



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>



Ar 603



UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK



90000006952

NOTICE

SUR LE

CHEMIN DE FER DE LANDEN A AYE,

PAR

HANNUT ET HUY.



Ar 603

NOTICE

SUR LE

CHEMIN DE FER

DE

LANDEN A AYE

DESTINÉ A RELIER

LES ARRONDISSEMENTS DE HUY ET DE WAREMME

PAR LES VALLÉES DE LA MEHAIGNE ET DU HOYOUX, EN PASSANT
PAR HANNUT ET HUY.



BRUXELLES

IMPRIMERIE DE E. GUYOT, RUE DE PACHÉCO, 12.

—
1863

NOTICE

SUR LE

CHEMIN DE FER DE LANDEN A AYE.

Parmi les localités que le réseau général des chemins de fer a laissées à l'écart, il n'en est pas de plus importantes, tout à la fois par leur population, par leur industrie, par leur commerce. et par leur richesse agricole, que celles que la ligne de Landen à Aye est appelée à desservir.

Déjà, à différentes époques, l'isolement dans lequel se trouvent ces riches et populeuses contrées avait attiré l'attention de l'industrie privée, qui s'est chargée de suppléer à l'insuffisance des ressources de l'État, et de compléter l'œuvre imparfaite de son réseau national.

Nous n'avons pas à rechercher les causes qui firent avorter les différents projets qui surgirent ; les inspirations de leurs auteurs durent fatalement être ajournées à des temps meilleurs. Mais aujourd'hui qu'une nouvelle et puissante impulsion vient d'être donnée aux entreprises des chemins de fer, la réalisation de ces projets ne pouvait plus être différée.

En effet, dès le mois d'octobre 1862, une demande en concession fut déposée, et la loi du 31 mai 1863, insérée au *Moniteur* du 5 juin suivant, n° 156, qui la sanctionne, met enfin un terme à l'oubli qui, depuis un quart de siècle, pèse si lourdement sur la prospérité et le développement de l'une des parties les plus considérables du pays.

La ligne de Landen à Aye, sur un parcours de 80 kilomètres, s'étend sur le territoire de 98 communes, représentant une population agglomérée de plus de 150,000 âmes.

Prenant son origine à Landen, station du chemin de fer de l'Est de l'État, elle passe par Hannut, suit la vallée de la Mehaigne, pour aboutir à Huy, d'où, suivant la vallée du Hoyoux, elle va se raccorder à Aye, au chemin de fer de la Grande-Compagnie du Luxembourg.

Considérée au seul point de vue de son trafic local, cette ligne peut, dès l'abord, être rangée parmi les sections les plus productives du réseau belge.

Il suffit de jeter les yeux sur la carte qui accompagne cette notice, pour se convaincre de l'importance qu'elle acquerra, en outre, comme ligne internationale. Ainsi, elle devient la communication la plus directe entre Anvers, la Hollande, la Suisse, l'est de la France et une partie de de l'Allemagne. On ne saurait mettre en doute le courant de voyageurs et de marchandises qu'elle attirera et facilitera par ce raccourcissement de distance. Le bassin houiller de Liège, surtout, verra s'ouvrir pour lui, sans concurrence possible, les importants marchés des Ardennes, de la Lorraine et de la Champagne.

Il serait trop long d'entrer ici dans tous les détails ;

nous nous bornerons donc à donner un aperçu aussi exact que possible des forces et des éléments productifs de cette ligne.

La Hesbaye, qu'elle traverse dans sa plus grande longueur, depuis son point de départ à Landen, est sans contredit la contrée où l'agriculture a été de tout temps la plus florissante et la plus renommée; sa production en céréales est immense; l'élève du cheval et du bétail y est considérable.

Nous puissions, à cet égard, les renseignements suivants, dans une statistique officielle, relative à l'arrondissement de Waremme, dont elle fait partie.

La moyenne annuelle de ses produits y est estimée :

En grains de toute espèce, 492,000 hectolitres;

En pommes de terre, 576,000 hectolitres;

En betteraves pour la fabrication du sucre, 4,500,000 kilogrammes ;

En paille, foin, trèfles, chanvre, lin, betteraves pour l'alimentation du bétail, etc., l'énorme quantité justifiée de plus de 190,000,000 de kilogrammes.

En ce qui concerne l'élève du cheval et du bétail, nous relevons la situation annuelle suivante :

Nombre de chevaux	9,800
— bêtes à cornes	18,500
— bêtes à laine	10,000
— porcs	27,000

Or, si l'on considère que la Hesbaye, dépourvue aujourd'hui d'autres moyens de transport que ceux par axe, va, par notre railway, se trouver en communication directe

avec les marchés de Huy, Hannut, Waremmé, Liège, Saint-Trond, Hasselt, Tirlemont et Louvain, on se fera facilement une idée du trafic qui nous est assuré sous ce rapport.

Nous compléterons nos données sur cette partie essentiellement agricole de notre réseau, en y ajoutant qu'il s'y trouve en assez grand nombre des moulins à farine, et à presser l'huile; des brasseries, des distilleries, amidonneries, tanneries et raffineries de sel;

Cinq grandes fabriques de sucre de betterave;

Une usine à vapeur pour la fabrication du sirop de fruits et de vinaigre;

Deux ateliers de construction de machines et instruments agricoles.

Ces diverses industries sont loin d'être en rapport avec les besoins de la consommation, et l'on doit en induire avec raison qu'elles ne tarderont pas à prendre un développement considérable.

En quittant les plaines de la Hesbaye, pour suivre la vallée de la Meuse, aux richesses agricoles viennent s'en joindre d'autres, d'une importance non moins grande. Là gisent en quantités énormes, en partie non exploités par suite des difficultés ou du manque de moyens de transport, des minerais de toute espèce, des pierres de taille et à pavés; des marbres, de la chaux et de la marne en abondance, ainsi que plusieurs charbonnages situés dans les communes de Wanze, Antheit et Vinalmont, susceptibles de recevoir désormais une extension considérable.

Mais c'est principalement à Huy, et sur le parcours du Hoyoux, que l'industrie prend un développement qui ne

le cède en rien aux plus riches contrées de la Belgique, et qui à elle seule suffirait pour assurer le succès de l'entreprise.

Abstraction faite du faubourg de Statte, qui le précède, et qui a aussi un mouvement d'affaires de plus de 70,000 tonnes, on compte dans la ville de Huy, et à proximité, sur le Hoyoux, un grand nombre de moulins à farine, à tan, à broyer les cailloux, à battre le chanvre, et à presser l'huile; grand nombre de distilleries importantes, des brasseries, des fabriques de colle-forte; une vingtaine de tanneries et corroiries; des raffineries de sel et savonneries; des fabriques de pipes en terre, tuileries et tuyaux de drainage; fours à chaux; neuf laminoirs; sept usines à fer plat, martinets et cubilots; trois immenses papeteries dont la réputation est européenne. La ville de Huy fait, en outre, un commerce très-important en merceries et denrées coloniales, où viennent s'approvisionner la plus grande partie des communes de la Hesbaye et du Condroz.

Ensuite, sur le parcours du Hoyoux jusqu'à Aye, dans des proportions bien plus considérables encore que dans la vallée de la Mehaigne, des terrains houillers; des minerais de fer, de plomb, de zinc, de pyrite, de manganèse; des carrières de pierres de taille, de pierres grises pour dalles et pavés; des granits; différentes espèces de marbres très-estimés; des pierres réfractaires, dites puddings, pour creusets et hauts fourneaux; des terres plastiques, et enfin de nombreuses forêts qui n'attendent, pour être fructueusement exploitées, que des transports faciles et à bon marché.

Nous n'avons pu recueillir, et nous ne pouvons avoir la prétention de donner les chiffres exacts du trafic de ces différentes industries; nous avons toutefois été mis à même de constater officiellement que les transports effectués en 1862, par les seuls établissements du Hoyoux, dans la direction d'Anvers et de la Hollande, et qui nous seront désormais acquis, par suite d'un raccourcissement de distance de 34 kilomètres, se sont élevés à 96,176 tonnes, et que le mouvement général des transports du commerce et de l'industrie de la ville de Huy et de sa banlieue ne peut être évalué à moins de 250,000 tonnes.

Les faits que nous venons d'esquisser se rapportent exclusivement aux localités traversées par notre chemin de fer; mais là ne doivent pas se borner nos appréciations. En effet, nous devons encore y rattacher, comme affluents assurés, les établissements industriels situés en amont de Huy jusqu'à Andennes, et ceux en aval jusqu'à Amay, pour le transport de leurs immenses produits vers l'ouest de la Belgique, l'Angleterre, le nord et l'est de la France, Anvers, la Hollande, la Suisse, et une grande partie de l'Allemagne, notre ligne leur offrant dans ces directions une diminution de parcours de 30 et 40 kilomètres.

Aux considérations que nous venons de faire valoir, et qui sont toutes d'actualité, il ne sera pas inopportun d'envisager l'avenir réservé au développement de quelques industries que nous n'avons mentionnées que très-sommairement.

La bâtisse, qui, en Belgique, prend d'année en année une extension considérable, se trouve dès maintenant

entravée par le manque de pierres de taille, les carrières d'Arquennes, des Écaussinnes, de Feluy et de Soignies ne suffisant plus à ses besoins ; nos architectes et nos entrepreneurs se voient réduits à employer les pierres blanches de France et du Luxembourg.

La possibilité de mettre en exploitation les immenses carrières situées sur notre parcours et de leur donner l'extension qu'elles comportent fera cesser cet état de choses regrettable, et le tribut que nous payons de ce chef à l'étranger disparaîtra en partie.

La chaux, la marne, dont l'emploi est si nécessaire et si recherché en agriculture, font complètement défaut sur les hauts plateaux de la Hesbaye, de la Campine, le Limbourg et une grande partie du Brabant ; ce n'est qu'au prix de sacrifices énormes que nos cultivateurs les obtiennent, et beaucoup sont forcés d'y renoncer. Désormais ces produits y afflueront, et ne constitueront pas un des moindres trafics de la ligne.

De nombreuses concessions de mines métalliques et de minerais de fer existent sur la rive droite de la Meuse, et notamment dans les communes de Huccorgne, Lavoir, Couthuin, Moha, etc. Ces concessions contiennent des quantités énormes de mines et minerais ; mais le transport de ceux-ci par axe est tellement dispendieux, qu'il est impossible de tirer de ces gîtes miniers le parti qu'ils pourraient offrir ; il en est de même sur le parcours de la section de Huy à Aye, où des gisements considérables sont improductifs.

Parmi les concessions en exploitation, nous citerons celles dites : des Maîtres de forge, de Lavoir, et les magni-

fiques établissements de pyrites de la commune d'Heure, qui, malgré les difficultés du transport, ont un rendement de 50 tonnes par jour et sont susceptibles de recevoir une extension considérable.

En présence de pareils gisements, ne doit-on pas déplorer qu'un grand nombre de nos usines métallurgiques soient forcées de recourir aux minerais de la partie nord du département de la Moselle, et voir la Compagnie française du chemin de fer des Ardennes invoquer ces transports comme l'une des principales causes de sa prospérité! Or, et par le fait du raccordement de ces concessions à notre ligne, elles ne peuvent manquer de décupler en importance; nos usines ne seront plus tributaires de l'étranger, et jouiront d'une réduction considérable de frais de transport.

Mais parmi tous les produits qui nous sont assurés, il n'en est pas qui mérite le plus de fixer l'attention que celui du charbon de terre. Ce combustible n'est guère répandu dans le plus grand nombre de communes de la Hesbaye et surtout du Condroz. L'énormité des frais de transport le rend inaccessible, et de là l'absence d'un grand nombre d'industries qui en dépendent.

Un exemple de ces frais de transport en donnera la mesure. Ainsi, tandis qu'un waggon de charbon de 5,000 kilogrammes est rendu de Liège à la station de Landen au prix de 17 francs, son transbordement par axe jusque Hannut, sur un minime parcours de 9 kilomètres, revient à 15 francs, soit ensemble 32 francs par waggon. Dans l'application des tarifs de l'État à notre railway, ces frais de transport de Liège à Hannut ne

s'élèveront qu'à 19 francs , soit une différence en moins de 13 francs.

On évalue à 500 kilogrammes en moyenne par habitant la quantité de charbon nécessaire à la consommation ; en y ajoutant celle indispensable pour les diverses industries, notre trafic sous ce rapport ne restera pas en dessous de 100,000 tonnes.

Il ne saurait enfin être mis en doute par personne, et il y a lieu d'insister sur ce point, que par sa jonction avec le chemin de fer de l'État à Landen, et celui du Luxembourg à Aye, en outre, que par l'annexion inévitable d'un embranchement de Landen à Diest, se reliant au chemin de fer direct d'Anvers sur Gladbach, et dont la concession nous est garantie, notre ligne ne devienne une ligne internationale d'une importance incontestable.

Avec de tels éléments. il est possible d'apprécier le revenu probable de notre ligne ; il en est peu qui se trouvent dans des conditions plus favorables, et l'on peut être certain que, dès sa mise en exploitation, son trafic sera considérable, et qu'il ne tardera pas à devenir aussi important que celui des chemins de fer du pays des plus favorisés.

En ce qui concerne le mouvement des voyageurs, il nous a été possible de calculer, par analogie avec ce qui se produit sur les autres chemins de fer, la part de recettes que nous réaliserons de ce chef.

L'emplacement des différentes stations a été déterminé non-seulement par l'importance des communes qu'elles sont appelées à desservir plus directement, mais encore et surtout, par rapport aux localités avec lesquelles elles com-

muniquent, et qui en sont les affluents obligés. Ainsi, la moindre de ces stations représente un chiffre de population d'au moins 5,000 individus, et en mettant ces stations en relations entre elles, par la méthode des coefficients de distances, nous avons obtenu un chiffre de 16,000,000 de voyageurs-kilomètres qui, à raison de cinq centimes en moyenne par kilomètre, donnent une recette brute de 800,000 francs.

Nous avons étudié avec soin toutes les questions qui se rattachent au transport des marchandises, qui constituera la plus large part de notre revenu. Il serait trop long d'en donner ici tous les détails; nous nous bornerons à établir quelques chiffres qui reposent sur des documents certains et qui suffiront pour justifier l'ensemble de nos appréciations.

Le transport des minerais de toute espèce ne s'élèvera pas à moins de 210,000 tonnes :

Les houilles à	100,000 tonnes.
Le produit des laminoirs à	40,000 —
Les usines à fer plat.	20,000 —
Les papeteries à.	15,000 —
Les pierres de taille, les pavés, les puddings et les marbres.	10,000 —
La chaux et la marne	25,000 —
Les céréales et produits divers de l'agriculture, et des industries qui en dépendent.	50,000 —

Enfin, on peut sans exagération évaluer les transports non dénommés à 250,000 tonnes, soit un total général

de 720,000 tonnes, donnant un mouvement moyen de 28,800,000 tonnes-kilomètres qui, à raison de 8 centimes par tonne-kilomètre, représentent un revenu brut de 2,304,000 francs.

Nous croyons donc, en y ajoutant approximativement le produit des bagages, des petites marchandises, des recettes diverses, et du trafic international, pouvoir résumer notre revenu probable comme suit :

1° Voyageurs.	fr.	800,000
2° Bagages. Recettes diverses		75,000
3° Grosses marchandises		2,304,000
4° Relations internationales		400,000
		<hr/>
Soit un revenu brut total de	fr.	3,579,000

Les frais généraux s'élevant à raison de
45 p. c 1,610,550

Nous obtenons un revenu net de 1,968,450

Le capital nécessaire à la construction et à la mise en exploitation de la ligne est fixé à environ 25,000,000 de fr. Il lui est donc, dès maintenant, assuré un revenu de 8 p. c., et, si l'on considère que la moyenne de notre revenu probable reste de beaucoup en dessous de celle des chemins de fer similaires, alors surtout qu'il est démontré que la progression des recettes des chemins de fer prend, chaque année, un développement plus considérable, nous sommes convaincus et autorisés à dire que notre railway se place au premier rang parmi toutes les entreprises de l'espèce.

