cette occasion

de rappeler un fait qui s'est passé, Monsieur le Ministre, avant que vous n'ayez été appelé à la direction supérieure du département des travaux publics.

Contrairement à l'avis des ingénieurs en chef, nous avons soutenu que la station du chemin de fer de Louvain devait être placée dans la partie non bâtie de la ville. Nous l'avons démontré de la manière la plus péremptoire et en invoquant aussi les plus graves considérations. On nous opposait l'obstacle de prétendus accidents de terrain d'une forte augmentation de dépense. L'avis ou plutôt l'obstination (car un avis est raisonné et l'on a été frappé de l'absence complète de toutes bonnes raisons), l'obstination des ingénieurs a prévalu. Avant que l'acte qui devait être une cause permanente de regret pour le gouvernement et de préjudice pour notre ville ne fût consommé, nous avons encore supplié le gouvernement d'y regarder une deuxième fois. C'est en vain que nous exposons que l'existence commerciale de Louvain méritait plus d'égards, que sa population qui devait bien aussi être de quelque poids dans la balance, que son activité commerciale et celle de l'arrondissement, dont elle est le centre, aurait procuré au chemin de fer un nombre considérable de voyageurs et par conséquent aussi une forte recette. On affectait de ne pas nous croire, on en savait plus que nous.

Aujourd'hui l'expérience a parlé, et c'est à son témoignage que nous en appelons. Le gouvernement connaît ce que rapporte la station de Louvain, et si elle avait été placée à l'intérieur, la recette eût été bien plus productive. Le bon sens public a parlé aussi. Il n'est personne qui, arrivant à Louvain, ne demande avec étonnement pourquoi on l'oblige à s'arrêter à l'extérieur de la ville, à traverser à pied, dans la boue ou la poussière, ou à parcourir avec un surcroît de dépense en *omnibus*, des champs abandonnés à la culture. La chose est d'autant plus poignante qu'on voit le gouvernement mieux éclairé aujourd'hui, faire ailleurs de fortes dépenses pour introduire les stations dans l'intérieur des villes, tandis qu'il est avéré qu'à Louvain, en suivant comme nous le propositions, la rive gauche de la Dyle jusques dans la ville, on évitait les remblais considérables dans les prairies, et que la station aurait été placée à l'intérieur avec moins de frais qu'il n'en a coûté pour l'établir dans son emplacement provisoire actuel en dehors de la ville. Déjà le gouvernement reconnaît l'erreur commise, mais nous n'en supportons pas moins les fâcheuses conséquences.

Ce que nous avons dit de la fixation de la station, s'applique en grande partie à la question de la direction du chemin de fer de Namur. S'il s'écarte de Louvain il y aura perte pour tous, pour le gouvernement, pour les provinces de Namur et de Luxembourg et pour la ville de Louvain. Le déplacement forcé du commerce serait de plus pour nous une bien grande injustice.

Afin de prévenir les suites déplorables qui en résulteraient pour notre ville, nous venons vous prier, Monsieur le Ministre, de vouloir bien adopter, pour le chemin de fer de Namur, le tracé le plus direct de Namur sur Louvain, et de faire combiner le point où il viendra aboutir au système général, avec les travaux que le gouvernement doit encore exécuter ici pour mettre les bassins du canal en rapport avec le chemin de fer, en conformité de l'arrêté du 15 mai 1836.

Louvain, le 24 mai 1838.

Le bourgmestre, président,

VAN BOCKEL.

Le secrétaire de la ville,

PREMANS.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT.

| | |
|--|------------|
| Préambule | 1 |
| § 1. Intérêts qui se rattachent au chemin de fer de Namur | 2 |
| § 2. Tracés considérés en eux-mêmes , et devis | 7 |
| Chemin de fer de Namur à Liège | 8 |
| Chemin de fer de Namur à Louvain | <i>Ib.</i> |
| Chemin de fer de Namur à Tirlemont. | 9 |
| Chemin de fer de Namur à Tubize | 11 |
| § 3. Produits | 13 |
| Chemin de fer de Namur à Liège | <i>Ib.</i> |
| Chemin de fer de Namur à Louvain, soit directement , soit par Tirlemont. | 14 |
| Chemin de fer de Namur à Tubize | 15 |
| § 4. Résumé et conclusions | 16 |

ANNEXES.

| | |
|---|----|
| Concession d'un chemin de fer de Namur à Tirlemont , demandée sous la date du 6 janvier 1836 : projet d'arrêté | 19 |
| Concession d'un chemin de fer de Châtelineau à Louvain , demandée sous la date du 17 décembre 1835 : projet d'arrêté | 20 |
| Pétition de la ville de Tirlemont , du 5 avril 1838 | 22 |
| Pétition de la ville de Louvain , du 24 mai 1838 | 25 |

1344

Chemin de fer de Namur.

PREMIER SUPPLÉMENT.

RAPPORT SPÉCIAL SUR LE CHEMIN DE FER DE NAMUR A TIRLEMONT.

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Le chemin de fer de Namur à Tirlemont a fait l'objet d'une demande en concession qui paraissait sur le point d'être accordée, lorsque la loi du 26 mai 1837 a été rendue.

C'est là un précédent qui semble dominer beaucoup d'esprits.

Pourquoi, se dit-on, hésiter à donner la préférence à la direction que le choix libre de l'industrie privée avait en quelque sorte à l'avance indiquée? Le gouvernement peut-il avoir un meilleur guide que l'industrie privée?

Il y a donc là un précédent, M. le Ministre, qu'il faut réduire à sa juste valeur.

Qu'on veuille d'abord se rappeler que la demande d'un chemin de fer de Namur à Tirlemont ne constitue pas le seul acte d'intervention de l'industrie privée; on a également demandé la concession d'un chemin de fer de Namur par Sombreffe à Louvain, qui était arrivée au même degré d'instruction, et d'un chemin de fer de Tubize à Charleroy, dont l'instruction a été suspendue. Pourquoi ne mettrait-on pas à profit toutes les idées qu'ont soulevées ces trois demandes?

Le chemin de fer de Namur à Tubize n'a point été demandé : Qu'est-ce que cela prouve? Une idée serait-elle mauvaise parce qu'elle vient la dernière?

Le chemin de fer de Namur à Tirlemont est la première idée; soit; je ne lui conteste pas la priorité.

Le chemin de fer de Namur à Tirlemont est la première idée; *donc c'est la bonne, c'est la meilleure.* C'est ce que je conteste.

Tant comme membre du conseil des ponts et chaussées à l'époque où il s'est agi de la demande en concession, que depuis, comme chargé de l'étude générale, j'ai été à même de faire, du chemin de fer de Namur à Tirlemont, l'objet d'un examen particulier.

Cet examen, je crois devoir spécialement vous en exposer les résultats.

Selon moi, aux yeux des hommes réfléchis et impartiaux, il doit y avoir dans le précédent que l'on invoque, non pas un argument *contre* la direction de Tubize, mais un argument *pour*.

Rendons d'abord compte de la proposition des demandeurs, telle qu'elle a été primitivement faite; nous suivrons ensuite l'instruction dans ses différentes phases.

La proposition porte la date du 6 janvier 1836.

La demande en concession, accompagnée d'une carte des localités et d'un profil en longueur, renferme un tracé du chemin de fer projeté, une estimation de la dépense, une proposition de tarif et des conjectures sur les produits.

Tracé.

Le chemin partant de *la porte de Fer* à Namur, où se trouverait la station, s'élèverait immédiatement par le *fond d'Arquet* au moyen de deux plans inclinés successifs de 1,360 mètres et de 2,380 mètres de longueur sur la hauteur de Vedrin; tournant à gauche, il se dirigerait sur Perwelz par les communes de Doussoux, Varisoux, St-Germain et Assche-en-Refail.

A Perwelz, le tracé tournant d'abord à droite se dirigerait sur l'extrémité du village de Bomal; puis, inclinant à gauche, il approcherait de la ville de Jodoigne jusqu'à 300 mètres de distance; de là, par une suite de courbes inclinées alternativement sur la droite et sur la gauche, il viendrait atteindre le chemin de fer de l'État, vis-à-vis et à proximité de Tirlemont, en laissant à droite St-Jean-Geest et Gossoncourt, et à gauche Hoegaerde et Bost.

Les demandeurs ajoutent, art. 4 des conditions qu'ils proposent :

« *Le tracé du chemin dans les sinuosités et déviations devra être raccordé par des courbes décrites en général d'un rayon de plus de 400 mètres.* »

Et art. 3 : « *Le profil longitudinal du chemin présentera un système de pentes qui ne pourront dépasser 7 millimètres par mètre, excepté à l'endroit des plans inclinés.* »

Ce tracé que les demandeurs ne présentent que comme un avant-projet, a été peu étudié par eux; celui que nous avons indiqué lui est préférable sous tous les rapports; il ne comporte que des courbes de plus de mille mètres, et sa plus forte pente hors les plans inclinés est de six millimètres.

Le choix de la direction de ce chemin vers Tirlemont, embarrassé de plans inclinés, n'est nullement motivé; avec quelques études, les demandeurs eussent trouvé que le vallon de l'Orneau et la riche vallée de la Dyle offrent, *mais dans la direction de Louvain*, un tracé plus favorable, sans pente au-delà de six millimètres, bien que d'un parcours plus long.

Le chemin demandé de Namur à Tirlemont, avec des courbes étroites, de grandes pentes et une seule voie, sans établissement de stations, est globalement estimé par ses auteurs à cinq millions dans leur proposition du 6 janvier 1836, et à 5,522,544 fr. dans un devis présenté, le 20 août suivant, par l'un des demandeurs en concession. Il est facile de juger qu'un bon chemin de fer, avec des plans inclinés, coûterait plus de six millions.

TARIF DES DROITS ET PRODUITS.

La proposition primitive du 6 janvier 1836 n'est relative qu'à l'établissement du rail-way entre Namur et Tirlemont, sans comprendre les nécessités de son exploitation, telles que stations, locomotives, voitures, etc., etc.; la compagnie ne s'engageait en aucune manière à transporter les voyageurs et marchandises.

Pour le simple droit de passage sur le chemin de fer, correspondant au droit de barrières sur nos routes ordinaires, la compagnie demande les prix suivants :

TARIF COMPRIS DANS LA PROPOSITION DU 6 JANVIER 1836,

ART. 15, PAGE 6.

- 1° Par tonneau de 1,000 kilogrammes de marchandises indistinctement et par kilomètre de parcours fr. 0 10
- 2° Par voyageur et par kilomètre de parcours 0 05
- 3° En outre, pour le passage de chaque plan incliné, pour tous les objets élevés ou descendus à l'aide des machines stationnaires, savoir :
 - Par tonneau de marchandises sans distinction 0 30
 - Par voyageur 0 30
- 4° Chaque locomotive paiera à raison de son poids et par kilomètre de parcours, comme les marchandises, ci 0 10
- 5° Pour le gros bétail, les bêtes de charge ou de trait, par tête et pour toute la distance 1 20
- 6° Pour les veaux, porcs, moutons, par tête et pour toute la distance 0 40
- 7° En outre, pour chaque fourniture d'eau qui serait demandée aux stations des concessionnaires, par mètre cube d'eau fourni dans les réservoirs mêmes des machines locomotives 0 30

Le kilomètre de distance entamé sera payé comme s'il avait été parcouru.

Aux prix de ce tarif, pour droit de passage seulement, le voyageur paierait, de Bruxelles à Anvers, 2 fr. 25 c., tandis qu'il est en outre transporté entre ces deux villes :

En waggons, au prix total de fr. 1 20

| | |
|--|------|
| En chars-à-bancs | 2 00 |
| Le trajet de Namur à Tirlemont coûterait, sans comprendre le prix de la place, à l'entrepreneur de la traction, pour 42 kilom. . . | 2 70 |
| De Namur à Louvain | 3 60 |
| Le droit de passage sur le chemin, sans traction, pour les marchandises, aurait été de Namur à Tirlemont, 42 kilom. | 4 30 |
| De Namur à Louvain, 60 kilom. | 6 60 |

Et combien aurait-on payé en outre aux entrepreneurs des transports qui, probablement, n'eussent été autres que les demandeurs en concession?

Lors des enquêtes, on exprima le vœu que la société demanderesse fût obligée à fournir des locomotives et voitures et à exploiter.

Les auteurs de la proposition répondirent à cette demande par l'envoi des deux tarifs suivants (lettre à M. le gouverneur du Brabant, du 30 avril 1836) :

Droit à payer lorsque le public fait usage de locomotives et de waggons appartenant à la concession.

POUR LE PARCOURS DE TOUTE LA DISTANCE DE NAMUR A TIRLEMONT.

| <i>Par tonneau de 1,000 kilog.</i> | | <i>Par voyageur.</i> | |
|------------------------------------|------|----------------------------------|------|
| Droit | 4 00 | Droit fr. | 2 00 |
| Passage des plans inclinés. . . | 0 60 | Passage des plans inclinés . . . | 80 |
| } 4 60 | | } 2 60 | |

Droit à payer lorsque les locomotives et waggons n'appartiennent pas à la concession.

POUR LE PARCOURS DE TOUTE LA DISTANCE DE NAMUR A TIRLEMONT.

| <i>Par tonneau de 1,000 kilog.</i> | | <i>Par voyageur.</i> | |
|------------------------------------|------|---------------------------------|------|
| Droit fr. | 4 00 | Droit fr. | 2 00 |
| Passage des plans inclinés. . . | » 60 | Passage des plans inclinés. . . | » 60 |
| } 4 60 | | } 2 60 | |

Plus le péage des locomotives à raison de 10 centimes par kilomètre et par tonneau.

L'espèce de confusion qui règne dans ces deux tarifs et les explications peu claires qui furent données à la commission d'enquête du Brabant ne permirent point d'arriver à une fixation du tarif.

La commission d'ingénieurs à laquelle l'examen de cette affaire fut renvoyé, après avoir entendu M. l'ingénieur Tarte, l'un des auteurs de la demande, formula le tarif suivant :

fait subir à celles-ci ne sont motivées, dans son rapport, que sur les vœux de l'une des *commissions d'enquête* et sur l'intérêt public.

» Nous nous croyons tout aussi philanthropes que MM. les membres de la commission d'enquête de la province du Brabant et de la commission des ponts et chaussées; comme eux nous désirons que les transports sur le chemin de fer de Namur à Tirlemont se fassent au meilleur marché possible; mais nous désirons bien plus encore que le chemin se fasse; or, il est inexécutable aux conditions qui nous sont offertes. Nos propositions étaient basées sur des calculs établis d'après la circulation présumée des voyageurs et des marchandises sur cette nouvelle voie; nous les avons revus, et nous avons reconnu qu'il nous est impossible d'admettre les réductions proposées.

» Nous réclamons donc et nous réclamons avec instance l'adoption du tarif que nous avons proposé, qui a été admis sans observation par la commission d'enquête de la province de Namur, qui n'a donné lieu, de la part de celle du Brabant, qu'à des observations non motivées et fondées uniquement sur des vœux philanthropiques que nous partageons, mais que nous ne pouvons pas réaliser.

» Nous ne tenons pas cependant à la forme sous laquelle nous l'avions présenté, et nous l'accepterions sous celle que lui a donnée la commission des ponts et chaussées, forme sous laquelle nous allons le reproduire ici, en ayant égard toutefois à la demande de la commission d'enquête du Brabant, en ce qui concerne le droit de passage sur les marchandises transportées par d'autres entrepreneurs, et en faisant la même réduction sur le droit de passage des locomotives appartenant à des entrepreneurs étrangers.

Transport.

| | | |
|-----------------------------|---|--|
| | | Par personne et par kilom. |
| Des voyageurs. . . | { | Par les concessionnaires. (Péage et fret.) . . . fr. » 08 |
| | | Par les particuliers. (Droit de passage.) . . . » 05 |
| | | Par tête et pour toute la distance de Namur à Tirlemont. |
| Des chevaux, bœufs, vaches. | { | Par les concessionnaires. (Péage et fret.) . . fr. 3 00 |
| | | Par les particuliers. (Droit de passage.) . . . 1 20 |
| Des veaux, porcs, moutons. | { | Par les concessionnaires. (Péage et fret.) . . fr. 0 40 |
| | | Par les particuliers. (Droit de passage.) . . . 0 20 |
| | | Par tonneau et par kilom. |
| Des marchandises. | { | Par les concessionnaires. (Péage et fret.) . . fr. » 13 |
| | | Par les particuliers. (Droit de passage.) . . . » 08 |
| | | » Chaque locomotive paiera en outre, comme les marchandises . . » 08 |

» Le transport des masses indivisibles de plus de 2,000 kilog., celui des marchandises pesant plus de 2,000 et moins de 500 kilog. par mètre cube, et celui des paquets isolés pesant moins de 500 kilog., ne sont point obligatoires pour les concessionnaires. »

Ce tarif est donc la dernière pensée, *l'ultimatum* des demandeurs en concession.

Comparons d'abord ce tarif avec celui de l'administration.

Route de Bruxelles à Anvers.

| | Tarif proposé par les demandeurs. | Tarif de l'administration. |
|--|---|-------------------------------|
| Voyageurs en | waggon. | fr. 3 60 |
| | chairs-à-bancs | 3 60 |
| | diligences | 3 60 |
| | berlines | 3 60 |
| Marchandises pesantes ou ballots et paquets de | | |
| 500 kilog. | 5 80 | » |
| Paquets de moins de 500 kilog. | <small>(non obligatoire pour la compagnie, c'est-à- dire, à des prix à fixer par elle.)</small> | 10 00 |

A ce taux, M. le Ministre, il en coûterait bien moins pour aller par waggon de Namur à la capitale par Tubize que pour atteindre Tirlemont seulement, et ce serait à peu près le même prix pour les chairs-à-bancs.

Qu'on ne dise pas que la société eût dans la pratique réduit sensiblement ses prix pour waggon et chairs-à-bancs, car il n'y aurait pas eu de concurrence possible.

Pour les paquets moindres de 500 kil. en poids et qui constituent l'ensemble des marchandises que le chemin de fer transporte actuellement de Bruxelles à Anvers, à 10 fr. le tonneau, la société demanderait tout ce qu'elle voudrait; on sait comment en agissent aujourd'hui les entrepreneurs de diligences qui ont la même faculté.

Le but de la loi du 1^{er} mai serait complètement manqué par cette proposition de tarif.

Comparons maintenant les prix du tarif pour les marchandises, avec ceux des transports actuels sur les routes pavées.

Le prix des transports sur les routes ordinaires de Namur à Louvain, de centre en centre des villes, ou des carrières au port, descend souvent à fr. 10 00 (1)

Au prix du tarif proposé, ce transport pour 60 kilom., de Namur à Louvain, coûterait 7 80

Plus 1 fr. par tonneau, à Namur et à Louvain, pour chargement, déchargement et camionnage, etc., 2 00

9 80

La chaux qui pèse 1,200 kil. environ le mètre cube, se transporte aujourd'hui à 8 et 9 fr. le tonneau.

Le chemin de fer à ce prix n'aurait que bien peu de chances d'opérer les transports de matières pondéreuses, les voitures ramenant en retour les marchandises coloniales.

Ajoutons que les demandeurs ne s'occupent aucunement des localités intermédiaires; car, dans cette même lettre du 9 mai 1837, ils disent: « *Du reste,*

(1) La chambre de commerce de Namur porte ce prix à 12 fr., mais c'est le taux le plus élevé qui doit baisser en cas de concurrence.

nous insistons pour que les droits soient fixés pour toute la distance et non point par kilomètre, parce que notre but est uniquement de favoriser le commerce, mais non de faciliter l'approvisionnement des marchés intermédiaires. »

Ce qui restreint singulièrement l'utilité du chemin.

Eh bien, M. le Ministre, ce chemin, on le déclare irréalisable avec un tarif inférieur à celui que l'on demande, et c'est ce même chemin que l'on veut imposer au gouvernement avec un tarif infiniment moindre. Sans doute vous n'accepterez pas une telle cause de ruine pour le trésor, surtout lorsque vous saurez que le nombre des voyageurs entre Namur, Louvain et Tirlemont, ne s'élève annuellement qu'à 6,800; que les charbons, quoi que dise la chambre de commerce de Namur, ne peuvent pratiquer ce chemin de fer, puisqu'ils doivent faire des frais trop considérables pour y atteindre; que les chaux ne sauraient être acceptées sur un chemin de voyageurs qu'à des conditions de sûreté et de propreté trop coûteuses pour ne pas les en exclure, et que les écorces sont aussi de l'espèce de matières qui se chargent dans les bois et dans les lieux où les chemins de fer ne peuvent aboutir.

Il est utile que j'entre ici dans quelques développements pour faire voir combien l'exécution de ce chemin de fer, si onéreux pour le trésor, doit être peu regrettable aux habitants de la ville et de la province de Namur.

Établissons le parallèle entre les avantages qui résulteront, pour la province et la ville de Namur et pour la généralité du pays, de l'existence du chemin de fer de Namur à Tirlemont, et de celle du chemin de fer de Namur à Tubize, en les considérant dans leurs rapports nécessaires avec la ligne de Bruxelles à Tirlemont et de Bruxelles à Mons et Charleroy, dont l'un et l'autre seraient le prolongement vers Namur.

Avant d'entrer dans la comparaison de ces avantages, il sera nécessaire, pour les bien apprécier, de se fixer sur quelques principes et sur quelques faits :

1^o Les chemins de fer à grande vitesse, l'intérêt du trésor étant d'ailleurs pris en considération, sont surtout profitables aux voyageurs, aux relations personnelles des populations et au commerce de luxe et de détail qui s'opèrent actuellement par les diligences; Bruxelles est le centre attractif et rayonnant des transports de l'espèce.

2^o Les marchandises qui peuvent avoir un avantage décidé à pratiquer les chemins de fer, tant pour l'économie de leur transport que pour le bénéfice de l'État, sont les marchandises dites précieuses, les denrées coloniales, etc., marchandises qui doivent rester dans les entrepôts jusqu'à la demande, qu'il est coûteux d'emmagasiner, de conserver; ce sont les marchandises susceptibles de variations de prix subites, qu'on veut avoir à l'instant, qui subissent des mouvements pour ainsi dire fébriles de hausse et de baisse; celles dont les grands magasins sont liés au chemin de fer sans intermédiaire; Anvers, Bruxelles et Gand sont les centres de ce commerce.

3^o Un chemin de fer à grande vitesse convient moins aux matières volumineuses et pondéreuses de bas prix, qui sortent régulièrement et en masse des mines et carrières où le chemin de fer ne peut aborder, telles que les minerais de fer, les charbons, les chaux, les pierres, etc.

On conçoit le peu d'avantage résultant, pour ces matières, d'un transport à grande vitesse, coûteux et inutile. A cette dernière catégorie d'objets il faut des chemins de fer spéciaux, moins coûteux d'exécution et d'exploitation.

Sur les chemins de fer de voyageurs, ces matières viennent, sans profit pour le trésor et sans avantage pour elles-mêmes, embarrasser le service de la grande vitesse; leur transport exige d'ailleurs une double voie si l'on veut conserver au chemin ses facultés normales.

4° L'expérience prouve que sur les grands chemins de fer tout tend à augmenter la vitesse et la sûreté qui en doit être inséparable.

Le génie inventif des ingénieurs s'est surtout porté vers ce but; or ce but tend à augmenter les dépenses d'exécution et d'exploitation, et la conséquence logique de cette tendance est l'exclusion des transports pondéreux et de peu de valeur, des grands chemins de fer.

Il résulte évidemment de ces considérations générales que les arguments tirés des avantages que le chemin de fer procurera pour le transport des matières pondéreuses et de bas prix sont généralement bien faibles, vis-à-vis de ceux qui ont pour base les immenses bienfaits de ces voies rapides pour les transports des voyageurs, des marchandises de diligences, des marchandises précieuses, des denrées coloniales etc., etc., de certaine valeur.

5° Nous ferons remarquer ici combien il importe aux voyageurs et aux transports économiques des marchandises, de marcher sur les lignes principales, sans points d'arrêt, d'attente, de transbordement, auxquels sont soumis les convois marchant sur les lignes secondaires ou les embranchements.

6° Nous regardons comme un des plus grands vices d'un chemin de fer à grande vitesse, le plan incliné avec machines fixes, surtout lorsqu'il est d'une grande longueur ou double; alors il est véritablement d'une rencontre fâcheuse, absorbant un temps considérable, parfois dangereux, toujours embarrassant, et cause d'arrêts imprévus; en outre il est très coûteux d'exécution et d'exploitation.

Les Anglais font les sacrifices les plus grands pour les éviter dans les nouveaux chemins et en débarrasser les anciens.

Ces principes et ces faits posés, passons à la comparaison des avantages des deux tracés.

Ce parallèle doit s'établir sous le triple rapport du transport des voyageurs et des marchandises de diligences, des marchandises précieuses, coloniales, et des matières pondéreuses, volumineuses et de bas prix.

Pour chacune de ces catégories, nous tiendrons compte des points suivants :

- 1° La durée du parcours, en ayant égard aux plans inclinés et aux éventualités des retards, aux points d'arrêt, d'attente et de transbordement;
- 2° L'avantage de parcourir une ligne principale;
- 3° L'arrivée au centre de la capitale;
- 4° La masse des populations appartenant à la province de Namur profitant de cette direction.

Reprenons.

Le parcours total de Bruxelles, point central des Bogards, à Namur, par Nivelles, se trouverait être de 94,000 mètres (18 $\frac{3}{4}$ lieues).

Le développement du parcours partant de l'Allée-Verte hors de Bruxelles, par Malines et Tirlemont jusqu'à Namur, serait de 105,781 mètres (un peu plus de 21 lieues).

Dans le parcours de Bruxelles à Namur, par Tubize, le tracé présente quelques parties plus sinueuses que par la ligne de Tirlemont, sans que cependant aucune courbe ne descende au-dessous d'un rayon de mille mètres.

De Namur à Bruxelles, par Tubize, on ne rencontre que 4 millimètres $\frac{1}{2}$ en *maximum* de rampe, tandis que, pour sortir de Namur, on doit employer un immense plan incliné à simple ou double rampe, qui exigera, terme moyen, pour sa traversée, une demi-heure ou le temps employé au trajet de 3 lieues sur le chemin ordinaire.

De Bruxelles à Namur, le *maximum* de rampe sera, sur des longueurs à peu près égales, de six millimètres dans les deux directions.

Par la ligne principale de Namur à Bruxelles par Tubize, le voyageur et ses bagages se rendront dans la capitale sans autre arrêt que le temps nécessaire aux stations intermédiaires pour la montée des voyageurs aux convois; il n'en sera pas de même de la ligne secondaire par Tirlemont, où le train, parti bien à l'avance de Namur, pour ne point arriver trop tard, eu égard d'ailleurs aux éventualités des quatre plans inclinés à Namur et à Liège, attendra le convoi parti de cette dernière ville; il fera la même perte de temps à Malines, de manière que ce n'est pas trop d'ajouter une heure et quart à la demi-heure perdue déjà, comme nous l'avons vu ci-dessus, aux plans inclinés de Namur; il y aura donc en tout un sacrifice de temps d'au moins une heure trois quarts.

De manière que, réunissant ces diverses pertes de temps traduites en lieues, on trouve que la durée du parcours est, pour la direction par Nivelles, de 18 lieues trois quarts; par Tirlemont, de 32 lieues.

Donc 13 lieues $\frac{1}{4}$ ou près de 2 heures en faveur de la première direction.

Il faut ajouter, pour les voyageurs et leurs bagages, les embarras de transbordement à Tirlemont et à Malines, les désagréments de l'attente, l'inquiétude de la garde des effets, et surtout la non-certitude de conserver jusqu'à Bruxelles le rang pris à Namur dans le convoi.

Pour Gand et Anvers, la durée du parcours sera toujours plus grande par Tirlemont avec les désagréments que nous venons de signaler; d'ailleurs, sur 10 voyageurs en destination de Bruxelles, deux au plus marcheront sur Anvers et sur Gand, et en général ils voudront stationner dans la capitale et aller ensuite faire leurs courses dans les villes voisines.

C'est ainsi qu'aujourd'hui, et la chose était facile à prévoir, le voyageur se rend à Bruxelles, y loge et fait ses affaires dans la journée à Anvers, qui ne retient presque plus personne la nuit.

Quant à Louvain, dont le port est laissé pour ainsi dire de côté et bien au-dessous du chemin de fer, nous verrons qu'il perd toute son importance de

commerce colonial pour Namur et le Luxembourg, et que les voyageurs n'y seront plus attirés par les affaires comme aujourd'hui.

Nous avons, dans notre premier rapport, établi à l'évidence que le chemin de fer de Namur à Tirlemont exclut toute idée d'aller à Liège et en Allemagne, tandis que le chemin de fer vers le Hainaut desservira immédiatement la riche vallée de la Sambre, tout le pays de Charleroy, l'Entre Sambre et Meuse, qui appartient en grande partie à la province de Namur; Nivelles et Hal, et incessamment Mons, les départements du Nord et Paris.

Est-il incontestable, comme beaucoup de bons esprits le pensent, qu'il importe bien plus à la ville de Namur et à toute la province d'être liée par un chemin de fer au populeux district de Charleroy, à Mons et à tout le Hainaut, qu'au pays situé entre la Meuse et le chemin de fer de Louvain à Waremme, lorsqu'on réfléchit d'ailleurs qu'il n'y a pas de concurrence possible pour les matières pondéreuses, dirigées de Namur vers Louvain et Tirlemont, comme nous le démontrerons tout à l'heure.

Ainsi, pour les voyageurs et les marchandises de diligences, le tracé par Tubize s'offre très favorablement pour desservir les plus importantes relations de la province de Namur, dont la partie occidentale se portera dans cette direction par le chemin de fer de l'Entre Sambre et Meuse.

Nous ferons encore remarquer combien il sera avantageux, pour la grande masse des voyageurs, d'arriver à la capitale à un point intérieur qui leur fait épargner beaucoup de temps et 50 centimes de transport en omnibus, prix du voyage pour trois lieues de chemin de fer.

Si l'on considère combien est plus grand le nombre d'habitants répandus sur les flancs du tracé de Namur à Vieuville et dans l'Entre Sambre et Meuse, comparativement à ceux qui habitent les contrées voisines de la direction vers Tirlemont, on restera convaincu de son importance majeure.

Un point essentiel pour Namur, et qui ne saurait être négligé sans lui ravir des avantages très remarquables, c'est que le chemin de fer exécuté par Tirlemont, avec ses plans inclinés et la monotonie de son parcours par les plateaux sur presque toute son étendue, détourneront de ses murs tous les voyageurs qui recherchent l'agrément et qui viendront en foule, par la direction de Nivelles, visiter les admirables bords de la Senne, du Piéton, de l'Orneut, de la Sambre et de la Meuse, surtout lorsque les bateaux à vapeur sillonneront la Meuse de Namur à Liège.

Venant maintenant aux marchandises précieuses, coloniales et autres, constituant le commerce proprement dit, et dont le siège sera, plus particulièrement pour Namur, à Anvers, Gand et Bruxelles, nous voyons que les marchandises arriveront directement et sans retard aucun par Bruxelles, où le chemin de fer sera continu, en convoi principal, sans arrêt d'attente, et seront transportés à Namur avec bien plus d'économie et de sûreté, n'ayant pas de transbordement à éprouver, comme il en sera souvent à Malines et à Tirlemont, et de plans inclinés à franchir; d'autre part, et il faut bien le dire, Namur qui vit du commerce du Luxembourg, comme Liège, n'a pas d'intérêt à marcher côte à côte de sa puissante rivale; elle ne pourrait qu'en être froissée.

Il faut ici ajouter que les relations directes, par chemins de fer, avec Charleroy, Mons, le Hainaut, le département du Nord et Paris, seront bien supérieures à toutes celles que l'on peut espérer avec Tirlemont et Louvain.

Quatre diligences circulent journellement entre Charleroy et Namur; deux seulement entre Namur, Louvain et Tirlemont.

Sans doute il paraît avantageux pour Tirlemont, St-Trond, Hasselt et tout le pays placé au nord du rail-way de Louvain à Landen, d'être liés par un chemin de fer à Namur et à la partie occidentale du Luxembourg; mais les marchandises qui descendent de ces pays sont toutes pondéreuses et volumineuses, et, comme nous le verrons plus loin, peu ou même non avantageées pour leur transport par le chemin de fer. Quant aux transports qui remontent, ils ne sont évalués par la chambre de commerce de Namur qu'à 20,000 tonneaux environ en poids, tonnage qui se réduirait sur le chemin de fer à moins de 15,000 tonneaux par les retours, que les voituriers ordinaires prendront toujours, quelles que soient les conditions avantageuses du chemin de fer.

Quant à Louvain, son port de commerce non relié ou relié par un chemin de fer, qui devra avoir une forte pente, avec le grand rail-way, ne sera plus pour Namur d'une importance assez majeure pour qu'il faille lui sacrifier des intérêts bien plus grands.

Une société s'est présentée pour l'exécution d'un chemin de fer de Châtelineau à Louvain, avec embranchement sur Namur; rien ne s'oppose à ce que l'exécution en soit accordée, en exceptant toutefois l'embranchement.

On ne peut argumenter de ce qui se passe aujourd'hui pour ce qui aura lieu après l'érection du chemin de fer. Le commerce de Namur et du Luxembourg, qui se dirige sur Louvain, prendra naturellement la route de fer vers Bruxelles, Anvers et les Flandres, et ce ne sera pas un mince avantage pour le commerce d'arriver à Bruxelles par une voie qui aboutit à l'intérieur de la ville et au bassin de commerce de son canal, à niveau; tandis qu'à Louvain, le chemin de fer est éloigné de la ville et se trouve beaucoup plus élevé que les bords du canal.

En suite de ces considérations, il est douteux que pour cette catégorie de transports comme pour la première, la direction de Nivelles ne présente un bien autre avenir que celle de Tirlemont.

Viennent en dernier lieu les matières pondéreuses et volumineuses qui consistent plus particulièrement en chaux, pierres, carreaux, charbons, écorces, cendres de mer, etc.

Nous avons déjà montré, par des considérations générales, que les matières pondéreuses pratiqueront peu le chemin de fer; nous allons le prouver dans la spécialité.

La chambre de commerce de Namur parle de charbons à transporter par le chemin de fer à Tirlemont, charbons qui arriveraient à Namur par la Sambre.

Mais pour cela il faudrait faire les opérations suivantes :

Conduire le charbon de la fosse au rivage ;

L'embarquer à la Sambre ;

Le transporter par cette rivière à Namur ;

Là le débarquer et le conduire au chemin de fer, et le charger sur les waggons ;

Lui faire gravir ensuite, à force de machines fixes, les plans inclinés, et remonter encore toujours à charge jusqu'au sommet de partage ;

Descendre les fortes pentes jusqu'à Tirlemont ;

A Tirlemont, ce charbon devra être de nouveau transbordé sur des voitures pour être transporté chez le consommateur.

Sans doute on aurait pris ce voyage des charbons, à Namur, pour un rêve, si on l'y eût entendu raconter, et cependant on s'est tellement habitué à l'idée de ce transport économique, qu'on s'imagine que le chemin de fer pourra apporter une réduction de 40 à 50 p. % sur le prix du fret actuel. Il n'y a rien de sérieux dans tout cela.

Il en sera à peu près de même de la chaux et des pierres venant des bords de la Meuse ; quelques carrières seulement situées sur les plateaux pourraient avoir quelque chance de profiter du chemin de fer ; mais est-ce pour un si mince intérêt, s'il pouvait exister, qu'il faudrait le détourner de sa véritable direction.

La chaux qui s'exploite près de Namur se transporte à Louvain au prix de dix francs le mètre cube, prix qui descend souvent à neuf francs ; elle coûte également dix francs le mètre cube sur les lieux ; cette chaux pesant 1,200 kilog. environ le mètre cube, le transport du tonneau reviendrait à 8 fr. 30 c.

Comment s'imaginer que le chemin de fer qui ne saurait transporter, sans perte, à moins de 6 centimes par tonneau et par kilomètre, et qui devra nécessairement demander 10 centimes par tonneau et par kilomètre au moins, pour ne faire le sacrifice que d'une partie des intérêts des fonds engagés, pourrait apporter quelque rabais sur le prix actuel ? Car nous n'avons pas eu égard dans ce prix aux plans inclinés ni au coût du transport des chauffours au chemin de fer, et de la station de celui-ci au port à Louvain, qui s'élèverait au moins à deux francs.

Le gouvernement demande dix francs par tonneau pour le transport simple des marchandises d'Anvers à Bruxelles (45 kilom.), les chargements, la garde et les déchargements ainsi que le camionnage, restant aux frais de l'expéditeur.

On dit que les voitures des transports de chaux et de pierres vers Louvain rapportent, en retour, des marchandises coloniales avec beaucoup d'économie ; cela est vrai aujourd'hui, mais quand il s'agit du chemin de fer, il ne peut plus en être question, car alors les marchandises coloniales se placent sur le chemin de fer à Anvers et passent à côté de Louvain sans s'arrêter.

On a paru craindre que si le chemin de fer se dirigeait par Nivelles, Namur pourrait perdre son commerce de chaux avec Louvain, où elle serait amenée plus économiquement par le chemin de fer venant de Tubize par Bruxelles ; mais les chaux d'Arquennes et de Felluy ne peuvent même pas lutter dans

Bruxelles avec celle de Tournay qui va également à Louvain ; or, pour celle-là, la seule dont la concurrence pourrait être à craindre, le chemin de fer ne l'avantage pas.

La chaux se vend à Louvain ordinairement 20 francs le mètre cube, et quelquefois 18 et 19 francs, tandis que celle de la même qualité coûte à Bruxelles 17 et 18 francs. D'ailleurs, la chaux n'est pas un objet de transport pour un chemin de fer, où marchent des voyageurs et des marchandises précieuses.

Les écorces, matière trop volumineuse pour être placée commodément sur des waggons et qui se charge le plus généralement près des bois, continueront également à marcher vers le port de Louvain par les routes ordinaires.

C'est au moyen du retour des voitures qui auront fait les transports d'écorces, de chaux et de pierres, que continueront à être ramenées vers Namur, avec beaucoup d'économie, quelques marchandises coloniales, les sels, les grains et autres produits du Hageland et de la Hesbaye, les bières et les genièvres, et cela avec d'autant plus de facilité que les voitures se rendent chez tous les marchands et à tous les points de chargement.

Il résulte de cet exposé que, *pour les voyageurs et les marchandises de diligences*, la direction par Tubize se présente comme éminemment la plus avantageuse ;

Que, *pour les transports du commerce proprement dit*, dont les centres par chemins de fer sont, pour Namur et le Luxembourg occidental, Bruxelles et Anvers, cette voie l'emporte également sur celle par Tirlemont, par la facilité de son exploitation, par l'absence de plans inclinés et sa liaison directe, sans intermédiaire et à niveau, avec les quais du port de commerce de Bruxelles, ainsi que par ses relations avec des pays plus riches et plus peuplés ;

Que, *pour les matières pondéreuses*, la direction donnée au chemin de fer n'apportera aucune modification sensible à leur mode de transport actuel, et qu'elles continueront à marcher comme d'ordinaire, jusqu'à ce que des chemins de fer spéciaux ou des canaux aboutissant directement au port de Louvain viennent leur faire prendre d'autres allures.

Enfin, résumant la question comme elle résulte du précédent posé par les demandeurs en concession du chemin de fer de Namur à Tirlemont, nous arrivons, Monsieur le Ministre, à l'alternative suivante :

Adoptez le tarif proposé par les demandeurs en concession, et le chemin de fer sera ou onéreux au public, s'il veut s'en servir à ce prix, ou inutile, s'il ne s'en sert point ;

Adoptez un tarif moindre, et le chemin de fer sera onéreux au trésor, sans être d'ailleurs d'une grande utilité pour le public.

Avec le tarif des concessionnaires, le chemin de fer de Namur à Tirlemont sera *une charge pour le public* ;

Avec un tarif réduit, ce chemin de fer sera *une charge pour le trésor*.

Bruxelles, le 9 juin 1838.

L'inspecteur des ponts et chaussées,

J.-B. VIFQUAIN.