

III 6132

CHEMIN DE FER DU HAINAUT.

ENQUÊTE.

CHEMIN DE FER.

~~16 a B.~~
470
135.

LIGNE DU HAINAUT.

ENQUÊTE.

1° ÉTUDES DES INGÉNIEURS. — 2° PÉTITIONS ET RÉCLAMATIONS.
— 3° TRAVAIL DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.



BRUXELLES,
IMPRIMERIE DU MONITEUR BELGE.

OCTOBRE 1837.



CHEMIN DE FER.

SECTIONS DU HAINAUT.

ENQUÊTE.

La loi du 1^{er} mai 1834 comprend, dans le système des chemins de fer à construire aux frais de l'état, *une ligne de Bruxelles vers la frontière de France par le Hainaut.*

Cette partie de la loi est restée jusqu'aujourd'hui sans exécution, par suite des incertitudes qu'a soulevées le tracé de cette ligne.

Deux projets sont en présence :

L'un de MM. Vifquain, de Moor et Noël, passant par Quenast, Steenkerke, Soignies et Casteau; l'autre de MM. Simons et de Ridder, passant par les Ecaussines et à proximité des charbonnages du centre.

Ces deux projets ont quatre points communs : Bruxelles, Tubise, Mons, et la frontière de France vers Quiévrain.

Entre Bruxelles et Tubise, les deux directions sont placées l'une à droite, l'autre à gauche du canal de Charleroy jusqu'à Hal, et, l'une et l'autre, à la gauche, depuis Hal jusqu'à Tubise.

A Tubise, le premier projet abandonne le canal pour se diriger par Quenast, Steenkerke, Soignies et Casteau, sur Mons.

Le second projet continue à suivre le canal de Charleroy jusqu'à Ronquières; de ce point il prend sa direction vers Mons par les Ecaussines, Mignault et Houdeng.

A partir de Mons, qu'il atteint à proximité de *la porte du Rivage*, le premier projet se tient à la droite et à côté du canal de Mons à Condé jusqu'à St.-Ghislain, et, de ce point, se reporte sur la gauche jusque vers Quiévrain.

A Mons, où il aboutit à *la porte d'Havré*, le second projet, laissant la ville et le canal à sa droite, se dirige vers la frontière de France par Jemmapes, Quaregnon et Hornu.

Les auteurs du premier projet proposent d'établir à Bruxelles, sur les terrains dépendant de l'ancien couvent *des Bogards*, une station spéciale pour le chemin de fer du Hainaut, que l'on réunirait, par un embranchement, à la station de l'*Allée-Verte*.

Les auteurs du second projet demandent que la station de l'*Allée-Verte* soit rendue commune sans qu'il soit établi de station spéciale aux *Bogards*.

Aux questions soulevées pour la direction à donner au chemin de fer de l'état, viennent se rattacher cinq projets formant l'objet de demandes en concession :

1^o Le chemin de fer du vallon de la Haine, proposé par MM. Vander Elst frères, et qui a pour but de rattacher les charbonnages du centre au canal de Mons; il est en concurrence directe avec la partie du tracé de MM. Simons et de Ridder comprise entre Houdeng et Mons;

2^o Le chemin de fer de Houdeng à Ronquières par les Ecaussines, proposé également par MM. Vander Elst frères; il fait concurrence à la partie du projet de MM. Simons et de Ridder comprise entre Houdeng et Ronquières;

3^o Le projet de chemin de fer de MM. de Puydt et consorts, de Charleroy à Mons, par les charbonnages du centre : également en concurrence, pour la partie comprise entre les charbonnages et Mons, avec le projet de MM. Simons et de Ridder;

4° Le projet de chemin de fer de MM. Alvin et consorts, de Charleroy à Tubise par Nivelles : il ferait concurrence au projet de MM. Simons et de Ridder, pour la partie comprise entre Houdeng et Tubise, au cas où Charleroy serait rattaché à la ligne de ce projet, par un embranchement sur Houdeng ;

5° Le projet de MM. Vander Elst frères, de Mons à Ath et à Tournay. Les auteurs de ce projet proposent de le réunir à la ligne de MM. Vifquain, de Moor et Noël, par un embranchement, de Cambron-St.-Vincent sur Horrues.

Par arrêté du 20 avril dernier, M. le ministre des travaux publics a institué une commission d'enquête chargée d'examiner les questions qui se rattachent au choix à faire entre les deux directions.

Cette commission vient de terminer ses opérations. Les conclusions de son rapport tendent à ce que les projets soient morcelés. Elle propose, à l'unanimité, la direction de MM. Vifquain, de Moor et Noël, pour les deux sections extrêmes, c'est-à-dire de Bruxelles à Tubise et de Mons à la frontière, et, à la majorité de 7 contre 5, l'adoption du projet de MM. Simons et de Ridder, en ce qui concerne la partie centrale, c'est-à-dire de Tubise à Mons.

En publiant le travail de la commission, nous croyons utile de le faire précéder de la liste complète des pièces et documens de tout genre qui lui ont été communiqués, et du texte des pièces les plus importantes.

LISTE

DES PIÈCES ET DOCUMENS COMMUNIQUÉS A LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

MÉMOIRES ET PLANS DES INGÉNIEURS.

- N° 1. Extrait du mémoire de MM. Vifquain, de Moor et Noël, du 8 juin 1836 (direction par Horrues, Soignies et Casteau).
2. Atlas en 10 feuilles, à l'appui de ce mémoire.
3. Mémoire de MM. Simons et de Ridder, du 10 septembre 1836 (direction par les Écaussines et les charbonnages du centre).
4. Plan en deux feuilles, à l'appui de ce mémoire (tracé de Bruxelles à la frontière de France suivant les deux directions).
5. Nivellement en long, de Bruxelles à Mons, suivant les deux directions appartenant également aux propositions de MM. Simons et de Ridder du 10 septembre 1836.
6. Plan en deux feuilles, de Bruxelles à Tubise, présenté par MM. Simons et de Ridder le 20 octobre 1836.
7. Lettre de MM. Vifquain, de Moor et Noël, du 2 décembre 1836.
- N° 8. Lettre des mêmes, du 8 décembre 1836.
9. Mémoire de MM. Vifquain, de Moor et Noël, du 4 décembre 1836 (même direction qu'au numéro 1).
10. Annexe A de ce mémoire (quatre profils, section de Bruxelles à Tubise).
11. Annexe B du même mémoire (évaluation de la dépense pour la même section, dans la supposition de l'exécution du projet de MM. Simons et de Ridder).
12. Annexe C du même mémoire (même évaluation, dans la supposition de l'exécution du projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël).
13. Annexe D du même mémoire (trois profils, section de Tubise à Mons).
14. Annexe E du même mémoire (trois profils de Mons à Quiévrain).
15. Annexe F du même mémoire (plan des deux tracés aux abords de Mons).
16. Annexe G du même mémoire (tableau des distances à parcourir sur les deux tracés par les habitans des principaux centres de population).
17. Rapport de MM. Simons et de Ridder du 19 décembre 1836.
18. Rapport des mêmes du 20 juin 1837 (direction par les Écaussines et les charbonnages, rectifiée en quelques points, avec plans, dont le détail suit :
19. Parcellaire de Tubise à Mons, 1^{re} feuille.
20. " " 2^e "
21. " " 3^e "
22. " " 4^e "

23. Parcellaire de Mons à Quiévrain, 1^{re} feuille.
24. " " 2^e "
25. Profil général de Bruxelles à Quiévrain par Ronquières, les Écaussines et les charbonnages du centre.
26. Deux feuilles indiquant les deux tracés présentés successivement pour chaque direction.
27. Deux profils de ces directions.
28. Tableau comparatif des systèmes des pentes dans les directions de Soignies et des Ecaussines, dressé par MM. Vifquain, de Moor et Noël le 24 août 1837.
29. Une carte dressée par les mêmes, indiquant le tracé aux abords de Mons.
30. Un profil dressé par les mêmes, le 6 septembre 1837, indiquant la hauteur du carreau de chacun des charbonnages du bassin du centre par rapport au projet de MM. Simons et de Ridder.
31. Lettre de M. de Ridder du 5 septembre 1837, relative à un changement éventuel de direction aux abords de Bruxelles.
32. Plan indicatif de ce changement de direction.

—

PÉTITIONS EN FAVEUR DE LA DIRECTION PAR QUENAST, STEENKERKE, SOIGNIES
ET CASTEAU.

33. Pétition du conseil communal de *Mons*, du 18 novembre 1836.
34. Mémoire de l'administration municipale de Bruxelles, du 3 décembre 1836.
35. Pétition des maîtres de carrières de *Soignies* et d'*Horrues*, parvenue au ministère de l'intérieur le 29 décembre 1836.
36. Pétition de l'administration communale de *Soignies*, du 29 décembre 1836.
37. Pétition des propriétaires de houillères situées près des bords du canal de Mons à Condé, dans les communes de *Paturages*, *Cuesmes*, *Hornu*, *Quaregnon*, *Boussu*, *Hainin*, *Thulin*, etc., etc, en date du 26 janvier 1837.
38. Pétition de la régence de Saint-Ghislain, du 1^{er} février 1837.
39. Mémoire des sieurs Vander Elst frères, du 26 janvier 1837, en faveur de la direction par *Horrues*, avec indications relatives à une ligne de raccordement d'*Horrues* à *Cambron-St-Vincent*.
40. Plan à l'appui du mémoire des sieurs Vander Elst,
41. Lettre des mêmes, du 1^{er} février 1837.
42. Pétition des propriétaires et locataires de rivages, terrains, bâtimens et usines, situés aux rives du canal de Mons à Condé, au bassin de *Cuesmes*, au lieu dit le pont Canal, etc., en date du 8 février 1837.
43. Pétition de la régence de Saint-Ghislain, du 2 mars 1837.
44. Pétition des membres de la chambre de commerce de *Mons*.
45. Note sans date ni signature, avec le n^o de l'*Industriel du Hainaut* du 20 décembre 1836.
46. Pétition du conseil de régence de *Soignies*, du 5 juillet 1837, en faveur de la direction par cette ville.
47. Mémoire des conseillers provinciaux pour le canton d'*Ath*, du 23 juillet 1837, en faveur de la même direction.
48. Lettre du bourgmestre de *Mons*, du 25 août 1837, en faveur de la même direction.
49. Lettre de M. Rainbeaux, pour et au nom de M^{me} veuve Degorge-Légrand, en date du 25 août 1837.
50. Lettre du commissaire de l'arrondissement de Nivelles, du 2 septembre 1837, en faveur de la direction proposée par MM. Vifquain, de Moor et Noël.
51. Lettre du bourgmestre de *Mons*, du 5 septembre, en faveur de la même direction.
52. Pétition du 4 septembre 1837 en faveur de la même direction, souscrite par les délégués des sociétés charbonnières d'*Hornu* et *Wasmes*, des *Produits*, de l'*Agrappe* et *Grisœuil*, de *Jausquette*, de *St.-Barbe* au charbonnage de l'*Escouffiaux-sur-Wasmes*, de *Cassette*, de *St.-Amand* et *St.-Julie* réunis, de *St.-Cécile-du-Nord*, du bois de *Boussu*, de *Bonnet* et *Veine-à-Mouche-sur-Quaregnon*, de *Bonnet-Roi-sur-Jemmapes*, du *Bois-sur-Jemmapes* et *Quaregnon*, de l'*Auflette* sur les mêmes communes, du levant du *Flénu* sur *Cuesmes* et *Frameries*, et par M^{me} veuve Degorge-Légrand.
- N^o 53. Pétition du concessionnaire du canal de *Charleroy* et de ses embranchemens, du 5 septembre, en faveur de la même direction.
54. Pétition de la députation des villes de *Soignies* et d'*Horrues*, du 6 septembre 1837, en faveur de la même direction.

55. Délibération du conseil communal de St.-Ghislain, du 5 septembre, en faveur de la même direction.
56. Délibération du conseil communal de Paturages, du 4 septembre, en faveur de la même direction.
57. Pétition de la commission déléguée par l'administration de Lessines, du 6 septembre 1837.
58. Pétition du conseil communal de Rebecq-Rognon, du 6 septembre 1837.
59. Pétition de M. de Buisseret, propriétaire de carrières à Quenast, du 5 septembre 1837.
60. Adhésion des sociétés de Ste.-Croix-sur-Dour, du Rieu-du-Cœur et de la Boule, du couchant du Flénu et de la Manche d'Appiette, à la pétition souscrite par d'autres sociétés du couchant de Mons, le 14 septembre. (Voir n° 52.)

PÉTITIONS EN FAVEUR DE LA DIRECTION PAR LES ÉCAUSSINES ET LES CHARBONNAGES.

61. Lettre de M. le comte Vander Brouck, du 9 février 1837.
62. Lettres des bourgmestres de *Dour* et de *Boussu*, et de M. Colmant, avocat, du 12 février 1837.
63. Pétition des habitants du Rœulx, du 18 février 1837.
64. Pétition des sociétés charbonnières de *Strepy-Bracquegnies*, de *Thieu*, *Ville-sur-Haine* et *Gothignies*, du *Bois-du-Luc*, de la *Louvière* et de la *Barette*, du 20 février 1837.
65. Pétition du conseil communal de *Houdeng-Aimeries*, du 1^{er} mars 1837.
66. Pétition des conseils communaux d'*Elouges*, de *Wihéries*, d'*Andregnies* et de *Baisieux*, et des charbonnages de la *Grande-Veine-sur-Elouges*, de la *Grande machine à feu de Dour*, du *Midi du bois de Boussu*, et de la société de *Ste-Croix-sur-Dour*, signée respectivement les 2, 3 et 4 mars 1837.
67. Pétition des administrateurs de la commune d'*Hautrages*, du 7 mars 1837.
68. Pétition de l'administration communale de *Quiévrain*, du 7 mars 1837.
69. Pétition des sieurs Hennekinne, Derbaix et consorts, datée de *Quaregnon* le 8 mars 1837.
70. Lettre de M. Colmant, avocat, du 9 mars 1837.
71. Pétition des administrateurs de la commune de Hainin, du 10 mars 1837.
72. Pétition de l'administration communale de *Warquignies*, du 13 mars 1837.
73. Pétition des habitants de la commune de *Boussu*, sans date.
74. Pétition des habitants de la commune de *Thieu*, du 10 avril 1837.
75. Pétition des habitants du Fayt, sans date.
76. Pétition des habitants de *Strepy-Bracquegnies*, sans date.
77. Lettre de M. Colmant, du 12 avril 1837.
78. Pétition du conseil communal d'*Houdeng-Goegnies*, du 16 avril 1837.
79. Pétition des habitants de *Ville-sur-Haine*, du 16 avril 1837.
80. Pétition du sieur Colmant, adressée au Roi le 16 avril 1837.
81. Pétition des habitants de *Maurage*, du 19 avril 1837.
82. Pétition de l'administration communale de *Cuesmes*, du 17 mars 1837.
83. Lettre de M. Colmant, du 20 mai 1837.
84. Pétition des administrations communales d'*Hainin*, de *Thulin*, de *Montrœul*, d'*Hensies* et de *Boussu*.
85. Pétition du conseil de régence de *Dour*, approuvée par les administrations communales de *Quiévrain*, d'*Augies*, d'*Augreau*, d'*Athis*, d'*Autreppes*, de *Bleaugies*, d'*Erquennes*, de *Fayt-le-Franc*, de *Montignies-sur-Roc*, de *Marchipont*, d'*Onnegies*, de *Roisin* et de *Wihéries*.
86. Pétition du conseil communal d'*Elouges*, du 23 août 1837.
87. Mémoire adressé à la commission d'enquête, le 5 septembre 1837, par MM. Toillier et de Royer, délégués de différentes communes, et par M. Colmant, banquier à Boussu.
88. Lettre de M. le comte Vander Burch, du 6 septembre 1837.
89. Lettre de M. Lefebvre-Meuret, sénateur et propriétaire des charbonnages d'*Asquillies*, *Elouges*, *Baisieux* et *Dour*, du 6 septembre 1837.

Direction par Braine-le-Comte.

90. Pétition des bourgmestre, échevins, membres du conseil de régence, négocians et industriels de Braine-le-Comte, en faveur de cette direction.

Station des Bogards.

91. Pétition d'un grand nombre d'habitans de Bruxelles, en faveur du projet de station aux Bogards.

CHEMIN DE FER

DE BRUXELLES A LA FRONTIÈRE FRANÇAISE VERS VALENCIENNES.

Première partie.

ÉTUDES DES INGÉNIEURS.

N° 1.

EXTRAIT DU MÉMOIRE A L'APPUI DU PROJET DRESSÉ PAR LES INGÉNIEURS VIFQUAIN, DE MOOR ET NOEL.

La ville de Mons, située dans la direction générale de Bruxelles à Valenciennes, doit être considérée comme un point obligé du tracé, non seulement à cause de la disposition des bassins propres à recevoir le chemin de fer, mais encore à raison de l'importance de ce chef-lieu de province, l'un des districts houillers les plus importants du royaume. Si, de Mons à la frontière, la vallée de la Haine est la seule que l'on puisse suivre, il n'en est pas de même entre Bruxelles et Mons, où deux tracés distincts se présentent au choix des ingénieurs. Le vallon de la Senne leur serait commun depuis Bruxelles jusque près de Tubise. A partir de ce point, le tracé le plus direct continuerait à se tenir dans le même vallon, qu'il quitterait au-delà de Soignies, pour gravir le col de Casteau et descendre à la Haine par l'affluent l'Oerchœul, qui s'y jette à Obourg, à une lieue de Mons. De Tubise, le second tracé remonterait la Samme jusqu'à la sortie du village des Ecaussines, et ensuite le ruisseau de même nom, qui prend sa source dans le bois de la haie du Rœulx, d'où, traversant la crête de partage du château d'Houdeng, l'on regagnerait, par l'affluent dit *le Sart*, la vallée de la Haine, qui conduirait le chemin jusqu'à Obourg, Mons et la frontière française.

Dans la première direction, le rayon des courbes de raccordement des alignemens passerait ordinairement de beaucoup le minimum adopté de 800 mètres, tandis que, dans la deuxième, on serait forcé le plus souvent de se restreindre à ce minimum, qui ne pourrait même être quelquefois obtenu qu'au prix de fortes dépenses, et notamment au Sart et à Askimpont, où des souterrains devraient être ouverts dans la pierre.

Le col de Casteau peut être franchi à l'aide d'une rampe et d'une pente de 0,0045 m., qui occasionneraient, à la vérité, des terrassements considérables.

Celui du château d'Houdeng, plus élevé que le précédent de 16 mètres, s'y prête également, pour le versant de la Samme; mais la descente vers la Haine ne saurait être effectuée qu'au moyen d'une pente de plus de 5 millimètres, en tranchée ouverte de 20 mètres, au moins, de profondeur. Ce résultat, si contraire aux exigences d'un chemin de fer à grande vitesse, coûterait extrêmement cher, et si l'on voulait réduire l'inclinaison à 0 m. 0045, comme sur la ligne de Soignies, il faudrait subir tous les inconvéniens d'un long souterrain, et la dépense deviendrait exorbitante.

D'autres causes encore tendraient à augmenter une dépense déjà si élevée. De Tubise à Ronquières, sur 2 1/2 lieues d'étendue, le vallon de la Samme serait occupé à la fois par la rivière, le canal de Charleroy et le chemin de fer, lequel, pour y être convenablement établi, nécessiterait fréquemment, tantôt le déplacement de la rivière ou du canal, tantôt la construction de ponts, murs de soutènement, perrés, etc.; les difficultés s'accroitraient encore davantage aux lieux tels que Ronquières et la partie basse des Ecaussines, où les usines et propriétés bâties à exproprier emporteraient de très fortes sommes.

Si l'on considère, en outre, que le tracé de Ronquières offrirait, comparativement à celui de Soignies, un excédant de longueur d'environ 8,500 mètres, on sera convaincu que, pour donner la préférence au premier, et imposer ainsi à la masse du public un surcroît de frais de péages et de transports, et une perte de temps que l'on doit éviter, autant que possible, sur un chemin de fer de capitale à capitale, tel que celui de Bruxelles à Paris, il faudrait que les besoins des localités le réclamaient impérieusement. Or, sous le rapport des voyageurs, la ligne de Soignies, traversée cinq fois par plusieurs grandes routes conduisant à des villes et autres centres de population peu éloignés, offre évidemment plus d'importance que l'autre direction, recoupée par la seule route du Rœulx. Quant aux produits généralement pondéreux du pays, ceux du tracé de Ronquières trouvent dans le canal de Charleroy, auquel les embranchemens d'Houdeng, aujourd'hui

en construction, vont servir si utilement de complément, une voie économique de transport vers Bruxelles et la Sambre, contre laquelle le chemin de fer serait hors d'état de soutenir la concurrence. En ce qui concerne l'expédition, vers le canal de Mons à Condé, de quelques spécialités de houille du levant de Mons, le tonnage n'en est pas, à beaucoup près, assez élevé pour motiver, au préjudice du public, le détour et l'augmentation de dépense dont il a été parlé plus haut. D'ailleurs, on ne satisferait guère de la sorte qu'aux intérêts des charbonnages d'Houdeng et de Bracquignies, tandis que ceux du district houiller tout entier seraient parfaitement assurés, au moyen d'embranchemens dirigés vers le chemin de fer destiné à réunir les villes de Charleroy et de Mons, par les vallées de l'Iruwel et de la Haine, chemin de fer dont la nécessité est, en effet, si manifeste, que déjà une demande en concession pour l'établissement de cette voie nouvelle, y compris les embranchemens susmentionnés, est soumise à l'enquête voulue par la loi.

D'après les diverses considérations qui précèdent, et eu égard à la diminution notable qui s'opérerait dans les prix de transport des pavés de Quenast et de Rebecque, de la chaux d'Horrués, Soignies et Casteau, et de la pierre de taille de Soignies, les carrières et fours d'où proviennent respectivement ces matières pondéreuses d'un usage chaque jour plus répandu, étant situés le long de la direction de Tubise, par Soignies, à Obourg, c'est à cette direction que l'intérêt public commande incontestablement de donner la préférence.

Les motifs qui ont porté les ingénieurs français à placer la station de départ du chemin de fer entre Paris et la frontière française dans l'intérieur de la capitale, ont également déterminé les ingénieurs belges à établir la station d'arrivée dans l'enceinte de la ville de Bruxelles.

L'intérêt du public, d'accord avec celui de cette capitale, réclame une station qui soit la moins éloignée possible du centre de la ville, sans pénétrer toutefois trop avant dans l'agglomération des propriétés bâties, au prix de sacrifices hors de proportion avec les avantages qui en résulteraient. La totalité des voyageurs et marchandises en destination pour Bruxelles doivent être dirigés vers cette station intérieure, sauf à établir, extra-muros, une branche de raccordement au moyen de laquelle les marchandises expédiées de la France, ou de Mons, Soignies, etc., vers Malines ou d'autres points des chemins de fer d'Anvers à Ostende et à Cologne, puissent être conduites directement à la station de départ de ces derniers chemins, dans le faubourg, près de l'Allée-Verte.

La disposition des localités se prête très favorablement à ce que cette condition essentielle reçoive son accomplissement, sans entraîner de trop grandes dépenses. Il existe, en effet, au midi de la ville, entre les boulevards, la rue des Tanneurs et la Senne, un immense terrain à l'usage des blanchisseries, où l'on ne remarque que quelques hangars et autres constructions insignifiantes, et que la rivière, dépourvue de ponts sur toute cette partie de son cours, isole complètement du quartier de la rue d'Anderlecht. Ce terrain se rétrécit de plus en plus depuis les boulevards jusqu'à l'église des Bogards. Sur l'emplacement de cette ancienne église qui ne sert plus à l'exercice du culte, l'on établirait une place publique attenante à la station de départ du chemin de fer et communiquant, de plusieurs côtés, avec les rues d'Anderlecht et de l'Etuve, qui sont elles-mêmes en communication facile avec le reste de la ville (voir les plans); de cette station de départ, si rapprochée de la place de l'hôtel-de-ville, vrai centre de Bruxelles, le tracé se dirigerait presque en ligne droite, vers Hal, par le milieu de la vallée de la Senne. Le premier alignement aurait 3,800 mètres de longueur, dont 800 mètres, entre la station et les boulevards, seraient bientôt bordés de deux rangées de maisons, magasins, etc., séparés du chemin de fer par des rues de largeur suffisante. Cette double rue et son prolongement de 3,000 mètres au-delà des boulevards embelliraient beaucoup cette partie de la ville et ses abords.

Il est à remarquer que, depuis l'église des Bogards jusqu'à une demi-lieue au-delà des boulevards, l'on ne rencontre, à l'exception de ceux-ci et du chemin de ronde, ni rues à l'intérieur de la ville, ni chaussées à l'extérieur. Cette circonstance sera très favorable à la rapidité de la circulation sur le chemin de fer.

L'extrême difficulté qu'il y aurait à baisser ou à relever les boulevards et le chemin de ronde, de manière à les faire traverser par le rail-way, à l'aide d'un viaduc, obligera à les passer de niveau; mais on pourra prévenir tous accidens quelconques, au moyen de barrières mobiles et de mesures de précaution sagement combinées, et rendre en quelque sorte insensible le retard occasionné par la marche des convois à celle des piétons, cavaliers ou voitures qui parcourent les boulevards.

Avant de continuer la description du tracé jusqu'à la frontière française, il semble que ce soit ici le lieu de présenter celle de la branche de raccordement qui reliera la station de l'Allée-Verte au chemin de fer de Bruxelles à Paris.

L'on s'est attaché à diriger cette branche de rail-way à travers les terrains encore ouverts et peu bâtis qui se trouvent dans la commune de Molenbeek, le long de la petite Senne, qu'il faudra néanmoins recouvrir, sur 220 mètres de longueur, d'une voûte sur laquelle sera établi le chemin de fer.

A la suite d'une courbe de raccordement de 125 mètres de rayon, la branche dont il s'agit traversera successivement le canal de Willebroeck, la petite Senne, la chaussée de Gand, une seconde fois la petite Senne, la route de Ninove, le canal de Charleroy, la petite Senne et la dérivation réunies à leur point de rencontre, la chaussée de Mons et la grande Senne. Les routes seront franchies de niveau, les canaux sur des ponts mobiles, et les autres cours d'eau sur des ponts fixes, y compris la grande voûte précitée. Ce mode de passage des routes et canaux n'est guères sujet ici à incon vénient, attendu que la branche de rail-way ne doit recevoir que des convois de marchandises à marche bien moins rapide que ceux composés de voyageurs. Il en est de même, et par des motifs analogues, pour la courbe près de la station de l'Allée-Verte et pour toutes les autres courbes qui ont également moins de 800 mètres de rayon. La branche de raccordement, dont la longueur est de 3,500 mètres, rejoindra la ligne principale, près de l'étang du Nid-des-Chiens, à une distance de 1,275 mètres de la station des Bogards. Les pentes y sont fort douces et ne dépassent 0 m. 002 que sur de très faibles longueurs.

L'on va reprendre maintenant la description du tracé vers la frontière, dont le projet a été conçu de manière à satisfaire aux conditions fondamentales ci-après :

1° Donner au moins 800 mètres de rayon aux courbes de raccordement des alignemens ;

2° Limiter le maximum d'inclinaison des pentes du profil longitudinal à 0 m. 003, sauf à le porter, par exception, jusqu'à 0 m. 0045, dans les localités où il devrait en résulter une amélioration notable au tracé ou à l'ensemble du système des pentes, la suppression de souterrains, etc. ;

3° Traverser, à l'aide de viaducs, toutes les routes ainsi que les chemins à circulation un peu active : cette disposition, dont le gouvernement français fait une condition expresse des concessions de chemins de fer, semble devoir être prescrite, à plus forte raison, sur ceux qui leur feraient suite, en Belgique, dans des contrées couvertes généralement d'une population encore plus nombreuse et plus active que celle de la presque totalité du pays où serait établi le rail-way projeté de Paris à la frontière vers Bruxelles ;

4° Passer au-dessus des cours d'eau navigables, au moyen de ponts fixes.

L'on n'a rien négligé pour augmenter le rayon des courbes de raccordement autant que possible, et ne descendre au minimum de 800 mètres qu'en cas d'absolue nécessité. Ils ne sont demeurés en-dessous qu'à la station de Mons, où, comme à celle de l'Allée-Verte, cela ne saurait présenter aucun incon vénient.

Les pentes et rampes sont ordinairement fort douces, surtout entré Bruxelles et Steenkerque et au-delà de Mons, où elles atteignent rarement 0 m. 003. Le contraire a lieu de Steenkerque à Mons, où le tracé doit gravir le faite qui sépare les bassins de la Senne et de la Haine. A une rampe de 0 m. 003, longue de 10,160 mètres, il a fallu en faire succéder une de 0 m. 0045, de 4,130 mètres de longueur, et ensuite une pente de 0 m. 0045, longue de 16,290 mètres, qui s'étendra jusque près de la station de Mons. Mais l'on peut considérer comme une circonstance fort heureuse que la configuration du terrain permette de franchir une crête de plus de 78 mètres d'élévation, sans que la pente doive dépasser 0 m. 0045 sur l'un et l'autre versant. Ce résultat ne s'obtiendra qu'au prix de terrassements considérables, à la vérité ; mais on doit reconnaître que la dépense n'est nullement exagérée, quand on la compare à celles qu'occasionne toujours le passage des faîtes, sans plan incliné, disposition qu'il ne faut admettre sur un chemin de fer, à marche active et rapide, qu'à la dernière extrémité. Pour abaisser la pente jusqu'à 0 m. 004, l'on devrait se résoudre à des dépenses exorbitantes ; si on voulait la réduire à 0 m. 003, ou seulement à 0 m. 0035, l'entreprise deviendrait sans doute impossible, à cause de la hauteur qu'on serait forcé d'assigner au péage, par suite de l'augmentation excessive des frais de premier établissement, résultant du percement d'un long souterrain dans la roche calcaire vive. Mais pourquoi se résoudrait-on à de semblables sacrifices, lorsqu'on se représente qu'ici la pente sera restreinte à 0 m. 0045 sur les deux versant du col de partage, et que partout ailleurs elle ne dépassera jamais 0 m. 003, tandis que l'inclinaison de 0 m. 003 a été adoptée en Belgique comme maximum de la ligne entière des chemins de fer d'Anvers à Bruxelles, Ostende et la frontière prussienne vers Cologne.

Les auteurs du projet se flattent de l'espoir que l'examen du profil longitudinal du tracé proposé démontrera que les longues études auxquelles ils se sont livrés sur le terrain et ensuite dans le cabinet, pour asseoir leur opinion sur le meilleur système de pentes à proposer, n'ont pas été infructueuses.

L'obligation qu'on s'est imposée, quant aux viaducs, sera partout rigoureusement observée, si ce n'est aux endroits où les localités opposeraient à son accomplissement des obstacles tellement majeurs qu'il serait préférable d'y renoncer, sauf à recourir, alors, dans l'intérêt public, aux mesures extraordinaires mentionnées à l'occasion du passage à niveau du boulevard et du chemin de ronde de la ville de Bruxelles.

En ce qui concerne le passage des eaux navigables, l'on ne déviera nulle part de la règle prescrite, dont l'application ne sera, au surplus, réclamée qu'aux endroits où le canal de Charleroy

et celui de Mons à Condé devront être traversés, chacun une fois, par le chemin de fer, au moyen d'un pont fixe.

Quoique les plans indiquent avec assez de précision la disposition des diverses parties du tracé de Bruxelles à la frontière française, l'on va cependant entrer encore ici, à cet égard, dans quelques détails.

A partir de la station des Bogards, à Bruxelles, le chemin de fer se dirige à peu près en ligne droite, sur la gauche de la ville de Hal, à travers les belles prairies de la Senne. Il traverse, comme on l'a dit, à niveau, le boulevard extérieur et le chemin de ronde, laisse à sa droite le canal de Charleroy, ainsi que les villages d'Anderlecht et St-Pierre-Leeuw et la ville de Hal, et, à sa gauche, les villages de Forest, Droogenbosch, Huyssinghen et Buyssinghen, passe au milieu de Ruysbroeck et franchit deux fois la Senne. Les chaussées de Forest à St-Pierre-Leeuw, et de Hal à Waterloo, sont traversées à niveau, et celle de Hal à Nivelles par un viaduc au-dessous du pavé. C'est à proximité du point de départ de cette dernière chaussée que sera établie la station de Hal, ville où se réunissent cinq grandes routes, et qui est, de plus, renommée par la multitude d'étrangers qui y affluent de toutes parts.

De la station de Hal, qu'un intervalle de trois lieues sépare de celle de Bruxelles, le rail-way prend successivement à gauche et à droite, pour franchir le canal de Charleroy convenablement redressé, d'où, fléchissant de nouveau à gauche, il passe en viaduc sous les deux principales rues du village de Lembeek, et se dirige, par la droite et presque sans déviation, vers celui de Quenast, après avoir laissé Tubise à sa gauche et traversé en viaduc la route de Bruxelles à Mons.

Le passage sous les rues de Lembeek est commandé par la saillie que ce village présente dans la vallée et les fortes dépenses qu'il eût fallu faire, en prenant un autre parti, surtout en ouvrages d'art sur la Senne, afin d'obtenir des courbes du rayon minimum de 800 mètres.

De l'aval de Quenast, où le tracé prend sur la droite, l'on continue à remonter la vallée par une suite de courbes tournées alternativement vers la Senne ou du côté opposé, et finissant dans le Hainaut, près de la ferme de l'étang, au-delà du village de Steenkerque qu'il laisse sur la droite, de même que Rebecque et Quenast.

Les sinuosités du vallon obligent le chemin de fer à couper plusieurs contreforts, parmi lesquels ceux que l'on rencontre à la droite de Tubise et à l'origine du territoire du Hainaut, présentent les plus fortes tranchées. Les chaussées de Quenast et Rebecque, conduisant à la route de Bruxelles à Mons, sont traversées à niveau, et le grand chemin de Steenkerque vers Enghien, sur un viaduc. Depuis le pont sur le canal de Charleroy, la Senne est passée sept fois, ce qui porte en définitive le rail-way de la gauche à la droite de la rivière.

Il n'a fallu se restreindre, dans le Brabant, au rayon minimum de 800 mètres, que pour quatre courbes de raccordement. Celui des sept autres courbes est de 1,000, 1,500 ou 2,000 mètres; la courbe qui a son milieu à la limite séparative des deux provinces, a 2,500 mètres de rayon; les deux suivantes, dans le Hainaut, 2,000 mètres, et une troisième longeant la ferme de l'étang, 1,200 mètres. Une station serait avantageusement placée sur la droite du tracé, en deçà de Steenkerque: c'est en ce point que les Ecaussines, les villages de Braine-le-Comte et d'Enghien, et quelques autres localités, communiqueraient avec le chemin de fer. Cette station serait à 3 lieues de celle de Hal.

Passant entre Steenkerque et la Senne qu'il continue à laisser à sa gauche, le rail-way traverse cette rivière près du pont d'Horruette, sur la route de Soignies à Enghien, qui elle-même est traversée au moyen d'un viaduc sous le chemin de fer. Comme le vallon devient ici fort tortueux, le tracé est obligé de se replier en double S, pour aller recouper convenablement les contreforts. Les trois courbes adoptées à cette fin ont, l'une 1,600 et les deux autres 1,200 mètres de rayon. L'on passe aussi de nouveau la Senne sur trois ponts, dont deux à proximité des confluents des ruisseaux de Boussement et de la Gageole, et le troisième vis-à-vis du village d'Horruet qui est laissé à la droite du tracé,

Replacé ainsi sur la droite de la Senne qui ne doit plus être franchie, le chemin de fer va traverser la route de Soignies à Lessines sous un viaduc; après quoi il est en tranchée ouverte assez profonde, jusque vis-à-vis de la station de Soignies établie, sur la droite de la ville, à 400 mètres de l'église paroissiale de St.-Vincent et à 325 mètres en deçà de la route de Bruxelles à Mons. Cette station, distante de la précédente de deux lieues, sera très favorablement placée près d'une ville où aboutissent cinq grandes routes, et dont les belles carrières de pierre de taille et les nombreux fours à chaux jouissent d'une réputation méritée.

L'alignement de trois quarts de lieue, qui conduit à la station de Soignies, passe en viaduc sous la route de Mons, à quelque distance du pont à bascule du Borain. Peu au-delà de cette route, le tracé fléchit à droite, par une courbe de 1,200 mètres de rayon, au-dessous de laquelle il sera construit un viaduc pour la route du Rœulx. A cette courbe succède un alignement de plus de

6,000 mètres de longueur, qui se termine à l'entrée du village de Casteau, entre la route et le ruisseau l'Obrechœul, après avoir gravi le faite entre les bassins de la Senne et de la Haine, dont le point culminant se trouve vis-à-vis du moulin en briques, au-delà du hameau de Cognebeau.

Là, laissant l'église de Casteau à sa gauche et la grande route à sa droite, le chemin de fer s'écarte de plus en plus de celle-ci, pour suivre la déclivité du versant droit de l'Obrechœul ; le tracé s'y compose de deux courbes de 1,200 mètres de rayon et de deux petits-alignemens, à la gauche desquels resteront les villages de St.-Denis et d'Obourg. Parvenu en face de celui-ci, dans la vallée de la Haine, le rail-way tourne brusquement à droite, traverse la route de Mons à Bruxelles sur un viaduc, passe à l'extrême droite du village de Maizières, fléchit vers la gauche et va aboutir à la station de Mons, par un alignement de trois quarts de lieue de longueur, qui laisse à sa gauche le village de Nimy et la digue d'inondation de la forteresse, franchit la route d'Ath à Mons sur un viaduc, à proximité du pont à bascule du Grenadier, passe la chaussée de Ghlin à niveau, à quelques centaines de mètres de la station, et traverse la Haine pour la première fois.

La courbe qui, à la station même, succède à cet alignement, n'a, par exception, que 200 mètres de rayon ; l'on a déjà dit qu'il ne peut en résulter aucun inconvénient. Les deux courbes qui la précèdent sont au rayon minimum de 800 mètres ; celui de toutes les autres courbes est, dans le Hainaut, de 1,200, 1,600 et 2,000 mètres, soit en deçà, soit au-delà de Mons. Éloignée de quatre lieues de la station de Soignies, celle de Mons se trouvera placée à moins de 500 mètres du canal de Condé, dans les belles prairies comprises entre ce canal, les fortifications de la place et la Haine. Ces prairies sont très propres à recevoir les dépendances obligées de la station, ainsi que les établissemens que le commerce aura tant d'intérêt à y créer. La station sera d'ailleurs rattachée aux ouvrages avancés des portes du Parc et du Rivage, au moyen de chaussées pavées pourvues des ponts nécessaires, et, notamment, à la traversée du canal, d'un pont mobile qui aura son débouché sur la route de Mons à Valenciennes, au commencement de la drève du Pont-Canal. Elle sera mise de la sorte en communication directe et facile avec toutes les parties de la ville.

De la station de Mons, le chemin de fer court parallèlement au canal sur plus de cinq quarts de lieue de longueur ; il passe sur des ponts fixes, d'abord la nouvelle Haine, vis-à-vis du Pont-Canal, et ensuite l'ancien lit de la rivière qui doit être franchi deux fois, indépendamment de plusieurs redressemens destinés à diminuer, dans des vues d'économie, le nombre de ces ouvrages d'art.

Les nombreux rivages existans ou à former le long du canal, les bassins de Mons et de St.-Ghislain, les chemins de fer du haut et du bas Flénu, et le prolongement de leurs branches jusqu'au bassin creusé récemment à Quaregnon, communiqueront sans la moindre difficulté avec le rail-way sur Paris. Cette partie importante du district houiller de Mons jouira de tous les avantages d'une semblable communication, sans être assujétie aux entraves que la ligne principale lui eût opposées sur l'autre rive du canal, si on se fût décidé à l'y porter, pour se rapprocher davantage encore des grands centres d'exploitation ; et ce, soit que les voies actuelles dussent être traversées à niveau, soit que, pour obtenir la hauteur réclamée par les viaducs, il fallût, au prix d'énormes dépenses, donner au chemin de fer un relief gênant pour le chargement et le déchargement des marchandises.

De l'extrémité de l'alignement dont on vient de parler, le tracé fléchit successivement à gauche, à droite et une dernière fois à gauche, par des angles fort obtus.

Les trois alignemens qui en résultent ont, le 1^{er}, un quart de lieue et, le 2^e, une lieue de longueur ; le 3^e, qui est également long d'une lieue, se termine entre les villages de Quiévrain et de Crespin, et la frontière française. Le canal est traversé en assez haut remblai, immédiatement à l'aval de l'écluse de St.-Ghislain, sur un pont fixe avec chemin de halage en dessous ; un pont mobile y occasionnerait trop de retards à la navigation, qui présente sur ce point une activité extraordinaire. Les chemins de fer établis sur les deux digues, la chaussée charbonnière de St.-Ghislain, et, à la droite de cette ville qu'on laisse sur la gauche, la route si fréquentée de Mons à Tournay, sont franchis en viaduc. Un pont fixe sert un peu plus loin à passer de la droite à la gauche de la Haine, dont il sera nécessaire de redresser le cours ; le gros village de Boussu demeure sur la gauche du tracé qui longe à niveau les rivages de ce nom, touche Hainin et Thulin à leur droite (le premier vis-à-vis du canal de Caraman, le second au débouché de la chaussée pavée de Bellevue, que l'on traverse aussi à Niveau) ; après quoi, se tenant à la gauche de Montrœul et D'hens, le chemin de fer va franchir sur des ponts fixes le ruisseau de la grande Honnelle et celui de la petite Honnelle à l'extrême frontière.

Outre la station qui devra être établie à proximité des frontières, pour le double service de la douane et de la police, il sera indispensable d'en placer une intermédiaire à St.-Ghislain, afin de satisfaire à la fois aux besoins du commerce et de l'industrie d'une partie considérable du district houiller,

et à ceux d'une population nombreuse à laquelle cette petite ville offrira un point de départ et d'arrivée si central sur le chemin de fer de Bruxelles à Paris.

La station de St.-Ghislain diviserait à-peu-près par moitié l'intervalle de quatre lieues compris entre celles de Mons et de la frontière.

Le chemin de fer qui vient d'être décrit a 80,733 mètres de longueur, depuis la station des Bogards, à Bruxelles, jusqu'aux frontières de la Belgique. Il n'est guère plus long que la route pavée existante, malgré les détours que l'on a été forcé de faire entre Casteau et la station de Mons, pour restreindre la pente à 4 millimètres $1/2$ par mètre, entre deux points dont la différence de niveau est de plus de 78 mètres pour une distance en ligne droite de 12,500 mètres seulement; c'est que presque partout ailleurs le rail-way présente une rectitude de tracé remarquable.

L'exécution des travaux n'entraînera à des dépenses majeures, en expropriation de terrains ou propriétés bâties, qu'à l'intérieur de Bruxelles ou aux environs de la capitale. Nulle part elle n'exigera la destruction d'usines ou d'établissements industriels. Si les terrassements qui commencent à devenir coûteux, à la station de Hal, finissent par être très considérables depuis la limite du Brabant jusqu'à Mons, ils se bornent généralement à des mouvements de terre fort ordinaires, d'une part, entre Bruxelles et Hal, et, de l'autre, entre Mons et la frontière française, de sorte qu'en moyenne cet article de dépense est loin de dépasser et même d'atteindre les limites que les ingénieurs ont coutume de s'imposer.

Les viaducs, au nombre de 42, occasionneront une forte dépense, surtout aux endroits où les routes et chemins pavés devront être beaucoup abaissés ou relevés. Mais l'on considère ce sacrifice comme indispensable, dans l'intérêt de la circulation sur le chemin de fer et sur les communications existantes.

Quant aux ponts, ils sont également assez nombreux; aucun d'eux ne constituera cependant un ouvrage à grand débouché. On les a tous compris dans l'énumération qui précède, où l'on a jugé inutile d'offrir les mêmes détails, au sujet des ponts, des pontceaux et des aqueducs.

La nécessité d'une double voie semble indispensable pour un rail-way destiné à un service régulier et rapide entre les capitales de France et de Belgique, surtout si l'on considère, d'une part, que les voyageurs et les provenances d'une vaste étendue de territoire viendront se réunir dans ces deux villes de premier ordre, et, de l'autre, que les communications intermédiaires exigeront par leur nature, beaucoup de variété dans la marche et la vitesse des convois, motifs qui déjà ont fait arrêter en principe l'établissement d'une seconde voie entre Bruxelles et Anvers. Cependant les auteurs du projet estiment que, tout en admettant aussi ce principe pour la section de Bruxelles à la frontière vers Valenciennes, il suffira d'une seule voie dans l'origine, sauf à acquérir immédiatement la totalité du terrain et à construire tous les ouvrages d'art pour la double voie dont le chemin de fer devra néanmoins être pourvu dès le commencement, à chaque station, sur une longueur convenable, sans préjudice aux places d'évitement nécessaires. Cette disposition, qui ne compromettrait d'ailleurs en aucune manière l'intérêt public, aurait à la fois l'avantage de favoriser la fabrication, en temps utile, des rails et de leurs coussinets, et de diminuer le renchérissement.

La largeur de la voie proposée (1^m 50) est celle généralement adoptée, notamment en Belgique, où elle ne donne matière à aucune objection; il y a des lois d'autant plus lieu de l'adopter, que les mêmes voitures et locomotives pourraient de la sorte circuler indifféremment sur toutes les parties des chemins de fer de Paris à Ostende, Anvers et Cologne.

Une entrevoie de moins de deux mètres serait trop étroite pour la marche sûre et commode des marchandises et des voyageurs. Déjà beaucoup d'ingénieurs anglais l'ont reconnu, et aujourd'hui même on porte à 2 m. 00 la largeur de l'entrevoie en Belgique. C'est celle que les soussignés proposent de lui assigner de Bruxelles aux frontières de France.

Quant aux accotemens, l'on pense que le mieux serait de leur donner 1 m. 50, comme aux chemins de fer exécutés ou en exécution où cette dimension a été jugée la plus propre à empêcher qu'ils ne deviennent bientôt trop étroits, par suite de l'action des eaux pluviales, surtout dans les hauts remblais en terres légères ou sablonneuses, et dans les tranchées profondes, ouvertes au maximum de pente, sur de grandes longueurs.

La largeur en crête du chemin de fer à double voie serait ainsi de 8 m. 00.

Les talus de remblai auraient $1\frac{1}{2}$ de base pour 1 de hauteur; ceux de déblai seraient réglés à 45 degrés, et les fossés auraient 1 m. 50 d'ouverture en gueule, 0 m. 50 de plafond et 0 m. 50 de profondeur. Ces dimensions semblent de nature à entourer le maintien du profil en travers de toutes les garanties de durée désirables, sans conduire à des calculs de terrasses dont les résultats puissent offrir de l'exagération ni en plus ni en moins.

Le rail-way serait clôturé et séparé, sur toute la longueur, des propriétés particulières, au moyen de murs, haies, poteaux avec lisses, fossés secs avec levées en terre, ou rigoles pleines d'eau susceptible d'évacuation et de renouvellement. Cette disposition, dont l'utilité est incontestable, est de rigueur en France pour tous les chemins de fer.

D'accord avec l'opinion du conseil des ponts et chaussées de France et la pensée d'ordre et de sûreté publique qui a dicté l'une des principales conditions du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Paris à St.-Germain, ainsi que les obligations imposées jusqu'à présent, en Angleterre, à toutes les compagnies de rails-ways, l'on a disposé le tracé projeté, de manière à passer au dessus et en dessous de toutes les routes et des chemins de quelque importance.

L'on a pensé, en effet, que sur la ligne entière de Bruxelles à Paris, où il importe de circuler, surtout pendant les courts jours d'hiver, avec la plus grande vitesse, il y avait nécessité absolue d'écarter tous les obstacles quelconques à la marche rapide des voyageurs et d'ôter aux conducteurs des convois des sujets continuels de préoccupation et d'inquiétude, qui les empêcheraient de lancer les locomotives avec toute la force d'action dont elles sont susceptibles. Dans de pareilles circonstances, l'établissement de barrières mobiles confiées à des gardes spéciaux serait loin de promettre des garanties suffisantes, malgré l'active surveillance que ces employés ne manqueraient point d'exercer, au début de l'exploitation du chemin, mais qui, selon l'usage, ne tarderait pas à se ralentir. Il faut d'ailleurs observer que très souvent la dépense primitive des travaux d'abaissement ou d'exhaussement des routes et chemins, augmentée de celles des barrières, de la maison du garde et ensuite du capital représentant l'entretien annuel des ouvrages et le traitement de cet agent, serait plus forte, en définitive, que celle d'un viaduc avec son entretien capitalisé.

Les auteurs du projet estiment que, pour les routes et chemins importants, les viaducs sous le chemin de fer devraient avoir 7 m. 00 d'ouverture (5 m. 50 pour le passage des voitures et 0 m. 75 pour chaque trottoir) et 6 m. 50 au moins de hauteur sous clef; la moindre hauteur des pieds-droits étant fixée à 4 m. 00, pour les chemins moins fréquentés, les trottoirs seraient supprimés, et l'on réduirait respectivement à 5 m. 50 la largeur du passage, à 4 m. 25 la hauteur sous clef d'une voûte en plein cintre, et à 2 m. 50 la hauteur des pieds-droits. On donnerait pour longueur à ces divers ouvrages les 8 m. 00 de largeur totale du chemin de fer entre ses crêtes.

La commodité des voyageurs, la marche facile des convois et l'avantage de conserver aux cours de rails toute leur rectitude, font vivement désirer que les viaducs sur le chemin de fer soient composés d'une seule arche, et cette disposition sera en conséquence suivie invariablement, à moins que les obstacles locaux ne permettent point d'obtenir la hauteur sous clef qu'elle exige, auquel cas les deux arches auraient 5 m. 40 de largeur et 4 m. 50 de hauteur sous clef. Dans le cas contraire, l'arche unique aurait 7 m. 00 de largeur, entre les pieds-droits de 4 m. 00 au moins d'élévation, et 5 m. 00 de hauteur à la clef de la voûte. Que les viaducs soient à simple ou à double passage, ils auront respectivement pour longueur entre les têtes, suivant le degré d'importance des communications supportées, 9 m. 00 ou 6 m. 50 dont 6 m. 00 ou 5 m. 50 pour la chaussée, et, des deux côtés, trottoir de 1 m. 00 avec parapet de 0 m. 50.

Tous les viaducs indistinctement seraient construits en maçonnerie (sauf les voûtes qui pourraient être en fer), avec paremens vus en moellons piqués ou en briques et pierre de taille aux arêtes.

Au débouché des chemins qui, sans correspondre à des viaducs, seront cependant assez fréquentés pour réclamer une surveillance spéciale, il serait établi des barrières mobiles avec ou sans loges de garde, selon les localités. Pour les autres chemins, des réglemens de police restreindraient la circulation à des heures déterminées, sans aucun inconvénient pour le public.

Le débouché et la forme des ponts, pontceaux et aqueducs à établir partout où de besoin, seraient déterminés par l'autorité supérieure. L'on se bornera à stipuler ici : 1° que ces ouvrages seront fondés solidement et construits conformément aux règles de l'art, en maçonnerie ou en fer, avec emploi de moellons piqués ou briques au parement vu et de pierre de taille aux arêtes, le moellon piqué et la brique étant toutefois remplacés par de la pierre de taille, au parement vu des têtes et murs en ailes de tous les ponts de plus de 12 mètres d'ouverture; 2° que les ponts de 25 mètres de longueur et plus seront bordés de garde-corps en pierre de taille ou en fer, tandis que les autres ponts, de même que les pontceaux et aqueducs, auront les têtes recouvertes d'une simple tablette; 3° que tous les ponts auront pour longueur, entre les têtes, la largeur même du chemin (8 m. 00); qu'aucun pont, pontceau ou aqueduc ne pourra avoir une longueur moindre, mais qu'il sera loisible de les prolonger jusqu'à la rencontre des talus de remblai; 4° que les ponts, au passage des rivières navigables et canaux, seront fixes et pourvus d'arches marinières, chemins de halage, etc.

Des bornes kilométriques en pierre de taille et numérotées seraient placées le long du chemin de fer sur toute son étendue.

L'on reconnaîtra, avec la grande majorité des ingénieurs, que, si on en excepte les terrains assez solides pour garantir les dez en pierre correspondans de tout affaissement ou écartement, la supériorité est acquise à des traverses en bois de dimensions suffisantes, engagées de toute part dans une enveloppe de sable ou de pierraille concassée qui se prolonge jusqu'au talus du chemin, et maintenant les deux cours de rails de chaque voie, dans leur parallélisme, à l'aide de chairs en fonte. Dans ce système qui acquiert plus de poids encore par la stabilité du chemin de fer de Bruxelles

à Malines, les traverses sont posées à des distances égales de 0 m. 90, de milieu en milieu, et leurs dimensions peuvent être fixées à 2 m. 70 de longueur, 0 m. 32 de largeur et 0 m. 16 d'épaisseur, le dessous devant présenter une bonne assiette, mais rien ne s'opposant à ce que le dessus soit terminé en dosse.

Les ingénieurs sont encore partagés sur la préférence à accorder aux rails ondulés ou aux rails parallèles. Mais il est certain aujourd'hui que les ingénieurs français se montrent généralement favorables aux derniers, et qu'en Angleterre le nombre des partisans des rails ondulés diminue chaque jour. Les observations que M. l'inspecteur-général Teichmann y a recueillies et qui ont également fixé son opinion en faveur des rails parallèles, méritent une sérieuse attention; le fait, désormais constant, que les rails ondulés se rompent presque exclusivement à une distance de 20 à 25 centimètres de l'extrémité des barres, et non vers le milieu de l'intervalle entre les chairs intermédiaires d'une même barre, est surtout d'une très grande portée, et mérite plus d'attention encore, par la possibilité de rapprocher les points d'appui des rails parallèles, et d'ajouter ainsi à leur résistance, tandis que les rails ondulés ne sauraient s'y prêter. Si l'on considère ensuite que, d'après les prévisions à peu près unanimes des ingénieurs anglais, les machines locomotives sont destinées à recevoir un surcroît considérable de vitesse et de pesanteur, que cette seule perspective suffit déjà pour faire donner aux rails jusqu'à 50 livres par yard (environ 25 kilogrammes par mètre), et plus encore, et que, suivant l'un des auteurs de la forme ondulée, M. Stephenson fils lui-même, cette forme est tout-à-fait indifférente pour des rails aussi pesans, on est naturellement amené, pour ne pas sacrifier l'avenir au présent, à proposer l'emploi de rails parallèles du poids de 25 kilogrammes par mètre (respectivement 50 ou 100 kilogrammes par mètre courant de voie simple ou double), mesure qui offrirait, ailleurs, l'avantage de rendre l'écoulement des eaux pluviales plus libre, la résistance des rails plus homogène et leur confection plus facile, objet important, puisqu'il en résulterait plus de concurrence dans la fabrication devenue à la fois plus prompte et moins coûteuse.

Il est à remarquer que c'est le poids de 25 kilogrammes par mètre courant de rails qu'a adopté le concessionnaire du chemin de fer de Paris à St-Germain, et que tend aussi à amener l'augmentation progressive du poids des rails mis en œuvre en Belgique, rails ondulés qui n'ont peut-être présenté jusqu'à présent, entre Bruxelles et Malines, aucune rupture analogue à celles constatées en si grand nombre par M. Teichmann, aux extrémités des rails ondulés de même poids, employés sur le chemin de Manchester à Liverpool, que parce que les lourds convois de marchandises qui sont transportés sur cette dernière communication, n'ont point encore parcouru la première, qui cependant est aussi destinée à les recevoir.

Pour les rails parallèles du poids proposé, il est nécessaire que les chairs soient espacées de 0 m. 90 comme les traverses, et qu'ils pèsent, ceux supportant les bouts des barres, 10 k., et les autres 7 1/2 k.

Les chemins de fer à double voie, de Paris à la frontière au-delà de Valenciennes, seraient pourvus, à des distances convenables, de gares de longueur suffisante qui permettent aux convois de se croiser et de se dépasser.

Le système et les détails de construction adoptés dans l'établissement des rails et de leurs supports, doivent exercer une telle influence sur l'avenir des chemins de fer projetés, qu'avant d'y statuer définitivement et de passer outre à l'exécution, il importe de se mettre parfaitement au courant des derniers perfectionnements qui auraient pu y être apportés, principalement en Angleterre, où ils sont l'objet des recherches continuelles de tant d'ingénieurs distingués.

Les dépendances du chemin de fer sont de deux espèces : les unes ont rapport à la conservation, l'entretien et l'exploitation du chemin à ornieres; les autres ne concernent que la traction proprement dite.

La traction et tout ce qui s'y rattache, pouvant éventuellement entrer dans le domaine de la libre concurrence, l'on ne s'occupera que des dépendances de la première espèce, en les envisageant toutefois dans le sens le plus étendu.

La conservation, la sûreté et l'entretien journalier des terrasses du chemin, seraient confiés à des gardes, dont les cantons auront deux kilomètres de longueur; une loge serait construite pour chacun d'eux.

L'on a supposé que les stations principales seraient pourvues de magasins et d'ateliers de forgerie, pour la réparation et l'entretien de la voie en fer.

Des réservoirs d'eau pour l'alimentation des locomotives, avec leurs accessoires, tels que rigoles, puits, pompes, etc., seraient établis le long du chemin, en nombre tel que cette partie essentielle du service des transports ne puisse jamais être en souffrance.

Il serait placé des ponts à peser aux stations principales et à celles où déboucheraient des communications importantes par terre ou par eau.

Aux rails-ways de Manchester à Liverpool et de Bruxelles à Anvers, la majeure partie des bâti-

mens et cours dont se compose chaque station, appartiennent plus spécialement au service des transports. Néanmoins, dans la prévision que peut-être les transports seraient opérés, ne fût-ce qu'à titre d'essai du principe de la libre concurrence, par différens entrepreneurs, l'on a pensé qu'il y avait convenance bien entendue à faire rentrer dans les frais de premier établissement du rail-way tout ce qui, aux stations, appartiendrait indifféremment à l'un ou à l'autre système, savoir : Redoublemens de voies, gares, plates-formes tournantes et rails de communication intérieure, abris pour les voyageurs, magasins pour le dépôt momentané des marchandises, hangars pour voitures et locomotives, ateliers pour les réparations courantes, bureaux de recette, bâtimens pour l'administration, etc. On conçoit, en effet, difficilement, comment le service des transports pourrait devenir l'objet d'une concurrence réelle, si les locaux nécessaires aux détails de l'exploitation n'existaient point, dès l'origine, aux diverses stations, pour y être mis à la disposition commune des entrepreneurs de transports qui auraient justifié de l'accomplissement préalable des conditions d'ordre public stipulées par un règlement d'administration, dont toutes clauses de préférence en faveur de la concession seraient rigoureusement écartées.

Les stations et leurs accessoires figurent, d'après les considérations qui précèdent, parmi les travaux de premier établissement.

Les charges inhérentes à leur usage, telles que contributions personnelles, réparations locales, etc., incomberaient aux entrepreneurs respectifs.

Passant maintenant à l'évaluation des dépenses, l'on se bornera à de courtes observations. Le prix des propriétés non bâties (y compris un mètre de franc-bord, au pied de tous les remblais, ainsi que les terrains nécessaires pour dépôts et emprunts), et les indemnités pour bâtimens, plantations, haies, clôtures, morcellemens, etc., ont été estimés d'après des renseignements puisés aux meilleures sources; on les a majorés de 10 p. c. pour confection de plans, frais d'expertise et de procès, etc.

En évaluant les terrassements, on a eu égard au plus ou moins de difficulté des fouilles dans les différens déblais; les transports sur rails ont été calculés d'après l'expérience acquise en Belgique, en ayant en outre tel égard que de droit, à la dépréciation des rails mis par l'administration à la disposition des entrepreneurs.

Les viaducs sur ou sous le chemin de fer, sont estimés à un prix moyen pour les grandes communications traversées, et à un autre pour celles d'une moindre importance; ces prix moyens qui comprennent les emprises et travaux qu'exigera, en divers endroits, la réunion de plusieurs chemins en un seul, conviennent à presque toutes les localités. Il a fallu toutefois en admettre de plus élevés pour les viaducs où l'abaissement et le rehaussement des routes et chemins, sur une longueur et une hauteur considérables, et la construction d'ouvrages accessoires, tels que murs de soutènement, perrés, etc., occasionneront un surcroît extraordinaire de dépenses. L'on a établi, en outre, des prix particuliers pour quelques viaducs destinés exclusivement au passage des piétons.

Les ponts et pontceaux ont été évalués séparément avec toute l'exacritude possible.

Les aqueducs de 0 m. 60 d'ouverture, et en-dessous, l'ont été à un prix réduit.

Les barrières mobiles, avec ou sans loges de garde, bornes kilométriques, loges de cantonnier, réservoirs d'eau et ponts à peser, sont calculés à un taux moyen, basé sur l'expérience acquise. Il n'y a d'exception que pour les barrières à la rencontre, du boulevard et du chemin de ronde de Bruxelles; ces dernières et les maisons des gardes étant dans une position toute spéciale, on a dû les estimer beaucoup plus haut.

Les clôtures de natures diverses, dont le chemin serait bordé des deux côtés, et dont le choix dépendrait des moyens d'exécution les plus économiques ou les mieux appropriés à chaque localité, sont également estimées à un prix réduit par mètre courant de rail-way, pour tous achats de terrain, fournitures et travaux.

En ce qui concerne le rail-way, on a supposé que les traverses seraient en bois blanc de premier choix et non en chêne. Cette préférence n'a pas seulement pour motif le prix inférieur du bois blanc et l'économie qui résultera, en définitive, de son emploi, malgré le surplus de durée du chêne, mais encore la rareté de celui-ci et le préjudice notable causé au public, si l'on enlevait à la consommation ordinaire une aussi grande quantité de bois de cette essence précieuse.

Les prix du fer étiré pour rails, du fer forgé pour chevilles et clavettes, et de la fonte pour chairs, ont été portés à un taux supérieur encore à celui qu'ils ont atteint aujourd'hui, après plus de six mois de hausse continuelle. Si, d'une part, l'érection d'usines nouvelles, en Belgique, et l'abandon de la forme ondulée, dont le maintien assurerait, jusqu'à un certain point, le monopole de la fourniture des rails aux principaux établissemens de forgerie, tendent à augmenter à la fois les moyens de fabrication et la concurrence et à amener une baisse de prix, de l'autre il est impossible de se dissimuler que l'extension progressive du système des rails-ways et l'impulsion incontestable que l'Angleterre imprime au prix des fers, sur le continent, pourraient au contraire le élever encore beaucoup davantage.

Quant aux stations avec toutes leurs dépendances, l'on s'est attaché à en mettre l'évaluation en rapport avec le degré d'importance et les nécessités de chacune d'elles.

La somme totale que l'on a obtenue pour la dépense des travaux de premier établissement, a été majorée, comme de coutume, d'un vingtième pour dépenses imprévues, majoration qui a été jugée suffisante, attendu que, dans leurs estimations, les auteurs du projet se sont scrupuleusement attachés à prévoir, autant que possible, tous les articles de dépense.

Le montant réuni des dépenses prévues et imprévues a été augmenté de 5 p. c., taux auquel on évalue ordinairement les frais d'administration, de direction et de surveillance des travaux d'établissement de chemins de fer embrassant une grande étendue de territoire.

Les intérêts du capital n'ont été portés en compte qu'à raison de 5 p. c. pour une année, moitié de la durée moyenne des travaux qui ne doivent, dans l'intérêt du pays, souffrir en Belgique d'autres délais que ceux strictement réclamés par la perfection de la main d'œuvre.

Les résultats auxquels on a été conduit pour l'adoption des bases qui viennent d'être exposées, sont consignés au tableau ci-annexé :

Les revenus du rail-way ont été estimés ainsi qu'il suit :

250,000 voyageurs en diligence, parcourant moyennement, dans chaque direction, la moitié de la ligne principale, ou ensemble, pour les deux directions, 81 kilomètres à 0 fr. 05 c.,	fr. 1,012,500
100,000 voyageurs en waggons, parcourant moyennement, dans chaque direction, la moitié de la ligne principale, ou ensemble, pour les deux directions, 81 kilomètres, à 0 fr. 02 c.,	162,000
60,000 tonneaux de marchandises, parcourant moyennement, dans chaque direction, la moitié de la ligne principale, ou ensemble, pour les deux directions, 81 kilomètres, à 0 fr. 09 c.,	457,400
50,000 tonneaux de houille, parcourant dans la direction du Brabant une distance moyenne de 40 kilomètres, à 0 fr. 05 c.,	100,000
75,000 tonneaux de houille, parcourant dans la direction de la France une distance moyenne de 15 kilomètres, à 0 fr. 05 c.,	56,250
Total,	1,768,150

Ce chiffre forme approximativement 10 p. c. de celui de la dépense de premier établissement.

DÉTAIL ESTIMATIF

DU CHEMIN DE FER DE BRUXELLES A LA FRONTIÈRE FRANÇAISE VERS VALENCIENNES, AVEC SON EMBRANCHEMENT VERS L'ALLÉE-VERTE.

Chemin à double voie de Bruxelles à la frontière vers Valenciennes, long de 80,758 m.

ACQUISITION DE TERRAINS ET INDEMNITÉS.

85 hectares 25 ares de terres labourables, de 2,500 à 8,000 fr. l'hect.,	411,400
60 — 50 — de prairies, 4,000 20,000 —	498,700
8 — » — de jardins et vergers, 6,000 25,000 —	87,500
4 — 75 — de bois, 2,000 —	9,500
2 — 50 — de terrains à bâtir à Bruxelles et à Lembeck, et de Rivages à St.-Ghislain, de 50,000 à 150,000 fr. l'hect.,	272,500
170 hectares.	1,279,400
Indemnités pour propriétés bâties, principalement à Bruxelles et Lembeck, plantations, clôtures, morcellemens, etc.,	490,000
	1,769,400
10 p. c. du prix d'acquisition, pour confection des plans terriers, frais d'expertise et de procès, actes, transcriptions, etc.,	176,940
	1,946,340
	1,946,340

TERRASSEMENTS.

FOUILLE, CHARGE, DÉCHARGEMENT, RÉGALAGE, ET, AU BESOIN,
DAMAGE ET TALUTAGE.

	fr. c.	
1,280,900 mètres cubes de terre ordinaire, à	0,22	281,798
594,000 m.3 terre mêlée de pierraille, schiste effeuillé,	0,48	285,120
286,900 m.3 schiste de dureté moy ^e , pierre calcaire, grès,	0,62	177,878
78,100 m.3 schiste compacte et dur,	1,10	82,610
<hr/>		
2,236,900 mètres cubes,		827,406
TRANSPORTS A LA BROUETTE.		
115,200 mètres cubes à 1 relais de 30 mètres, à	0,09	10,368
1,400 — 2 relais —	0,18	252
135,700 — 3 relais —	0,27	42,059
TRANSPORTS SUR RAILS.		
110,600 mètres cubes à 200 mètres, à	0,40	44,240
175,100 — 300 —	0,4275	74,855 25
70,200 — 400 —	0,4550	51,941
196,700 — 500 —	0,4825	94,907 75
50,400 — 600 —	0,51	15,504
7,500 — 700 —	0,5575	4,031 25
9,000 — 800 —	0,5650	4,905
75,500 — 900 —	0,5925	45,548 75
44,500 — 1,000 —	0,62	27,404
59,800 — 1,100 —	0,6450	58,571
65,600 — 1,200 —	0,67	43,952
24,800 — 1,400 —	0,72	17,856
8,700 — 1,500 —	0,745	6,481 50
475,300 — 2,000 —	0,87	415,511
5,100 — 2,500 —	0,985	5,025 50
82,600 — 3,000 —	1,10	90,860
120,600 — 4,000 —	1,50	150,780
15,500 — 5,000 —	1,50	20,250
68,400 — 6,000 —	1,70	116,280
188,800 — 6,500 —	1,80	539,840
154,200 — 7,000 —	1,90	254,980
<hr/>		
2,236,900 mètres cubes.		1,898,381

1,898,381

2,725,787

2,725,787

4,672,127

OUVRAGES D'ART.

VIADUCS SUR OU SOUS LE CHEMIN DE FER.

7	—	au passage des grandes routes, au prix moyen de 20,000 fr.	140,000
18	—	chemins vicinaux, —	12,000
3	—	routes de Bruxelles à Mons près de Mai-zières; d'Ath à Mons et de Mons à Tournay, près de St-Ghislain; au prix spécial de fr. 50,000	90,000
7	—	chaussées de Forest à St-Pierre-Leeuw et de Hal à Waterloo, du gué de Steenkerque, du chemin du moulin de Soignies, des chemins de fer sur les deux rives du bassin de St-Ghislain, et de la chaussée carbonnière de même nom, au prix spécial de fr. 18,000	126,000
2	—	pour piétons, dans la ville de Bruxelles, au prix moyen de fr. 8,000	16,000
5	—	entre Bruxelles et Hal et à Steenkerque, au prix moyen de fr. 4,000	20,000
<hr/>			
42		viaducs dont 7 pour piétons.	608,000

608,000

PONTS, PONTCEAUX ET AQUEDUCS.

1 pont fixe de 4 m. 50 d'ouverture, sur le canal de Charleroy, y compris le redressement d'une partie de ce canal,	30,000	
4 ponts de 15 mètres d'ouverture sur la Senne à Forest, Loth et Lembeck, à 30,000 fr.	90,000	
1 pont biais de 7 m. sur le bassin de St-Ghislain, avec chemin de halage en continuation de celui de la rive gauche du canal de Mons à Condé,	18,000	
1 pont de 10 m. d'ouverture sur la Senne à Tubise, au-dessous du confluent Troye,	15,000	
1 pont de 8 m. d'ouverture sur le fossé de la ville de Bruxelles,	12,000	
2 — 9 m. — sur la Senne à Tubise, à 11,000 fr.,	22,000	
7 — 8 m. — dont 3 sur la Senne à Rebecque, 3 sur la Haine entre Mons et Boussu, et 1 sur la grande Honnelle, près de Quiévrain, à 10,000 fr.,	70,000	
2 — 6 m. — sur la Senne, près de la route de Soignies à Enghien, à 8,000 fr.,	16,000	
4 — 4 m. — dont 2 sur la Senne, à proximité du village d'Horrues, et deux sur la vieille Haine, à la droite du canal de Mons à Condé, à 6,000 fr.,	24,000	
1 — 4 m. — sur la petite Honnelle à la frontière (la moitié de la dépense totale de 6,000 fr. incombe à la France),	3,000	
3 pontceaux de 3 m. à 4,000 fr.,	12,000	
8 — 2 m. à 2,400	19,200	
6 — 1 m. 50 à 1,800	10,800	
60 — 1 m. à 1,200	72,000	
250 aqueducs de 0 m. 60 et en-dessous à 200 fr. (prix moyen),	50,000	
350 ponts, pontceaux et aqueducs,	464,000	464,000

BARRIÈRES MOBILES, AU PASSAGE A NIVEAU, DES ROUTES ET CHEMINS.

20 avec loges de garde, à 6,000 fr.,	120,000	
25 sans loges de garde, à 2,000 fr.,	50,000	
1 avec loge de garde, au passage du boulevard et du chemin de rondé à Bruxelles, au prix spécial de 20,000 fr.,	20,000	
45 barrières mobiles,	190,000	190,000
	654,000	608,000

CLOTURES LATÉRALES DES DEUX COTÉS DU CHEMIN DE FER.

80,735 mètres courans de chemin à 4 fr.,	322,940	
BORNES KILOMÉTRIQUES.		
80 bornes à 12 fr.,	960	

977,900	977,900	
1,585,900	1,585,900	

RAIL-WAY.

82,555 mètres courans de voie double, y compris 1,800 mètres pour redoublement aux stations; à 85 fr.,	7,015,475	
Gares, croisemens, jeux d'aiguilles, etc.,	140,000	
	<hr/>	
	7,155,475	7,155,475

DÉPENSES.

40 loges de cantonniers à fr. 1,500,	60,000	
9 réservoirs d'eau à 10,000,	90,000	
8 ponts à peser à 5,000,	40,000	
	<hr/>	
	190,000	190,000

STATIONS.

Sept stations de départ et d'arrivée des convois de voyageurs et de marchandises, avec leurs plates-formes tournantes, rails de communication intérieure, abris pour les voyageurs, magasins, hangars, ateliers, bureaux de recette, bâtimens pour l'administration, etc.,	1,015,000	
5 p. c. pour dépenses imprévues,	750,925 10	
	<hr/>	
	15,349,427 10	
3 p. c. pour frais d'administration, de direction et de surveillance,	460,482 81	
	<hr/>	
	15,809,909 91	
5 p. c. pour intérêts du capital pendant un an, moitié de la durée moyenne des travaux,	790,495 50	
	<hr/>	
	16,600,405 41	

EMBRANCHEMENT A DOUBLE VOIE VERS LA STATION DE L'ALLÉE-VERTE,

LONG DE 3,500 MÈTRES.

Acquisition de terrains et indemnités.

4 hectares 50 ares de prairies et terrain à bâtir, à Molenbeck et Anderlecht, de 50,000 fr. à 80,000 fr.,	260,000	
1 " de terres labourables à Forest (pour emprunts) à 8,000 fr.,	8,000	
	<hr/>	
5 hectares 50 ares.	268,000	
Indemnités pour propriétés bâties, plantations, clôtures, morcellemens, etc.,	75,000	
	<hr/>	
	543,000	
10 p. c. du prix d'acquisition, pour confection de plans terriers, frais d'expertise et de procès, actes, transcriptions, etc.,	54,300	
	<hr/>	
	577,500	577,500

TERRASSEMENS.**FOUILLE, CHARGE, DÉCHARGEMENT, AEGALAGE, ET, AU BESOIN, DAMAGE ET TALUTAGE.**

51,400 mètres cubes de terre ordinaire, à 0 fr., 22 c.,	11,508	11,508
---	--------	--------

TRANSPORTS A LA BROUETTE.

12,800 mètres cubes à 1 relais de 30 m., à 0 fr. 09 c.,	1,152	
13,100 " 3 " 0 fr. 27 c.,	3,537	

TRANSPORTS SUR RAILS.

25,500 mètres cubes à 4,000 mètres, à 1 fr. 30 c.,	33,150	
	<hr/>	
51,400 mètres cubes,	37,859	37,859

49,147 49,147

OUVRAGES D'ART.

VIADUCS. — *Néant.*

PONTS ET PONTCEAUX.

1 pont mobile sur le canal de Willebroeck,	30,000	
2 ponts de 12 m. d'ouverture, dont un sur la grande Senne et l'autre sur la petite Senne, réunis à la dérivation; à 25,000 fr.,	50,000	
1 pont mobile sur le canal de Charleroy,	15,000	
1 pont de 10 m. d'ouverture sur la petite Senne entre la porte du Rivage et la route de Gand,	15,000	
1 voûte sur la petite Senne à Molenbeck, longue de 220 m., à 200 fr. le mètre courant,	44,000	
1 pontceau de 1 m. 50 d'ouverture,	1,800	
<hr/>	<hr/>	
7 ponts et pontceaux,	155,800	155,000

 155,800 426,447
BARRIÈRES MOBILES, AU PASSAGE A NIVEAU,
DES ROUTES ET CHEMINS.

5 avec loges de garde, à 6,000 fr.,	30,000	30,000
CLOTURES LATÉRALES DES DEUX CÔTÉS DU CHEMIN DE FER. 3,500 mètres courans de chemin, à 4 fr.,	14,000	14,000
BORNES KILOMÉTRIQUES. 3 bornes à 12 francs,	36	36
		<hr/>
		199,836 199,836

RAIL-WAY.

3,500 mètres courans de voie double, à 85 francs, Croisemens, jeux d'aiguilles, etc.,		297,500
		12,000
		<hr/>
		309,500 309,500

DÉPENDANCES.

2 loges de cantonnier à 1,500 fr.,		3,000	3,000
------------------------------------	--	-------	-------

STATIONS. — *Néant.*

		938,783
5 p. c. pour dépenses imprévues,		46,959 15
		<hr/>
		985,722 15
5 p. c. pour frais d'administration, de direction et de surveillance,		29,571 66
		<hr/>
		1,015,293 81
5 p. c. pour intérêts du capital, pendant un an, moitié de la durée moyenne des travaux,		50,764 69
		<hr/>
	Total,	1,066,058 50

RÉCAPITULATION.

Chemin à double voie de Bruxelles à la frontière vers Valenciennes, long de 80,753 mètres,		16,600,405 41
Embranchement à double voie vers la station de l'Allée-Verte, long de 5,500 mètres,		1,066,058 50
		<hr/>
	Dépense totale,	17,666,463 91
pour 84,253 mètres de chemin de fer à double voie. Bruxelles, le 8 juin 1836.		

VIFQUAIN, inspecteur des ponts et chaussées;
DE MOOR, ingénieur en chef des ponts et chaussées;
et NOEL, ingénieur en chef des ponts et chaussées.

Pour extrait conforme :

L'inspecteur des ponts et chaussées.

VIFQUAIN.

RAPPORT

DES INGÉNIEURS DIRECTEURS DU CHEMIN DE FER,

SUR LE PROJET DRESSÉ PAR LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE D'INDUSTRIE NATIONALE,

Pour l'établissement des chemins de fer de Bruxelles à la frontière de France par Mons, et de Gand à Lille avec embranchement sur Tournay.

Monsieur le ministre,

Nous avons examiné, avec tout le soin que l'importance du sujet réclame, le projet de chemin de fer de Bruxelles et Gand vers Paris, dressé par MM. les ingénieurs Vifquain, Noël et Demoor, et présenté par la société générale instituée pour favoriser le commerce et l'industrie nationale, que vous avez bien voulu nous communiquer par dépêche du 18 juin dernier, 4^e division, n^o 576.

En nous demandant notre opinion sur le tracé décrit dans ce projet, ainsi que sur les évaluations des dépenses, vous nous avez engagés à nous borner principalement à ce qui concernait le territoire belge, mais en embrassant toutefois la double supposition de l'exécution ou de l'inexécution de la continuation du projet en France.

Avant de répondre sur la question précise qui nous était ainsi posée, nous avons cru indispensable de discuter d'abord quelques points généraux qui rattachent les nouvelles routes projetées au système décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, et dont la commission d'ingénieurs agissant pour ladite société n'avait pas eu besoin de s'occuper.

Esprit de la loi du 1^{er} mai 1834, relativement à la branche du sud. — La loi du 1^{er} mai 1834, en ordonnant l'exécution par l'état du chemin de fer d'Anvers et d'Ostende sur Cologne, a stipulé qu'une des branches s'étendrait au midi sur Bruxelles et vers la frontière de France par le Hainaut.

Déjà, à cette époque, deux directions se présentaient comme moyen de liaison avec le chemin de fer de Paris à Calais, dont le gouvernement français avait fait commencer l'étude.

La possibilité de l'un de ces embranchemens, de *Gand sur Tournay et Lille*, était annoncée dans notre mémoire du mois de novembre 1833, à l'appui du projet de Malines à Ostende.

La concession de l'autre était demandée par un industriel de Mons et devait se diriger de *Bruxelles par Mons sur Valenciennes*.

La première de ces directions, à la vérité, assise en grande partie sur le territoire des Flandres, mais touchant aussi à celui du Hainaut, semblait pouvoir remplir le but de la loi, quant à la branche vers la France, par l'économie qu'elle promettait.

La seconde était plus conforme au texte littéral de la loi, puisqu'elle partait directement de Bruxelles pour entrer en France en traversant par le milieu la province du Hainaut; mais, cette direction, nécessairement plus coûteuse d'établissement et de parcours que la première, semblait en principe devoir détruire tout l'avantage qu'on attendait du chemin de fer de l'état, dont le résultat pour le Hainaut devait être un abaissement notable du taux des péages sur les canaux de cette province.

A cette même époque, la connaissance des chemins de fer, encore peu avancée, faisait supposer que leur établissement ne pouvait avoir de réussite qu'en reliant des villes extrêmement populeuses ou des ports très commerçans, tels qu'Anvers et Cologne; on regardait alors généralement comme une entreprise hasardeuse, l'établissement d'un chemin de fer en Belgique pour les seules relations intérieures.

L'expérience du chemin de fer entre Bruxelles et Malines, en confirmant nos prévisions, a changé complètement l'opinion publique à cet égard; et aujourd'hui, quand bien même il serait démontré que la route de Bruxelles à Mons ne devrait pas être continuée sur Paris, il n'en serait pas moins évident qu'un chemin de fer entre Mons et Bruxelles se suffirait par les seuls produits des localités, et serait toujours d'une grande utilité commerciale.

Ayant ainsi établi la distinction entre l'esprit et la lettre de la loi, dont le premier voulait, sans nul doute, la direction la plus favorable sur Paris; et dont le texte précis prescrit la construction d'un chemin de fer *par le Hainaut*, nous allons examiner d'abord vers quel point de la frontière de France il convient que la grande route de Paris se dirige; et ensuite quel est le meilleur tracé à suivre entre Bruxelles et Mons, et, s'il y a lieu, entre Mons et la frontière.

Considérations sur la fixation du point de jonction avec les rails-ways français. — Quant à savoir où il convient d'atteindre la frontière, il importe de remarquer que ce n'est pas ici le cas, comme pour la route d'Anvers à Cologne, de fixer en quelque sorte nous-mêmes le point où le gouvernement voisin doit venir nous rejoindre, mais bien de s'assurer de la direction à préférer par la France sur son territoire, où le développement de ces nouvelles communications sera beaucoup plus considérable que sur le nôtre.

Direction à préférer pour la grande route de Paris vers la Belgique. — Convenance et nécessité d'un embranchement spécial pour les charbonnages d'Anzin et du Hainaut. — Depuis longtemps, comme nous l'avons dit plus haut, le gouvernement français faisait dresser le projet d'une ligne directe de Paris sur Lille, avec embranchement sur Calais; lors de la conférence à Paris, entre les ingénieurs belges et français, nous voyons qu'étudiée suivant plusieurs directions, il fut reconnu qu'elle serait d'autant plus à préférer qu'elle se rapprocherait davantage du littoral et de l'importante ville d'Amiens; seulement, en supposant cette ligne principale de Paris à Lille exécutée, le voisinage des charbonnages d'Anzin et du Hainaut rendrait désirable un embranchement sur Valenciennes, qui fournirait également de ce côté une liaison plus courte avec Bruxelles.

Quoiqu'il résulte du mémoire que vous avez bien voulu nous communiquer, que les ingénieurs présents à cette conférence, posèrent comme préliminaires, sur la demande des ingénieurs de la société générale et avant toute discussion, « que la communication de Paris à Bruxelles devait être la plus courte, et être dirigée en conséquence sur Valenciennes et Mons, de préférence à la direction par Lille; » c'est-à-dire, qu'on devait l'établir, partie sur la grande route de Paris à Lille, et partie au moyen de l'embranchement vers les charbonnages; nous avons toutefois lieu de croire, monsieur le ministre, que la direction réellement la plus avantageuse à la France, comme à la généralité de la Belgique, est de conserver pour la grande communication projetée entre les deux royaumes, d'une part, la route de Paris à Lille dans son entier, traversant les contrées les plus riches et les plus peuplées de la France, et, d'autre part, la route de Bruxelles à Lille, par Gand, assise dans les Flandres, et reliant, en même temps, par le chemin le plus facile, Ostende, Anvers, Liège et le Rhin.

Sans parler des facilités topographiques, que cette direction seule peut offrir, surtout en ce qui concerne le territoire belge, et qui compensent suffisamment l'excédant de longueur à parcourir (49 kilom. environ (1)), on conçoit que cette route, conduite ainsi de ville à ville (les plus peuplées), dont les relations s'entretiennent activement, sera la voie la plus agréable et la plus économique pour le public, et la plus productive dans ses revenus pour l'état.

Ainsi, lorsqu'il s'agit d'un chemin de fer à construire vers la France, comme route principale, c'est sur Lille que les Belges doivent la diriger, c'est sur Lille que les Français la désirent.

Quoique bien convaincus que la route principale de Bruxelles sur Paris, doit passer par Gand et Lille, on ne peut néanmoins plus douter aujourd'hui qu'une route en fer dirigée de Bruxelles vers les frontières de France par Mons, limitée même aux relations intérieures, serait d'une grande utilité commerciale, et rien ne s'opposerait non plus à ce qu'elle fût prolongée jusqu'à St-Ghislain ou Boussu.

Comparaison globale entre le projet de la société générale et celui de l'administration, pour le rail-way de Bruxelles à Mons et vers Valenciennes. — C'est donc sous ce point de vue que nous allons examiner le projet de Bruxelles à Mons et vers la frontière de France, et non en l'envisageant comme section intégrante et obligatoire de la route principale entre Bruxelles et Paris.

Le tracé proposé par la société générale nous a paru parfaitement établi dans l'esprit qui devait la guider: elle a choisi à la fois, et l'endroit de la crête de partage à traverser le moins élevé, et le chemin le plus direct entre Bruxelles et Mons. Son tracé s'approche d'Enghien et traverse Soignies; mais tous ces avantages ne peuvent compenser, nous le pensons, ceux bien plus importants d'une direction que les ingénieurs de la société ont cru devoir rejeter, et qui déjà indiquée par nous, il y a trois ans, nous semble devoir être reproduite pour être comparée et mise en balance avec le projet de la société générale.

Ce projet que nous avons l'honneur de vous proposer, M. le ministre, peut s'établir absolument sur les mêmes bases et dans les mêmes dimensions que les autres branches du chemin de fer décrétées par la loi du 1^{er} mai, et déjà livrées à la circulation, de Malines à Anvers et à Bruxelles, ou en train d'exécution, d'Ostende vers Cologne, pour la somme de 8,500,000 francs jusqu'à Mons, ou

(1) De Bruxelles à Gand,	78	kilom.	} 220	kilom.	} Différence, 48 1/2 kilom.
Gand à Lille,	69				
Lille à Miraumont,	73				
Bruxelles à Mons,	62 1/2				
Mons à Valenciennes,	33				
Valenciennes à Miraumont,	76		} 171 1/2		

pour 10 1/2 millions jusqu'à la front ère vers Valenciennes, tandis que le projet de la société générale nécessiterait une dépense d'environ moitié en sus (1).

Description du tracé par les charbonnages, proposé par l'administration. — Notre tracé part de la station actuelle du chemin de fer, traverse l'Allée-Verte et le canal de Bruxelles, suit la vallée de la Senne jusqu'à Ronquières, de là il se dirige, par les carrières des Écaussinnes, sur le centre des charbonnages d'Houdeng; de Bruxelles jusqu'à Tubise, les pentes sont insensibles, de Tubise à Ronquières, elles atteignent trois millimètres, et, de là, 3 1/2 millimètres jusqu'au point de partage établi aux environs de Sartiau.

Cette crête, élevée de 150 mètres au-dessus de la mer, serait traversée par un souterrain de 16 à 1,900 mètres de longueur, dont les tranchées d'abordage seraient peu profondes. De ce point, le tracé descend par les vallées du Thiriau et de la Haine, en traversant les charbonnages de Sart-Lonchamp, la Louvière, Bois-du-Luc, Bracquagnies, jusqu'à Bousoit, par une pente de 4 1/2 millimètres, et de là jusqu'à Mons, qu'il atteint à la porte d'Havrè, par une pente de 3 millimètres.

Avantages du tracé de l'administration. — Considéré comme chemin de fer de Bruxelles à Mons, nous croyons ce tracé préférable à l'autre : non, parce que les pentes y sont moins fortes, notamment sur le versant de Mons, où des transports considérables doivent se faire à la montée; non, parce que la facilité du parcours pour les locomotives, résultant des grands rayons de courbures, que le tracé de la société générale, notamment à la hauteur de Casteau, ne peut jamais offrir; mais bien parce qu'il sera l'artère vivifiante des meilleurs charbonnages et les plus avantageux de la Belgique, dont les produits sont préférés dans les principaux foyers commerciaux et industriels, à Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges, Ostende, et surtout en France. Nous disons artère vivifiante, parce que de ces houillères, d'une valeur de plus de cent millions, placées au sommet du point de partage, les produits descendront à très peu de frais des deux versans pour se répandre avec rapidité là où les besoins se feront sentir.

Considéré sous le rapport d'une jonction vers la France, le tracé au delà de Mons présente encore cet avantage : qu'en passant au sud de la ville, on peut marcher en ligne droite sur Valenciennes, en restant constamment sur le terrain houiller et en évitant les traversées gênantes et coûteuses de la Haine et du canal de Condé, auxquelles on est astreint par le projet de la société générale.

Objections contre le tracé par les charbonnages. — Les objections faites par les ingénieurs de cette société contre le tracé que nous reproduisons, paraissent résulter uniquement de l'idée, qu'il s'agissait avant tout de la grande route de capitale à capitale, et que, pour atteindre ce but par le chemin le plus court, il fallait sacrifier toute autre considération.

Ayant adopté à cet effet la direction de Soignies et de Casteau, ils ne voyaient de passage possible par Mons, qu'à travers les prairies basses à l'aval de la ville. C'est ainsi qu'ils annoncent l'impossibilité de descendre de la crête de partage de Sartiau sans pentes excédant 5 millimètres et des tranchées profondes de 20 mètres, ou un souterrain de grande longueur.

Dans la vallée des Écaussinnes jusqu'à Tubise, ils croient également, ou à d'énormes indemnités pour propriétés bâties et usines à exproprier, ou à des redressements nombreux de rivières et même du canal de Charleroy, perdant de vue que, pour atteindre convenablement le niveau de ce point de partage, il fallait se tenir à mi-côte à partir de Tubise. C'est encore par suite de cette même idée dominante que la communication dont ils devaient s'occuper avait pour unique objet la jonction des deux capitales, qu'ils ont choisi pour point de départ à Bruxelles un quartier de la ville éloigné de la station du chemin de fer existant, avec lequel ils semblent ne compter que sur des relations très secondaires.

Inconvénient d'une station spéciale à Bruxelles, pour la branche du Hainaut. — L'emplacement dans Bruxelles à l'endroit des Bogards, est sans contredit le plus favorable, comme station d'un chemin de fer aboutissant à la capitale, et qui serait destiné principalement au transport des voyageurs; il est réellement dans une position centrale par rapport aux divers quartiers de Bruxelles, et utiliserait un terrain qui n'a pas encore acquis aujourd'hui toute la valeur dont il est susceptible. Mais, quand on considère que la route dont il est question, n'est que le prolongement de l'une des branches du système général décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, l'on sent qu'on ne peut la séparer ainsi, par un intervalle d'environ 3,500 mètres, du tronc principal auquel elle appartient. En effet, un des principaux avantages pour les opérations commerciales, c'est l'économie du temps; et l'on perdrait une demi-heure pour se rendre de la station de l'Allée-Verte à celle des Bogards,

(1) La route de Bruxelles à la frontière vers Valenciennes, projetée par la société générale, est évaluée, pour double voie, à 16,600,405 francs, et l'embranchement de la station des Bogards à l'Allée-Verte, 1,066,058 fr. Ensemble 17,666,463 francs, ou, à simple voie, environ 12 à 13 millions.

tandis que la station étant une pour les divers embranchemens aboutissant à la capitale, les voyageurs, qui n'auront point à s'y arrêter, pourront, sans perte de temps, continuer leur route, soit vers Anvers et l'intérieur du pays, soit vers la frontière de France. On parle bien d'un embranchement qui contournerait la ville pour aboutir à la station actuelle, mais cette jonction indirecte ne répondrait qu'imparfaitement au vœu de la loi, qui a entendu que le Hainaut obtienne sur les ports d'Anvers, d'Ostende et de Cologne les mêmes avantages que ceux dont Liège et le restant du pays vont être mis en possession ; d'ailleurs, la direction aboutissant aux Bogards dans l'intérieur de la ville, assujettie aux embarras de l'octroi, obligeant à des dépenses plus élevées pour acquisition de propriétés, force à traverser deux fois le canal de Charleroy et cinq fois la Senne, et nécessite ainsi des frais considérables qu'il importe d'éviter ; tandis qu'avec une station unique, voisine du grand bassin du canal de Bruxelles, on favorise à la fois le commerce, en diminuant pour l'état les frais d'administration, et en simplifiant beaucoup le service.

Choix de l'emplacement de la station à Mons. — Quant à la station de Mons, elle est évidemment mieux placée, comme nous le proposons, à la porte d'Havré, que derrière le fort la Haine, non-seulement à cause du rapprochement du quartier le plus fréquenté, le plus riche et le plus commerçant ; non-seulement parce que la traversée des fortifications y est plus facile et beaucoup plus courte ; mais surtout parce qu'elle permet, comme nous l'avons dit plus haut, de marcher droit sur Valenciennes, sans traverser le canal de Condé et en se rapprochant le plus près possible des houillères.

La société générale, dans son mémoire, page . . . , objecte qu'en portant le tracé sur la rive gauche, on gênera les communications des houillères avec les rivages du canal ; mais nous pensons que cette objection s'évanouit, lorsqu'on se rappelle les routes de Northumberland et de Durham croisées à niveau, à chaque pas, par les nombreux rails-ways de ces charbonnages immenses.

Résumé de la discussion sur le choix entre les deux tracés. — L'objection en apparence la plus fondée concernant le tracé par les charbonnages, est celle (page. . .), de traverser de Ronquières à Braquegnies, des localités moins peuplées que la ligne de Soignies et Casteau, et de n'offrir aux transports des houillères du centre qu'un moyen moins utile, moins avantageux que les embranchemens de canaux qu'on ouvre en ce moment à la navigation entre Seneffe et Houdeng. Quant à la densité de la population dans les deux zones comparées, l'une par Soignies, l'autre par les charbonnages, on reconnaît, par les tableaux statistiques officiels, que cette dernière est au moins d'un quart plus considérable que dans la direction par Soignies.

Quant au transport des matières pondéreuses, il est hors de doute que le chemin tracé par les carrières des Ecaussines et les charbonnages du centre, s'étendant de là jusqu'à Mons, en parcourant tout le terrain houiller, présente un tonnage bien plus considérable que les seules carrières de Quenast et de Soignies ; et nous pensons qu'une grande partie de ces produits serait acquise au chemin de fer, de préférence au canal de Seneffe, puisqu'on pourrait en opérer le chargement immédiatement sur les waggons du chemin de fer, aux fosses et aux carrières, pour être transportés ensuite directement aux lieux de consommation situés dans les directions de Bruxelles ou de Valenciennes.

Il est à remarquer en outre, que le tracé que nous proposons, passant à un pas de la ville commerçante de Binche, comprend en ligne droite près de la moitié de la distance qui sépare Mons de l'important district de Charleroy : de cette manière un embranchement de moins de 4 lieues suffirait pour unir, par rail-way, ce district, ainsi que le riche bassin de la Sambre, avec Anvers, le Hainaut et les Flandres.

Observations générales sur les devis estimatifs de la société. — Sous le rapport des dépenses d'établissement, que nous n'avons données plus haut que d'une manière globale, les devis joints au présent rapport, et basés sur l'expérience des sections déjà livrées à la circulation, et eu égard à l'augmentation progressive du prix du fer, démontrent que cette somme, bien moindre que celle du projet rédigé pour la société générale, est cependant largement suffisante.

Nous savons bien que l'énorme différence entre le montant des évaluations de la société générale et les nôtres, ne doit pas être attribuée seulement à la direction plus économique, que le passage par les charbonnages offre sur celui par Soignies : la principale raison de cette énorme différence (de 10 1/2 millions à 17 1/2 millions) pour le chemin de la frontière de Valenciennes à Bruxelles et jusqu'à la station de la route d'Anvers, réside dans le système coûteux que la société générale a cru devoir adopter pour la communication qu'elle avait en vue.

Système coûteux d'ouvrages inutiles proposé par la société. — DOUBLE VOIE d'ornières calculée dans les dépenses d'établissement, dès l'origine de l'entreprise, — emportant seule (voir note 1) une somme de plus de 3,000,000 fr. d'excédant.

VIADUCS sur ou sous toutes les routes, chemins ou même sentiers tant soit peu fréquentés, — exigeant une dépense spéciale (voir note 2) de plus de 300,000 fr.

CLÔTURE CONTINUE en murs, haies, balustrades, fossés d'eau vive, fossés secs avec levées en terre, isolant complètement le chemin de fer des propriétés riveraines; — occasionnant (voir note 5) une dépense d'au moins 500,000 fr.

Considérations contre l'établissement immédiat de la 2^e voie. — N'est-il pas plus naturel et plus convenable de suivre, pour l'embranchement du Hainaut, pour la route de France, comme nous l'avons fait pour les diverses autres branches de chemins de fer ordonnés par la loi du premier mai, l'exemple si sage qu'avaient donné les administrateurs du chemin de fer de Darlington, entreprise la plus florissante, entre toutes les concessions du même genre, de l'Angleterre; de suivre l'exemple de Darlington, où les péages n'étant réglés que pour subvenir à la dépense d'une simple voie de rails de 28 livres, a pu, en moins de huit années, fournir au commerce deux voies de 70 livres, et les actions tripler en même temps leur valeur?

Le gouvernement des Etats-Unis n'a-t-il pas reconnu la prudente convenance de n'autoriser aucun chemin de fer, qu'à la condition expresse de livrer d'abord à la circulation une première voie avant de penser à en exécuter une seconde, laquelle ne doit raisonnablement s'établir qu'après avoir acquis la certitude qu'une voie unique devient insuffisante?

Considérations contre la traversée générale des communications existantes par l'emploi exclusif des viaducs. — Au lieu de ces viaducs, que le gouvernement français, sans avoir l'expérience des chemins de fer, veut imposer, comme condition *sine qua non*, à l'établissement de toute route de ce genre, sous le vain prétexte que le parlement anglais l'a quelquefois ordonné dans des cas spéciaux; constructions qui entraînent avec elles l'obligation de placer le chemin de fer tour à tour sur un terrain trop élevé ou trop bas, afin de l'isoler entièrement des communications traversées; n'est-il pas plus raisonnable, lorsque le niveau naturel du terrain y invite, le commande, de croiser tout bonnement à niveau ces chemins, ces chaussées, qui peuvent ainsi y apporter leurs produits? (1)

D'ailleurs il ne faut pas penser qu'au moyen de viaducs, on puisse diminuer de beaucoup le nombre des gardes nécessaires à la police de la route; et, loin de craindre le voisinage des barrières, comme le pensent MM. les ingénieurs de la société générale, le conducteur de convois gagne au contraire de l'assurance en voyant à des distances plus rapprochées des surveillans à poste fixe, qui lui répondent du bon état et de la sûreté du chemin, qui surveillent et empêchent les tentatives de la malveillance à leur proximité, qui éclairent la marche pendant la nuit et les temps brumeux, et sont toujours là pour prêter aide et assistance.

Considérations contre l'établissement de clôtures continues. — Au lieu de ces clôtures dispendieuses, dans lesquelles on veut enfermer hermétiquement la route, ne suffit-il pas, comme à la section de Bruxelles à Anvers, de se borner au simple contre-fossé ordinaire, dont le franc bord garni de plantes vivaces formera en peu d'années une barrière naturelle qui, loin de devoir être considérée comme une dépense, sera plutôt la source d'un revenu par la suite?

Economie à résulter de la suppression des ouvrages regardés comme inutiles. — De ces suppressions qu'une sage économie ordonne, seconde voie ajournée, viaducs et clôtures évités, résulterait déjà une diminution de plus de quatre millions de francs (voir note 4).

Examen détaillé des calculs de dépenses présentés par la société. — En outre, nous avons remarqué, M. le ministre, dans le devis de la société générale plusieurs prix trop élevés, si on les compare à ceux des travaux exécutés ou en construction au chemin de fer de l'état, et en appliquant ces derniers prix, qui ne sauraient plus être contestés aujourd'hui, aux quantités indiquées, l'estimation portée à 17,666,463 fr. 91 c. pour l'ensemble de la route de Bruxelles vers Valenciennes, y compris l'embranchement de l'Allée-Verte, pourrait subir, même en conservant la double voie et le système coûteux des viaducs, que nous regardons cependant comme réellement superflu, une réduction très-considérable, savoir :

Acquisitions de terrains. — 1^o Sur l'article **TERRAINS ET INDEMNITÉS** :

Nous croyons que l'évaluation moyenne des terres et prairies peut être réduite par hectare à 4,000 et 6,000 francs, au lieu de 4,750 et 7,250 (voir note 5), d'où une diminution d'au moins 150,000 francs.

La somme pour indemnités de propriétés bâties, plantations, etc., de 585,000 francs, pour les 85 kilomètres, est très-élevée : elle revient, par kilomètre, à plus du double de ce qu'on a payé sur la section de Bruxelles à Anvers, où cependant les terrains ont une valeur plus grande qu'entre Bruxelles, Mons et la frontière; à déduire en conséquence (voir note 6) 250,000 francs, propor-

(1) La société générale, tout en reconnaissant que les viaducs doivent entraîner à une augmentation de dépenses considérable (voir page), paraît croire toutefois qu'en définitive leur établissement deviendrait moins coûteux que le service des gardes nécessaires aux traverses des routes à niveau (voir page). Cette comparaison n'est exacte qu'en ce qui concerne la construction du viaduc lui-même, mais non quant aux grands travaux de terrassements que ce système nécessite sur l'étendue entière du chemin de fer.

tionnellement aux réductions qui précèdent; il y a lieu de diminuer sur les 10 p. c. de frais d'acquisitions, etc., la somme de 40,000 francs (voir note 7).

Le montant minimum des réductions possibles sur l'article *terrains et indemnités* s'élève ainsi à 440,000 fr.

Travaux de terrassements. — 2° Sur l'article TERRASSEMENTS nous remarquerons d'abord que les prix de la société dépassent respectivement ceux des adjudications les plus élevées du chemin de fer, de 10 centimes à un franc par mètre cube, d'où résulte, sur la masse de ces travaux, une différence de plus d'un million de francs (voir note 8).

Cette énorme réduction ne paraîtra nullement étonnante si l'on considère que le prix moyen du mètre cube fouillé et transporté reviendrait, d'après les calculs de la société, à 1 fr. 21 c., tandis que sur les chemins achevés, ou près de l'être, le prix moyen du mètre cube de terre de toute nature, transport compris, ne coûte que 60 à 75 centimes.

Ci, réduction sur les *terrassements* de fr. 1,000,000.

Ouvrages d'art. — 3° sur l'article OUVRAGES D'ART :

§ *Viaducs.* — Sans parler de l'économie notable de plus de cinq cent mille francs, que l'on obtiendrait en passant, autant que possible, à niveau, les routes et chemins rencontrés, nous croyons devoir faire remarquer que la moyenne des prix d'évaluation répondant à environ 14,500 francs pour chaque passage, est extrêmement chère, surtout si l'on considère que dans les 42 viaducs, 7 ne sont destinés qu'au passage des piétons, et ne peuvent coûter que 5,000 francs au plus. — Les viaducs déjà construits pour le chemin de fer, quoiqu'à grandes dimensions, et tous destinés au passage des voitures, ne coûtent pas l'un parmi l'autre 12,000 francs; de ce chef il y a lieu à une réduction de 2,500 francs par viaduc, ou, sur la totalité, de 100,000 francs.

§ *Ponts et aqueducs.* — Une somme de 619,800 francs est portée en compte pour ces travaux, savoir : 464,000 sur la route vers Valenciennes et 155,800 sur l'embranchement.

L'élévation considérable de cette dépense est due, en grande partie, au choix du tracé pour l'entrée à Bruxelles et pour la traversée du canal de Mons; tracé qui nécessite la construction spéciale de deux ponts sur le canal de Charleroy, un sur le canal de Mons à Condé, trois sur la Senne, trois sur la Haine, et un sur les fossés de la ville de Bruxelles, montant ensemble à cent quatre vingt-cinq mille francs. (Voir note 9.)

Toutefois, en supposant ce tracé maintenu, on peut, d'après l'expérience du coût des ouvrages d'art semblables sur les sections de Bruxelles, Anvers et Termonde, regarder comme très possible une réduction d'au moins 500,000 francs sur les évaluations de la société. (Voir note 10.)

§ *Barrières.* — Cet objet, qui comporte pour la route et l'embranchement, une somme totale de 220,000 francs, peut être réduite d'environ moitié tout en supposant, comme la société générale, la construction de 20 loges de gardien, de 3 à 4,000 francs chacune, et l'établissement d'une barrière convenablement ornée, pour la traversée du boulevard à Bruxelles; ci, à rabattre (voir note 11), 100,000 francs.

§ *Clôtures.* — Cette dépense de 336,940 francs, peut être supprimée presque en entier.

De ce chef, comme on l'a dit plus haut, il y a à déduire au moins 500,000 francs.

L'économie totale sur l'article *ouvrages d'art*, non compris la suppression des viaducs, s'élève donc à la somme de, savoir :

Sur les viaducs,	100,000
Sur les ponts et aqueducs,	500,000
Sur les barrières,	100,000
Sur les clôtures,	500,000
Ensemble,	800,000

Rail-way. — 4° Sur l'article RAIL-WAY :

La société générale calcule les rails à 25 kilog. le mètre courant; nous pensons, d'après l'expérience, que les rails actuels de 98 kilog. par barre, les plus pesants employés sur les routes exécutées, ou de 21 k. 44 par mètre, soit 22 kilog., ont une force suffisante, et que l'excédant de 6 kilog. par mètre courant de simple voie, entraînerait dans une dépense inutile de plus de 240,000 francs.

Admettant toutefois, malgré la concurrence qui s'établira nécessairement par suite des nombreux hauts-fourneaux qui s'érigent de toutes parts, que le prix des rails et de la fonte puisse s'augmenter encore jusqu'à 450 et 520 francs le tonneau, le sous-détail pour le mètre courant de simple voie, avec une fondation calculée largement, ne doit s'élever qu'à 41 fr. au lieu de 42-50 (voir note 12), ou 82 francs pour la double voie, ce qui donne pour cet article une réduction (voir note 13) de 250,000 fr.

Dépendances et stations. — 5° Sur les DÉPENDANCES ET STATIONS, comportant ensemble pour la route et l'embranchement de l'Allée-Verte, la somme de 1,208,000 francs, nous devons

faire remarquer que, contrairement aux principes suivis dans le projet d'Anvers à Cologne, la société porte directement parmi les *dépenses d'établissement* du chemin de fer, les frais de construction des magasins, hangards, ateliers, etc., ressortant spécialement de *l'exploitation des transports*.

L'imputation de cette nature de dépenses dans les frais d'établissement de la route, constitue un double recouvrement pour le même objet. En effet, les péages rembourseraient les capitaux affectés à cet égard, en payeraient les intérêts, tandis que, d'autre part, ces magasins, hangards, ateliers, etc., ne seraient certes pas livrés gratuitement aux entrepreneurs de l'exploitation.

En rétablissant donc cet article d'après les considérations qui précèdent, c'est-à-dire en ne comprenant dans les dépenses *d'établissement de la route*, que la partie des bâtimens et bureaux nécessaires à la *perception des péages* (droits de barrière), les ponts-balances, les réservoirs, les maisons de cantonniers et gardes, qui font réellement partie intégrante du chemin, nous ne trouvons au plus, pour stations et dépendances de l'espèce, que la somme de, savoir :

Pour les 9 réservoirs à 10,000 fr. ci,	fr.	90,000
Pour les 40 loges de garde de la route et les 2 idem de l'embranchement à 1,500 fr.,		65,000
Pour les 8 ponts à peser à 5,000 fr.,		40,000
Enfin, pour les plates-formes tournantes appartenant spécialement à la route, ainsi que pour les bâtimens et bureaux du service des péages, admettant une somme de		150,000
	Ensemble, fr.	345,000
Et l'évaluation de la société étant de		1,208,000
	fr.	865,000
Il en résulte une réduction indispensable sur les dépendances et stations, de <i>Réduction à opérer sur le montant des acquisitions et travaux effectifs.</i>		
— Le montant total des devis de la société pour les cinq articles de dépenses examinés ci-dessus, s'élevait à	fr.	15,557,285
Et les réductions détaillées aux articles précédens, à		3,355,000

L'évaluation de la société pour *acquisitions de terrains et travaux effectifs* se trouve donc réduite à fr. 12,202,285

Frais généraux. — Au montant de ces dépenses, elle ajoute pour *travaux imprévus, frais d'administration et conduite, et intérêts des capitaux pendant l'exécution*, une somme de plus de 2 millions (2,109,178-91), formant au delà de 15 1/2 p. c. du capital d'établissement Or, ce capital se trouvant réduit, comme il vient d'être dit ci-dessus, à 12,202,285 fr., il y aurait lieu de réduire proportionnellement les imprévus et frais dont il s'agit, de plus 450,000 fr. (452,925), si l'on pouvait admettre les tantièmes respectivement alloués de ce chef.

Intérêts des capitaux pendant l'exécution. — Mais, excepté le taux de l'intérêt des capitaux pour les deux années d'exécution, qui est raisonnable, nous pensons que 5. p. c. d'imprévu est beaucoup trop dans une estimation de l'espèce : surtout si on considère que les réductions apportées aux devis de la société, n'ont été basées que sur des prix d'expérience comprenant tous frais quelconques.

Imprévu. — Néanmoins, admettant pour *imprévu*, sur les dépenses ainsi calculées, une somme de un demi-million de francs, répondant à plus de 4 p. c. du principal, il en résulte encore une économie de plus de 270,000 (277,864-25).

Frais de direction et conduite. — En second lieu, nous estimons que les *frais d'administration et conduite* des travaux d'une branche de chemin de fer de 85 kilom. de longueur seulement, ne peuvent exiger, comme le porte la société générale, une somme de fr. 490,054 47

Nous pensons que ce service peut être convenablement fait pour les sommes et avec les moyens ci-dessous :

Un ingénieur en chef-directeur, à 15,000 fr. Ci, pour 2 ans,	fr.	30,000
Deux ingénieurs ordinaires à 8,000 fr. Ci, pour 2 1/2 ans,		40,000
Six conducteurs à 5,000 fr. Ci, 2 1/2 ans,		75,000
Vingt surveillans à 2,500 fr. Ci, pour 2 ans,		100,000
Frais de comptabilité, de bureaux, impressions, etc.,		35,000
	Ensemble, fr.	280,00

D'où nouvelle économie de fr. 210,054

A la vérité, nous comptons ici sur un travail exécuté par et pour compte de l'état; car on sait que, si une entreprise de cette importance devait être administrée et dirigée par une compagnie particulière, cela entraînerait nécessairement à des dépenses supplémentaires pour traitemens et honoraires des membres du bureau dirigeant, administrateurs, commissaires, trésorier, secrétaires, etc., etc., et dont le montant devrait être d'autant plus élevé que les travaux auraient été strictement calculés aux devis.

Ainsi, ajoutant au montant des dépenses pour emprises de terrains et travaux effectifs éduité à	fr. 12,202,285
(a) Pour imprévu,	500,000
(b) Pour frais d'administration et conduite,	280,000
Ensemble	fr. 12,982,285
(c) Enfin, les intérêts de ce capital à raison de 5 p. c. pour un an, moitié de la durée moyenne de l'exécution.	fr. 649,115

Montant réduit des évaluations de la société pour l'embranchement du Hainaut. — On trouve pour coût total de la route et de son embranchement suivant le tracé de la société générale, sa double voie, ses viaducs, etc., la somme de

fr. 15,631,400

En résumé on voit que les devis présentés par la société générale au montant de, savoir :

Pour la route de Bruxelles vers la frontière de Valenciennes, fr. 16,600,405 41	} 17,666,463 91
Pour l'embranchement des Bogards à l'Allée-Verte, ci, 1,066,058 80	

peuvent être réduits de plus de 4 millions, tout en conservant les viaducs aux passages des chemins et en exécutant de prime abord la double voie; et qu'ils pourraient même être ramenés à moins de 10,600,000 francs, si on se contentait d'un système de route comme celui de Bruxelles à Anvers.

Réductions à opérer sur les évaluations de la société pour l'embranchement des Flandres. — Ayant motivé, article par article, les diverses réductions dont les devis de la société générale pour la route de Bruxelles à Mons et vers Valenciennes et pour son embranchement des Bogards à l'Allée-Verte, nous ont paru susceptibles, nous nous bornerons à vous faire remarquer, M. le ministre, les résultats des modifications de même nature que nous croyons pouvoir être apportées aux évaluations présentées en même temps pour la route à simple voie, de Gand à la frontière vers Lille, ainsi que pour l'embranchement de Tournay.

Le devis de 6,148,927 fr. 45 c. pour la route, se réduirait, d'après nos calculs, à moins de 5,200,000 francs, et celui de 1,788,028 fr. 98 c. pour l'embranchement à 1,600,000, sans toutefois préjuger les changemens éventuels dans la direction des tracés, soit pour obtenir économie d'exécution ou augmentation de revenus.

Considérations sur l'exécution ou l'inexécution du projet en France. — Après avoir ainsi examiné les projets présentés par la commission d'ingénieurs, et sous le rapport du choix des tracés et sous celui des dépenses d'exécution, nous discuterons maintenant la question de savoir, si l'entreprise des travaux en Belgique est subordonnée à l'exécution du projet sur le territoire de la France, tant pour la grande route de Paris, que pour l'embranchement du Hainaut.

Lorsqu'à la suite des événemens de 1830, le commerce belge, pour regagner les débouchés qu'il avait perdus, mettait tout son espoir dans une voie rapide et économique entre Anvers et le Rhin, l'opinion générale était alors qu'on ne devait y songer que pour autant que les deux gouvernemens s'entendissent préalablement, par un traité formel, sur l'établissement simultané de cette nouvelle voie sur les deux territoires.

On pensait même que la route entière, pour offrir la plus grande somme d'avantages possibles, devait nécessairement appartenir à une même et unique société.

Impossibilité de réunir dans une même entreprise l'exécution des diverses sections d'une même route traversant des états différens. — A cette époque, et dans notre mémoire de mars 1833, nous disions à ce sujet : « que la réunion dans une seule entreprise, des deux « parties d'une même route, situées dans des états différens, nous semblait d'une réalisation « impossible; et que, toute désirable qu'elle pût paraître, nous pensions qu'elle n'offrirait aucun « avantage positif; que d'ailleurs elle exigerait l'assurance d'un accord continu, intime, des « deux gouvernemens.

« Quoique travaillant séparément, la concordance relative aux bases de l'entreprise, à la constitution des ouvrages, ne saurait manquer d'exister, les deux nations y ayant un intérêt identique; — mais, quant aux principes du recouvrement des dépenses, à la fixation des tarifs de péages, il fallait que chaque gouvernement conservât le pouvoir d'introduire, par la suite, sur son

« territoire, toutes les modifications qu'il jugerait utiles dans son intérêt particulier ;—que toute
 « crainte à l'égard d'une augmentation arbitraire des péages, de la part de l'un ou de l'autre gou-
 « vernement, devait disparaître, si l'on considérait que chacun des deux pays, étant respectivement
 « intéressé à la réduction des frais de transports de la route entière, il ne saurait augmenter ses
 « propres droits de péages sans s'exposer à des représailles, qui annuleraient les bénéfices à ré-
 « sultant de cette augmentation, et que la question du traité éventuel relatif au transit était absolu-
 « ment indépendante de l'établissement partiel du chemin dans chaque pays; — qu'il était même
 « hors de doute que ce traité, pour le transit réciproque, deviendrait plus facile à conclure après
 « l'achèvement du chemin dans les deux pays, et leur serait d'autant plus avantageux, que chaque
 « état aurait construit sa partie d'après son propre intérêt. »

Ces principes, M. le ministre, que nous avons émis à l'occasion de la route d'Anvers à Cologne, et qui se justifient journellement, peuvent et doivent s'appliquer à l'établissement des routes vers la France.

Vainement objecterait-on l'union des deux nations; l'accord des deux gouvernements qui semble promettre une alliance inaltérable et engager à ne commencer que de commun accord; nous pensons néanmoins que chacun doit rester maître chez soi et travailler, lorsque ses ressources ne lui permettent, sur son propre territoire, sans se subordonner au voisin.

Possibilité financière de l'exécution de la section belge isolément. Il reste seulement à démontrer la possibilité d'exécution, sous le rapport financier, pour l'établissement de ces routes sur le territoire belge.

A cet égard, en observant que la société a déjà reconnu que le mouvement commercial en voyageurs, marchandises et houille, suffisait pour fournir un produit net de 7 1/2 p. c. dans la direction de Bruxelles à la frontière par Mons, lorsque les frais d'exécution montaient à plus de 17 1/2 millions; à plus forte raison doit-on compter sur des bénéfices beaucoup plus considérables [avec des dépenses d'établissement réduites à 10 1/2 millions.

Il est vrai que les calculs de la société sont basés sur la supposition d'une exécution simultanée dans ces deux pays, non-seulement sur la ligne entière de Paris à Gand et de Miraumont à Bruxelles par le Hainaut, mais encore avec l'espoir de la construction prochaine de divers autres embranchemens, tels que ceux de Calais, de Dunkerque et de la Normandie.

Par contre, on doit remarquer qu'elle déduit du produit brut pour dépenses annuelles d'entretien du chemin, frais d'administration et de perception des péages, 2 1/2 p. c. du capital d'établissement (voir page...), taux beaucoup trop élevé même lorsqu'il s'agit d'un devis dont les dépenses étaient strictement calculées pour un chemin à simple voie, et à plus forte raison pour une estimation de chemin à double voie, dont les dépenses sont aussi largement comptées que celles de la commission.

Considérations sur le recouvrement des dépenses de la section belge, par le produit des seules relations intérieures. — Mouvement commercial. — Voyageurs. — Si l'on considère, d'après l'expérience de ce qui se passe sous nos yeux, que le nombre des voyageurs transportés autrefois par les messageries ordinaires s'accroît réellement dans la proportion de 1 à 5, au moyen d'un rail-way à bas prix, il est permis de croire que la même progression aura lieu entre Bruxelles et Mons, ainsi qu'entre Gand, Courtray et Tournay, comme on le voit se maintenir entre Malines et Bruxelles, Bruxelles et Anvers. Ainsi, lorsque les 15 diligences, qui circulaient jadis sur la chaussée de Bruxelles à Anvers, se trouvent remplacées aujourd'hui par un mouvement de 500,000 voyageurs, il est clair, en se rappelant le nombre de diligences de la route de Bruxelles sur Mons à la même époque, en 1831, et qui se composaient,

Savoir :

Entre Bruxelles	et Hal, de	11 diligences.
» Hal	et Mons	7 id.
» Mons	et St-Ghislain	5 id.
» St-Ghislain	et Valenciennes	3 id.

ou, en moyenne, de Bruxelles jusqu'à Mons, 8, de Bruxelles à la frontière, 7 diligences.

Entre Gand	et Deynze	8 diligences.
» Deynze	et Courtray	7 »
» Courtray vers Lille		5 »
» Gand et Tournay, Gand et Mons,		1 diligence.
» Tournay et Lille,		2 »
» Tournay et Courtray,		1 »

ou, en moyenne, de Gand à Courtray et Tournay, et même jusqu'à Lille, 7 diligences; il est clair, disons-nous, qu'on peut en conclure avec assurance que, dès l'ouverture de ces sec-

tions, l'*embranchement du Hainaut* sur le territoire belge, recevra au moins par année 270,000 voyageurs entre Bruxelles et Mons, et 230,000 de Mons à St.-Ghislain;

Et que l'*embranchement des Flandres* recevra au moins 250,000 voyageurs provenant de nos seules relations intérieures, et 50,000 au moins de l'augmentation de la circulation vers ou venant de Lille et ses environs, par le seul fait de l'établissement du rail-way en Belgique, dont le passage à Mouscron contre Roubaix et Tourcoing, mettra la partie la plus riche de la Flandre française en relation intime, prompte et économique, avec notre capitale et le port d'Anvers, avec Liège et l'Allemagne, et avec Gand, nos Flandres et la Hollande! — Et ce, sans rien compter de l'extension considérable dans le mouvement des voyageurs, à résulter de la continuation du chemin de fer de la frontière jusqu'à Paris.

Or, en admettant que le prix des places sur ces deux embranchemens, ne soit pas plus élevé qu'aujourd'hui entre Bruxelles et Anvers, où, en moyenne, d'après les classes de voitures (voir n° 14), on ne paie environ que 3 1/2 centimes par kilomètre (taux de transport si minime, qu'on n'en a d'exemple nulle autre part), le montant du produit des voyageurs sur l'*embranchement du Hainaut*, à fr. 2, 20 par place de Bruxelles jusqu'à Mons (distance de 63 kilom.), ou fr. 0 3/5 de Mons à St.-Ghislain (distance de 10 kilom.), s'élèverait :

Pour les 270,000 voyageurs de Bruxelles à Mons, à	fr. 394,000
Et pour les 230,000 id. Mons à St.-Ghislain, à	80,500

Ensemble, fr. 674,500 (A)

et sur l'*embranchement des Flandres*, à fr. 1 44 par place de Gand à Courtray (distance de 4 kilom.), et à fr. 0 70, terme moyen, entre Courtray, Tournay et la frontière (distance réduite de 20 kilom.), s'élèverait :

Pour les 350,000 voyageurs de Gand à Courtray, à	fr. 504,000
Et pour les 350,000 entre Courtray, Tournay et la frontière, à	245,000

Ensemble, fr. 749,000 (B)

Marchandises et houilles. — Quant aux marchandises, quoique l'expérience du chemin de fer de Bruxelles à Anvers ne puisse être encore invoquée, il est cependant hors de doute que le transport, depuis les marchandises précieuses dites de diligences, jusqu'aux matières pondéreuses, telles que les pierres et les houilles, sera, comme on le remarque, pour le transport des personnes, aussi avantageux au commerce que productif sous le rapport des revenus;

Et, en ne comptant de ce chef que sur un mouvement commercial bien moindre que celui annoncé par la société, et que nous sommes loin de regarder comme trop élevé, savoir :

SUR L'EMBRANCHEMENT DU HAINAUT.

20,000 tonneaux marchandises calculés à 7 fr. 87 c. pour toute la distance de 75 kilom., ci	fr. 157,400
50,000 tonneaux houille expédiée d'Houdeng sur Bruxelles, Anvers, etc., à 4 fr. 25 c. par tonneau, pour 50 kilom.,	212,500
40,000 tonneaux houille d'Houdeng sur Mons, à 1 fr. 27 c. par tonneau, pour 15 kilom.,	60,800
10,000 tonneaux houille de Charleroy au Flénu et <i>vice versa</i> , à 1 fr. 70 c. par tonneau, pour 20 kilom.,	17,000
10,000 tonneaux houille du Flénu sur Bruxelles et Anvers, à 5 fr. 69 c. par tonneau, pour 67 kilom.,	56,950

Ensemble environ fr. 504,650 (C)

SUR L'EMBRANCHEMENT DES FLANDRES.

30,000 tonneaux marchandises entre Gand, Courtray et Tournay, parcourant une distance moyenne de 50 kilom., à 6 fr. 25 c. par tonneau, ci	fr. 187,500
30,000 tonneaux houille entre Tournay et Courtray, à 2 fr. 55 par tonneau, pour 30 kilomètres,	76,500

Ensemble environ fr. 264,000 (D)

Produit brut des recettes. — On trouve que le *produit brut*, voyageurs et marchandises, dans les deux directions par le Hainaut et par les Flandres, s'élèvera, savoir :

SUR L'EMBRANCHEMENT DU HAINAUT.

(A) Voyageurs,	fr. 674,500
(C) Marchandises et houilles,	504,650
	fr. 1,179,150

SUR L'EMBRANCHEMENT DES FLANDRES.

(B) Voyageurs,	fr. 749,000
(D) Marchandises et houilles,	264,000
	fr. 1,013,000

Produit net. — Déduisant maintenant les frais d'entretien et d'administration du chemin proprement dit, ainsi que les dépenses pour l'exploitation des transports, le revenu net, le moindre que l'on puisse espérer, s'élève encore, pour la route de Mons, à fr. 545,700

Et pour celle de Gand vers Lille, à 456,000

Calcul des dépenses annuelles du chemin. — Les dépenses annuelles de l'administration, entretien, police et surveillance du chemin proprement dit, n'ont pas été évaluées d'après un tantième global du montant des frais d'établissement; mais elles ont été déduites du coût effectif de cette nature de dépenses sur les deux sections à simple voie en exploitation depuis 18 mois, qui soutiennent journellement 12 passages au moins de convois, marchant à la plus grande vitesse; — et nous faisons remarquer de plus que cet entretien ayant eu lieu dans les premiers temps de l'exploitation, alors que les remblais et la fondation du rail-way n'avaient pu encore acquérir toute la fixité désirable, devait nécessairement être plus coûteux qu'un entretien ordinaire.

Nous avons donc porté de ce chef 2,500 fr. par kilomètre (voir n° 15) ou 182,500 fr. pour chacune des deux routes de Bruxelles à St-Ghislain, et de Gand à Courtray et Tournay, et vers Lille.

Calcul des frais d'exploitation des transports. — Quant aux dépenses d'exploitation des transports, nous les avons calculées pour les voyageurs d'après l'expérience des 18 mois d'exercice sur les sections déjà livrées à la circulation. On trouve qu'elles se réduisent, y compris 5 p. c. du capital de premier établissement du matériel, de la formation des stations, arsenaux, etc., par personne et par kilomètre, à 0,0135 fr. (voir n° 16). Cette dépense, dans notre mémoire de mars 1855, page 72, avait été portée, d'après les données que nous avons recueillies en Angleterre, à un centime et demi par personne et par kilomètre de distance parcourue.

L'économie obtenue sur le fret prévu pour les voyageurs tend ainsi à confirmer nos prévisions relativement au fret des marchandises, annoncé au même mémoire, même page, à 0,035 fr. par tonneau et par kilomètre, taux moyen entre le retour à charge et le retour à vide. — Et ce prix doit être regardé comme tout à fait suffisant, si l'on considère qu'une grande quantité de marchandises pourrait être transportée, presque sans frais, par les convois de voyageurs dont la locomotive n'utilise pas actuellement, en les remorquant, toute sa force disponible (voir n° 17). — Appliquant le chiffre de ce fret au tonnage présumé pour chaque route, on trouve pour dépenses d'exploitation, savoir :

Sur l'embranchement du Hainaut (voir n° 18), 450,950 fr., et sur celui des Flandres (voir n° 19), 374,500 fr.

Intérêts et amortissement des capitaux d'établissement. — Le capital d'établissement de l'embranchement du Hainaut étant (comme nous l'avons dit page....) de 9,450,000 fr., et celui de la route de Gand vers Lille, y compris la section de Tournay, de 6,750,000 fr.; le revenu net ci-dessus indiqué de 545,700 fr. pour la première, et de 456,000 fr. pour la seconde, répond, respectivement à 5 3/4 et 6 3/4 p. c. des fonds engagés dans l'entreprise. (Voir n° 20 et 21.)

Mais ce résultat, tout satisfaisant qu'il soit déjà en lui-même, est certes bien en dessous de ce qu'il sera en réalité; car cet intérêt de 5 à 7 p. c. assuré a été trouvé en forçant les dépenses d'établissement, d'entretien et d'exploitation, tout en réduisant les chances de revenus dans leur cercle le plus restreint. — Et, quel que soit le sort des chemins de fer en France, qu'on y exécute ou qu'on n'y exécute point la route de Paris à nos frontières, le succès de nos rails-ways dans le Hainaut, comme en Flandre n'en est pas moins assuré: car ils seront toujours la voie préférée, non seulement pour les relations intérieures de la Belgique, mais encore, et nécessairement, celle que l'étranger choisira pour les relations du littoral du nord et de l'ouest de la France avec l'Allemagne centrale comme de la Hollande avec Paris.

Mode d'exécution. — Nous ne nous arrêtons pas davantage à dénombrer tous les motifs qui doivent hâter l'exécution de ces routes sur notre territoire, et qui promettent un revenu bien supérieur à celui que nous venons d'établir. Nous pensons, monsieur le ministre, que les considérations qui précèdent suffisent pour résoudre affirmativement la question contenue dans votre dépêche précitée du 18 juin dernier, sur l'opportunité et l'exécution immédiate des nouvelles branches de chemin de fer dont il s'agit, considérées sur le territoire belge isolément; cependant nous croirions, en nous bornant à cet exposé, n'avoir pas rempli en entier la tâche qui nous est imposée, si, en présence d'une société particulière qui offre d'exécuter à ses propres frais, à ses risques et périls, la route entière sur les deux territoires, nous ne cherchions à démontrer le tort immense qui résulterait pour le pays, si le gouvernement abandonnait, dans cette occasion, la marche qui lui a

permis de doter les autres parties du royaume d'une communication économique qui mérite à si bon droit le beau nom que vous lui avez donné de *chemin populaire*.

Sans contredit, c'est une offre généreuse, attrayante, que la demande, au nom de l'intérêt public, de se charger de tous les soins, de tous les frais d'une aussi vaste entreprise à exécuter à travers tant d'états différens, avec des guerres, des événemens politiques en perspective : — cent millions mis à découvert, et tout cela moyennant la concession d'un péage TEMPORAIRE de *quatre-vingt-dix-neuf ans*, réductible à certaines périodes s'il produisait plus que les 10 p. c. du capital évalué pour l'exécution ; rendage qui comprend et les intérêts ordinaires et l'amortissement, et les chances malheureuses, enfin les bénéfices légitimes ; et encore si, par une activité inespérée du commerce, le produit dépassait le maximum ainsi fixé, l'excédant ne resterait que pour moitié dans les caisses de la société exécutante, l'autre moitié tournant au bénéfice de l'état. — C'est une offre presque irrésistible que celle de la société générale, de débarrasser ainsi l'administration des peines, des soins minutieux, de la responsabilité journalière d'une semblable entreprise, et d'offrir en même temps, avec la chance de libre concurrence, des moyens de transport pour ces nouvelles routes en Belgique aussi économiques que ceux du chemin actuel de l'état, et en France pas plus chers que ceux du chemin de fer de Paris à St.-Germain, concédé après de sérieuses enquêtes publiques.....

Dangers d'une concession, même temporaire et à tarif réductible. — Toutefois, cette offre pesée attentivement, avec réflexion, dégagée de tout son entourage, on voit qu'il ne s'agit simplement que de l'exécution de travaux publics en concordance dans deux états limitrophes, mais respectivement exécutables et avantageux sur chaque territoire en particulier, soit que l'état voisin exécute ou non sa part de l'entreprise.

On remarque que si, dans la portion belge de ces routes, un premier devis montant à 25,603,420 fr. 52 c. est reconnu réductible à 16,800,000 au plus, dont l'avance assure une rentrée, tous frais faits, de 5 à 7 p. c. au moins, il y a lieu de croire que l'avance à faire en France évaluée à 77 1/2 millions pourrait donner les mêmes résultats ; c'est-à-dire être réduite à 50 millions, somme qui, proportionnellement à la richesse de la France, n'est guère plus élevée que celle de 16 à 17 millions chez nous, et qui d'ailleurs assure un intérêt au moins égal à celui trouvé pour nos routes.

Ainsi ces capitaux énormes à mettre à découvert à la fois en France et en Belgique, pour réaliser la route de Paris à Bruxelles par Lille et par le Hainaut, sont ramenés, comme il vient d'être expliqué, à la somme maximum de 67 millions à dépenser pendant 4 à 5 années. Il ne s'agit plus, donc, réellement que d'une mise dehors annuelle de 13 à 17 millions, qui peut même, avant l'expiration de la première année, produire déjà d'assez gros intérêts, si on adopte pour l'exécution de ces nouvelles lignes l'application si heureuse du mode employé pour le chemin de l'état : savoir, d'entamer et de livrer successivement à la circulation les sections partielles susceptibles d'un service local immédiat, telles que de Gand à Deynze et à Courtray, de Bruxelles à Hal et à Tubise, dont les travaux sont moins importans que ceux de la section de Malines à Bruxelles, ouverte au public un an jour pour jour de la promulgation de la loi qui l'avait ordonnée. — Ce que l'on a fait alors pour des travaux d'un genre tout nouveau, malgré les embarras de l'organisation du personnel et du matériel, de la formation des projets d'Ostende à Verviers, de la mise en adjudications des ouvrages sur une grande partie de cette étendue, on peut sans doute à plus forte raison le faire aujourd'hui et obtenir plus facilement de semblables résultats.

En France, pourquoi ne pourrait-on pas suivre le même exemple, et ouvrir à la circulation les sections qui seront nécessairement si productives entre Pontoise et le boulevard de Paris, et entre Lille, Arras et Douay, pendant qu'on attaquerait avec activité les grands terrassements des divers points de partage à franchir ?

On a beau parler d'une concession de péages *temporaires* à tarif *réductible* ; mais c'est pour quatre-vingt-dix-neuf ans, un siècle, l'éternité. — Un tarif réductible, mais seulement lorsqu'il rapportera plus de 10 p. c. d'un capital doublé....

Et qu'on y fasse attention, ce tarif réductible n'est que celui relatif au *droit de barrière* ; les voyageurs et marchandises, pour leur transport, resteraient soumis, pendant toute la durée de la concession, au tarif arbitraire de la compagnie exploitante du fret tel qu'il lui plairait de le fixer.

Dans son rapport, la société générale, pour éviter tout reproche de monopole dans cette partie la plus lucrative du revenu d'un chemin de fer, a proposé de laisser l'exploitation des transports à la plus libre concurrence ; c'est à cet effet qu'elle a compris, dans les frais d'établissement de la route proprement dite, la formation complète des stations avec tous les bâtimens nécessaires, non seulement pour abriter les voyageurs, marchandises, voitures, que pour les arsenaux et ateliers de construction et réparation du matériel des transports, afin, dit-elle, que les entrepreneurs qui se présenteraient pour exécuter ce service, trouvent entièrement préparés tous les moyens de l'accomplir.

Le remède indiqué par la société générale semble impuissant contre le monopole qui s'établirait nécessairement, dès le principe, au profit de la société concessionnaire de la route : car, propriétaire de ces stations, dont les dépenses d'établissement et d'entretien lui seraient d'ailleurs largement remboursées par le produit des péages-barrières, elle se trouverait toujours à même d'opérer plus économiquement que toute autre compagnie l'exploitation des transports. Ainsi, quand bien même la société concessionnaire pressurerait ouvertement le public à l'égard du fret, il arriverait sur le chemin de fer ce qu'on voit tous les jours sur les chaussées ordinaires ; on verrait, au moyen d'un rabais excessif, mais de peu de durée, étouffer successivement toute concurrence qui tendrait à partager des bénéfices trop faciles.

Cet examen sérieux de la proposition faite par la société générale pour favoriser l'industrie nationale, doit motiver suffisamment, nous semble-t-il, sa non acceptation.

En ce qui concerne le territoire belge, le gouvernement doit exécuter lui-même la route de Gand à Tournay, et, s'il y a lieu, jusqu'à la frontière vers Lille ; aussi bien que l'embranchement du Hainaut, de Bruxelles à Mons et St.-Ghislain, et, au besoin, jusqu'à la frontière ; comme il le fait du reste, déjà, en vertu de la loi du 1^{er} mai 1854, pour le tronc principal du chemin de fer d'Ostende et d'Anvers jusqu'à la frontière de Prusse.

Objections contre l'exécution par l'état. — On pourra peut-être objecter qu'il serait convenable que le gouvernement belge laissât les embranchemens, vers la France, à la spéculation particulière, attendu que le gouvernement français donnera nécessairement en concession les routes dirigées de sa capitale vers nos frontières !

Nous répondrons, d'abord, qu'il ne nous semble pas du tout certain que le gouvernement français prenne cette décision. Il construit par lui-même ses chaussées royales ; il a fait l'essai malheureux des concessions pour ses voies navigables ; il est donc à espérer qu'éclairé par l'évidence, il y pensera à deux fois avant d'aliéner à des sociétés particulières les grandes lignes de chemins de fer, levier si puissant d'activité commerciale, tant qu'il reste dans les mains désintéressées du gouvernement.

Mais, en supposant même que le gouvernement français fût assez oublieux des intérêts généraux pour concéder ses chemins de fer, alors que le gouvernement belge donne l'exemple du succès le plus complet du système opposé, et que le gouvernement prussien lui-même semble déjà regretter les promesses d'appui qu'il avait données à des sociétés particulières, qui voulaient aussi se charger dans les provinces rhénanes de la continuation de la grande route d'Anvers à Cologne, serait-ce une raison pour suivre ses errements ?

Il est certainement à désirer que le même esprit préside à l'établissement et à la régie des chemins de fer entre les deux capitales, mais si la partie située sur le territoire français est nécessairement vouée au monopole, si elle est condamnée à subir pendant 99 ans les tarifs exorbitans et arbitraires d'une compagnie, nous ne voyons pas pourquoi on devrait exposer chez nous le commerce et l'industrie aux mêmes inconvéniens.

La seule objection qui pourrait encore être élevée à ce sujet, tout en reconnaissant l'avantage que la Belgique trouverait, pour ses propres relations, dans l'exécution par l'état, serait celle qu'on alléguera peut-être, d'entraves à résulter des réglemens particuliers de deux administrations différentes pour l'exploitation d'une même route entre Bruxelles et Paris, entraves qui disparaîtraient si une même société en était concessionnaire.

Avantages d'une société unique pour la route entière. — Avec une société unique, propriétaire de la route entière de Paris à Gand et à Bruxelles, route dont la distance doit être généralement franchie de jour, même en hiver, il y aura moins de retards à craindre, dira-t-on, de la part de l'administration des douanes, vis-à-vis de laquelle la compagnie pourra prendre les arrangements nécessaires ; moins de retards également dans la marche des convois, dont les heures pourront être fixées de capitale à capitale ; objet essentiel, surtout, tant que la route n'aura qu'une seule voie ; les changemens de locomotives et de voitures n'étant plus obligatoires à la frontière, la responsabilité pour les marchandises expédiées d'un pays dans l'autre, l'uniformité du service, etc., etc.

A cette objection sérieuse en apparence, cependant très facile à détruire complètement, nous répondrons que quand bien même une seule société serait maîtresse de la route entière dans les deux royaumes, les lois existantes de douanes et de police obligeraient nécessairement à arrêter les convois à la frontière, pour l'examen des passeports, la vérification des marchandises, ou leur plombage. — Que cette station obligatoire pourrait d'ailleurs toujours être utilisée pour la visite et le graissage des voitures et des locomotives ; et que là les voyageurs et marchandises étant forcément tenus à déplacement, par suite de ces formalités, on conçoit qu'alors un changement de voiture y devient en quelque sorte indifférent. — Que ces formalités de douanes et de police, en effet très gênantes pour les voyageurs et le commerce, se répètent maintenant chaque jour au passage

des messageries ordinaires quoiqu'appartenant à la même entreprise pour les deux pays; et qu'ainsi le chemin de fer serait nécessairement soumis à des formalités, à des gênes semblables, lors même que la Belgique et la France s'entendraient pour confier l'exécution et l'exploitation de cette voie commune à la même société — Enfin, que le remède à ces retards, à ces inconvénients, ne dépend nullement de l'existence d'un service unique pour les deux pays; mais seulement de l'adoption simultanée, par les deux gouvernements, des grands principes de liberté commerciale. — Que si, un jour, il y a lieu d'espérer un traité qui fasse disparaître les barrières existantes entre les deux états, alors que la section française appartienne à son gouvernement ou à une compagnie, tandis que la section belge serait régie par l'état, il demeure toujours incontestable que l'intérêt commun des deux entreprises sera de donner réciproquement toutes les facilités possibles au commerce et aux voyageurs; alors, et seulement alors, les stations frontières pourront être remplacées par celles des villes les plus rapprochées de la limite sur les deux territoires.

Les projets de la société générale et l'éventualité de ses offres pour leur réalisation, viennent d'être discutés et comparés, dans leurs principaux élémens, avec le travail préparé pour l'accomplissement du système de chemins de fer décrété le 1^{er} mai 1834, et spécialement avec le projet d'embranchement par le Hainaut, qui nous était demandé par votre dépêche du 25 juin 1833, 4^e direction, n^o 2092.

Les avantages et les inconvénients des directions respectivement proposées, leur exécution par l'état ou par une compagnie concessionnaire, avec ou sans le concours du gouvernement voisin, ont été mûrement pesés.

Parallèle des résultats suivant le projet de la société générale et celui de l'administration. — Le parallèle entre ces divers projets et leurs résultats, avec ou sans continuation du chemin de fer en France, sont résumés dans les quatre tableaux suivans:

Le I^{er} donnant pour l'embranchement du Hainaut, et le II^e pour celui des Flandres, la comparaison des dépenses et des revenus tels qu'ils sont présentés dans les devis de la société supposant exécution simultanée en France, et d'après les nôtres, calculés dans l'hypothèse de l'exécution isolée en Belgique. — Et pour faciliter cette comparaison entre ces deux hypothèses contradictoires, le III^e tableau indique les résultats des projets de la société dans la supposition de l'inexécution qui a servi de base à nos calculs. — Finalement le IV^e tableau fait connaître les revenus à espérer des projets de l'administration après l'ouverture du prolongement du chemin de fer jusqu'à Paris.

TABLEAU I.

EMBRANCHEMENT DU HAINAUT.

	PARALLÈLE DES PROJETS	
	de la société générale, supposant l'exécution simultanée en France.	de l'administration, sans continuation du chemin en France.
Longueur totale du chemin de Bruxelles jusqu'à la frontière,	84,255 mètres.	85,000 mètres.
COUT TOTAL D'ÉTABLISSEMENT, <i>Y compris les intérêts des capitaux pendant l'exécution, savoir :</i>		
De Bruxelles jusqu'à la frontière, De Bruxelles jusqu'à St.-Ghislain seulement,	fr. 17,666,463 91 —	fr. 10,500,000 9,450,000
DÉPENSES ANNUELLES D'ENTRETIEN ET D'ADMINISTRATION.		
Chemin proprement dit, Exploitation des transports,	fr. 441,661 59 } 804,540 } 1,246,201 59	fr. 182,500 } 450,950 } 633,450
MOUVEMENT COMMERCIAL PRÉSUMÉ.		
<i>Voyageurs.</i>		
Entre Bruxelles et la frontière, — — — et Mons, — Mons et St.-Ghislain, Nombre moyen pour la distance entière,	sur 81 kilom. 350,000 voy. — 350,000 voyageurs, sur 81 kilomètres.	sur 65 kilom. 270,000 voy. sur 10 — 230,000 — 264,000 voyageurs, sur 75 kilom.
<i>Marchandises.</i>		
Entre Bruxelles et la frontière, — — — et St.-Ghislain,	sur 82 kilom. 60,000 ton. —	— sur 73 kilom. 20,000 ton.
<i>Houilles.</i>		
Du Flénu vers Bruxelles, — — — vers la France, De Houdeng vers Bruxelles, — — — vers Mons, De Charleroy vers Mons et vice versa, Marchandises et houilles ensemble, tonnage moyen pour la distance entière,	sur 40 kilom. 50,000 ton. — 15 — 75,000 — — 38,500 tonneaux, sur 81 kilom.	— 67 — 10,000 — — 50 — 50,000 — — 15 — 40,000 — — 20 — 10,000 — 61,000 ton., sur 67 kilom.
COUT DES TRANSPORTS.		
<i>Par voyageur.</i>		
Par kilomètre. { Halage, Péage, Pour toute la distance de Bruxelles à Mons,	fr. 0 017 } 0 0414 } fr. 0 0584 fr. 5 56	fr. 0 0135 } 0 0215 } fr. 0 035 fr. 2 20
<i>Par tonneau marchandises.</i>		
Par kilomètre. { Halage, Péage, Pour toute la distance de Bruxelles à Mons,	fr. 0 04 } 0 09 } fr. 0 13 fr. 8 06	fr. 0 035 } 0 09 } fr. 0 125 fr. 7 86
<i>Par tonneau houille.</i>		
Par kilomètre. { Halage, Péage, Du Flénu à Bruxelles,	fr. 0 04 } 0 05 } fr. 0 09 fr. 5 85	fr. 0 055 } 0 05 } fr. 0 085 fr. 5 70
PRODUIT BRUT DES RECETTES.		
Montant des péages, Id. du balage,	fr. 1,768,150 } 804,540 } fr. 2,572,690	1,179,150 m.
PRODUIT NET.		
Pour couvrir les intérêts du capital d'établissement, Répondant à p. c.	fr. 1,326,488 41 7 1/2.	fr. 604,130 5 3/4

TABLEAU II.

EMBRANCHEMENT DES FLANDRES.

	PARALLÈLE DES PROJETS	
	de la société générale, supposant l'exécution simultanée en France.	de l'administration, sans continuation du chemin en France.
Longueur totale du chemin de Gand à la frontière et à Tournay,	73,454 mètres.	73,454 mètres.
COUT TOTAL D'ÉTABLISSEMENT, <i>Y compris les intérêts des capitaux pendant l'exécution.</i>	fr. 7,936,956 41	fr. 6,750,000
DÉPENSES ANNUELLES D'ENTRETIEN ET D'ADMINISTRATION.		
Route proprement dite, Exploitation des transports,	fr. 198,423 91 } 345,500 } 543,923 91	fr. 182,500 } 374,500 } 557,000
MOUVEMENT COMMERCIAL PRÉSUMÉ. <i>Voyageurs.</i>		
Entre Gand et Courtray, — Courtray, Tournay et la frontière, Nombre moyen pour la distance entière,	} sur 60 kilom. 225,000 v. 225,000 voyageurs, sur 60 kilom.	} sur 41 kilom. 350,000 v. — 20 — 350,000 — 300,000 voyageurs, sur 73 kilom.
<i>Marchandises et houilles.</i>		
Marchandises, Houilles, Tonnage moyen pour la distance entière,	sur 60 kilom. 35,000 tonn. sur 20 kilom. 40,000 tonn. 39,450 tonneaux. sur 73 1/2 kilomètres.	sur 50 kilom. 30,000 tonn. sur 50 kilom. 30,000 tonn. 32,650 tonneaux. sur 73 1/2 kilomètres.
COUT DES TRANSPORTS.		
Halage et péages comme à l'embranchement du Hainaut.		
<i>Par voyageur.</i>		
De Gand à Courtray, Entre Tournay et Courtray,	fr. 2 33 1 59	fr. 1 44 0 98
<i>Par tonneau marchandises.</i>		
De Gand à Courtray,	fr. 5 34	fr. 5 13
<i>Par tonneau houille.</i>		
De Tournay à Courtray,	2 52	2 38
<i>Produit brut des recettes.</i>		
Montant des péages, id. du halage, Produit net pour couvrir les intérêts du capital d'établissement,	769,000 } 345,500 } 1,114,500	fr. 1,013,000
Répondant à p. c.	fr. 570,576 09 7	fr. 456,000 6 3/4

TABLEAU III.

RÉSULTATS

A ATTENDRE DES PROJETS DE LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE, DANS LA SUPPOSITION DE
L'INEXÉCUTION DU CHEMIN EN FRANCE.

	Embranchement du Hainaut par Soignies.	Embranchement des Flandres.
COUT D'ÉTABLISSEMENT A SIMPLE VOIE.	fr. 14,221,753 10	fr. 7,936,956 41
<i>Dépenses annuelles.</i>		
Chemin proprement dit, Exploitation des transports,	fr. 355,543 82 } 455,684 } 811,227 82	fr. 198,423 91 } 467,991 } 666,414 91
MOUVEMENT COMMERCIAL.		
RÉDUIT AUX SEULES RELATIONS INTÉRIEURES.		
<i>Voyageurs.</i>		
Entre Bruxelles et Mons, — Mons et la frontière, — Gand et Courtray, — Courtray, Tournay et la frontière, Nombre moyen pour la distance entière,	sur 61 kilom. 270,000 voy. " 20 " 230,000 " — — 288,600 voyageurs, sur 73 kilom.	— — sur 41 kilom., 350,000 voy. " 20 " 350,000 " 300,000 voyageurs, sur 73 kilom.
<i>Marchandises.</i>		
Entre Bruxelles et la frontière, — Gand et la frontière,	sur 81 kilom. 20,000 tonn. —	— sur 50 kilom., 30,000 tonn.
<i>Houilles.</i>		
Du Flénu vers Bruxelles, — vers la France, De Tournay à Courtray, Tonnage moyen pour la distance entière,	sur 67 kilom. 10,000 tonn. " 15 " 10,000 " — 36,500 tonneaux, sur 67 kilom.	— — sur 30 kilom., 30,000 tonn. 33,850 tonneaux, sur 73 1/2 kilom.
COUT DES TRANSPORTS.		
Par voyageur. Par kilom. { halage, péage.	fr. 0 017 } 0 0414 } fr. 0 0584	fr. 0 017 } 0 040 } fr. 0 057
Par tonn. marchandises. Par kilom. { halage, péage,	0 04 } 0 09 } 0 13	0 04 } 0 09 } 0 13
Par tonneau houille. Par kilom. { halage, péage,	0 04 } 0 05 } 0 09	0 04 } 0 05 } 0 09
PRODUIT BRUT DES RECETTES.		
Montant des péages, — du halage,	1,085,172 } 455,684 } 1,540,856	1,056,000 } 467,991 } 1,523,991
PRODUIT NET.		
Pour couvrir les intérêts du capital d'éta- blissement, Répondant à p. e.	fr. 729,628 18 5 1/8	fr. 857,576 09. 10 4/5

TABLEAU IV.

RÉSULTATS

A ESPÉRER DES PROJETS DE L'ADMINISTRATION APRÈS L'EXÉCUTION DU PROLONGEMENT
DU CHEMIN EN FRANCE.

	Embranchement du Hainaut par les charbonnages.	Embranchement des Flandres.
COUT D'ÉTABLISSEMENT.	fr. 10,500,000	fr. 6,750,000
<i>Dépenses annuelles.</i>		
Chemin proprement dit, Exploitation des transports,	fr. 212,500 } 637,500 } fr. 850,000	fr. 183,750 } 548,750 } fr. 732,500
MOUVEMENT COMMERCIAL.		
AUGMENTÉ DES APPORTS DU RAIL-WAY DE PARIS.		
<i>Voyageurs.</i>		
Entre Bruxelles et Mons, — Mons et la frontière, — Gand et Courtray, — Courtray, Tournay et la frontière, Nombre moyen pour la distance entière,	sur 85 kilom. 350,000 v. — 350,000 voyageurs, sur 85 kilomètres.	— sur 73 kilom. 350,000 voyag. 350,000 voyageurs. sur 73 kilomètres.
<i>Marchandises.</i>		
Entre Bruxelles et la frontière, — Gand et la frontière,	sur 85 kilom., 50,000 tonn. —	— sur 61 kilom. 60,000 tonn.
<i>Houilles.</i>		
Du Flénu vers Bruxelles, — vers la France, De Tournay à Courtray, — vers la France, Tonnage moyen pour la distance entière,	sur 67 kilom., 10,000 tonn. 18 — 100,000 — — 79,000 tonneaux, sur 85 kilomètres.	— sur 28 kilom. 30,000 tonn. 18 — 70,000 — 79,000 tonneaux, sur 73 kilomètres.
COUT DES TRANSPORTS.		
<i>Par voyageur.</i>		
Par kilomètre. { Halage, Péage,	fr. 0 0135 } 0 0215 } fr. 0 035	fr. 0 0135 } 0 0215 } fr. 0 055
<i>Par tonneau marchandises.</i>		
Par kilomètre. { Halage, Péage,	0 035 } 0 09 } 0 125	0 035 } 0 00 } 0 125
<i>Par tonneau houille.</i>		
Par kilomètre. { Halage, Péage,	0 035 } 0 05 } 0 085	0 035 } 0 05 } 0 085
PRODUIT BRUT DES RECETTES.		
Montant des péages, Id. du halage,	1,145,000 } 637,500 } 1,780,500	980,250 } 548,750 } 1,529,000
PRODUIT NET.		
Pour couvrir les intérêts, Du capital d'établissement, Répondant à p. c.	fr. 930,500 — 8 3/4	fr. 796,500 — 11 3/4

Les remarques les plus saillantes à faire sur ce parallèle sont :

1° Que l'exécution des projets de la société générale en Belgique est subordonnée à son adoption et à son exécution simultanée en France, tandis que la possibilité de l'établissement de celui que nous avons l'honneur de vous soumettre, monsieur le ministre, ne dépend nullement de la décision à intervenir de la part du gouvernement français;

2° Qu'en ce qui concerne l'embranchement du Hainaut, en supposant l'inexécution en France, le produit net est de { par le projet de la société, 8 1/8 p. c.
par celui de l'administration, 8 3/4 —

Avec continuation vers Paris, produit net { suivant le projet de la société, 7 p. c.
 { par celui de l'administration, 8 3/4 —

3° Que, par contre, en ce qui concerne la route des Flandres, la société ayant mis en avant un tonnage trop faible pour le cas de la supposition de l'exécution en France, tonnage même en dessous de celui assuré par nos seules relations intérieures, il s'ensuit qu'en appliquant restrictivement au même mouvement commercial rectifié le tarif élevé qu'elle propose et le nôtre, le produit net, dans la supposition de l'inexécution en France,

S'élèverait réellement, { par le projet de la société, à 10 4/5 p. c.
 { et suivant le projet de l'administration, à 6 3/4 p. c.

Différence résultant uniquement des divers taux des péages dont le pays serait grevé.

Avec continuation vers Paris, le produit net serait de, { suivant le projet de la société, 7 p. c.
 { par celui de l'administration, 11 3/4 p. c.

4° Que les projets de la société, quelque réduction que l'on puisse opérer sur ses évaluations, exigeraient toujours une avance de capitaux beaucoup plus considérable que pour l'établissement de ces routes suivant nos propositions.

5° Que l'abandon de l'entreprise à une compagnie particulière imposerait toujours aux relations commerciales, dans les provinces traversées, des frais de transport de plus de 60 p. c. plus élevés, quant aux voyageurs, que par le projet de l'administration, et de 2 à 5 p. c. au moins sur les marchandises et les houilles; et cependant, les élémens sur lesquels est basé le tarif que nous proposons, pour l'exécution par l'état, ne reposent uniquement que sur le mouvement commercial intérieur de la Belgique, et encore dans la supposition la plus défavorable, que le chemin de fer ne serait pas continué vers Paris.

6° Enfin, que, si le mouvement commercial présumé, restreint aux seules relations intérieures de la Belgique, est capable de fournir, avec économie pour le commerce, un intérêt des capitaux employés dans l'entreprise, sensiblement égal à celui calculé par la société générale, qui supposait une dépense d'établissement, un tonnage et un tarif beaucoup plus élevés, il ne doit plus rester de craintes sur la possibilité financière du projet.

Quant à l'obligation de l'exécution par l'état, elle nous semble évidente. Elle remplira le vœu de la loi; elle ouvrira une nouvelle source de revenus pour le trésor, qui permettra, dans un avenir peu éloigné, le dégrèvement des contributions; — seule, elle assure à la fois, au public, au commerce, avec les avantages de la célérité, l'avantage plus important encore des transports à bas prix, destinés à donner à l'industrie belge toute l'extension dont elle est susceptible.

Suivre une autre marche pour les embranchemens vers la France, serait priver le Hainaut et les Flandres du bénéfice que ces provinces ont droit d'attendre de la loi du 1^{er} mai 1854, dont elles apprécient déjà les bienfaits sur les sections exécutées du chemin de fer.

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler que le rail-way d'Anvers à Bruxelles fut aussi demandé en concession: le tarif de la compagnie offrait une économie sur les moyens de transports existant à cette époque; — grâce à l'exécution par l'état, ce tarif de 3 fr. 17 c. par personne, se trouve réduit aujourd'hui à 1 fr. 85 c., tout en diminuant d'environ 1/5 la durée du temps employé au trajet, et en procurant un intérêt de plus de 15 p. c. des capitaux d'établissement.

Sur le rail-way de Manchester à Liverpool, exploité par une compagnie, le public se trouve soumis au droit exorbitant de 5 schellings (6 fr. 25 c.) pour un parcours qui n'a guère plus d'étendue que la route de Bruxelles à Anvers.

Qu'en France, à l'imitation du monopole des compagnies anglaises, on concède à des particuliers, comme au chemin de Paris à St.-Germain, des droits doubles des nôtres, soit; mais ici, nous le pensons, M. le ministre, le gouvernement doit persévérer dans un système dont la Belgique est fière d'avoir donné l'exemple.

Bruxelles, le 10 septembre 1836.

Les ingénieurs en chef directeurs,

SIMONS, DE RIDDER.

RÉCAPITULATION
Des dépenses d'établissement du chemin de fer de Bruxelles vers la frontière de France
par Mons.

	SECTION de BRUXELLES A TUBISE.	SECTION de TUBISE A MEIGNANLT.	SECTION de MEIGNANLT A MONS.	TOTAL de POUR LA ROUTE de BRUXELLES A MONS.	SECTION de MONS A SAINT- GHISLAIN.	TOTAL de POUR LA ROUTE de BRUXELLES A SAINT-GHISLAIN.	SECTION de SAINT-GHISLAIN A QUIÉVRAIN.	TOTAL de POUR LA ROUTE de BRUXELLES A QUIÉVRAIN.
LONGUEUR DES SECTIONS,	21,500 m.	20,000 m.	21,000 m.	62,500 m.	10,000 m.	72,500 m.	12,500 m.	85,000 m.
Acquisitions de terrains,	578,000	512,700	421,500	1,512,200	218,800	1,550,800	142,600	1,475,400
Travaux de terrassements,	234,500	567,500	859,000	1,660,600	169,900	1,810,500	75,500	1,885,800
Ouvrages d'art,	156,500	62,000	1,501,500	4,500,000	55,000	4,555,000	45,000	4,598,000
Voie à rouage,	1,127,500	1,025,000	1,107,000	5,259,500	555,000	5,792,500	655,500	4,428,000
Dépenses,	98,500	65,500	92,500	235,900	86,700	522,600	67,700	410,500
Frais d'administration et conduite des travaux,	60,000	65,000	85,000	210,000	50,000	240,000	50,000	270,000
MONTANT DES TRAVAUX,	2,054,600	2,097,500	5,846,100	7,978,000	1,095,400	9,071,400	992,100	10,065,500
Intérêts des capitaux pendant l'exécution,	65,400	102,700	155,900	522,000	56,600	578,600	57,900	456,500
COÛT TOTAL,	2,100,000	2,200,000	4,000,000	8,500,000	1,150,000	9,450,000	1,050,000	10,500,000

NOTES.

Double voie.

N° 1. Au devis de la route de Bruxelles à la frontière, de 80,735 mètres de long, il y a pour rail-way,	fr.	7,155,475
Au devis de l'embranchement vers l'Allée-Verte, de 3,500 mètres,		509,500
		<hr/>
Ensemble pour 84,235 mètres à double voie,	fr.	7,464,975
Les sous-détails du devis de la société portant le mètre courant de simple voie à 42 fr. 50 c., les 84,235 mètres courans à ce prix reviendraient à	fr.	3,579,987 50
Ajoutant, pour stations et gares, 20,000 mètres courans, ci		850,000
		<hr/>
	Ensemble,	4,429,987 50
		<hr/>
Économie résultant de la suppression d'une voie,	fr.	3,034,987 50

Viaducs.

N° 2. Les 42 viaducs projetés sont estimés par la société générale à	fr.	608,000
En évaluant à 2,500 fr., l'un parmi l'autre, les ouvrages en terrassements, rails, barrières, etc., à exécuter pour remplacer ces 42 viaducs par des passages à niveau, il ne faudrait qu'une somme de		105,000
		<hr/>
	D'où réduction de	503,000

Clôtures continues.

N° 3. Le devis pour la route de Mons porte pour cet article	fr.	322,940
Celui pour l'embranchement de l'Allée-Verte,		14,000
		<hr/>
	Ensemble,	336,940
En admettant, pour clôtures réellement utiles aux abords des stations, une somme de		36,940
		<hr/>
	Différence à déduire du devis de la société générale,	300,000

RÉCAPITULATION DES ÉCONOMIES PRINCIPALES.

N° 4. La suppression de la seconde voie offre une économie (voir n° 1),	fr.	3,034,987 50
— des viaducs — (id. 2),		505,000
— des clôtures — (id. 3),		500,000
		<hr/>
	Ensemble,	3,837,987 50
Et proportionnellement : 1° Sur l'imprévu, 5 p. c.,		191,899 37
		<hr/>
		4,029,886 87
2° Sur les frais d'administration et conduite, 3 p. c.,		120,896 61
		<hr/>
		4,150,783 48
3° Sur les intérêts pendant l'exécution, 5 p. c.,		207,539 17
		<hr/>
	Économie totale,	4,358,322 65

Terrains.

N° 5. Le devis de la société porte, par 86 ^b 25 ^a de terre labourable, une somme de 411,400 fr., ce qui revient, terme moyen, à	fr.	4,750 l'hect.
Et pour 68. 50 de prairies, une somme de 498,700 fr., ou, terme moyen, à		7,280
En calculant respectivement ces terrains à 4,000 et à 6,000 fr., taux très élevé si on considère qu'il ne s'agit ici que de terrains en rase campagne, ceux aux abords des villes et villages étant comptés séparément, on ne trouve : pour les terres, que	345,000	} ci
Et pour les prairies,	411,000	
Ces deux articles figurant au devis de la société, comme ci-dessus, à		756,000
		<hr/>
		910,000
		<hr/>
	Partant, économie de	154,000

Indemnités.

N° 6. Au devis pour la route vers Valenciennes de 80,735 mètres de longueur, il est porté	490,000
A celui pour l'embranchement de Valenciennes de 3,500 mètres de longueur, il est porté	75,000

Ensemble,	565,000
-----------	---------

Ce qui revient, terme moyen, sur la longueur totale des 84,235 mètres, par kilomètre, à fr. 6,700

La somme portée pour indemnités au détail estimatif de Bruxelles à Anvers, que l'expérience a démontré être suffisante, n'était que de 121,000 fr. pour les 45 kilom. environ de longueur ou par kilom.,

2,700

Différence par kilom.,	4,000
------------------------	-------

En n'admettant seulement qu'une réduction de 3,000 fr. par kilomètre, le devis de la société devrait diminuer de ce chef de

252,705

Frais d'acquisitions, etc.

N° 7. La diminution sur le chiffre *Terrains*, de 154,000 fr. (voir n° 5).
Ajoutée à celle du chiffre *Indemnités*, de 252,705 (voir n° 6),
formant ensemble la somme de 406,705 fr., à laquelle il faut également
ajouter en déduction les 10 p. c. comptés en frais d'acquisitions, ci

40,670

Terrassements.

N° 8. La société porte au devis de la route de Valenciennes, pour les 2,236,900 mètres cubes, savoir :

Fouille, fr. 827,406	}	2,725,787
Transport, 1,898,381		

et à celui de l'embranchement de l'Allée-

Verte, pour les 51,400 m. ³, savoir :

Fouille, 11,308	}	49,147
Transport, 37,839		

Total, pour les 2,288,300 m. ³, la somme de

2,774,934

Equivalent, terme moyen, par mètre cube, à

fr. 1 21

Le prix moyen des terrassements exécutés au chemin de fer de l'état s'est élevé, fouille et transport compris, comme suit :

Section de Malines à Bruxelles,	fr. 0,71 1/2
— Malines à Anvers,	0,70
— Malines à Termonde,	0,75
— Louvain à Tirlemont,	0,72
— Tirlemont à Waremme,	0,54

En appliquant aux quantités du devis de la société le taux le plus élevé de ces moyennes, ci

0 75

Différence par mètre cube	0 46
---------------------------	------

0 46

ou sur les 2,288,300 m. ³, la somme totale à déduire de

1,052,618

N° 9. Ces ponts sont estimés, savoir :

Au devis pour la route de Valenciennes :

Pont fixe sur le canal de Charleroy avec redressement,	fr. 50,000
Un pont sur la Senne à Lembeck,	30,000
Un pont biais sur le canal de Condé,	18,000
Un pont de 8 ^m sur le fossé de la ville de Bruxelles,	12,000
Trois ponts sur la Haine, à 10,000 fr. chacun,	30,000

Pour l'embranchement :

Deux ponts de 12 ^m sur la Senne, à 25,000 fr. chacun,	50,000
Un pont mobile sur le canal de Charleroy,	15,000

185,000

N° 10. *Les ponts et aqueducs de la section de Bruxelles à Anvers, parmi lesquels on compte deux grands ponts de 30 à 61 mètres d'ouverture.*

Le pont sur la Nèthe à Duffel, de 61 mètres d'ouverture, en 7 arches, avec partie mobile en fer de 3 mètres d'ouverture pour la navigation, ci	fr. 156,780 43	
Le pont de la Dyle à Malines, de 30 mètres d'ouverture, en 2 arches,	58,382	215,162 43
<i>Sept ponts de 5 à 13 mètres d'ouverture.</i>		
Pont tournant sur le canal de Louvain, de 8 mètres 20 d'ouverture,	51,994 75	
Pont sur la Senne à Laeken, de 12 mètres d'ouverture,	13,829 15	
Deux ponts à Sempst et Epeghem, chacun de 13 mètres d'ouverture, en 2 arches, ensemble	25,210 44	
Un pont de 11 mètres d'ouverture sur le Vryvliet,	6,650 03	
Un pont de 6 mètres 50 d'ouverture, à Malines,	7,242 96	
Un pont de 5 mètres d'ouverture sur le canal d'Heerenthals,	3,799 33	108,706 66
<i>Dix-huit pontceaux de 1 à 3 m. 40 d'ouverture.</i>		
1 aqueduc de 3 40 d'ouverture,	3,874 22	
1 id. 3 30 id.,	1,556 17	
1 id. 2 50 id.,	1,295 03	
1 id. 2 20 id.,	1,168 11	
1 id. 2 00 id.,	884 23	
1 id. 1 70 id.,	973 78	
2 id. 1 50 id.,	1,647 63	
2 id. 1 45 id.,	1,384 88	
2 id. 1 20 id.,	1,629 77	
6 id. 1 id.,	3,559 32	17,973 14
<i>Quatre-vingt-neuf aqueducs de 0 40 à 0 80 d'ouverture.</i>		
8 aqueducs de 0 80 d'ouverture,	3,408 90	
15 id. 0 60 id.,	4,523 29	
19 id. 0 50 id.,	4,026 52	
47 id. 0 40 id.,	4,060 84	16,019 55
Ces ouvrages n'ont coûté ensemble que		fr. 357,861 78
Déduisant les grands ponts de la Nèthe et de la Dyle,		215,162 43
Reste pour tous autres travaux d'art de la route de Bruxelles à Anvers, sur 45 kilomètres de longueur,		<u>142,699 35</u>
Calculant, proportionnellement à la longueur de la section de Bruxelles à la frontière par Mons, d'environ 85 kilomètres, eu égard à l'importance des cours d'eau traversés, on trouve que le double de cette somme serait plus que suffisante,		285,398 70
Le devis de la société pour la route de Bruxelles à la frontière donne 464,000 } et pour l'embranchement de l'Allée-Verte, 155,800 }		619,800
Différence à déduire,		fr. 354,401 50
N° 11. Au devis pour la route, 46 barrières mobiles, dont 21 avec loges de garde, sont comptées ensemble,		fr. 190,000
Au devis pour l'embranchement 5 dito avec loges,		30,000
Ensemble pour les 51 barrières,		<u>220,000</u>
Estimant la construction des 26 loges à 3,500 fr. l'une parmi l'autre, ci	91,000	
Ajoutant pour 10 barrières de grands chemins, d'après le coût de celles exécutées à 1,000 francs l'une, ci	10,000	
Et pour les 41 barrières de chemins de traverse à 100 fr. l'une, ci	4,100	
Plus, pour l'embellissement des barrières du boulevard et des abords de Bruxelles, ci	14,900	
Ensemble,	<u>120,000</u>	
Différence à déduire, fr.		<u>100,000</u>

N° 12. *Sous-détail du mètre courant de rail-way à simple voie.*

Les rails étant, comme au chemin de l'état, supportés par des traverses distantes de un yard (ou 0 m. 914), leur longueur ordinaire par 5 portées égale 4 m. 87; pour cette longueur, la dépense se compose comme suit :

Pour les deux barres.

9. 14 mètres courans à 20 kilog. par portée ou 200 kilog. à 450 fr. le tonn.,	fr.	90
2 coussinets d'abouts de 9 1/4 kilog. et 8 intermédiaires de 7 1/2 kilog.		
Ensemble 80 kilog. à 320 fr. le tonneau,		25 60
12 chevilles et 20 clavettes. Ensemble 9 kilog. à 700 fr. le tonneau,		6 30
5 traverses en bois blanc de 2 m. 70 de longueur, 32/16 d'équarrissage, à fr. 3 75,		18 75

Massif de fondation et engravement.

Première couche gravier et pierraille, 4 60 m. ³ à fr. 6 20	28 50
Deuxième couche,	2 50 4 00 9 20
	37 70
Formation des banquettes et rigoles, main-d'œuvre et fourniture,	3 75
Pose du rail-way,	5 35
	8 10

Ensemble par longueur de barre de 5 portées, fr. 187 45

D'où réduction au mètre courant de simple voie, 41

N° 13. La société porte à ses devis :

Pour la route vers Valenciennes, longueur de	82,535 mètres,	fr.	7,015,475
Pour l'embranchement de l'Allée-Verte,	3,500		297,500

Ensemble pour 86,035 mètres, 7,312,975

D'après le sous-détail donné au n° 12, cette longueur à double voie, à fr. 82 00 au lieu de 85 00, ne revient qu'à ci 7,054,870

D'où réduction sur le rail-way de fr. 258,105

N° 14. D'après l'état des recettes du chemin de fer de Bruxelles à Anvers, effectuées du 1^{er} mai au 15 août de cette année, le nombre total des voyageurs s'est élevé à 369,452, qui ont produit une somme de fr. 376,240 05

Sur ce nombre de 369,452 voyageurs, 122,433 ont parcouru la route entière et les autres 247,025 voyageurs seulement la moitié de cette distance; ce qui revient, en réduite, à 122,433 + $\frac{247,025}{2}$ = 245,945 parcourant la distance entière de 45 kilomètres.

Donc $\frac{376,240 \text{ fr.}}{245,945 \text{ voy.}} = 1 \text{ 53 fr. en moyenne par place;}$

Et $\frac{\text{fr. } 1 \text{ 53}}{45 \text{ kilom.}} = 0 \text{ 034, soit fr. } 0 \text{ 03 } 1/2 \text{ par voyageur et par kilomètre.}$

N° 15. Les dépenses d'entretien et de réparation de la section de Malines à Bruxelles, y compris les frais d'administration, surveillance, police et cantonniers, s'étant élevées pendant la première année d'exercice à fr. 47,683, pour 22 kilomètres, ou fr. 2,170 par kilomètre, on estime que la dépense annuelle maximum sur les embranchemens du Hainaut et des Flandres, pour le mouvement commercial prévu, ne dépassera pas, par kilomètre, la somme de 2,500 francs.

Partant, les dépenses de cette espèce pour l'embranchement de Bruxelles jusqu'à St.-Ghislain, de 75 kilom. de longueur, coûteraient fr. 182,500

Et pour la route de Gand à Courtray et Tournay et jusqu'à la frontière, aussi de 75 kilom. de longueur, 182,500

N° 16. Les dépenses pour l'exploitation des transports comprenant l'entretien et la réparation des voitures et locomotives; le combustible, graisse, etc.; traitement des machinistes; direction et surveillance du matériel, y compris les frais d'administration des recettes, contrôle, receveurs, gardes-convois, etc., se sont élevées pour la section de Bruxelles à Malines, pendant l'année 1835-1836, à fr. 140,000

Ajoutant, pour intérêts à 5 p. c. du capital de premier établissement du matériel, bâtimens, et ateliers des stations, ci 20,000

Dépense totale, fr. 160,000

Le nombre total des voyageurs transportés pendant la même année sur cette section s'est élevé à 563,210, dont :

504,862 personnes ont parcouru la distance entière,
et 58,348 seulement la moitié de la distance, ce qui équivaut à 554,036 voyageurs parcourant la distance entière ou 22 kilomètres.

Il en résulte qu'en divisant le montant de la dépense (fr. 160,000) par la longueur du chemin et le nombre moyen de voyageurs qui l'ont parcouru en entier, on trouve, pour coût du fret par personne et par kilomètre, fr. 0,0135.

N° 17. Le nombre de voyages effectués sur la section de Malines à Bruxelles, du 7 mai 1835 au 30 avril 1836, a été de 3,690 ou 1,845 voyages dans chaque direction.

Le nombre total de personnes transportées étant de 563,210, chaque convoi n'a donc porté moyennement que 152 personnes, ou, avec les bagages, un poids de 15 tonneaux environ.

Or, ainsi que l'expérience des jours d'affluence le démontre, nos locomotives sont capables de remorquer chacune, sans ralentir leur vitesse ordinaire de 41 kilomètres à l'heure, 5 à 600 personnes ou 30 à 40 tonneaux, au lieu de 15, poids moyen du transport utile actuel.

Il s'en suit qu'on aurait pu ajouter, terme moyen, à chaque convoi, 15 à 20 tonneaux de marchandises; ce qui aurait fait, par année de 300 jours seulement, à 10 voyages par jour, un tonnage total de 40 à 50,000 tonneaux opéré sans augmentation sensible de la dépense obligée pour le transport des voyageurs.

N° 18. *Calcul du fret sur l'embranchement du Hainaut.*

270,000 voyageurs parcourant 63 kilom. à fr. 0 0,135 par kilom.,	fr. 229,500	
250,000 — 10 — id. —	31,050	
		260,550
20,000 tonneaux marchandises 73 — 0,035 —	51,200	
50,000 — houille 50 — id. —	87,500	
40,000 — idem 15 — id. —	21,200	
10,000 — idem 20 — id. —	7,000	
10,000 — idem 67 — id. —	23,500	
		190,400
	Dépense totale,	fr. 450,950

N° 19. *Calcul du fret sur l'embranchement des Flandres.*

350,000 voyageurs parcourant 41 kilom. à fr. 0 0,135 par kilom.,	fr. 196,000	
350,000 — 20 — id. —	94,500	
		290,500
30,000 tonneaux marchandises 50 — 0,035 —	52,500	
30,000 — houille 30 — id. —	31,500	
		84,000
	Dépense totale,	fr. 374,500

N° 20. *Calcul du revenu net sur l'embranchement du Hainaut.*

Le capital d'établissement de la route de Bruxelles jusqu'à St.-Ghislain, étant de 9,450,000 fr., les intérêts annuels à 5 p. c. s'élèvent à la somme de 472,500

Ajoutant : 1° pour dépenses annuelles d'entretien du chemin proprement dit, fr. 182,500 }
2° pour frais d'exploitation des transports, " 450,950 } fr. 633,450

Total à couvrir, fr. 1,105,950

Le produit brut des recettes présumées s'élève à " 1,179,150

Bénéfice, répondant à 5¼ p. c. en sus des intérêts du capital d'établissement, fr. 73,200

N° 21 *Calcul du revenu net sur la route des Flandres.*

Le capital d'établissement de la route de Gand à la frontière vers Lille, y compris la section de Tournay, étant de 6,750,000 fr., les intérêts annuels à 5 p. c. s'élèvent à la somme de fr. 337,500

Ajoutant : 1° pour dépenses annuelles d'entretien du chemin proprement dit, fr. 182,500 }
2° Pour frais d'exploitation des transports, 374,500 } 557,000

Total à couvrir. fr. 894,500

Le produit brut des recettes présumées s'élève à 1,015,000

Bénéfice, répondant à 1 5¼ p. c. en sus des intérêts du capital d'établissement, fr. 118,500

Bruxelles, le 2 décembre 1836.

Monsieur le ministre,

Nous avons l'honneur de vous faire le renvoi des trois feuilles de plans et profils qui nous ont été communiquées le 21 novembre dernier.

Ces pièces datées d'octobre et novembre, ne se rapportent plus au projet de tracé de Bruxelles, Tubise, dont les plans et profils, datés de septembre, étaient joints à votre dépêche du 26 octobre 4^e division, n^o 373^e; ils en diffèrent essentiellement et, notamment en ce que, d'après le projet primitif mis en regard du nôtre, le *maximum* de pente n'aurait été que de deux millimètres et les terrassements fort ordinaires, tandis que, d'après le second projet, le *maximum* de pente dépasserait trois millimètres et s'élèverait même jusqu'à trois millimètres et demi sur de grandes longueurs, et que, cependant, les terrassements seraient si considérables, qu'en appliquant aux quantités portées au profil et reprises au cahier de charges imprimé, le prix des bordereaux des adjudications des travaux du chemin de fer, en 1836, ceux, par exemple, de la section de Termonde à Gand, l'on arrive à une somme presque double de celle de 234,300 francs, qui figure à l'article *terrassements* de la section de Bruxelles à Tubise, dans l'estimation détaillée annexée au mémoire présenté par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur projet de septembre.

Comme nous terminerons, le 4 du courant, le travail réclamé par votre dépêche précitée, nous venons vous prier, M. le ministre, de vouloir nous permettre de vous en faire la remise, et de nous indiquer le moment où vous pourrez nous recevoir à cet effet.

Agréé, M. le ministre, l'assurance de nos sentimens respectueux.

VIFQUAIN.

DE MOOR, ingénieur en chef.

NOEL.

Bruxelles, le 8 décembre 1836.

Monsieur le ministre,

L'adjudication d'hier nous permet de vous présenter des chiffres réels, au lieu des chiffres hypothétiques que nous avons été réduits à indiquer dans la lettre que nous avons eu l'honneur de vous adresser le 2 du courant.

Suivant que l'on partirait des prix de bordereau des deux soumissions les plus basses, l'on obtiendrait, pour la dépense des 659,800 *mètres cubes* de terrassements de la section de chemin de fer de Bruxelles à Tubise, portés aux devis et cahier des charges dressés le 3 novembre par MM. Simons et de Ridder, savoir :

Soumission du sieur Tiétard,	fr. 319,714
Soumission du sieur Dejonker,	387,302

Sommes qui dépassent respectivement de 36 et de 68 pour cent celle de 234,300 fr., qui figure dans l'estimation détaillée de ces mêmes ingénieurs, en date du 9 septembre.

Ces différences sont extrêmement considérables, même en s'arrêtant à la soumission la moins élevée, qui présente des anomalies si saillantes; mais elles deviennent véritablement énormes, si on applique les prix des deux mêmes soumissions aux 294,200 (1) *mètres cubes* de terrassements que comporte le métré de notre projet entre Bruxelles et Tubise : l'on n'arrive, en effet, alors, qu'aux sommes de 149,852 fr. et 179,198 fr., qui ne sont pas même la moitié de celles de 319,714 fr. et 387,302 fr., que coûteraient les terrassements, suivant le tracé de MM. Simons et de Ridder; et cependant le dernier tracé, sans être ni plus court que le nôtre, ni d'un parcours aussi agréable pour les voyageurs, est bien moins favorable sous le rapport des pentes, et ne répond pas, comme celui-ci, aux besoins du commerce et de l'industrie.

Nous avons cru, monsieur le ministre, qu'il était de notre devoir de vous soumettre ces importantes observations.

Agréé, M. le ministre, l'hommage de nos sentimens respectueux.

VIFQUAIN.

DE MOOR, ingénieur en chef.

NOEL.

(1) Ce cube ne forme pas, à beaucoup près, la moitié de celui susmentionné de 659,800 m., qu'exigerait la direction proposée par MM. Simons et de Ridder.?

Observations des auteurs du projet par Soignies.

M. le ministre de l'intérieur a déclaré, dans la conférence du 25 octobre 1836 : 1° que le gouvernement exécuterait lui-même, conformément à la loi du 1^{er} mai 1834, le chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut; 2° que le chemin de fer devait être considéré plutôt comme une communication intérieure de la Belgique, que comme une route destinée à réunir sa capitale à celle de la France; 3° qu'il ne fallait s'astreindre, ni à traverser, au moyen de viaducs, toutes les routes et les chemins vicinaux ou de grande exploitation, ni à border chaque côté du rail-way d'une clôture continue, l'absence de ces ouvrages dispendieux ne pouvant point y occasionner de *plus graves inconvénients* que sur les sections déjà en exploitation; 4° que, tout en établissant les terrassements et les ouvrages d'art pour une double voie, l'on ne devait y placer provisoirement qu'une voie simple, dont les rails auraient le même poids que ceux des sections actuellement en construction; 5° que la comparaison de notre projet et du contre-projet de MM. Simons et de Ridder devait avoir lieu d'après ces principes.

Ces bases préliminaires ayant ainsi été posées par M. le ministre, nous nous abstenons de suivre MM. Simons et de Ridder sur le terrain de toute discussion relative à des points qui ne présupposeraient point l'existence de ce programme. Notre opinion concernant les diverses questions qui se rattachent au chemin de fer de Bruxelles, par le Hainaut, à la frontière de France, est d'ailleurs développée dans notre mémoire du 8 juin 1836.

Nous établirons que notre projet est, sous tous les rapports, plus avantageux que le contre-projet de MM. Simons et de Ridder.

Le contre-projet de MM. Simons et de Ridder se compose: 1° d'un plan général comprenant, à la fois, leur tracé et le nôtre; 2° du profil longitudinal sur l'axe, avec système de pentes, mis en regard du nôtre, sur une même feuille; 3° de l'estimation séparée des diverses parties de la dépense de chaque section de rail-way.

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

Nous avons examiné, avec tout le soin que l'importance du sujet réclame, le projet de chemin de fer de Bruxelles et Gand vers Paris, dressé par MM. les ingénieurs Vifquain, Noël et de Moor, pour la société générale instituée pour favoriser, etc.

C'est donc sous ce point de vue que nous allons examiner le projet de Bruxelles à Mons et vers la frontière de France, et non en l'envisageant comme section intégrante et obligatoire de la route principale entre Bruxelles et Paris.

Le tracé proposé par la société générale nous a paru parfaitement établi dans l'esprit qui devait la guider: elle a choisi à la fois, et l'endroit de la crête de partage à traverser, le moins élevé, et le chemin le plus direct entre Bruxelles et Mons. Son tracé s'approche d'Enghien et traverse Soignies; mais tous ces avantages ne peuvent compenser, nous le pensons, ceux bien plus importants d'une direction que les ingénieurs de la société ont cru devoir rejeter, et qui, déjà indiquée par nous, il y a trois ans, nous semble devoir être reproduite pour être comparés et mise en balance avec le projet de la société générale.

Ce projet, que nous avons l'honneur de vous proposer, M. le ministre, peut s'établir absolument sur les mêmes bases et dans les mêmes dimensions que les autres branches du chemin de fer décrétées par la loi du 1^{er} mai et déjà livrées à la circulation, de Malines à Anvers et à Bruxelles, ou en train d'exécution, d'Ostende vers Cologne.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Le profil longitudinal du contre-projet donne, comme le nôtre, les longueurs à moins d'un mètre près et les cotes noires, les cotes rouges, ainsi que les hauteurs de déblai et de remblai, à moins d'un centimètre. D'un autre côté, le montant de chaque estimation partielle est présenté en milliers et centaines de francs, c'est-à-dire, à moins de cent francs près, pour des sommes qui dépassent souvent un million. Nos évaluations étant également très détaillées, ce sont, dès lors, deux projets dont les estimations auraient été établies avec soin sur des nivellemens exacts, que nous sommes appelés à comparer. Nous garantissons que le nôtre satisfait à cette double condition.

Il sera constaté qu'en se renfermant dans le programme arrêté par M. le ministre, la dépense totale de notre projet ne sera que de 11,400,000 francs, tandis que celle du contre-projet s'élèverait au moins à 13,000,000 de francs.

Le tracé du contre-projet ne se dirigerait que vers les charbonnages de la *Barette* (à peu près épuisé), la *Louvière*, le *Bois du Luc* et *Bracquagnies*. La disposition du rail-way présenterait des abords très difficiles pour une grande partie du 3^me et pour le 4^me, qui ne pourraient y conduire leurs produits qu'en construisant des plans inclinés fort coûteux à établir et à exploiter. Quant aux charbonnages de *Sars-Longchamps*, *Houssu*, *Haine-St.-Pierre*, la *Hestre*, *Marimont* et *l'Olive*, ils ne pourraient jamais y atteindre avec avantage, à cause de leur position ou de leur alignement; et, dans la direction de Bruxelles, la construction des embranchemens du canal de Charleroy leur offrirait, en outre, par leur liaison avec celui-ci, une voie beaucoup plus économique.

Le profil longitudinal du contre-projet de septembre offre, en effet, entre Bruxelles et Tubise, des pentes fort douces dont le maximum est de 2 millimètres par mètre; il est, à cet égard, plus avantageux que le nôtre dans le rapport de 11 à 10, et il exige moins de terrassemens. Mais ce profil est loin de représenter les mouvemens du terrain traversé: par une coïncidence bien singulière, tous les fonds sont exhaussés et les arêtes déprimées, comme si l'on avait cherché à faire croire à l'existence de localités plus favorablement disposées; il doit être remplacé par celui que nous avons dressé au moyen d'un nivellement préalable sur l'axe,

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

pour la somme de 8,300,000 jusqu'à Mons; ou pour 10 1½ millions jusqu'à la frontière vers Valenciennes; tandis que le projet de la société générale nécessiterait une dépense d'environ moitié en sus.

Notre tracé part de la station actuelle du chemin de fer, traverse l'Allée-Verte et le canal de Bruxelles, suit la vallée de la Senne jusqu'à Ronquières; de là, il se dirige, par les carrières des Ecaussinnes, sur le centre des charbonnages d'Houdeng;

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

effectué avec le plus grand soin ; tous deux figurent à l'annexe A, en regard du nôtre. Ici un immense avantage est évidemment acquis à ce dernier pour l'établissement économique d'un système de pentes faciles.

Mais, depuis que MM. Simons et de Ridder croient que le gouvernement a accordé la préférence à leur contre-projet de Bruxelles à Tubise, il n'est plus question, pour eux, de l'exécuter. Dès le mois d'octobre, ils ont adressé au ministère le plan d'un nouveau tracé, et, en novembre, ils ont fait suivre ce plan d'un profil longitudinal, avec système de pentes, sur l'axe aussi modifié ; ce profil se trouve au bas de l'annexe A.

Que M. le ministre veuille bien jeter maintenant les yeux sur cette annexe, et il reconnaîtra que, si le contre-projet fictif de septembre était préférable à notre projet, le contre-projet réel d'octobre-novembre lui est au contraire bien inférieur ; la pente moyenne y est plus raide, dans le rapport de 14 à 10. A la sortie de Bruxelles, l'inclinaison s'élève à 3 112 millim., sur 3,000 mètres de longueur ; plus loin il y a trois pentes de 3,960, 2,700 et 1,500 mètres, de 3 millim. 20, 2 millim. 50 et 2 millim. ; les autres pentes sont au-dessous de 2 millim. Mais, suivant notre projet, il n'y aurait au-dessus de 2 millim. que 3 pentes, de 2 millim. 57, 2 millim. 20 et 2 millim. 05, longues de 1,050, 4,370 et 1,173 mètres, et une seule de 3 millim., partant de la station de l'Allée-Verte, et dont la longueur ne serait que de 212 mètres.

Et à quel prix obtiendrait-on un résultat aussi défavorable, qui ne serait pas même compensé par une longueur moindre, puisqu'elle serait de 20,780 mètres dans la direction, soit du projet, soit du contre-projet final ? au prix de terrassements très considérables, les hauteurs de déblai et de remblai dépassant fréquemment 5 mètres et s'étendant assez souvent jusqu'à 7 et 8 mètres, et une fois même jusqu'à 9 m. 71. Par notre projet, les plus fortes cotes de déblai et de remblai ne sont respectivement que de 3 m. 47 et 4 m. 53.

Nous avons appliqué aux 659,800 mètres cubes de terrassements, repris au bordereau du devis dressé le 3 novembre, par MM. Simons et de Ridder, pour la section de Bruxelles à Tubise, les prix d'unité de l'adjudication de la section de Termonde à Gand, actuellement en construction, et nous sommes arrivés à la somme de 423,897 francs (voir l'annexe B), tandis que les terrassements à effectuer entre Bruxelles et Tubise ne figurent, dans l'estimation du contre-projet fictif de septembre, qu'à raison de 254,300 fr., ou un peu plus de la moitié !

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

Les mêmes prix d'unité appliqués aux 294,200 mètres cubes de terrassements de notre projet (moins de la moitié du cube susmentionné de 689,800^m) ne conduisent, d'après l'annexe C, qu'à la somme de 168,568 fr., ou aux deux cinquièmes environ de celle de 423,897 fr. qu'exigent les terrasses du contre-projet réel.

De l'économie de 255,000 fr. que l'on ferait de la sorte sur les terrassements, il resterait certainement au moins 150,000 fr. de disponibles après que le reste aurait servi à couvrir, dans la direction de notre projet, l'excédant de dépense des ouvrages d'art, eu égard, d'une part, à la suppression des viaducs, dans le tracé que nous proposons, et, de l'autre, au bien plus grand nombre de routes et chemins qui seraient traversés de niveau sur la ligne du contre-projet réel, et dont la plupart sont trop fréquentés, pour n'être point pourvus de barrières mobiles avec maisons de garde; et, cependant, notre direction serait tout aussi courte que ce contre-projet, et ses pentes plus favorables à la locomotion, dans le rapport de 14 à 10.

L'on a complètement fait abstraction, dans ce qui précède, de la branche de 1,275 mètres de longueur, qui serait éventuellement dirigée sur l'église des Bogards et le centre de la capitale.

L'annexe D montre en regard le profil longitudinal, avec système de pentes, de notre projet entre Tubise et Mons, par Soignies, et celui du contre-projet de MM. Simons et de Ridder, entre les mêmes points, par les Ecaussinnes: nous y joignons ce dernier profil dûment rectifié, ensuite d'un nivellement exact sur l'axe; la remarque, quant au relèvement des fonds et à la dépression des sommités ou contreforts, est plus saillante encore qu'entre Bruxelles et Tubise; l'on se bornera à citer la crête de partage entre la Samme et la Haine, qui se trouve plus élevée de huit mètres que ne l'indique le contre-projet.

L'inspection du 3^e profil longitudinal permet d'apprécier au prix de quels énormes terrassements (de Tubise jusqu'au delà des Ecaussinnes, sur une étendue de 3 1/2 lieues, les déblais se feraient constamment dans le schiste compacte et le roc vif) le tracé à courbes développées, proposé par MM. Simons et de Ridder, se prêterait, jusqu'à Mons, à l'établissement du système de pentes mentionné ci-contre, et dont le maximum (4 millim. 1/2 par mètre) est cependant aussi élevé que dans notre projet. Le falte serait franchi au moyen d'un souterrain de 1,800 mètres de longueur. Ce souterrain réunirait tous les défauts qui peuvent se rencontrer dans ce genre d'ouvrages, et qui jettent tant de défaveur

de Tubise à Ronquières elles atteignent 3 millim., et de-là 3 1/2 mill. jusqu'au point de partage établi aux environs de Sartiau. Cette crête, élevée de 150 mètres au-dessus de la mer, serait traversée par un souterrain de 16 à 1,900 mètres de longueur, dont les tranchées d'abordage seraient peu profondes. — De ce point, le tracé descend par les vallées du Thiriau et de la Haine, en traversant les charbonnages de Sars-Longchamps, la Louvière, Bois du Luc, Bracquignies, jusqu'à Boussoit, par une pente de 4 1/2 millimètres; et de-là, jusqu'à Mons qu'il atteint à la porte d'Havré, par une pente de 3 millimètres.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

sur les rails-ways où il est impossible de les éviter ; il serait fort long, en ligne courbe, en pente assez raide (2 millim.), et le terrain léger et mouvant dans lequel il serait ouvert, livrant passage à l'eau, comme au souterrain du canal de Charleroy, il serait, de même que celui-ci et nonobstant l'emploi le mieux combiné des ressources de l'art, sujet à des filtrations abondantes qui le rendraient très humide et fort incommode pour les voyageurs. Une circonstance qui tendrait encore à aggraver le mal, c'est que le chemin de fer passerait en galerie au dessous de deux branches des embranchemens du canal de Charleroy, après quoi il serait creusé en tranchée profonde, au dessous du lit du Thiriau ! L'on doit observer ici que le plan général de MM. Simons et de Ridder assigne à ces embranchemens un tracé dont le projet est abandonné depuis longtemps. Le profil longitudinal n'en indique pas non plus le relief, bien qu'à l'époque où ces messieurs ont reçu communication de notre projet et entrepris sans doute leurs nivellemens, les digues eussent déjà atteint une grande hauteur.

Ce n'est pas seulement après qu'il serait livré à la circulation, que le souterrain présenterait de graves inconvéniens ; sa construction en offrirait déjà un très majeur, résultant de ce qu'il faudrait au moins trois ans et peut-être quatre, pour le terminer, et qu'un aussi long retard dans l'achèvement complet de la ligne entière de Bruxelles aux frontières de France serait également préjudiciable au public et au trésor. Les quatre années de durée des travaux du souterrain du canal de Charleroy, dont la longueur n'est que de 1,283 mètres, donnent à ces prévisions un haut degré de probabilité.

Si l'on compare les surfaces de déblai et de remblai figurées au profil longitudinal de notre projet et à celui du contre-projet, et que l'on arrête sa pensée sur l'extraction si coûteuse du schiste compacte et du roc vif de la ligne de Tubise, par les Ecaussinnes, vers Meignault ; sur l'ouverture d'un souterrain de 1,800 mètres, à travers un terrain qui a tant d'analogie avec celui où l'on n'est parvenu à creuser le souterrain de moins de 1300 mètres du canal de Charleroy, qu'en surmontant successivement des obstacles de toute nature ; enfin, sur les 655 mètres d'ex-cédant de longueur entre Tubise et Mons, par les Ecaussinnes, il est difficile de se soustraire à la crainte que cette section de rail-way du contre-projet de Bruxelles à la frontière n'occasionne, indépendamment d'un retard de un ou deux ans, un surcroît de dépense d'au moins un million et demi.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Les pentes sont plus douces par notre tracé ; en effet :

1° On a vu, page , qu'entre Bruxelles et Tubise, elles sont plus favorables que celles du contre-projet final, dans le rapport de 14 à 10;

2° Entre Tubise et la crête de partage de Casteau, sur 25,865 mètres de longueur, la pente moyenne est de 0 m. 00262, tandis que, de Tubise au faite de Meignault, elle s'élève à 0 m. 00287, sur une longueur de 24,700 mètres;

3° Si des points culminans de Casteau et de Meignault, à Mons, la pente moyenne est respectivement de 0 m. 00437 et 0 m. 00376 sur 16,840 et 18,660 mètres de longueur, le désavantage relatif qui en résulte pour notre projet, et qui est d'autant moindre que, suivant l'un et l'autre tracé, on doit toujours gravir une rampe, sous l'inclinaison maximum de 4 millimètres 1½, ce désavantage est amplement compensé par la plus grande facilité de locomotion que la direction par Soignies présentera, d'après ce qui précède, sur le versant.

Les courbes de raccordement de notre projet sont généralement tracées d'un très grand rayon, qui descend rarement au minimum de 800 mètres que nous nous sommes imposé. Ce minimum dépasse encore le rayon de la courbe si facile que le chemin de fer de Bruxelles à Malines forme à l'intersection de la route, en deçà du pont de Laeken, et il est plus grand de 500 mètres que celui de 500 mètres seulement que MM. Simons et de Ridder déclarent avoir adopté pour une partie des courbes dans le vallon de la Vesdre (voir page 58 de leur mémoire imprimé de mars 1855).

Le rayon minimum de 800 mètres, des deux courbes de raccordement en deçà de Mons, pourrait, au reste, être porté à 1,200 mètres et même davantage, sans donner lieu à des dépenses comparables à celles qu'occasionnerait, entre Tubise et Meignault, l'exécution des courbes à rayon plus grand, tracées au contre-projet de MM. Simons et de Ridder.

La véritable artère vivifiante des charbonnages du centre, c'est le canal de Charleroy avec les embranchemens qui lui servent de complément.

On l'a déjà dit, les charbonnages de la Barrette, la Louvière, le Bois du Luc et Bracquignies, seraient les seuls qui pourraient se servir, en raison de leur situation, du chemin de fer par les Ecaussinnes, et s'il y avait pour eux économie à le faire, ce serait au préjudice de l'équilibre si laborieusement établi entre ces quatre charbonnages et tous les autres, d'après les principes adoptés aux enquêtes de 1832 et 1833, et sans aucun avantage pour le public. Celui des

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

Considéré comme chemin de fer de Bruxelles à Mons, nous croyons le tracé préférable à l'autre : non, parce que les pentes y sont moins fortes, notamment sur le versant de Mons, où des transports considérables doivent se faire à la montée ;

Non, à cause de la facilité du parcours pour les locomotives, résultant des grands rayons de courbures, que le tracé de la société générale, notamment à la hauteur de Casteau, ne peut jamais offrir ;

Mais bien parce qu'il sera l'artère vivifiante des meilleurs charbonnages et les plus avantageux de la Belgique, dont les produits sont préférés dans les principaux foyers commerciaux et industriels, à Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges, Ostende et surtout en France : nous disons artère vivifiante, parce que de ces houillères d'une valeur de plus de cent millions, placées au sommet du point de partage, les produits descendront, à très peu de frais, des deux versants, pour se répandre avec rapidité là où les besoins se feront sentir.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

embranchemens que l'on désigne sous la dénomination de branche de la Louvière, et dont les travaux sont fort avancés, deviendrait complètement inutile, et le produit des péages de la concession serait diminué de 50,000 fr. par an (50,000 tonneaux à 1 fr., page 30 du rapport de MM. Simons et de Ridder et art. 36 de l'octroi des embranchemens). Quant au canal lui-même, on lui enlèverait un revenu de $50,000 \times 3,07 = 153,500$ fr. Mais les principes d'économie politique que M. le ministre de l'intérieur a si victorieusement proclamés aux pages 66, 67 et 68 de son mémoire du 21 mars 1836, en réponse au rapport de la commission spéciale nommée par la chambre des représentans pour examiner la convention relative au canal de Charleroy, et que le public a proclamés, à son tour, par l'organe des commissions d'enquête qui viennent, à la date des 10 et 18 novembre, de dénier, à la presque unanimité des votes (6 contre 2 et 6 contre 1), le caractère de l'utilité publique aux projets de chemins de fer de Ronquières à la Haine et des charbonnages de Haine-St.-Pierre et Houssu à Seneffe (demandes de MM. Vanderelst et Dupont), ces principes qui avaient déjà tant de poids lorsqu'il était seulement question de réduire les droits de la différence du péage à Seneffe et à Ronquières, en acquièrent bien plus encore quand il s'agit de construire, aux frais de l'état, entre Bruxelles et Mons, un chemin de fer qui anéantirait complètement cette partie des revenus d'une voie navigable dont le domaine doit, de toute manière, entrer en possession à une époque plus ou moins rapprochée.

En supposant que le rail-way fût préféré au canal pour l'expédition des charbons dirigés sur Bruxelles, ce serait, au profit du premier, un revenu purement factice.

Mais l'on est fondé à croire que la branche de la Louvière et le canal de Charleroy obtiendraient la préférence, parce que le fret n'y sera que d'un franc (page 66 du mémoire de M. le ministre), tandis que, pour les 50 kilomètres de parcours sur le chemin de fer (page 30 du rapport de MM. Simons et de Ridder), le fret, calculé par tonneau et par kilomètre à 0 fr. 03 1/2 (page 33 du même rapport), monterait à 1 fr. 75, et qu'il n'est possible d'admettre que le gouvernement, pour obéir à la lettre et non à l'esprit de la loi du 1^{er} mai 1834, réglerait les péages sur l'une et l'autre voie, de manière à détruire cet avantage de 0 fr. 75 qui est acquis au canal, en ce qui concerne le fret.

Passant maintenant aux 40,000 tonneaux de houille de Houdeng et aux 10,000 tonneaux de houille de Charleroy et du Flénu à transporter

dans les deux directions , à des distances respectives de 15 et 20 kilomètres (page 30 du rapport de MM. Simons et de Ridder), et déduisant des 0 fr. 08 1/2 de droit total par tonneau et par kilomètre , les 0 fr. 03 1/2 de dépense effective du fret , ce qui donne 0 fr. 05 pour le péage , on trouve que le produit net du rail-way s'élèverait , de ce chef , à la somme de 40,000 fr. Le revenu qui serait assuré au contre-projet , échapperait au tracé par Soignies ; mais si le premier s'exécutait , il enlèverait au rail-way projeté de Charleroy à Mons (la commission d'enquête , les chambres de commerce des deux villes extrêmes et la députation des villes du Hainaut , lui ont toutes été favorables) la partie de Boussoit à Mons , longue de 2 1/2 lieues , facile à construire et à exploiter et riche en transports de houilles , pour ne lui laisser que les 3 1/2 lieues les plus onéreuses et les moins productives (au point de partage entre l'Ernelle et la Haine , il y aurait , soit un plan incliné , dans chaque direction , soit un long souterrain). La concession deviendrait , dès lors , impossible , et il manquerait un anneau à la grande chaîne de chemins de fer , de Gand à Liège , par Courtray , Tournay , Mons , Charleroy et Namur. Or , en l'absence du rail-way de Charleroy à Mons , la population de Charleroy aurait économie de dépense et de temps à faire , pour se rendre à Bruxelles , les dix lieues de route pavée , par les Quatre-Bras et Waterloo , plutôt que d'en faire d'abord sept par le pavé de Charleroy à Binche , Bray , Haine-St.-Pierre , Haine-St.-Paul et la Louvière (routes de Charleroy à Mons , de Binche à Nivelles et de Marimont , par le Rœulx , à Soignies), et ensuite dix lieues sur le chemin de fer du contre-projet. Si , au contraire , le tracé par Soignies obtient la préférence , rien ne s'oppose plus à l'ouverture du rail-way de Charleroy à Mons , avec ses embranchemens sur les divers charbonnages du centre , et l'échange des houilles de ces charbonnages et de ceux du couchant de Mons et de Charleroy s'opère au gré de tous les intérêts , par les soins d'une compagnie. Mais alors aussi la population si nombreuse et si active du centre industriel de Charleroy , au lieu de parcourir 10 lieues de route pavée , par Waterloo , aura beaucoup d'économie à en faire 20 1/2 par chemin de fer , savoir , 8 entre Charleroy et Mons et 12 1/2 de Mons à Bruxelles , par notre tracé. Or , le bénéfice moyen par voyageur et par kilomètre étant de fr. 0 035 — fr. 0,0135 = fr. ,00215 (p. 29 et 32 du rapport de MM. Simons et de Ridder), ou pour les 65 kilomètres de Mons à Bruxelles , (station de l'Allée-Verte), de fr. 1,35 , on voit que 30,000 voyageurs allant de Charleroy à Bruxelles , ou vice-versa , suffiraient pour compenser les 40,000 fr. susmentionnés. Ce nombre de voyageurs sera évidemment bien plus considérable.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Nous venons de démontrer qu'il n'était de l'intérêt ni du gouvernement, ni des charbonnages du centre, ni de la population du district de Charleroy, de faire passer le rail-way de Bruxelles à Mons par les Ecaussinnes; mais les charbonnages du couchant de Mons en ont un très puissant à ce qu'il soit dirigé par Soignies, à travers les huit lieues de pays qu'ils doivent approvisionner de combustible. Il en est de même des carrières de Quenast, Horrues, Soignies et Casteau, dont les exportations réunies l'emportent infiniment sur celles des carrières Essieus et on voit qu'il est d'un grand intérêt de s'ajouter, dans la direction du contre-projet, aux houillères de la Barette, la Louvière, le Bois du Luc et Bracquegnies.

L'on marche moins directement, de Mons sur Valenciennes, par le contre-projet que par notre projet, dont la longueur est moindre, pour cette section, de 2,725 mètres.

Il est vrai que le tracé du contre-projet se tient sur le terrain houiller. Mais le plan incliné, automoteur, du chemin de fer du Haut-Flénu, serait traversé de niveau en son milieu, et le rail-way du Bas-Flénu, en grand remblai, de sorte que, quand bien même la voie y serait la même que sur le chemin de l'état, au lieu d'être plus étroite, les waggons ne pourraient cependant point passer des premiers sur celui-ci, dont l'exploitation régulière entraverait considérablement celle du plan incliné.

Le chemin de fer de M^{me} veuve Degorge serait traversé de niveau. Mais il n'a pas non plus la voie du rail-way du gouvernement; et, d'ailleurs, cette dame a le plus haut intérêt à ce que la préférence soit accordée à notre projet, qui passe, à l'aval de l'écluse de Saint-Ghislain, au milieu des beaux rivages qu'elle y possède sur les deux rives du canal de Mons à Condé.

Notre but, en traçant le chemin de fer de Mons à la frontière française, a été de le mettre partout en contact avec les bassins et les rivages du canal et même avec ceux de la Haine à Boussu. Ce but sera très heureusement atteint, et les exploitans du couchant de Mons repousseraient comme une calamité, le prétendu bienfait que MM. Simons et de Ridder cherchent à leur faire imposer.

Ces messieurs signalent les traversées gênantes et coûteuses de la Haine et du canal. Mais ces traversées ne seront pas gênantes, puisqu'elles s'effectueront sur quatre ponts fixes, et la dépense de ces ouvrages d'art, qui ne figurent dans nos estimations qu'à raison de 48,000 fr., serait sans doute dépassée par celle des deux ponts que l'adoption du contre-projet oblige-

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

Considéré sous le rapport d'une jonction vers la France, le tracé au-delà de Mons présente encore cet avantage : qu'en passant au sud de la ville, on peut marcher en ligne droite sur Valenciennes, en restant constamment sur le terrain houiller,

et en évitant les traversées gênantes et coûteuses de la Haine et du canal de Condé, auxquelles on est astreint par le projet de la société générale.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Écaussinnes.

rait à construire sur la Haine (à Boussoit) et sur la Trouille (dans les fortifications de Mons), sous des remblais de 27 et 7 mètres d'élévation, au dessus du lit de ces rivières.

L'annexe E montre en regard le profil longitudinal, avec système de pentes, du tracé de Mons aux frontières, suivant notre projet et ce lui de MM. Simons et de Ridder. Un 3^e profil, formé au moyen d'un nivellement exact sur l'axe du contre-projet (si facile à déterminer avec prévision), fait ressortir des différences de niveau tellement extraordinaires, que, certes, le profil de ce contre-projet a été dressé sans nivellement préalable. Nous citerons quelques unes des plus saillantes :

1^o Le terrain, au lieu d'avoir un point culminant en-deçà de la route de Maubeuge, et de s'abaisser de 3^m 23 sur 600 mètres de longueur, s'y élève encore de 8^m 67; erreur de 11^m 90!!!

2^o Le chemin de M^{me} veuve Degorge n'est pas au niveau, mais à 3 m. 74, en contrebas du pavé de la route de Valenciennes, à l'origine de la chaussée d'Hainin.

3^o La pente totale de ce dernier point à la frontière n'est pas de 5 m. 91, mais de 17 m. 35; erreur de 11 m. 44!!!

Pour asseoir sur un terrain aussi tourmenté un système de pentes bien moins favorable que le nôtre, il faudrait exécuter un cube énorme de terrassements, et construire des viaducs sous les nombreuses routes pavées traversées en profond déblai, entre les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu. Les propriétés bâties que l'on serait forcé d'acquérir à Quaregnon, Hornu et Boussu, et qui ne sont point indiquées au plan où l'on cherche vainement l'établissement de M^{me} veuve Degorge, et les dommages considérables que l'on causerait à l'ensemble de ce magnifique établissement, objet de l'admiration de tous les indigènes ou étrangers qui le visitent, entraîneraient, avec les terrassements, dans une augmentation de dépense, inutile ou plutôt désastreuse, qu'on peut évaluer sans exagération à huit cent cinquante mille francs, eu égard, d'ailleurs, à ce que, par le contre-projet, la section de Mons à la frontière serait allongée de 2,690 mètres.

Les prairies à l'aval de Mons offrent un terrain au moins aussi ferme que celles où le chemin de fer est établi entre Bruxelles et Malines.

Les objections faites par les ingénieurs de cette société contre le tracé que nous reproduisons, paraissent résulter uniquement de l'idée qu'il s'agissait, avant tout, de la grande route de capitale à capitale; et que, pour atteindre ce but par le chemin le plus court, il fallait sacrifier toute autre considération. Ayant adopté, à cet effet, la direction de Soignies et de Casteau, ils ne voyaient de passage possible par Mons qu'à travers les prairies basses à l'aval de la ville.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

En profitant de cette disposition favorable des localités, nous avons d'ailleurs eu principalement pour but de faire toucher au rail-way, sur près de deux lieues de longueur, les bassins du canal de Mons à Condé et les dépôts de charbon qui en couvrent les rivages.

L'on voit, au 3^e profil longitudinal de l'annexe D, les sacrifices qu'il faudrait faire, en terrassements, pour réduire les 5 mill. à 4 mill. 1½, la pente par laquelle on descendrait vers Mons, en sortant d'un souterrain de grande longueur (1,800 mètres).

L'inspection du même profil démontre que, pour se tenir à mi-côte, entre Tubise et les Ecaussinnes, avec des courbes à grand rayon et des pentes continues de 3 millim. et 5 millim. 1½, il faut se résoudre, en déblais dans la pierre et en hauts remblais, à des dépenses bien autrement majeures que celles résultant des causes mentionnées ci-contre.

Du moment que le gouvernement est décidé à construire lui-même le chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France par le Hainaut, il est incontestable que, pour assurer l'unité de l'administration, la station de l'Allée-Verte doit être rendue commune à cette section et à celle dirigée vers Malines; c'est à la station de l'Allée-Verte que doivent se trouver réunis les remorqueurs, les voitures de toute espèce, les magasins, les ateliers, etc. Mais les grands avantages que présenterait, selon MM. Simons et de Ridder eux-mêmes, une station à l'ancienne église des Bogards, près du centre de la ville de Bruxelles, semblent d'autant plus la commander, que, sans aucun doute, de nombreux voyageurs auraient cette capitale, soit pour point de départ, soit pour point d'arrivée ou de séjour momentané. D'un autre côté, la population agglomérée entre les portes d'Anderlecht et de Namur, cherchant aujourd'hui de préférence ses délassemens dans la direction de Hal et Mons, où l'on se sert, comme elle, de l'idiôme wallon, elle fournirait, les dimanches et fêtes, de forts convois sur le chemin de fer, si elle avait une station à sa portée, tandis que, si elle était obligée d'aller la chercher à une lieue de distance, et de parcourir une seconde fois ce long trajet à son retour, elle renoncerait plutôt à user de la voie du rail-way.

Ce double motif mérite, dans notre opinion, d'être pris en sérieuse considération, et nous sommes convaincus que si une station secondaire de voyageurs, subordonnée à la station principale de l'Allée-Verte, était établie aux Bo-

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

C'est ainsi qu'ils annoncent l'impossibilité de descendre de la crête de partage de Sartiau, sans pentes excédant 5 millim. et des tranchées profondes de 20 mètres ou un souterrain de grande longueur.

Dans la vallée des Ecaussinnes jusqu'à Tubise, ils croient également, ou à d'énormes indemnités pour propriétés bâties et usines à exproprier, ou à des redressements nombreux de rivières, et même du canal de Charleroy; perdant de vue que, pour atteindre convenablement le niveau de ce point de partage, il fallait se tenir à mi-côte à partir de Tubise.

C'est encore par suite de cette idée dominante, que la communication dont ils devaient s'occuper, avait pour unique objet la jonction des deux capitales, qu'ils ont choisi pour point de départ, à Bruxelles, un quartier de la ville éloigné de la station du chemin de fer existant, avec lequel ils semblent ne compter que sur des relations très secondaires.

L'emplacement dans Bruxelles à l'endroit des Bogards, est sans contredit le plus favorable comme station d'un chemin de fer aboutissant à la capitale, et qui serait destiné principalement au transport des voyageurs; il est réellement dans une position centrale par rapport aux divers quartiers de Bruxelles, et utiliserait un terrain qui n'a pas encore acquis aujourd'hui toute la valeur dont il est susceptible. Mais quand on considère que la route dont il est question n'est que le prolongement de l'une des branches du système général décrété par la loi du 1^{er} mai 1834. l'on sent qu'on ne peut la séparer ainsi, par un intervalle d'environ 3,500 mètres, du tronçon principal auquel elle appartient. En effet, un des principaux avantages pour les opérations commerciales, c'est l'économie du temps; et l'on perdrait une demi-heure pour se rendre de la station de l'Allée-Verte à celle des Bogards; tandis que la station étant une pour les divers embranchemens aboutissant à la capitale, les voyageurs qui n'auront point à s'y arrêter, pourront, sans perte de temps, continuer leur route, soit vers Anvers et l'intérieur du pays, soit vers les frontières de France.

On parle bien d'un embranchement qui contournerait la ville, pour aboutir à la station actuelle; mais cette jonction indirecte ne répondrait, qu'imparfaitement au vœu de la loi, qui a

Observations des auteurs du projet par Soignies.

gards, à l'extrémité d'une branche de niveau, longue seulement de 1,275 mètres, l'augmentation de revenu du chemin de fer vers la France couvrirait largement les intérêts du surplus de la dépense, ainsi que les frais d'entretien et de locomotion.

Il importe de faire remarquer ici que l'exécution du contre-projet derrière Molenbeeck rendrait difficile et coûteuse la construction d'un embranchement par lequel on croirait pouvoir remplacer celui dont nous venons de signaler la convenance et l'utilité : d'abord, sa longueur devrait être à peu près triple; ensuite, il faudrait traverser le canal de Charleroy et deux bras de la Senne; et enfin, l'on serait privé à jamais des avantages qu'offre au commerce et à l'industrie la partie de notre tracé qui longe les boulevards et le canal de Charleroy, avantages que nous développerons aux pages 39 et 40.

Les voyageurs qui n'auraient point Bruxelles pour destination, suivraient le chemin de fer jusqu'à la station de l'Allée-Verte, sans être assujétis, en aucune manière, aux embarras de l'octroi. Ceux qui, voulant entrer en ville, prendraient l'embranchement des Bogards, n'en rencontreraient pas plus dans cette direction, que s'ils y pénétraient par la porte de Laeken, après avoir quitté le convoi à la station principale.

Les intérêts de la ville seraient d'ailleurs parfaitement assurés, sans que la partie du convoi dirigée sur les Bogards fût arrêtée dans sa marche, en plaçant sur les waggons, au point de naissance de l'embranchement, contre les boulevards, un employé chargé de les convoier jusque dans l'enceinte de la station secondaire.

Il a été constaté, page 9, que, nonobstant ces différentes causes de dépense, notre projet de chemin de fer, depuis la station de l'Allée-Verte jusqu'à Tubise, coûterait 150,000 francs de moins que le contre-projet réel de MM. Simons et de Ridder, d'octobre-novembre 1836.

Tout le monde sait à Mons que le quartier le plus fréquenté, le plus riche et le plus commerçant de la ville, est celui qui avoisine, non point la porte d'Havré, mais celle du *Rivage*, par où la route de Valenciennes conduit, à la fois, au canal de Condé et aux charbonnages du couchant.

Placée, comme nous l'avons proposé, dans les belles prairies comprises entre le canal, la dérivation du pont-canal, la Haine et les ouvrages avancés de la forteresse, la station de Mons serait en communication : 1° avec le canal; 2° avec la ville, par la chaussée de Valenciennes et la

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussines.

entendu que le Hainaut obtienne sur les ports d'Anvers, d'Ostende et de Cologne, les mêmes avantages que ceux dont Liège et le restant du pays vont être mis en possession; d'ailleurs, la direction aboutissant aux Bogards, dans l'intérieur de la ville,

assujétie aux embarras de l'octroi, obligeant à des dépenses plus élevées pour acquisition de propriétés,

force à traverser deux fois le canal de Charleroy et cinq fois la Senne, et nécessite ainsi des frais considérables qu'il importe d'éviter; tandis qu'avec une station unique, voisine du grand bassin du canal de Bruxelles, on favorise, à la fois, le commerce, en diminuant pour l'état les frais d'administration, et en simplifiant beaucoup le service.

Quant à la station de Mons, elle est évidemment mieux placée, comme nous le proposons, à la porte d'Havré, que derrière le fort la Haine; non-seulement à cause du rapprochement du quartier le plus fréquenté, le plus riche et le plus commerçant;

*Observations des auteurs du projet par
Sotgmies.*

porte du Rivage, d'une part, et de l'autre, par la chaussée de Ghim et les portes du Parc et de Nimy. Ce vaste terrain serait très propre à recevoir les bâtimens de l'exploitation, ainsi que les constructions dont le commerce s'empresserait d'entourer la station.

Hors la porte d'Havré, au contraire, la station du contre-projet, à une demi-lieue du canal, n'aurait de communication avec lui que par la ville et la longue traversée de ses ouvrages de défense. Le terrain, beaucoup plus rétréci, s'y prêterait bien moins favorablement à l'établissement des bâtimens et constructions dont il vient d'être parlé.

Notre projet ne traverse pas du tout les fortifications de Mons, ni son terrain d'inondation, et le fort la Haine en deçà duquel il serait, en effet, placé, est, non pas un ouvrage de défense, mais une guinguette.

Quant au contre-projet, il passe en haut remblai, sur le terrain d'inondation de la place, depuis la digue d'inondation en deçà du fortin d'Hyon jusque près des lunettes avancées de la porte de France (vers Maubeuge). Il est ensuite en tranchée profonde, immédiatement en avant du saillant de ces lunettes, et à cette tranchée, qui a environ 880 mètres de longueur, succède de nouveau un remblai élevé.

L'annexe F contient, à cet égard, toutes les indications nécessaires.

Ces déblais et remblais constitueraient autour du front d'attaque de la forteresse de Mons, une véritable parallèle que le génie militaire ne pourrait jamais autoriser, ce qui suffirait seul pour entraîner le rejet du contre-projet de la section de Mons aux frontières, s'il n'était déjà suffisamment motivé par tant d'autres considérations puisées dans l'intérêt du commerce et de l'industrie.

Ces prétendus avantages ont été réduits, pages 24, 25 et 26, à leur juste valeur.

Les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu et celui de M^{me} veuve Degorge, auxquels viendra se joindre bientôt le rail-way concédé, entre les exploitations du nord et du midi du bois de Boussu et St.-Ghislain, remplacent presque exclusivement les anciennes chaussées charbonnières pour le transport des houilles, depuis les charbonnages du couchant de Mons, jusqu'aux rivages du canal de Condé. L'on a vu, page 24, que la marche des convois de charbon y serait inutilement entravée par les rails-ways de l'état.

Pour bien juger des revenus respectifs que la population du pays apportera au chemin de fer de notre projet et à celui du contre-projet, il im-

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

non seulement parce que la traversée des fortifications y est plus facile et beaucoup plus courte ;

mais surtout parce qu'elle permet, comme nous l'avons dit plus haut, de marcher droit sur Valenciennes, sans traverser le canal de Condé et en se rapprochant le plus près possible des houillères.

La société générale, dans son mémoire (p.), objecte qu'en portant le tracé sur la rive gauche, on gênera les communications des houillères avec les rivages du canal; mais nous pensons que cette objection s'évanouit, lorsqu'on se rappelle les routes du Northumberland et de Durham croisées à niveau, à chaque pas, par les nombreux rails-ways de charbonnages immenses.

L'objection en apparence la plus fondée, concernant le tracé par les charbonnages, est (page

Observations des auteurs du projet par Soignies.

porte d'apprécier sur quelle longueur les habitans des différentes villes ou autres principaux centres de population voyageante parcourront les rail-ways, dans les directions de Bruxelles et de Mons.

L'on ne doit point avoir égard à la densité des populations des zones de Bruxelles à Tubise, et de Mons à la frontière, attendu qu'elle est la même pour l'un et l'autre tracé.

L'annexe G présente, pour la section de Tubise à Mons, un tableau comparatif dont le résultat est tout à l'avantage de la direction par Soignies.

Les assertions inexactes contenues dans ce paragraphe sont réfutées aux pages 17 à 23; l'on ajoutera que les houilles des charbonnages de la Barette, la Louvière, le Bois du Luc et Bracquegnies, pourront, en effet, être chargées aux fosses sur les waggons du chemin de fer; mais les exploitans devraient, au préalable, réunir les fosses au rail-way de l'état, au moyen de voies à ornières dont la construction et le parcours ultérieur seraient fort dispendieux, à cause de la disposition du chemin de fer par rapport au sol. Il n'en coûterait pas autant pour rattacher convenablement les quatre charbonnages au bassin de la Louvière.

Les difficultés seraient bien plus grandes encore aux carrières des Écaussinnes, que le chemin de fer traverserait en remblai de 18 mètres.

MM. Simons et de Ridder prétendent que la houille et la pierre de taille, chargées sur leur chemin de fer, seraient transportées directement aux lieux de consommation.

Mais, arrivées à la station de l'Allée-Verte, où le défaut d'espace ne permettrait pas de conserver les matières encombrantes en dépôt, il faudrait les conduire immédiatement, par charriots, soit chez le consommateur, soit dans des magasins. Les bateaux qui les amènent par le canal de Charleroy, peuvent, au contraire, stationner librement depuis la porte de Ninove jusqu'au bassin de Ste.-Catherine, à l'intérieur de la ville, le long de quais bordés de bâtimens où la houille s'emmagasine presque sans frais, lorsque la vente en détail ne se fait pas au bateau même.

La houille et la pierre de taille qui arriveraient à Bruxelles par la direction de notre projet, ne seraient pas sujettes aux mêmes inconvéniens et frais, qu'en suivant celle du contre-projet réel, parce que : 1° du point de départ de la branche des Bogards contre les boulevards, jusqu'à la porte de Ninove, notre tracé parcourt un terrain ouvert, susceptible de recevoir en dépôt le charbon, la chaux, la pierre de taille, etc., etc., nécessaires à la consommation du quartier sud

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Écaussinnes.

de traverser, de Ronquière à Bracquegnies, des localités moins populeuses que la ligne de Soignies et Casteau, et de n'offrir au transport des houillères du centre qu'un moyen moins utile, moins avantageux que les embranchemens de canaux qu'on ouvre en ce moment à la navigation entre Seneffe et Houdeng. — Quant à la densité de la population dans les deux zones comparées, l'une par Soignies, l'autre par les charbonnages, on reconnaît par les tableaux statistiques officiels que cette dernière est au moins un quart plus considérable que dans la direction par Soignies.

Quant au transport des matières pondéreuses, il est hors de doute que le chemin tracé par les carrières des Écaussinnes et les charbonnages du centre, s'étendant de là jusqu'à Mons en parcourant tout le terrain houiller, présente un tonnage bien plus considérable que les seules carrières de Quenast et de Soignies; et nous pensons qu'une partie de ces produits serait acquise au chemin de fer, de préférence au canal de Seneffe, puisqu'on pourrait en opérer le chargement immédiatement, par les waggons du chemin de fer, aux fosses et aux carrières, pour être transportés ensuite directement aux lieux de consommation situés dans les directions de Bruxelles ou de Valenciennes.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

de Bruxelles, et, depuis cette porte jusqu'à celle du Rivage, il longe les magasins construits sur le bord du canal de Charleroy; 2° la branche des Bogards amènerait la houille jusque vers le centre de la ville, à travers un terrain encore libre, propre à y bâtir de nouveaux magasins de toute espèce, et rapproché des nombreux établissemens que le voisinage de la Senne y a fait ériger, et qui font une si grande consommation de ce combustible.

Le ville de Binche (1), dont MM. Simons et de Ridder exagèrent l'importance commerciale, n'est pas, comme ils le prétendent, à un pas de leur tracé; le village de Boussoit est, sur celui-ci, le point le plus rapproché de Binche, dont il est cependant encore distant de 8,500 mètres, en remontant successivement les vallons de la Haine et du ruisseau de la Princesse. Or, à par tir de Boussoit, ou de tout autre point plus élevé du tracé, en-deçà du souterrain, la distance jusqu'à Charleroy ne serait pas de moins de 4 lieues, mais bien d'environ 6 lieues, à travers un pays où un chemin de fer à marche rapide serait extrêmement coûteux à établir, et exigerait, sans aucun doute, soit des souterrains, soit des plans inclinés.

A en croire MM. Simons et de Ridder, leurs devis, basés sur l'expérience des sections déjà livrées à la circulation et montant ensemble à 10,500,000 fr., démontreraient que cette somme est largement suffisante pour l'exécution du tracé de leur contre-projet.

Mais ces devis démontrent, au contraire, l'extrême insuffisance des estimations dont il s'agit, attendu que :

1° Ils s'appuient sur des *profils longitudinaux fictifs, représentant un terrain imaginaire beaucoup moins défavorable que celui à traverser réellement*, surtout à la rencontre des contreforts en schiste compacte et roc vif, qui devraient être franchis entre Tubise et Meignault ;

2° En déduisant de 1,501,500 fr., prix d'estimation des ouvrages d'art de la section de Meignault à Mons, la dépense probable des ponts, pontceaux et aqueducs, il ne reste que 5 à 600 fr. par mètre courant de souterrain, ce qui ne saurait suffire, eu égard aux dépenses extraordinaires dont on est menacé dans un terrain analogue, selon toutes les apparences, à celui où l'on a percé le souterrain du canal de Charleroy ;

3° Pour la section de Mons à la frontière, on

Il est à remarquer, en outre, que le tracé que nous proposons, passant à un pas de la ville commerçante de Binche, comprend en ligne droite près de la moitié de la distance qui sépare Mons de l'important district de Charleroy : de cette manière, un embranchement de moins de 4 lieues suffirait pour unir, par rail-way, le district, ainsi que le riche bassin de la Sambre avec Anvers, le Hainaut et les Flandres.

Sous le rapport des dépenses d'établissement que nous n'avons données plus haut que d'une manière globale, les devis joints au présent rapport et basés sur l'expérience des sections déjà livrées à la circulation, et eu égard à l'augmentation progressive du prix du fer, démontrent que cette somme, bien moindre que celle du projet rédigé par la société générale, est cependant largement suffisante.

(1) Sa population n'atteint pas 5,000 ames.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

a négligé de porter en compte les indemnités considérables à payer du chef : *a*, de l'acquisition de propriétés bâties très coûteuses, omises sur le plan, à Quaregnon, Hornu et Boussu ; *b*, des dommages notables causés au superbe établissement de M^{me} veuve Dégorge, également omis sur le plan ;

4° Pour la même section, l'article *ouvrages d'art* ne monte qu'à 98,000 fr., tandis que l'on aurait à construire, entr'autres, 2 ponts de 8 mètres, en haut remblai, sur la Trouille et la grande Honnelle, et 17 viaducs, savoir : 2 sous les routes de Maubeuge et de Valenciennes, 3 sur le chemin de fer du Bas-Flénu et les chaussées de Quaregnon et d'Hornu, et les 12 autres, dont 5 entre les rails-ways du Haut et du Bas-Flénu, à la rencontre de différens pavés ou chemins : la disposition des localités s'opposant à ce que la plupart de ces communications soient abaissées ou exhaussées jusqu'au niveau du rail-way, et ne s'y prêtant, pour les autres, qu'au prix d'une plus forte dépense que celle des viaducs. (Nous ne citons ce fait que comme un exemple de l'évaluation minime des ouvrages d'art.)

5° Enfin, *l'expérience des sections de Bruxelles à Malines et à Anvers, les seules qui soient livrées à la circulation, ne saurait être prise pour base des estimations*, principalement parce que les fouilles, qui y ont été partout très faciles, seront au contraire très difficiles sur la majeure partie de la ligne de Bruxelles à la frontière, et notamment dans la pierre, entre Tubise et la crête de partage, et que l'élévation bien plus considérable des remblais de cette seconde ligne augmentera aussi de beaucoup la dépense des ouvrages d'art.

L'on a vu, pages., que *la direction par quatre charbonnages du centre, loin d'être plus économique que la direction par Soignies, serait infiniment plus coûteuse.*

En dressant, pour la société générale, le projet de chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France, nous avons regardé comme un devoir d'imposer à la compagnie exécutante l'obligation de lui donner, dès l'origine, nonobstant une augmentation notable de dépense, toute la perfection des meilleurs chemins existans ou en construction ; et, cependant, les péages qui devaient être extrêmement modérés,

Nous savons bien que l'énorme différence entre le montant des évaluations de la société générale et les nôtres ne doit pas être attribuée seulement à la direction plus économique, que le passage par les charbonnages offre sur celui par Soignies : la principale raison de cette énorme différence (de 10 1/2 millions à 17 1/2 millions) pour le chemin de la frontière de Valenciennes à Bruxelles et jusqu'à la station de la route d'Anvers,

réside dans le système coûteux que la société générale a cru devoir adopter pour la communication qu'elle avait en vue.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

à l'ouverture même du rail-way, pouvaient encore être diminués ultérieurement, à l'expiration de périodes successives de dix années, si les bénéfices, y compris 5 pour cent d'intérêts du capital primitif réellement dépensé, dépassaient 10 p. c. ; auquel cas la moitié de l'excédant serait acquise au gouvernement, investi d'ailleurs d'une large part dans l'administration de la concession.

Ces prix, à l'exception du fer et de la fonte pour le rail-way et de leur mise en œuvre, ne sauraient être appliqués qu'à des localités analogues. Partout ailleurs ils ne peuvent l'être qu'avec des modifications plus ou moins considérables, et, sur une section comme celle de Tubise à Mons, ces modifications augmenteraient de beaucoup la dépense, comparativement aux sections exécutées ou en construction.

Si MM. Simons et de Ridder avaient eu connaissance des prix excessifs que le gouvernement et les sociétés concessionnaires sont forcés de payer, dans le Hainaut, pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'ouverture de routes et chemins de fer, ils n'auraient point taxé d'exagération des évaluations qui resteront peut-être encore au-dessous de la réalité.

C'est sans doute la première fois que l'on voit estimer les propriétés bâties, plantations, etc., à tant par kilomètre moyen de chemin de fer. Nous avons procédé d'une tout autre manière; chaque propriété bâtie, etc., a été évaluée séparément, le plus exactement possible, et la somme totale à laquelle nous sommes parvenus, n'est susceptible d'aucune diminution.

Les indemnités pour terrains, propriétés bâties, etc., ne se prêtant en principal à aucune réduction, les frais accessoires demeureront aussi les mêmes.

Si nos prix de terrassements dépassent de fr. 0 10 à fr. 1 00, par mètre cube, leurs analogues dans les adjudications les plus élevées des sections de chemin de fer déjà exécutées ou en construction, c'est que, comme on l'a dit précédemment, les déblais coûteront généralement beaucoup plus entre Bruxelles et les frontières de France, où les fouilles auront lieu dans la pierre, sur une grande partie de la longueur du rail-way et à des profondeurs très considérables. Nous avons d'ailleurs dû avoir égard, en évaluant les transports, à la dépréciation des rails mis à la disposition des entrepreneurs, dépré-

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

En outre, nous avons remarqué, M. le ministre, dans le devis de la société générale, plusieurs prix trop élevés, si on les compare à ceux des travaux exécutés ou en construction au chemin de fer de l'état; et, en appliquant ces derniers prix, qui ne sauraient plus être contestés aujourd'hui, aux quantités indiquées, l'estimation portée à 17,666,463 fr. 91 c. pour l'ensemble de la route de Bruxelles vers Valenciennes, y compris l'embranchement de l'Allée-Verte, pourrait subir, même en conservant la double voie et le système coûteux des viaducs, que nous regardons cependant comme réellement superflu, une réduction très considérable; savoir :

1° Sur l'article *terrains et indemnités*, nous croyons que l'évaluation moyenne des terres estimer peut être réduite, par hectare, à 4,000 et 6,000 francs, au lieu de 4,750 et 7,280 (voir note 5), d'où une diminution d'au moins 150,000 fr.

La somme pour indemnités de propriétés bâties, plantations, etc., de 563,000 fr. pour les 85 kilomètres, est très élevée: elle revient par kilomètre à plus du double de ce qu'on a payé sur la section de Bruxelles à Anvers, où cependant les terrains ont une valeur beaucoup plus grande qu'entre Bruxelles, Mons et la frontière; à déduire en conséquence (voir note 6) 250,000 fr. et, proportionnellement aux réductions qui précèdent, il y a lieu de diminuer sur les 10 p. c. de frais d'acquisition, etc. (voir note 7), la somme de

fr. 40,000

Le montant minimum des réductions possibles sur l'art. *TERRAINS ET INDEMNITÉS*, s'élève ainsi à

fr. 440,000

2° Sur l'article *TERRASSEMENTS*, nous remarquons d'abord que les prix de la société dépassent respectivement ceux des adjudications les plus élevées du chemin de fer, de 10 cent. à 1 fr. par mètre cube, d'où résulte sur la masse de ces travaux une différence de plus d'un million de francs. (Voir note 8.)

Observations des auteurs du projet par Soignies.

ciation qui n'est point comprise dans le prix d'unité des adjudications susmentionnées.

MM. Simons et de Ridder s'étonnent que le prix moyen du mètre cube fouillé et transporté revienne chez nous à 1 fr. 21 c., tandis que, chez eux, le prix moyen du mètre cube de terre de toute nature, ne coûte au plus que 75 c. Mais, nous le répétons, ce n'est pas seulement de la terre qu'il faudra déblayer par notre tracé (dans la direction des Ecaussinnes ce serait pis encore); sur 2,288,300 mètres cubes de terrassements, il y a 956,000 mètres cubes de grès, pierre calcaire, schiste et pierraille mêlée de terre! Si l'on considère maintenant qu'indépendamment de cette cause puissante d'augmentation de dépense et de la dépréciation des rails, nos transports seront beaucoup plus longs, et d'autant plus, qu'étant moins souvent en plaine, nous aurons plus rarement la ressource de faire servir les déblais des contrefossés ou des emprunts latéraux, au relief des masses de remblai, on sera loin de partager l'étonnement des auteurs du contre-projet. Aussi maintiendrons-nous l'estimation des terrassements, telle qu'elle figure à notre mémoire du 8 juin 1856.

Des 42 viaducs compris dans nos estimations, 33 pourront être supprimés, afin de remplir les intentions de M. le ministre; les 7 autres sont commandés par les localités, tout comme celui de la route de Ninove l'est dans le contre-projet réel présenté par MM. Simons et de Ridder, pour la section de Bruxelles à Tubise.

Ces 7 derniers viaducs ont été évalués ensemble la somme de 90,000 francs, en ayant tel égard que de droit aux dépenses à faire pour maintenir la circulation, pendant l'exécution des travaux, au moyen de chaussées ou chemins provisoires, et de donner aux communications traversées le nouveau relief exigé par les viaducs. Il est dès-lors impossible d'y apporter la moindre diminution.

L'économie sur les viaducs sera, d'après ce qui précède, de fr. 608,000—90,000=518,000 fr.

La construction de cinq ponts, dont deux sur le canal de Charleroy et trois sur la Senne, n'empêche pas notre projet de Bruxelles (station de l'Allée-Verte) à Tubise d'être aussi court, plus favorable à la locomotion et plus économique que le contre-projet final de MM. Simons et de Ridder; il en est de même à un plus haut degré encore pour la section de Mons à la frontière, malgré les 48,000 fr. que coûteront un pont sur le canal de Condé et trois ponts sur la Haine. (Voir pages .)

Enfin, le pont de 12,000 fr. à jeter sur les fossés de la ville de Bruxelles serait le seul ouvrage d'art de la branche secondaire des Bogards.

Les remblais élevés de notre projet ne per-

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

Cette énorme réduction ne paraîtra nullement étonnante, si l'on considère que le prix moyen du mètre cube fouillé et transporté reviendrait, d'après les calculs de la société, à 1 fr. 21 cent., tandis que, sur les chemins achevés ou près de l'être, le prix moyen du mètre cube, terre de toute nature, transport compris, ne coûte que 60 à 75 centimes : ci, réduction sur les TERRASSEMENTS de fr. 1,000,000

3° Sur l'article OUVRAGES D'ART :

§ *Viaducs.* — Sans parler de l'économie notable de plus de 500,000 francs, que l'on obtiendrait en passant, autant que possible, à niveau, les routes et chemins rencontrés, nous croyons devoir faire remarquer que la moyenne des prix d'évaluation, répondant à environ 14,500 francs pour chaque passage, est extrêmement chère, surtout si l'on considère que, dans les 42 viaducs, 7 ne sont destinés qu'au passage des piétons et ne peuvent coûter que 5,000 francs au plus.

Les viaducs déjà construits pour le chemin de fer, quoiqu'à grandes dimensions et destinés au passage des voitures, ne coûtent pas, l'un parmi l'autre, 12,000 francs; de ce chef, il y a lieu à une réduction de 2,500 francs par viaduc, ou, sur la totalité, de 100,000 francs.

§ *Ponts et aqueducs.* — Une somme de 619,800 francs est portée en compte pour ces travaux :

Savoir, 464,000 francs sur la route vers Valenciennes et 155,800 fr. sur l'embranchement.

L'élévation considérable de cette dépense est due, en grande partie, au choix du tracé, pour l'entrée à Bruxelles et pour la traversée du canal de Mons, tracé qui nécessite la construction spéciale de deux ponts sur le canal de Charleroy, un sur le canal de Mons à Condé, trois sur la Senne, trois sur la Haine et un sur les fossés de la ville de Bruxelles, montant ensemble à cent quatre-vingt-cinq mille francs, (V. note 9.)

Toutefois, en supposant ce tracé maintenu, on peut, d'après l'expérience du coût des ou-

servations des auteurs du projet par Soignies.

mettent pas de régler le prix des ponts, pontceaux et aqueducs de notre tracé, sur ceux des sections, bien moins en relief, de Bruxelles, Anvers et Termonde.

D'après cette considération et eu égard aux dépenses que nécessitera, le plus souvent, le détournement provisoire ou définitif des cours d'eau, nous devons maintenir le chiffre de nos estimations.

Si l'abaissement ou l'exhaussement notable que la disposition des localités forcera d'apporter, dans un pays généralement fort accidenté, aux routes et chemins à pourvoir de barrières mobiles, les travaux de pavage à y effectuer presque partout, et le maintien de la circulation pendant la durée des travaux, n'avaient pas échappé à l'attention de MM. Simons et de Ridder; ils n'auraient sans doute point attribué de l'exagération à l'évaluation de la dépense des barrières mobiles: loin qu'elle puisse être diminuée, il faut au contraire l'augmenter de 90,000 francs, attendu qu'il sera indispensable de suppléer, par des barrières mobiles, à 21 des 38 viaducs supprimés, savoir :

12 barrières mobiles avec loges de garde, à 6,000 francs,	fr. 72,000
9 id. sans loges de garde, à 2,000	18,000

Total, fr. 90,000

M. le ministre ayant décidé qu'il n'y avait point lieu à border le chemin de fer de clôtures latérales, il résultera de ce chef une économie de 336,940 francs, sauf à prélever, sur la somme réservée aux dépenses imprévues, les frais d'établissement de semblables clôtures, aux endroits où la disposition des localités les rendrait indispensables.

L'économie sur l'article *ouvrages d'art*, y compris la suppression de trente-cinq viaducs, se composera comme suit, savoir :

Viaducs,	fr. 818,000
Clôtures latérales,	336,940
	854,940

L'augmentation sur les barrières mobiles étant de

90,000

il y aura, en définitive, une économie de

764,940

Le poids des rails ne devant, d'après le programme arrêté par M. le ministre, être que de 22 kil. par mètre courant de voie simple, nous n'avons aucune objection à présenter contre la réduction à 41 fr., de notre prix d'estimation; comme il ne faut d'ailleurs pourvoir le chemin de fer que d'une seule voie, au lieu de deux, nous réduirons le chiffre total de nos évaluations pour le rail-way proprement dit, y compris les

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

vrages d'art semblables sur les sections de Bruxelles, Anvers et Termonde, regarder comme très possible une réduction d'au moins 300,000 francs sur les évaluations de la société. (Voir note 10.)

§ *Barrières.* — Cet objet, qui comporte pour la route et l'embranchement une somme totale de 220,000 fr., peut être réduit d'environ moitié, tout en supposant, comme la société générale, la construction de 20 loges de gardien, de 3 à 4,000 francs chacune, et l'établissement d'une barrière convenablement ornée, pour la traversée du boulevard à Bruxelles.

Ci, à rabattre (voir note 11) 100,000 fr.

§ *Clôtures.* Cette dépense de 536,940 fr. peut être supprimée presque en entier. De ce chef, comme on l'a dit plus haut, il y a à déduire au moins 500,000 fr.

L'économie totale sur l'article *ouvrages d'art*, non compris la suppression des viaducs, s'élève donc à la somme de, savoir :

Sur les viaducs,	fr. 100,000
Sur les ponts et aqueducs,	500,000
Sur les barrières,	100,000
Sur les clôtures,	500,000
Ensemble,	fr. 800,000

4° Sur l'article *rail-way*.

La société générale calcule les rails à 28 kil. le mètre courant; nous pensons, d'après l'expérience, que les rails actuels de 98 kil. par barre, les plus pesants, employés sur les routes exécutées, ou de 21 kil. 44 par mètre, soit 22 kil., ont une force suffisante, et que l'excédant de 6 kil. par mètre courant de simple voie entraînerait dans une dépense inutile de plus de 240,000 francs.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

gares, croisemens, jeux d'aiguilles, etc., dans le rapport de 88 à 41, ce qui nous donnera 41,88 fr. 7,464,978 = fr. 3,600,783. L'économie sera donc de 3,864,222 fr.

L'imputation de la nature de dépenses mentionnée ci-contre, dans les frais d'établissement de la route, ne constituerait pas un double recouvrement pour le même objet : en effet, les péages seuls rembourseraient les capitaux affectés à ces dépenses spéciales; seuls ils en paieraient les intérêts, les magasins, hangars, ateliers, etc., devant, quoi qu'en disent MM. Simons et de Ridder, être livrés gratuitement aux entrepreneurs de l'exploitation, sous la seule condition d'en supporter la contribution personnelle et les réparations locatives. Nous nous sommes prononcés, à cet égard, sans ambiguïté, en développant aux pages 95, 96, 97 et 146 du mémoire de juin 1836, notre système sur la libre concurrence, en matière d'exploitation des chemins de fer.

Nous ne voyons toutefois aucun inconvénient à ce que, le gouvernement exécutant lui-même le chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France, par le Hainaut, l'on ne comprenne dans les frais de premier établissement que les articles portés ci-contre, au montant de 543,000 fr., sauf à imputer ultérieurement les autres sur le chapitre EXPLOITATION.

Les frais de premier établissement seraient réduits, de ce chef, de 868,000 fr.

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

Admettant toutefois, malgré la concurrence qui s'établira nécessairement, par suite des nombreux hauts-fourneaux qui s'érigent de toutes parts, que le prix des rails et de la fonte puisse s'augmenter encore jusqu'à 450 et 520 fr. le tonneau, le sous-détail pour le mètre courant de simple voie avec une fondation calculée largement, ne doit s'élever qu'à 41 fr. au lieu de 42 fr. 50 c. (voir note 12), ou 82 francs pour la double voie, ce qui donne pour cet article (voir note 13) une réduction de fr. 250,000

3° Sur les DÉPENDANCES ET STATIONS, comportant ensemble, pour la route et l'embranchement de l'Allée-Verte, la somme de 1,208,000 fr., nous devons faire remarquer que, contrairement aux principes suivis dans le projet d'Anvers à Cologne, la société porte directement parmi les dépenses d'établissement du chemin de fer les frais de construction des magasins, hangars, ateliers, etc., ressortissant spécialement de l'exploitation des transports.

L'imputation de cette nature de dépenses, dans les frais d'établissement de la route, constitue un double recouvrement pour le même objet. En effet, les péages rembourseraient les capitaux affectés à cet égard, en paieraient les intérêts; tandis que, d'autre part, ces magasins, hangars, ateliers, etc., ne seraient, certes, pas livrés gratuitement aux entrepreneurs de l'exploitation.

En rétablissant donc cet article d'après les considérations qui précèdent, c'est-à-dire, en ne comprenant dans les dépenses d'établissement de la route que la partie des bâtimens et bureaux nécessaires à la perception des péages (droits de barrières), les ponts-balances, les réservoirs, les maisons de cantonniers et gardes, qui font réellement partie intégrante du chemin; nous ne trouvons au plus, pour stations et dépendances de l'espèce, que la somme de savoir :

Pour les 9 réservoirs à 10,000 francs,	fr.	90,000
Pour les 40 loges de gardes de la route et les 2 de l'embranchement à 1,500 francs,		63,000
Pour les 8 ponts à peser à 5,000 francs,		40,000
Enfin, pour les plates-formes tournantes appartenant spécialement à la route, ainsi que pour les bâtimens et bureaux du service des péages, admettant une somme de		150,000
Ensemble,		343,000

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Le montant total de notre devis, pour acquisitions de terrains, indemnités et travaux effectifs, est de fr. 15,557,285 et celui des réductions détaillées aux pages de 5,494,162

Il ne reste donc, de ce chef, en nous renfermant dans le programme arrêté par M. le ministre, que 10,063,123

MM. Simons et de Ridder réduisent les dépenses imprévues de 5 à un peu plus de 4 p. c. des dépenses calculées. L'usage a cependant consacré ce rapport du vingtième, surtout lorsqu'il est question de grands ouvrages pour lesquels il importe au gouvernement de se soustraire à toute cause de déficit; en portant l'imprévu à 5 p. c., comme nous persistons, par prudence, à le faire, on reste d'ailleurs soumis à l'obligation de n'employer aucune partie de cette somme à valoir, qu'après en avoir constaté la nécessité.

Les frais d'administration, de direction et de surveillance des travaux figurent dans nos évaluations à raison de 3 p. c. de l'import des acquisitions de terrains, indemnités, travaux et dépenses imprévues.

Ce tantième n'était pas trop élevé, eu égard à ce que les frais d'administration sont toujours bien plus considérables, quand les travaux sont concédés à une compagnie; et nous avons été d'autant plus surpris de le voir en butte aux critiques de MM. Simons et de Ridder, qu'aux pages 50 et 52 de leur mémoire imprimé, de juin 1835, l'on voit qu'une somme de 8,721,000 fr. montant de l'estimation (sans intérêts de fonds), des sections de rail-way de Verviers à la fron-prussienne et à Cologne, dont la première, au moins, serait exécutée par l'état, se compose comme suit :

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

Et l'évaluation de la société étant de 1,208,000

Il en résulte une réduction indispensable, sur les dépenses et stations, de 865,000

Le montant total des devis de la société pour les cinq articles de dépenses examinés, s'élevait à fr. 15,557,285

et les réductions détaillées aux articles précédens, à 5,355,000

L'évaluation de la société pour acquisitions de terrains et travaux effectifs se trouve donc réduite à 12,202,285

Au montant de ces dépenses, elle ajoute pour travaux imprévus, frais d'administration et conduite et intérêt des capitaux pendant l'exécution, une somme de plus de 2 millions (2,109,178 91), formant au-delà de 13 1/2 p. c. du capital d'établissement. — Or, ce capital se trouvant réduit, comme il vient d'être dit ci-dessus, à fr. 12,202,285, il y aurait lieu de réduire proportionnellement les imprévus et frais dont il s'agit, de plus de 450,000 fr. (452,925), si l'on pouvait admettre les tantièmes respectivement alloués de ce chef.

Mais, excepté le taux de l'intérêt des capitaux pour les deux années d'exécution, qui est raisonnable; nous pensons que 5 p. c. d'imprévu, est beaucoup trop dans une estimation de l'es-pèce: surtout s'il'on considère que les réductions apportées aux devis de la société, n'ont été basées que sur des prix d'expérience comprenant tous les frais quelconques.

Néanmoins admettant pour imprévu sur les dépenses ainsi calculées, une somme de un demi-million de francs, répondant à plus de 4 p. c. du principal, il en résulte encore une économie de plus de 270,000 fr. (277,864 25.)

En second lieu, nous estimons que les frais d'administration et conduite des travaux d'une branche de chemin de fer de 85 kilom. de longueur seulement, ne peuvent exiger, comme le porte la société générale, une somme de 490,054 francs 47 centimes.

Nous pensons que ce service peut être convenablement fait pour les sommes et avec les moyens ci-dessous :

Un ingénieur en chef directeur à fr. 15,000, ci pour deux ans,	fr. 30,000
Deux ingénieurs ordinaires à 8,000 fr., ci pour 2 1/2 ans,	40,000
Six conducteurs à 5,000 fr., ci pour 2 1/2 ans,	75,000
Vingt surveillans à 2,500 fr., ci pour 2 ans,	100,000

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Travaux ,	fr. 8,471,00
Frais d'administration , conduite et surveillance fr. 50,000, plus 200,000 ,	250,000
Somme égale ,	fr. 8,721,000

Et que 250,000 fr. forment, à 4,150 fr. près, 5 p. c. de 8,471,000 fr.

Mais, ainsi que nous l'avons dit plus haut, il y a réellement beaucoup moins de frais d'administration, quand c'est le gouvernement qui exécute, et nous admettons comme un maximum, le chiffre de 280,000 fr. proposé par les auteurs du contre-projet.

Partant maintenant de la somme de 10,065,125 francs, obtenue page ci ,	fr. 10,065,125
Ajoutant pour dépenses imprévues 5 p. c.,	505,186
Ajoutant pour frais d'administration, direction et surveillance ,	280,000
Ensemble ,	fr. 10,846,279

Enfin, Les intérêts de ce capital à 5 p. c., pour un an, moitié de la durée moyenne que nous avons assignée au travaux ,

542,514

On trouve pour le coût total de la route et de la branche secondaire des Bogards, suivant le programme ministériel, fr. 11,388,593.

La réduction est approximativement de 6 millions 280,000 francs, dont les cinq sixièmes résultent de la suppression d'une voie et de l'imputation des frais de construction de la majeure partie des bâtimens des stations, sur le crédit spécial de l'exploitation, et le dernier sixième, presque exclusivement de la mesure prescrite par M. le ministre, relativement aux viaducs et aux clôtures latérales.

De la susdite somme de 11,388,593 fr., soit 11,400,000 francs, il n'y aurait à dépenser que 9,996,782 fr., soit 10,000,000 de francs, jusqu'à St.-Ghislain, où il convient d'arrêter le rail-way, aussi long-temps qu'on ne le construira point aussi de Valenciennes à la frontière belge.

Il résulte à l'évidence de l'annexe G que le mouvement des voyageurs sera beaucoup plus considérable entre Bruxelles et Mons, par la direction de Soignies, que par celle des Ecaussines. Nous n'y augmenterons cependant le

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussines.

Frais de comptabilité, de bureaux, impressions, etc.	35,000
Ensemble,	fr. 280,000

Nouvelle économie de fr. 210,054
A la vérité, nous comptons ici sur un travail exécuté par et pour compte de l'état; car on sait que, si une entreprise, de cette importance devait être administrée et dirigée par une compagnie particulière, cela entraînerait nécessairement à des dépenses supplémentaires pour traitement et honoraires des membres du bureau dirigeant, administrateurs, commissaires, trésoriers, secrétaires, etc., etc., et dont le montant devrait être d'autant plus élevé que les travaux auraient été strictement calculés aux devis.

Ainsi, ajoutant au montant des dépenses pour emprises de terrains et travaux effectifs réduits à	fr. 12,202,285
(A.) Pour imprévu ,	500,000
(B.) Pour frais d'administration et conduite ,	280,000

Ensemble ,	fr. 12,982,285
(C.) Enfin, les intérêts de ce capital à raison de 5 pour cent pour un an, moitié de la durée moyenne de l'exécution ,	649,115

On trouve pour le coût total de la route et de son embranchement, suivant le tracé de la société générale, sa double voie, ses viaducs, etc. la somme de fr. 13,631,400

En résumé, on voit que les devis présentés par la société générale, au montant de, savoir :

Pour la route de Bruxelles vers la frontière de Valenciennes,	fr. 16,600,405 41
Pour l'embranchement des Bogards à l'Allée-Verte,	1,066,088 50

17,666,465 91

peuvent être réduits de plus de 4 millions, tout en conservant les viaducs aux passages des chemins, et en exécutant de prime abord, la double voie, et qu'ils pourraient même être ramenés à moins de 10,600,000 fr., si on se contentait d'un système de route, comme celui de Bruxelles à Anvers.

Il est clair, disons-nous, qu'on peut en conclure avec assurance que, dès l'ouverture de ces sections, l'embranchement du Hainaut sur le territoire belge recevra au moins, par année 270,000 voyageurs, entre Bruxelles et Mons, et 250,000 de Mons à St.-Ghislain;

Observations des auteurs du projet par Soignies.

nombre de voyageurs que d'un cinquième, ce qui le portera de 270,000 à 524,000, en sorte que nous n'avons pas même pris égard à ce que le centre de population si actif de Charleroy, appartiendra bientôt à la première ligne, tandis qu'il ne pourrait jamais se rattacher à la seconde (page).

Les distances de Bruxelles (station de l'Allée-Verte) à Mons et de Mons à St.-Ghislain, étant, par notre projet, de 65 et 9 kilomètres, les prix des places seront de fr. 2 20 et fr. 0 32, et en les appliquant aux nombres rectifiés des voyageurs, on aura :

Pour les 524,000 voyageurs de Bruxelles à Mons, à fr. 2 20	fr. 712,800
Pour les 250,000 voyageurs de Mons à St.-Ghislain, à fr. 0 32	75,000
Total,	fr. 786,400

Ce mouvement de voyageurs a pour équivalent 22,482,000 voyageurs parcourant un kilomètre.

Nous partageons entièrement l'opinion émise si-contre par MM. Simons et de Ridder.

Ces messieurs déclarent ici formellement qu'ils sont loin de regarder comme trop élevé le mouvement commercial annoncé par nous, du chef des marchandises de toute espèce, depuis celles dites de diligences, jusqu'aux matières pondéreuses, telles que les pierres et les houilles.

Nous prenons acte de cette déclaration, dont nous nous garderons toutefois d'abuser.

Ainsi, nous ne supposons point, comme dans notre mémoire du 8 juin 1856, que 60,000 tonneaux de marchandises parcourront la ligne entière. Ce chiffre, nous le savons bien, sera beaucoup moindre, aussi long-temps, que le rail-way ne sera pas continué au-delà de la frontière. Mais si MM. Simons et de Ridder ont cru devoir le fixer à 20,000 tonneaux, pour le tracé des Ecaussinnes, nous le porterons à

Rapport adressé le 9 septembre 1856 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

or, en admettant que le prix des places sur ces deux embranchemens ne soit pas plus élevé qu'aujourd'hui entre Bruxelles et Anvers, où, en moyenne, d'après les classes de voitures (voir note 14), on ne paie environ que trois te demi centimes par kilomètre (taux de transport si minime qu'on n'en a d'exemple nulle part), le montant du produit des voyageurs sur l'embranchement du Hainaut, à 2 fr. 20 c. par place, de Bruxelles à Mons (distance de 65 kilomètres), de fr. 0 35 de Mons à St.-Ghislain, distance de 10 kilomètres, s'élèverait à :

Pour les 270,000 voyageurs de Bruxelles à Mons,	fr. 894,000
Pour les 250,000 voyageurs de Mons à St.-Ghislain,	80,500

Ensemble, 674,500 A

Quant aux marchandises, quoique l'expérience du chemin de fer de Bruxelles à Anvers ne puisse être encore invoquée, il est cependant hors de doute que le transport, depuis les marchandises précieuses, dites de diligence, jusqu'aux matières pondéreuses, telles que les pierres et les houilles, sera, comme on le remarque pour le transport des personnes, aussi avantageux au commerce, que productif sous le rapport des revenus.

Et, en ne comptant de ce chef que sur un mouvement commercial bien moindre que celui annoncé par la société, que nous sommes loin de regarder comme trop élevé, savoir :

Sur l'embranchement du Hainaut.

20,000 tonneaux, marchandises, calculés à 7 fr. 87 c. pour toute la distance de 75 kilomètre,

fr. 157,400

50,000 tonn. de houille expédiée d'Houdeng sur Bruxelles, Anvers, etc., à 2 fr. 25 par tonn., pour 50 kilomètres,

212,500

40,000 tonn. de houille d'Houdeng sur Mons, à 1-27 p. tonn., p. 15 kilomètres,

60,000

10,000 tonn. de houille de Charleroy au Flénu et *vice versa*, à 1-70 p. tonn., p. 20 kilom.,

17,000

10,000 tonn. de houille du Flénu

Observations des auteurs du projet par Soignies.

50,000 tonneaux, pour celui de Soignies, eu égard surtout : 1° aux carrières de pavés et pierre de taille et fours à chaux, que l'on rencontre sur la première ligne, à Quenast, Horrués, Soignies et Casteau, et qui, dans leur ensemble, ont infiniment plus d'importance que les seules carrières des Ecaussinnes, situées sur la deuxième; 2° à la facilité qu'auront un grand nombre de villes d'aller s'approvisionner par les routes existantes, aux dépôts de matériaux et marchandises, à former aux stations de Steenkerque, Soignies, Castiaux, Mons et Saint-Ghislain.

Nous ne supposons pas non plus, qu'un seul des 75,000 tonneaux de houille repris dans nos évaluations, sera transporté sur le chemin de fer dans la direction de Saint-Ghislain; cela n'aura lieu qu'après sa construction en France.

Mais pourquoi, après avoir fait la déclaration susmentionnée, les auteurs du contre-projet réduisent-ils à 10,000 tonneaux parcourant 67 kilomètres, la quantité de houille expédiée du couchant de Mons vers la capitale de la Belgique, tandis que nous l'avions estimée à 50,000 tonneaux parcourant une distance moyenne de 40 kilomètres, et que la non ouverture du rail-way français ne saurait exercer aucune influence à cet égard?

Nous sommes donc fondés, même suivant MM. Simons et de Ridder, à maintenir ce chiffre, que les considérations ci-après viennent d'ailleurs encore justifier :

1°. L'on crée chaque jour, dans le Brabant, de nouveaux établissemens pour lesquels le charbon flénu est le meilleur combustible.

2°. Des dépôts de charbon à Steenkerque, Soignies et Casteau seraient accessibles, par les routes pavées qui y aboutissent, à une population très nombreuse.

3°. Le rail-way n'aurait aucune concurrence à craindre de la part des lignes navigables d'Antoing, Tournay et Gand, le prix du transport par eau, jusqu'à Bruxelles, d'un tonneau de houille du couchant de Mons, ne restant jamais au dessous de 8 fr., et le même transport effectué par le chemin de fer de Soignies ne devant coûter, pour une distance de 67 kilom., à 0 fr. 08 1/2 c. le kilomètre, que 5 fr. 70 c. l'art. 7 de la loi du 1^{er} mai 1834 ne serait pas susceptible de diminuer les frais de transport par eau, ni par conséquent l'avantage acquis, d'après ce qui précède, au chemin de fer, puisque les péages sur les canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing, sont, dès aujourd'hui, bien inférieurs aux centimes com-

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Écaussinnes.

sur Bruxelles et Anvers, à 5-69 p. t.	
p. 67 kilom.,	56,950

Ensemble,	504,650 c.

On trouve que le *produit brut*, voyageurs et marchandises, dans les deux directions par le Hainaut et par les Flandres, s'élève, savoir :

Sur l'embranchement du Hainaut.

A. Voyageurs,	674,000
C. Marchandises et houilles,	504,650

	fr. 1,179,150

Déduisant maintenant les frais d'entretien et d'administration du chemin proprement dit, ainsi que les dépenses pour l'exploitation des transports, le revenu net, le moindre que l'on puisse espérer, s'élève encore, pour la route de Mons, à

	fr. 545,700
et pour celle de Gand vers Lille à	456,000

Les dépenses annuelles d'administration, entretien, police et surveillance du chemin proprement dit, n'ont pas été évaluées d'après un tantième global du montant des frais d'établissement; mais elles ont été déduites du coût effectif de cette nature de dépenses, sur les deux sections à simple voie, en exploitation depuis 18 mois, qui soutiennent journellement douze passages au moins de convois marchant à la plus grande vitesse; et nous faisons remarquer, de plus, que cet entretien ayant eu lieu dans les premiers temps de l'exploitation, alors que les remblais et la fondation du rail-way n'avaient pu encore acquiescer toute la fixité désirable, devait nécessairement être plus coûteux qu'un entretien ordinaire.

Nous avons donc porté de ce chef 2,500 fr. par kilomètre (voir note 15), ou 182,500 fr. pour chacune des deux routes de Bruxelles à St.-Ghislain et de Gand à Courtray et Tournay, et vers Lille.

Quant aux dépenses d'exploitation des transports, nous les avons calculées pour les voyageurs, d'après l'expérience des 18 mois d'exercice sur les sections déjà livrées à la circulation :

On trouve qu'elles se réduisent, y compris 5 p. c. du capital de premier établissement du matériel, de la formation des stations, arsenaux, etc., par personne et par kilomètre, à fr. 0 0,135 (voir n° 16). Cette dépense, dans notre mémoire de mars 1833, page 72, avait été portée d'après des données que nous avons recueillies en Angleterre, à 1 cent. et demi par personne et par kilomètre de distance parcourue.

L'économie obtenue sur le fret prévu pour les voyageurs, tend ainsi à confirmer nos prévisions relativement au fret des marchandises, an-

Observations des auteurs du projet, par Soignies.

pris à titre de péages, dans les 0 fr. 08 1/2 cent. susmentionnés.)

4°. Enfin, par suite d'un prix de transport aussi peu élevé (5 fr. 70 c.) le mélange du charbon du couchant de Mons, composé, d'un quart, de *menues gaillettes*, et de trois quarts, de *finés*, qui ne revient au plus, aux rivages du canal de Mons à Condé, contre le tracé de notre chemin de fer, qu'à raison de 7 fr. 30 c. le tonneau, arrivera aux portes de Bruxelles, où il n'est pas encore connu, à un prix si minime (15 fr. au lieu de 20 fr. que l'on y paie aujourd'hui, le charbon le plus médiocre de Charleroy), que son usage deviendra général pour la classe pauvre de la population de la capitale et des environs; l'excessive consommation que l'on fait sur les lieux mêmes, de la houille de Charleroy, consommation que les nouvelles usines en construction ne pourront qu'augmenter considérablement, donnant, dès aujourd'hui, la certitude que ce combustible ne parviendra plus, à l'avenir, sur le marché de Bruxelles, ni en quantité suffisante pour satisfaire aux besoins, ni à des prix, à beaucoup près, aussi modérés qu'autrefois!

Le produit brut des recettes, en ce qui concerne les marchandises et houilles, sera donc le suivant :

50,000 tonneaux de marchandises calculés à 776 fr. pour toute la distance de 72 kilomètre, entre Bruxelles et St.-Ghislain, fr. 252,800

50,000 tonneaux de houille parcourant, dans la direction de Bruxelles, une distance moyenne de 40 kilomètres à 0 fr. 08 1/2, 170,000

(Ce mouvement commercial est représenté par 4,160,000 tonneaux parcourant 1 kilomètre).

Total, 402,800

Et, par conséquent, le même produit pour voyageurs, marchandises et houille, s'élèvera, dans les deux directions, savoir :

Voyageurs, fr. 786,400
Marchandises et houilles, 402,800

Total, fr. 1,189,200

Déduisant maintenant : 1° pour les frais d'entretien et d'administration du chemin proprement dit, 2,500 fr. par kilomètre, ou pour les 73 kilomètres (y compris la branche secondaire des Bogards), fr. 182,500

2° Pour la dépense d'exploitation des transports, 0 fr. 0135 par personne et par kilomètre, ou (voir page 6) pour 22,482,000 voyageurs parcourant un kilomètre, 303,807

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecuassines.

noncé au même mémoire, même page, à 0 fr. 035 c. par tonneau et par kilomètre, taux moyen entre le retour à charge et le retour à vide. — Et ce prix doit être regardé comme tout-à-fait suffisant, si on considère qu'une grande quantité de marchandises pourrait être transportée presque sans frais, par les convois de voyageurs dont la locomotive n'utilise pas actuellement, en les remorquant, toute sa force disponible (voir n° 17). Appliquant le chiffre de ce fret au tonnage présumé pour chaque route, on trouve pour dépenses d'exploitation, savoir : sur l'embranchement du Hainaut (voir n° 18) 450,980, sur celui des Flandres (voir n° 19), 574,500.

Le capital d'établissement de l'embranchement du Hainaut étant (comme nous l'avons dit page 7) de fr. 9,450,000, et celui de la route de Gand vers Lille, y compris la section de Tournay, de fr. 6,750,000, le revenu net ci-dessus indiqué de fr. 845,700 pour la première, et de fr. 456,000 pour la seconde, répond respectivement à 5 5/4 et 6 3/4 p. c. des fonds engagés dans l'entreprise (voir n° 20 et 21), etc.

Observations des auteurs du projet par Soignies.

Rapport adressé le 9 septembre 1836 à M. le ministre de l'intérieur, par MM. Simons et de Ridder, à l'appui de leur contre-projet par les Ecaussinnes.

et 0 fr. 035 par tonneau de marchandises ou de houille, et par kilomètre, ou pour 4,160,000 tonneaux parcourant un kilomètre, 10045,6

Ensemble, fr. 631,607

Il reste pour le produit net total 1,189,200—631,607=557,593 fr., formant un peu plus de 5 1/2 p. c. de la somme de 10,000,000 de fr. (page 60) engagée dans l'entreprise.

Le chiffre ci-contre de 5 3/4 p. c. d'intérêts, sur la ligne du contre-projet, doit être rectifié. En effet, l'on a vu aux pages qu'il y avait lieu de majorer l'évaluation de la dépense des trois grandes divisions du rail-way, de plus de francs 2,500,000, dont approximativement 2,250,000 fr. jusqu'à St-Ghislain. Il faut donc que le capital de 9,450,000 fr., indiqué par MM. Simons et de Ridder, soit porté à 11,700,000 fr., dont les 545,700 fr. de revenu net ne font guère que 4 1/2 p. c.; encore ces 545,700 fr. comprennent-ils 125,000 fr. de bénéfice sur le transport, d'ailleurs incertain, de 50,000 tonneaux de houille d'Houdeng jusqu'à Bruxelles (à 50 kilomètres de distance), transport qui, s'il se réalisait, donnerait au chemin de fer un revenu purement factice, en ce qu'il serait obtenu aux dépens du canal de Charleroy, et de ses embranchemens, dont le produit serait diminué de (fr. 5,07, plus fr. 1,00) 50,000=203,500 fr., alors que, sur le rail-way, l'augmentation ne serait que de 125,000 fr.

Nous croyons avoir complètement démontré, dans notre réfutation du mémoire de MM. Simons et de Ridder, que le tracé de chacune des trois sections principales dont se compose notre projet, serait, sous tous les rapports, plus avantageux à l'état et au public, que celui des sections correspondantes du contre-projet de ces messieurs.

Bruxelles, le 4 décembre 1836.

DE MOOR, ingénieur en chef.
J.-B. VIFQUAIN.

ANNEXE B.

Evaluation de la dépense des terrassements portés ci-dessous, pour la construction de la section du chemin de fer de Bruxelles à Tubise, suivant le contre-projet final de M.M. Simons et de Ridder, en appliquant, à chaque cube, le prix d'unité correspondant du bordereau de l'adjudication de la section de Termonde à Gand

NUMÉRO D'ORDRE,	MESURE.	DÉSIGNATION par NATURE D'OUVRAGE.	PRIX D'UNITÉ.	APPLICATION DES PRIX D'UNITÉ	
				Quantités pré- sumées d'ou- vrages à exé- cutter.	MONTANT.
TERRASSEMENTS ORDINAIRES.					
		Déblai de terre de toute nature, em- ployé en remblai dans la route, ou déposé sur berge; fouille, trans- port, régalément, et matériel tout compris.			
1	Le mètre cube	Transporté à la brouette à un demi- relai (1), ci	0 25	4,000	920 fr.
2	Idem.	Idem. id. à 1 relai	0 29	6,000	1,740
3	Idem.	Idem. id. à 1 1/2 id.	0 34	7,000	2,380
4	Idem.	Idem. id. à 2 id.	0 40	8,000	3,200
5	Idem.	Idem. id. à 3 id.	0 51	6,000	3,060
6	Idem.	Idem. id. à 4 id.	0 62	5,000	3,100
7	Idem.	Idem. id. à 5 id.	0 70	4,000	2,800
8	Idem.	Idem. id. à 6 id.	0 79	3,000	2,370
9	Idem.	Idem. id. à 7 id.	0 88	3,000	2,640
10	Idem.	Transporté au tombereau à 200 mètres.	0 50	144,200	72,100
11	Idem.	Idem. id. à 300 id.	0 56	16,900	9,464
12	Idem.	Idem. id. à 400 id.	0 63	43,000	27,090
13	Idem.	Transporté sur ornières à 500 id.	0 69	57,300	39,537
14	Idem.	Idem. id. à 600 id.	0 76	14,500	11,02
15	Idem.	Idem. id. à 700 id.	0 81	94,000	76,140
16	Idem.	Idem. id. à 800 id.	0 87	42,000	36,540
17	Idem.	Idem. id. à 900 id.	0 92	11,900	10,948
18	Idem.	Idem. id. à 1,000 id.	0 54	14,000	7,560
19	Idem.	Idem. id. à 1,200 id.	0 57	14,000	7,980
20	Idem.	Idem. id. à 1,400 id.	0 61	47,700	29,097
21	Idem.	Idem. id. à 1,600 id.	0 64	79,000	50,560
22	Idem.	Idem. id. à 1,800 id.	0 67	35,300	23,651
23	Idem.	Et à plus de 1,800 m. pour chaque 200 m. excédans.			
			Total,	659,800 m.	423,897 fr.

Fait et dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées soussignés, pour être joint à leur rapport en date de ce jour.

Bruxelles, le 4 décembre 1836.

NOËL,
DEMOOR, ingénieur en chef,
J.-B. VIFQUAIN.

(1) Le relai est compté à raison de 30 mètres de transport en plaine, ou de 20 mètres en rampe de 10 centimètres par mètre. Sont considérés comme transports en plaine, ceux dont l'inclinaison de la rampe ne dépasse pas 2 centimètres par mètre. Les rampes et distances seront calculées à partir des centres de masses transportées.

ANNEXE C.

CHEMIN DE FER DE BRUXELLES AUX FRONTIÈRES DE FRANCE,

PAR LE HAINAUT.

SECTION DE BRUXELLES A TUBIZE.

Évaluation de la dépense des terrassements, suivant le projet des soussignés, en appliquant à chaque cube le prix correspondant du bordereau de l'adjudication de la section de Termonde à Gand.

51,800	m. cubes transportés à la brouette à un relai de 50 m. en plaine	à fr. 0.29	9,222
129,800	id. id. à trois id. id.	à 0.51	66,198
17,500	id. transportés au tombereau à 500 mètres	id. à 0.56	9,800
17,400	id. id. à 500 id. id.	à 0.69	12,008
11,500	id. transportés sur ornières à 1,000 id. id.	à 0.54	6,210
21,100	id. id. à 1,200 id. id.	à 0.57	12,027
7,600	id. id. à 1,500 id. id.	à 0.62 1/2	4,750
52,000	id. id. à 2,000 id. id.	à 0.70	22,400
25,500	id. id. à 4,000 id. id.	à 1.01	25,755

294,200 mètres cubes.

Total. 168,368 fr.

Fait et dressé par les ingénieurs des ponts et chaussées soussignés pour être joint à leur rapport, en date de ce jour.

Bruxelles, le 4 décembre 1856.

J.-B. VIFQUAIN,
NOËL,
DEMOOR, ingénieur en chef.

Tableau ayant économie de dépense et de temps

DÉSIGNATION DES VILLES et autres points centraux de population	NOMBRE DE LIEUES parcourues en plus sur le chemin de fer du		OBSERVATIONS.
	projet.	contre-projet.	
1 Nivelles,			<p>L'on n'a pas eu égard, en formant le présent tableau, aux centres de populations qui correspondent aux sections de Bruxelles à Tubise et de Mons aux frontières, attendu qu'ils appartiennent également aux deux tracés.</p> <p>Il résulte des chiffres ci-contre que la distance parcourue sur le chemin de fer, sera en définitive beaucoup plus considérable par Soignies que par les Ecaussines, surtout en ce qui concerne les grands centres de populations de Braine-le-Comte, Enghien, Grammont, Lessines et Ath.</p> <p>L'on voit aussi que ces principaux centres de populations obtiendront généralement bien plus d'économie de dépense et de temps, par le projet que par le contre-projet, dans le parcours total qu'ils auront à faire sur route ordinaire et sur rail-way, pour se rendre soit à Bruxelles, soit à Mons. Il n'y a que Binche, dans la direction de Bruxelles, et Nivelles, les Ecaussines, Houdeng et le Rœulx, dans les deux directions, qui amènent quelque avantage à suivre le tracé du contre-projet.</p> <p>Ainsi, il est démontré que le projet par Soignies, en même temps qu'il assure au gouvernement des produits beaucoup plus élevés (au prix d'une dépense moindre de seize cent mille francs), procure aux populations, appelées à jouir des bienfaits du chemin de fer, une économie de frais et de temps bien plus notable que par le contre-projet des Ecaussines.</p>
2 Braine-le-Comte,	5 1/2		
3 Enghien,	1 1/2	"	
4 Grammont,	1 1/2	"	
5 Les Ecaussines,	1 1/2	"	
6 Houdeng,	1	"	
7 Le Rœulx,	"	"	
8 Soignies,	1 1/2	"	
9 Lessines,	Parité.	"	
10 Binche,	"	"	
11 Ath,	1/2	"	
	1/2	"	
	1/2	"	
12 Nivelles,	"	"	
13 Braine-le-Comte,	2	"	
14 Enghien,	1	"	
15 Grammont,	"	"	
16 Les Ecaussines,	"	"	
17 Houdeng,	1	"	
18 Le Rœulx,	"	"	
19 Soignies,	"	"	
20 Lessines,	"	"	
21 Binche,	"	"	
Ath,	Parité.	"	
Fa...	Parité.	"	

Bruxelles, le 19 décembre 1856.

Monsieur le ministre,

En attendant que nous ayons terminé le travail général réclamé par votre dépêche du 5 du courant, 4^e division, n^o 575, a en réponse au mémoire présenté par MM. Vifquain, Noël et Demoor, comme réfutation de notre rapport du 9 septembre dernier, n^o 1505, sur les projets d'embranchemens vers la France, nous croyons devoir vous adresser, dès à présent, nos observations en ce qui concerne plus particulièrement le tracé de la section de Bruxelles à Tubise, à l'égard duquel ces ingénieurs vous avaient déjà signalé leurs principales objections dans leur lettre du 2 décembre et qu'ils n'ont fait que répéter dans celle du 8.

Ces objections spéciales contre le tracé définitif, proposé pour l'exécution des travaux, se résument, d'après le mémoire et les lettres précitées, à l'augmentation des dépenses de terrassements; à l'emploi des pentes excédant celles annoncées dans notre avant-projet; enfin dans l'absence d'une station intérieure aux Bogards à Bruxelles et dans l'impossibilité où nous serions d'en établir une, à cet endroit, par la suite.

Dans notre rapport du 20 octobre, n^o 1548, qui accompagnait le plan du tracé d'exécution dont il s'agit, nous avons l'honneur de vous exposer les motifs qui nous ont guidés dans ce choix et qui nous le faisaient regarder comme le plus convenable et le plus économique. — Nous ne doutons nullement, M. le ministre, que les explications supplémentaires dans lesquelles nous allons entrer, ne justifient complètement et ne confirment l'approbation que vous aviez cru devoir lui accorder.

Les auteurs du projet, dressé d'abord pour la société générale, vous ont fait remarquer que la dépense présumée de notre avant-projet, au montant de 254,000 fr., pour les terrassements de la section de Bruxelles à Tubise, se trouve maintenant, d'après le tracé approuvé et le résultat de l'adjudication du 7 du courant, presque doublée pour l'exécution; tandis que, suivant le tracé par la rive droite de la Senne, leurs terrassements calculés sur le même bordereau, ne coûteraient qu'environ 165,000 fr.

Que les terrassements par la rive *droite* de la Senne, pour cette section, soient moins coûteux que par la rive *gauche*, c'est ce que nous savions déjà lors de la rédaction de l'avant-projet, et que nous n'avons point caché; mais cette considération n'était pour nous que très secondaire, comparativement à l'obligation de bien choisir la direction à préférer par rapport aux vrais intérêts du commerce et de l'industrie; d'ailleurs, l'augmentation de ce seul article de dépenses dans notre projet, était largement compensée et par la moindre valeur des terrains traversés, et par la moindre dépense en ouvrages d'art, et surtout par la facilité que notre direction, nous en avons la certitude, offre, plus que toute autre, à l'écoulement des marchandises pondéreuses du Hainaut pour l'exportation et vers les autres provinces du royaume; avantage qu'on ne peut obtenir complètement que par la jonction directe et intime de la branche du Hainaut avec le chemin de fer déjà établi.

MM. Vifquain, Noël et Demoor paraissent s'attacher à faire ressortir exclusivement l'économie de 200 à 250,000 francs qu'on obtiendrait sur les *terrassements* par leur direction (abstraction faite toutefois de la branche des Bogards); mais on ne vous dit pas, M. le ministre, que l'adjudication du 7 courant fait foi que nos *ouvrages d'art* seuls offrent sur les leurs une différence presque égale en faveur de notre projet.

En effet, le montant des ponts et pontceaux à construire, d'après le projet de ces messieurs, s'élève déjà, uniquement aux abords de Bruxelles, à une somme plus forte que tous les ouvrages d'art ensemble de notre ligne, depuis la station de l'Allée-Verte jusqu'à Tubise, et cependant les autres travaux de l'espèce à faire sur le restant de la section par la rive droite, exigeraient encore, en sus des ouvrages aux abords de Bruxelles, une somme de 150,000 fr.

En outre, la plus value réelle des propriétés qu'ils auraient à exproprier depuis la porte d'Anderslecht jusqu'à celle du Rivage, ne peut guère s'estimer à moins de 80,000 francs en plus, comparativement aux terrains que nous rencontrons derrière le faubourg de Molenbeek (2).

(2) Notre estimation pour tous les ouvrages d'art de la section de Bruxelles à Tubise, confirmée par l'adjudication du 7 de ce mois ne s'élève, y compris 25,000 fr. pour la partie mobile du pont sur le canal de Willebroeck, qu'à fr. 150,000

D'après les projets de la banque (voir les devis dressés le 8 juin par MM. Vifquain, Noël et Demoor), les ponts et pontceaux seuls à construire sur l'embranchement vers la station de l'Allée-Verte comportent déjà une somme de, savoir :

1 pont mobile sur le canal de Willebroeck,	fr. 30,000
2 ponts de 12 m. d'ouverture, dont un sur la grande Senne et l'autre sur la petite Senne réunie à la dérivation, à 25,000 fr. ci,	50,000
1 pont mobile sur le canal de Charleroy,	15,000
1 pont de 10 m. d'ouverture sur la petite Senne entre la porte du Rivage et la route de Gand,	15,000
1 voute sur la petite Senne à Molenbeek,	44,000
1 pontceau de 1 m. 50 c. d'ouverture	1,500

Ensemble, fr, 155,800

On voit donc que la soi-disant économie sur les *terrassemens* est plus qu'absorbée par les excédans de leurs dépenses en ouvrages d'art et acquisitions de terrains.

Eh bien, M. le ministre, si la différence de coût des *terrassemens*, dont on fait tant de bruit, n'était, comme vous le voyez, largement compensée dans les autres articles de dépense de notre projet, elle serait encore tout-à-fait motivée par la nécessité où nous étions de nous procurer les terres nécessaires au remblai exigé pour l'agrandissement de la station générale, telle que vous l'avez arrêtée par décision du 31 octobre dernier, 4^e division, n^o 401.

Où pouvons-nous, où pourrait-on prendre les terres indispensables à l'exécution de ce remblai considérable, mieux et plus économiquement que dans le déblai provenant des abords de la route de Ninove pour l'établissement même du chemin de fer?

De cette considération, que la prudence ne nous permettait pas d'énoncer à l'époque de la présentation du projet, alors qu'on traitait à l'amiable pour l'acquisition des terrains les plus précieux (au pourtour de la station actuelle), il résulte que des 250,000 francs d'excédant en *terrassemens*, 100,000 francs au moins étaient destinés et seront employés utilement à la formation du remblai dont il s'agit, remblai qu'on ne pouvait se procurer nulle part ailleurs qu'à grands frais.

Et quand bien même cet excédant de *terrassemens* n'aurait pas son emploi utile; quand bien même nos travaux d'art n'en fourniraient pas la compensation; nous croirions encore devoir vous proposer de se soumettre à ce sacrifice, afin de faciliter et améliorer, comme nous l'avons fait, les abords de la station et éviter les inconvéniens majeurs qu'on remarque dans le projet de la banque: tels que les courbes et les contre-courbes à petit-rayon à la chaussée de Flandre et au canal de Willebroeck, et surtout pour détourner le passage dangereux des locomotives des rues si fréquentées de Flandres, d'Anderlecht et de celle de Ninove, qu'il faudrait traverser à niveau contre les portes de la ville.

Nous avons vu avec plaisir que MM. Vifquain, Noël et Demoor reconnaissent aujourd'hui, avec nous, que la station principale doit rester à l'Allée-Verte; à la vérité ils ne font cet aveu que pour autant que le gouvernement conservât les deux routes; nous pensons qu'il nous sera facile de démontrer que la même préférence était acquise à l'emplacement de l'Allée-Verte, quand bien même le rail-way du Hainaut aurait été livré à des concessionnaires.

L'intérêt bien entendu des concessionnaires, tout comme celui du gouvernement, doit être de rendre la nouvelle communication la plus utile et la plus économique possible au public; et, en conséquence, ils ne chercheraient point d'augmenter les péages par les frais de deux stations, lorsqu'une seule peut suffire: — Pour les *marchandises*, il est évident que le mouvement entre le Hainaut, le port d'Anvers, Liège et les Flandres, sera d'une importance bien plus considérable que celui à provenir des relations uniques du Hainaut avec Bruxelles, et que, sous ce rapport,

	Report, 155,800	
Et d'après le même devis pour la route de Valenciennes, figure en outre pour le restant de la ligne de Bruxelles jusqu'à Tubise, savoir :		
1 pont fixe de 4 m. 50 d'ouverture sur le canal de Charleroy, y compris le redressement d'une partie de ce canal,	fr. 30,000	
3 ponts de 15 m. d'ouverture sur la Senne à Forest, Loth et Lembeek à 50,000 fr., ci	90,000	
En pontceaux et aqueducs environ	30,000	
	A s'ajouter,	150,000
D'où le montant des ouvrages d'art, suivant le tracé de la banque, est de ci	-----	305,800
Partant économie par notre ligne sur les travaux d'art seuls, ci		fr. 155,800
Notre projet ne traverse de terrains importans aux abords de Bruxelles que sur une longueur de 1,500 m. au plus, encore ne sont-ce en grande partie que des terres labourables, tandis que le projet de la banque, à partir de l'étang de St.-Gilles, est assis sur une étendue de plus de 4,000 m. dans des prairies, des jardins et des propriétés d'une haute valeur.		
Supposant à la route, y compris ses gares, une largeur égale de 20 m. dans les deux projets, on voit qu'il y aurait environ, suivant le projet de la banque, 5 hectares de plus en terrains chers (non compris la station des Bogards); l'excédant du prix de ces 5 hectares déjà considérés aujourd'hui comme terrains très précieux, ne sauraient être estimés ensemble à moins de	ci fr. 30,000	
En outre, si on ne consacre pour vouter la Senne à la traversée du faubourg de Molenbeek que la faible somme de 44,000 fr., portée pour cet objet au chapitre des ouvrages d'art, il est clair qu'il faudrait payer en sus pour indemnités de bâtisses, plantation, passage, etc., dans les jardins de l'établissement Vandermaelen, la maison de campagne Debie et autres propriétés,	60,000	
	Ensemble,	fr. 90,000
Différence totale en faveur de notre projet sur les terrains et ouvrages d'art,		fr. 245,800

le point d'arrivée de la nouvelle branche doit être le plus rapproché possible de la station existante, ou mieux, n'en faire qu'une avec elle.

Les mêmes motifs militent incontestablement pour une station unique quant aux voyageurs qui n'ont pas à s'arrêter à Bruxelles, pour les personnes du Hainaut venant à Bruxelles, ou pour les promeneurs de Bruxelles allant de ce côté; la station des Bogards ne leur serait avantageuse qu'autant qu'ils soient sans bagage et qu'ils puissent se rendre à pied à leur destination ou à la station; mais on conçoit que pour tous ceux qui devront se servir d'omnibus, une station unique sera bien plus favorable. Car, ainsi, cette espèce de voitures pourra se répandre dans tous les quartiers de la ville, et y prendre sans distinction les voyageurs pour toutes les directions à la fois : Gand, Mons, Liège, Anvers; tandis que, s'il existait des stations distinctes pour chaque branche, le service des omnibus devant se diviser, deviendrait nécessairement plus coûteux et moins commode.

On a objecté que la station de l'Allée-Verte manquerait d'emplacement pour le dépôt des marchandises pondéreuses, telles que houilles, pierres, chaux, etc.; mais on ignorait sans doute qu'un projet d'agrandissement convenable pour cette station avait été approuvé récemment, dont l'exécution pouvait avoir lieu avec plus d'économie dans les prairies de Laeken et à l'embouchure du canal de Charleroy qu'aux Bogards et le long des boulevards de la ville.

Nous croyons inutile de repousser les craintes chimériques qu'on allègue, de voir les habitans du faubourg de Namur et d'Anderlecht délaissés le chemin de fer de Hal et du Hainaut, s'ils devaient venir le prendre à la station actuelle : l'expérience a démontré et démontre journellement que le rail-way d'Anvers n'est pas exclusivement fréquenté par des habitans du faubourg de Laeken ou du quartier de la rue Neuve.

Nous ne nous arrêtons pas non plus davantage à la requête du conseil communal de Bruxelles, en faveur d'une station intérieure. Cette régence n'a fait que suivre en cette occasion, quoique bien tardivement, les errements des autres régences de villes rencontrées par le chemin de fer, et dont vous avez fait bonne justice. Elle voudrait, comme les autres, au détriment général du pays, mettre marchandises et voyageurs à la merci de son octroi. D'ailleurs, si Bruxelles n'a pas senti jusqu'ici la nécessité d'une station intérieure pour ses relations avec Anvers, les Flandres et le pays de Liège, avec l'Angleterre, la Hollande et l'Allemagne, on ne voit pas de quelle plus grande nécessité serait une station intérieure pour la seule branche du Hainaut, y compris même les promeneurs d'Ixelles à Hal.

Par notre ligne, la ville de Hal, dont les relations avec la capitale seraient, dit-on, si multipliées, si productives, pour peu qu'on les facilite, n'est-elle pas plus avantagée par la station que nous projetons, accolée à la ville même au débouché de ses rues principales, que par le passage isolé, éloigné et séparé de ses murs par le canal de Charleroy, la Senne et sa dérivation, que la banque propose en lui promettant comme dédommagement, une station à Bruxelles aux Bogards ?

Les avantages réels, saillans, inhérens à la direction proposée dans notre rapport du 20 octobre, ne sauraient, nous le pensons, être balancés par le léger inconvénient de quelques pentes tant soit peu prononcées, que nous avons cru pouvoir adopter comme base du mètre de l'entreprise, mais qui peuvent toujours, sans frais et même avec économie, s'améliorer en profitant, comme de raison, de l'art. 55 du cahier des charges.

Qu'on ne croie pas cependant qu'il s'agisse ici d'inclinaisons rapides, excessives; des pentes semblables et même de plus fortes, sont parcourues aujourd'hui par les locomotives, entre Bruxelles et Anvers. D'ailleurs, il est encore à remarquer qu'elles se trouvent disposées dans le sens le plus favorable à la marche principale des transports.

Quoique, dans la réplique au mémoire du 4 décembre, dont nous nous occupons, et que nous examinerons point par point, nous ayons à répondre catégoriquement au reproche d'inexactitudes en quelque sorte volontaires, dans le profil général qui accompagnait notre rapport du 10 septembre, nous ne pouvons nous empêcher de vous faire remarquer, dès ce moment, M. le ministre, que, si en effet le nivellement vérificateur que ces messieurs ont bien voulu faire de nos lignes d'avant-projet, ne s'est point rencontré tout juste en chaque point avec nos cotes d'approximation, nous croyons toutefois avoir lieu d'être encore satisfaits du résultat de notre travail et même d'avoir bien mérité du commerce et de l'industrie, en songeant qu'au moyen d'un projet appuyé, dit-on, sur un profil fictif d'un terrain imaginaire, nous avons pu cependant amener ces messieurs à offrir aujourd'hui, pour moins de 12 millions, une route pour laquelle on demandait naguère 17 1/2 millions comme base des péages.

Veuillez agréer, M. le ministre, l'assurance de notre profond respect.

Les ingénieurs en chef directeurs,
SIMONS, DE RIDDER.

Bruxelles, le 20 juin 1857.

Monsieur le ministre,

Vous nous avez ordonné de vous faire connaître les observations que nous pourrions avoir à faire, au sujet du mémoire adressé à votre département par MM. Vifquain, Noël et de Moor, comme réfutation de notre rapport du 10 septembre dernier, n° 1503.

Loin d'envisager ce mémoire comme une réfutation de notre travail, nous y trouvons, au contraire, la confirmation complète du système que nous avons eu l'honneur de vous proposer pour l'entreprise des rails-ways vers la France.

Que cherchions-nous à démontrer autre chose dans notre rapport du 10 septembre, sinon que la branche du Hainaut n'avait pas besoin, pour payer sa construction, d'un péage basé sur une dépense d'établissement de 17 à 18 millions, mais bien, et seulement, sur une dépense de 10 à 12 millions; — que cette branche, de même que celle de Gand à Lille, devait s'exécuter sur le territoire belge, sans aucune intervention étrangère, et qu'elle pouvait se suffire pleinement par les propres ressources du pays; enfin que c'était au gouvernement, qui avait déjà doté les autres provinces de l'économie de semblables communications, construites par l'état, qu'il importait d'exécuter, également par ses soins, cette branche complémentaire.

Ces principes, M. le ministre, qui forment la base du programme prescrit par M. votre prédécesseur dans la conférence du 25 octobre 1836, diamétralement opposés à l'esprit et aux conclusions du rapport adressé le 8 juin à M. le gouverneur de la société d'industrie nationale par MM. Vifquain, Noël et Demoor, sont non seulement admis aujourd'hui sans restriction par ces ingénieurs, mais encore, en ce qui concerne la dépense d'établissement, et, par suite, le taux des péages, ils sont confirmés par un rabais plus considérable encore que celui que nous osions vous promettre. Ces principes, maintenant adoptés par ces messieurs, leur ont seuls permis de remplacer leur première proposition par le projet, *plus économique d'exécution*, qu'ils présentent aujourd'hui.

Cependant, quoiqu'au fond nous ayons ainsi gain de cause, on dit néanmoins nous avoir complètement réfutés, et l'on soutient que le tracé de chacune des trois sections principales, dont se compose le projet primitivement dressé par la banque, mais ajusté au programme que nous avons proposé, serait, sous tous les rapports, plus avantageux à l'état et au public que celui des sections correspondantes de ce qu'on veut bien appeler un contre-projet.

Puisqu'il faut rouvrir la discussion sur les points de détail et sur la seule question qui semble encore laisser quelques doutes dans votre esprit, savoir : la prééminence acquise au passage par Houdeng sur celui par Soignies, nous allons l'examiner de nouveau; mais nous vous prions, avant tout, de remarquer, monsieur le ministre, que l'avant-projet du 10 septembre avait été conçu dans l'unique but d'empêcher la réalisation du projet ruineux présenté le 8 juin pour la banque.

Les nouvelles propositions de ces messieurs, qu'on nous oppose aujourd'hui, ne doivent pas et ne peuvent pas être comparées aux données approximatives de notre avant-projet, mais bien avec les études plus complètes que nous sommes à même de vous présenter maintenant.

Il nous importe aussi de détruire de prime abord le mauvais effet qu'auraient pu faire sur votre esprit les reproches d'inexactitudes, d'omissions préméditées, adressés à notre travail; — nous n'aurions fourni qu'un profil fictif, aplanissant à dessein les montagnes, relevant les fonds; — des assertions erronées; — des calculs de revenus factices; et tout cela, M. le ministre, dans le but d'obtenir une approbation prématurée et sans fondement.

Si telle pouvait avoir été notre intention, nous serions-nous tant hâtés, après la remise si vivement réclamée de notre avant-projet, de vous soumettre en regard les résultats rigoureux du nivellement pour la première section de cette nouvelle branche?

Ces reproches ont lieu de nous étonner de la part d'ingénieurs qui savaient que les données que nous possédions, après tant d'années d'exercice, dans les localités dont il s'agit, devaient nous mettre à même de discuter les questions fondamentales d'un semblable projet, et d'en fournir les renseignements généraux, sans avoir besoin de recourir exprès sur le terrain. — Les éléments sur lesquels nous avons basé notre rapport du 10 septembre étaient suffisants; les vérifications auxquelles ces messieurs les ont soumis, le prouvent clairement: en effet, tous les points de sujétion, les seuls qu'on peut exiger raisonnablement d'un avant-projet, s'accordent parfaitement avec leur travail; — les accidens secondaires du terrain, ne pouvant avoir sur la solution générale aucune influence sensible, n'y étaient, à la vérité, indiqués que globalement, et motivent pourtant seuls les différences qu'on critique et qui n'existeraient peut-être pas si, au lieu de s'attacher simplement à niveler la trace approximative indiquée sur une carte générale, on avait bien voulu chercher à s'assurer si le passage était possible ou non par les localités traversées.

Quant au reproche de n'avoir pas fait figurer sur le plan tous les bâtimens du grand établisse-

ment d'Hornu, on doit comprendre que ce ne pouvait être qu'un simple oubli du dessinateur; car, loin d'avoir à craindre que le propriétaire redoutât en aucune manière le passage du chemin de fer à travers son bel établissement, nous sommes au contraire bien persuadés qu'il apprécie à leur juste valeur les immenses avantages qu'il doit en retirer, dût-il même en résulter la dépréciation de ses rivages.

Nous pourrions également détruire les doutes qu'on élève sur la possibilité des réductions de prix dont nous avaient paru susceptibles les devis de la société générale.

Il suffit, nous le pensons, M. le ministre, de vous citer l'article principal de ces réductions, *les terrassements*, pour vous convaincre que c'est à tort, par exemple, que ces messieurs disent, page 49 de leur réfutation: « Aussi maintiendrons-nous l'estimation des terrassements telle qu'elle figure à notre mémoire du 8 juin 1836. »

Suivant ce mémoire, dont les prix ne peuvent, dit-on, subir aucune diminution, le coût des terrassements pour la section de Bruxelles à Tubise, en admettant les quantités données par ces messieurs, spécialement dans l'annexe G jointe à leur mémoire du 4 décembre, s'élèverait, savoir :

		Prix du devis du 8 juin.	
51,800	mètres cubes,	à 1 relai,	à fr. 0 31 fr. 9,858
129,800	id.	à 3 id.	0 49 63,602
17,500	id.	à 300 mètres,	0 64 75 11,531
17,400	id.	à 500 id.	0 70 25 12,223
11,500	id.	à 1,000 id.	0 84 9,660
21,100	id.	à 1,200 id.	0 89 18,779
7,600	id.	à 1,500 id.	0 96 50 7,354
52,000	id.	à 2,000 id.	1 09 54,880
25,500	id.	à 4,000 id.	1 52 58,760

Montant suivant les prix du 8 juin, fr. 206,427

Tandis que, dans leur lettre du 8 décembre, ils viennent vous donner, comme chiffre réel de la dépense que nécessiteraient ces mêmes terrassements, la somme de 149,852 fr. à 179,198 fr., en s'appuyant sur l'adjudication du 7 décembre dernier, résultat qui vient donc confirmer de nouveau ce que nous avons eu l'honneur de vous dire dans notre rapport du 10 septembre: « que sur la masse des terrassements seuls, calculés pour la banque, il y avait pour plus d'un million à rabattre, ci 1,052,618 fr. » (Voir la note 8 de notre rapport du 10 septembre.)

Contre la réduction dont il s'agit, ces messieurs allèguent que ce n'est pas seulement *de la terre* qu'il faudra déblayer; qu'il y aura beaucoup de *grès*, de *Pierre calcaire*, de *schiste* et *pierraille*. Nous n'ignorions point cette circonstance, mais nous avions nos raisons pour ne pas en parler.

Si on veut faire entrer en ligne de compte l'excédant de dépense pour la fouille, soit; et, adoptant encore de ce chef leurs données (voir le détail estimatif litt. D du 8 juin), nous n'aurions à retrancher de la réduction susindiquée de fr. 1,052,618

que, savoir: Pour les 594,000 m. ³ de terre mêlée de pierraille schiste effeuillée, × 0 48—0 22 ou 26= fr. 154,440

Pour les 286,900 m. ³ schiste de dureté moyenne, pierre calcaire, grès, × 0 62—0 22 ou 40= 114,760

Enfin, 75,100 m. ³ schiste compacte et dur, × 1 10—0 22 ou 88= 66,088

Ensemble, pour la différence de fouille, fr. 335,288 ci 335,288

Resterait donc toujours rigoureusement à rabattre de l'article *terrassements* la somme de

fr. 717,550

Nous n'avons pas fait figurer en ligne de compte l'augmentation de dépenses pour différence de fouille, attendu que la bonne pierre calcaire, trouvée dans le déblai, pouvait et devait être employée utilement dans les parements des ouvrages d'art, les moellons dans leurs fondations, et que la pierraille dont il faut 120,000 m. ³ pour le massif du rail-way, rencontrée dans le déblai, était une véritable économie.

Ainsi donc, si d'une part on tient à faire figurer cet excédant de fouille de 335,288 fr. à l'article terrassements, ces messieurs ne pouvaient pas accepter, comme ils l'ont fait (page 53 de la réfutation), le sous-détail de rail-way que nous avons fourni (note 12 de notre mémoire du 10 sept.), dans lequel le prix d'achat de la pierraille est largement compté de 4 à 6 fr. 20 c., y compris l'emploi, sans faire la déduction de la valeur de la pierraille trouvée dans les déblais; or, les 120,000 m. ³ nécessaires à ce massif, n'eussent-ils été comptés qu'au prix excessivement minime

de 2 fr. 80 c. par mètre cube, ils auraient encore emporté la somme de 336,000 fr., lesquels, ajoutés au x 717,530 fr., font bien, comme nous l'annoncions, le million à déduire.

Abandonnant toute réplique sur les autres points de détail de moindre importance, nous abordons au fond la véritable question qui reste encore en suspens, celle si importante du choix des localités à traverser.

Convient-il d'adopter le tracé de la banque, partant des Bogards, avec embranchement vers la station de l'Allée-Verte, retraversant le canal de Charleroy à Lembeck, pour entrer dans le vallon de Quenast et d'Horrues, et se dirigeant par Soignies sur le point de partage de Castiaux, et de là arrivant à St.-Ghislain par le nord de Mons et la droite du canal de Condé? Ou bien, la direction proposée pour la continuation du chemin de fer d'Anvers, partant directement de la station actuelle, touchant Hal et entrant à Tubise, dans le vallon de la Samme, quivi du même côté du canal de Charleroy jusqu'à Ronquières, d'où il se dirige par les Écaussines sur le point de partage de Houdeng et descendant par Havré sur le sud de Mons, pour atteindre les charbonnages du Flénu, en laissant le canal de Condé sur la droite?

Là est aujourd'hui la question vitale du chemin de fer du Hainaut, aujourd'hui que l'exécution de cette route par l'état est définitivement arrêtée.

La solution de cette question, la réussite du chemin de fer, ne dépendent pas uniquement du plus ou moins de dépenses de son établissement. L'avantage réel du pays, l'avancement, l'importance de l'industrie dans les contrées à traverser, doivent surtout indiquer la direction à préférer : c'est ainsi que le tracé par Liège et Verviers, nonobstant le souterrain de Cumptich, les plans inclinés de Liège, les pentes et courbes plus prononcées du vallon de la Vesdre, a cependant obtenu la préférence sur la direction naturelle, directe et pour ainsi dire de niveau, qu'offraient les plaines de la Campine.

Quant à la section de Bruxelles à Tubise, nous pensons avoir suffisamment établi dans notre rapport du 19 décembre dernier, n° 1644, 886 a., tous les avantages inhérens au projet que nous proposons et qui compensent, et bien au-delà, le faible excédant de dépenses pour l'augmentation de déblais résultant du changement apporté à notre avant-projet, et dont nous avons pu, depuis l'adjudication, améliorer encore le profil définitif qui ne présente plus aujourd'hui de contre-pente aux transports pondéreux du Hainaut vers Bruxelles (voir le profil ci-joint); mais l'un des points principaux sur lesquels nous croyons devoir ramener toute votre attention, M. le ministre, c'est que, par notre ligne *seulement*, la ville de Hal, dont les relations avec la capitale sont déjà si actives, se trouve convenablement reliée au chemin de fer par la station que nous projetons, accolée à la ville même au débouché de ses rues principales, tandis que dans le projet de MM. Vifquain, Demoor et Noël, la ville de Hal reste complètement séparée du chemin de fer par le canal de Charleroy, la Senne et sa dérivation.

Une station à Bruxelles, commune à toutes les branches du chemin de fer, est une nécessité reconnue, qui n'est plus contestée aujourd'hui pour les relations générales; et, pour celles de Bruxelles avec Hal, notre tracé leur est évidemment plus favorable.

De Tubise à Mons, tandis que nous croyions avoir démontré complètement, dans notre rapport du 10 septembre, que c'est par les Écaussines et par les charbonnages du centre que le chemin de fer doit se diriger, les auteurs du projet par Soignies, tout en abandonnant leur idée première, dominante, d'une route de capitale à capitale, et en acceptant la clause du programme qui enjoint de la considérer plutôt comme une communication intérieure, persistent cependant à l'éloigner des principaux centres d'industrie.

Ne pouvant se dissimuler que l'importance commerciale de la zone qu'ils ont choisie est bien moindre que celle de la direction que nous conseillons, ils basent maintenant leurs motifs de préférence pour le tracé de Soignies sur les difficultés d'exécution et les inconvénients qu'ils supposent inhérens à la ligne d'Houdeng, et, effrayés en quelque sorte de l'impulsion que recevraient (ce qui ne peut être qu'au profit du consommateur) les carrières des Écaussines et les charbonnages du centre par l'établissement du chemin de fer, ils mettent aussi en avant la crainte de voir rompre l'équilibre si laborieusement établi entre les divers charbonnages. — Tour à tour ils objectent (pages 17 et 18 de leur réfutation), ou que le chemin de fer par Houdeng accaparerait la plus grande partie des transports qui appartiennent forcément au canal de Charleroy, pour lesquels les concessionnaires viendraient certainement réclamer des indemnités; ou plus loin, que le canal ni ses embranchemens n'auraient rien à craindre de la concurrence du chemin de fer, puisque par leur fret économique, disent-ils, ils sont la véritable artère vivifiante des charbonnages du centre (pages 16 et 20 de leur réfutation); enfin, parce que, par notre tracé, le tiers de la route si désirée de Charleroy à Mons se trouverait exécuté, sans frais pour le commerce de ces deux villes, dans le rail-way de l'état, l'on déclare qu'en ce cas (pages 20 et 22) cette route de Charleroy à Mons deviendrait inexécutable, sa construction, pour être du goût d'une compagnie, devant

lui laisser sans partage les bénéfices de la ligne entière. — Pour appuyer ces arguments, qui, à notre avis, se détruisent l'un par l'autre, on rappelle et les discussions qui ont eu lieu à la chambre des représentants, en mars 1856, concernant la convention relative au canal de Charleroy, et le résultat des commissions d'enquête au sujet du projet Vander Elst.

Que les exploitans des charbonnages du centre, que le commerce et le public en général, se soient élevés contre la demande en concession d'un chemin de fer de Mons à Ronquières, nous voulons bien le croire; nous comprenons cette appréhension contre les soins intéressés d'une compagnie particulière, portée peut-être à ne favoriser que telle ou telle exploitation au détriment des autres et du consommateur; mais que cette voie s'exécute par les soins de l'état, que Mons, Bruxelles et Charleroy se joignent par les charbonnages du centre et les carrières des Ecaussinnes, et, l'on verra alors quel sera le résultat d'une enquête générale sur un semblable projet.

Qu'on ait émis à la chambre des représentants, en certaines circonstances, à l'occasion du canal de Charleroy, telle ou telle opinion, peu importe aujourd'hui quant à la continuation du chemin de fer décrété à travers le Hainaut. — Faut-il, parce qu'une communication existe déjà entre deux points, repousser l'exécution de toute autre voie commerciale qui lui serait préférable, faut-il repousser tout progrès? — Mais Bruxelles et Anvers étaient liées par une excellente chaussée et un canal superbe, cela a-t-il empêché l'établissement du chemin de fer? Louvain, prétextant l'existence de sa belle voie navigable, qu'elle s'engageait à améliorer considérablement encore, a-t-elle pu, malgré ses réclamations puissamment soutenues à la chambre, empêcher la construction d'un chemin de fer latéral? — Les Flandres, Ostende, Bruges et Gand, liées par les plus beaux canaux du monde, les plus économiques, dont les péages sont nuls; ces provinces, ces villes, ne sentent-elles pas vivement aujourd'hui, ne réclament-elles pas à outrance, l'achèvement le plus prompt possible de la nouvelle voie entreprise qui longera entièrement, qui remplacera cependant en partie ces belles communications existantes? — A-t-on dit, a-t-on jamais pu penser pour cela que les revenus de la nouvelle voie ne seraient que faibles, et que ce que le gouvernement percevrait d'une main, il devrait le rendre par l'autre? — Le canal de Charleroy aurait-il seul le privilège d'empêcher ou de détourner de sa direction naturelle un chemin de fer qui serait reconnu d'une utilité générale?

Avant donc de discuter le mérite de réclamations éventuelles de la part des concessionnaires de ce canal, il s'agit de décider avant tout laquelle des deux directions du chemin de fer, par Soignies ou par Houdeng, abstraction faite du canal, convient le mieux au pays.

Dans leur mémoire du 4 décembre, MM. Vifquain, Noël et Demoor allèguent qu'il n'est de l'intérêt, ni du gouvernement, ni des charbonnages du centre, ni de la population du district de Charleroy, de faire passer le rail-way par les Ecaussinnes et Houdeng.

Quant à Charleroy, ils se fondent sur ce que, par l'établissement de la section d'Houdeng à Mons exécutée aux frais de l'état et comprise dans la route de Bruxelles à Mons, on empêcherait la réalisation du projet de chemin de fer de Mons à Charleroy, en rendant impossible séparément, pour des concessionnaires, l'entreprise de la section restante d'Houdeng à Charleroy.

D'abord, nous contestons l'impossibilité d'exécuter séparément la partie d'Houdeng à Charleroy, et nous n'avons besoin d'autres preuves à cet égard que la demande en concession pour la route entière de Charleroy à Mons. — Si, comme on le dit, la section de Mons à Boussoit ou Houdeng était seule productive, on peut être assuré que les concessionnaires auraient borné là leur demande; mais qui ne voit au premier coup-d'œil que la branche d'Houdeng à Charleroy deviendrait encore meilleure lorsqu'avec les apports de Mons, elle recevra en outre ceux d'Anvers et de Bruxelles beaucoup plus directement que par Mons et Soignies. — Une société particulière ne voudra pas, dit-on, se charger de l'exécution d'Houdeng à Charleroy, l'état conservant la bonne section vers Mons; mais où est la nécessité d'une société particulière pour cette communication publique?

Quant aux charbonnages du centre, en supposant que le chemin de fer ne leur offre pas une voie plus économique que le canal existant et ses embranchemens (supposition mezzo termine entre les deux hypothèses qu'on nous oppose), nous disons que lesdits charbonnages, mettant de côté la célérité et la facilité d'arriver, en tout temps, sur les marchés, doivent encore soutenir de toutes leurs forces le tracé que nous proposons, quand ce ne serait que pour conserver l'approvisionnement de la contrée dont ils ont toujours été en possession du Roculx vers Lessines et Enghien, contrée que le tracé par Soignies leur enlèverait au seul profit des houillères du Flénu, qui, du reste, par notre tracé, entreraient au contraire en concurrence avec celles du centre.

Que les frais de halage soient plus élevés sur les chemins de fer que sur les canaux (ce que nous contestons en ce qui concerne les rails-ways bien organisés; exemple: les transports de Darlington), dans un cas comme dans l'autre, les péages des chemins de fer doivent être nécessairement beaucoup plus faibles, attendu que les dépenses que ces péages sont destinés à couvrir, sont supportées,

pour une grande partie, par les voyageurs et les marchandises précieuses ou dites de diligence, qui répudient les canaux.

La seule objection qui resterait, c'est que les charbonnages, quatre exceptés, ne pourront point, dit-on, s'embrancher au chemin, ou en profiter, par suite de leur situation.

Quand nous avons dit que notre tracé traversait les charbonnages, nous n'avons, certes, pas prétendu qu'il passait à l'embouchure de chaque fosse. — Toujours est-il qu'il vaut mieux pour elles s'en approcher le plus près possible, dussent quelques-unes en rester éloignées d'une demi-lieue, que de les laisser toutes à plus de trois lieues de distance.

Les auteurs du projet par Soignies attribuent à la réalisation de leur ligne un avantage bien désirable, et qui, s'il dépendait exclusivement de la direction qu'ils proposent, serait d'un grand poids dans le choix dont il s'agit. Ils font remarquer « que le mélange de charbon du couchant de Mons, composé d'un quart de menues gaillettes et de trois quarts de fines, qui ne revient au plus aux rivages du canal de Mons à Condé, contre le tracé de leur chemin de fer, qu'à raison de fr. 7 30 le tonneau, arrivera aux portes de Bruxelles, où il n'est pas encore connu, à un prix si minime, 15 fr. au lieu de 20 fr. que l'on y paie aujourd'hui le charbon le plus médiocre de Charleroy, que son usage deviendra général pour la classe pauvre de la population de la capitale et des environs. » — Mais, M. le ministre, cet avantage appartient également aux deux directions; toutes deux ont pour but de relier le foyer commercial de Mons à la capitale. — Il y a plus, c'est que le tracé par les Écaussines offrira aux houilles du Flénu un transport sur Bruxelles plus économique que par Soignies; car, outre que le mouvement des voyageurs et le produit des marchandises seront sans contredit bien plus considérables par Houdeng, cette direction offre encore seule des transports utiles pour les matières pondéreuses, de part et d'autre du point de partage, et permettra ainsi le péage le plus minime possible.

Il reste maintenant, pour cette section de Tubise à Mons, à examiner, sous le rapport de possibilité ou de plus ou moins de facilité d'exécution, le tracé par les Écaussines et les charbonnages du centre.

Le système général des pentes et rampes par cette direction, loin d'être défavorable à la locomotion, lui est, au contraire, on ne peut plus avantageux. — Il consiste, de part et d'autre du point culminant, si heureusement placé au milieu des houillères, dans une suite de pentes continues sans une seule montée tant vers Bruxelles que vers Mons. — Il devient superflu, nous le pensons, d'entrer dans plus de détails à cet égard pour démontrer que notre système de pentes sur cette section de Tubise à Mons, aussi bien que celle de Bruxelles à Tubise, présente maintenant tout au moins autant de facilités au parcours des locomotives que le profil du projet de la banque.

Quant à la partie entre Tubise et Meignault, qu'on regardait en quelque sorte comme inexécutable, dont les énormes déblais à faire dans le roc vif ou dans un schiste compacte, devaient seuls, disait-on, faire rejeter le tracé par les Écaussines, nous sommes assez heureux pour vous proposer, aujourd'hui M. le ministre, un projet définitif, qui, tout en satisfaisant aux besoins de la plus grande masse des foyers d'industrie du Hainaut, ne présente pas plus de difficultés réelles que le projet par Soignies.

En effet, à la seule inspection des deux profils, celui de la banque et notre profil définitif ci-joint on reconnaîtra de suite que les déblais respectifs à faire dans la route sont plus considérables et plus difficiles entre Tubise, Quenast, Rebecque et Steinkerque, que par notre projet entre Tubise Oisquerq, Virginal et Henri-Pont, y compris même le percement souterrain de 275 mètres de longueur à Askimpont-Virginal. — Que de Steinkerque à Horruet et Soignies les difficultés ne seraient pas moindres que celles qui se présentent entre Henri-Pont, les Écaussines et Meignault: le plus fort déblai sur notre tracé définitif n'étant que de 9 m. 75 c. aux Écaussines, tandis que celui par Soignies à Horruet serait de 11 m. 65 c. — Enfin, l'obstacle, l'inconvénient majeur qu'on reprochait surtout à la direction que nous proposons, la construction forcée, au point de partage à Meignault, d'un long souterrain de 1,800 mètres de longueur, à travers un sol difficile; souterrain qui devait réunir, disait-on, tous les défauts à redouter dans ce genre d'ouvrage, et retarder même l'achèvement de la route de plusieurs années, nous avons encore aujourd'hui la satisfaction de vous soumettre un projet qui échappe tout-à-fait à ce soi-disant grave inconvénient; — la galerie qui se trouvait indiquée comme pis-aller, comme moyen extrême de possibilité d'établissement du chemin de fer dans cette localité, suivant notre avant-projet, ayant pu, par suite de l'étude rigoureuse du terrain, être remplacée par une tranchée à ciel ouvert de 5,000 m. de longueur, qui présente pour toute difficulté au sommet de la crête de partage un déblai de 19 mètres de profondeur moyenne sur 377 mètres d'étendue, tranchée moitié moins longue, moins large et moins profonde que celle exécutée à Grand-Camp pour le canal de Pommerœul, déblai d'ailleurs utilisé en partie dans les grands remblais au-delà de la crête de partage.

Il est à remarquer que les avantages obtenus dans la partie de notre tracé entre Bruxelles et

Meignault, par une étude plus complète du terrain, n'ont point changé la position respective des deux projets entre le point culminant et Mons, c'est-à-dire que le désavantage relatif du projet par Soignies, de ce dernier point jusqu'à Mons, comparativement à notre tracé de Meignault à Mons reconnu par MM. les ingénieurs de la banque eux-mêmes (page 13 de leur mémoire du 4 décembre 1836), existe dans son entier; mais ils ne peuvent plus dire aujourd'hui que ce désavantage est amplement compensé par la plus grande facilité de locomotion, que présente l'autre versant de Soignies à Bruxelles, puisque la différence d'environ $3\frac{1}{4}$ de millimètre de pente moyenne, que notre tracé présente en plus, d'Houdeng à Tubise, sur la ligne de Soignies au même point, est tout entière à l'avantage des transports pondéreux qu'il s'agit de conduire vers Bruxelles; et que du reste, dans l'une et l'autre direction, la plus forte pente ne dépasse pas 4 $1\frac{1}{2}$ millimètres.

Passant à l'examen de la partie entre Meignault et Mons, dont, comme nous venons de le dire, les ingénieurs de la banque ont reconnu les pentes plus avantageuses que celles de Mons à Soignies (et en effet, elles n'offrent à la remonte des charbons du Flénu qu'une rampe moyenne de $3\frac{9}{10}$ millimètres au lieu de 4 $\frac{8}{10}$, jusqu'au point culminant), nous ferons remarquer, quant à la facilité d'exécution, qu'elle est encore sensiblement la même dans une direction comme dans l'autre; les remblais ne sont pas plus élevés dans la ligne d'Houdeng que dans celle de Soignies, et la situation des tranchées à exécuter présente le moyen le plus économique pour obtenir, avec le moins d'emprunts possibles, les terres nécessaires aux levées.

La direction que nous proposons n'est pas seulement plus avantageuse à la locomotion par son profil, mais surtout par le développement plus direct du tracé qui n'offre point les courbes dangereuses de la descente de Casteau.

Résumant les avantages de notre ligne jusqu'à Mons, on doit reconnaître qu'elle est destinée à vivifier l'un des principaux centres d'industrie du Hainaut, le riche bassin houiller d'Houdeng, les belles carrières des Ecaussines; qu'elle ne présente que des pentes favorables dans les deux versants à tous les produits pondéreux que le Hainaut doit expédier sur Bruxelles et Anvers, et en particulier, pour les houilles du Flénu, une remonte plus facile de Mons jusqu'au point de partage. Par notre ligne seule, la route du Hainaut, conformément au vœu de la législature, jouit d'une station commune avec toutes les autres branches du chemin de fer, et se trouve ainsi en relation directe avec Anvers, Ostende et le Rhin; et les villes de Mons et de Hal obtiennent l'avantage de stations convenables. De Bruxelles jusqu'à Mons la distance par les Ecaussines, dans le projet définitif, est moindre (1) que celle par Soignies, et nos courbes sont décrites d'un plus grand rayon (2) que dans ce dernier tracé.

Quant à la section de Mons à la frontière, il est incontestable que la direction au pied des charbonnages du Flénu, est en tout point préférable à celle proposée par les prairies de la Haine. Notre direction touche Cuesmes, Jemmapes et Quaregnon, dont le projet de la banque reste séparé par le canal.

Les avantages commerciaux attachés à cette ligne sont tellement manifestes, que les auteurs de l'autre projet n'ont cherché à la combattre que par des considérations d'excédans de dépenses pour terrassements et indemnités de propriétés. Mais, quand bien même l'adoption de ce tracé, que

(1) *Par les Ecaussines.*

De Bruxelles, station de l'Allée-Verte, à Tubise	21,380 m.	
De Tubise à la crête de partage à Meignault,	21,030	
De Meignault à Mons, porte d'Havré,	18,800	

Ensemble de Bruxelles à Mons,		61,210 m.

Par Soignies.

De Bruxelles, station de l'Allée-Verte, à Tubise,	20,471 m.	
De Tubise à la crête de partage de Castiaux.	25,865	
De Castiaux à Mons, porte du rivage,	16,282	

Ensemble de Bruxelles à Mons,		62,618 m.

Différence en faveur du projet par les Ecaussines, 1,408 m.

(2) Dans le tracé par Houdeng, excepté trois courbes d'un petit développement (ensemble 2,600 m.), une à la sortie de la station de Bruxelles et les deux autres aux abords du passage souterrain à Virginal, décrites d'un rayon de 800 mètres, la grandeur de rayon de toutes les autres courbes varie de 1,200 à 4,800 m., tandis que, dans la direction par Soignies, ils ne sont en général que de 1,200 à 2,500 m. au plus, et que, non compris ceux des courbes aux abords des stations de Bruxelles et de Mons, qui n'ont point 500 m., il s'en trouve encore plusieurs autres de 800 m., notamment dans la plus forte pente à la descente vers Mons, en face d'Obourg et de Maizières. En général, à partir du point culminant dans la forte descente des deux versants, là où la prudence repousserait, s'il était toujours possible de les éviter, l'emploi de petits rayons, tous cependant n'atteignent au plus, dans le projet de la banque, que le *minimum* de 1,200 mètres.

l'intérêt des consommateurs et du pays réclament, exigerait le sacrifice de quelques centaines de mille francs, la beauté du tracé, son utilité pour la facilité du parcours, justifieraient pleinement cet excédant de dépenses qui serait bientôt regagné par l'économie à résulter sur les transports des houilles destinées à l'expédition par le chemin de fer.

Pour réfuter entièrement les allégations fautives contre le tracé entre Mons et la frontière, et notamment celles mentionnées aux pages 27, 42 et 43 du mémoire de MM. les ingénieurs de la banque, du 4 décembre dernier, il suffit de jeter les yeux sur les plan et profil ci-joints, où l'on verra un tracé direct de Mons sur Valenciennes sans ouvrages extraordinaires de terrassements, et tout en offrant, non un système de pente défavorable, mais une partie de niveau continue de Mons à la frontière.

Après avoir fait ressortir la supériorité de la direction par Houdeng sur celle de Soignies, sous le rapport de la facilité des transports et de l'importance commerciale et industrielle des localités traversées, il reste à considérer si le chiffre présumé, porté à notre avant-projet, était suffisamment exact pour motiver le choix à faire entre les deux tracés.

Les ingénieurs de la banque portent à 13 millions de francs la dépense d'établissement du chemin de fer par Houdeng, que notre estimation approximative du 10 septembre dernier n'élevait qu'à 10 millions et demi de francs. Les calculs opérés sur les profils fournis depuis, par le nivellement exact et rigoureux du terrain, démontrent que cette augmentation de 2,500,000 francs n'est nullement nécessaire, la suppression du souterrain obtenu par un tracé plus étudié, compensant, et au-delà, le surplus de terrassements dont la nécessité a été reconnue. En évaluant à un million de francs les augmentations éventuelles d'indemnités de terrains, etc., et l'exécution de quelques ouvrages non prévus dans l'estimation primitive, le coût d'établissement du chemin de fer par Houdeng, suivant notre projet actuel, ne s'élèverait donc encore au plus qu'à 11 millions et demi; c'est-à-dire, sensiblement la même dépense que par la ligne de Soignies, beaucoup moins favorable au commerce et à l'industrie, et conséquemment beaucoup moins productive; direction pour laquelle les ingénieurs de la banque, dans leur projet primitif, avaient demandé l'énorme somme de près de dix-huit millions de francs.

Veuillez agréer, M. le ministre, l'assurance de notre profond respect.

Les ingénieurs en chef directeurs,

SIMONS, DE RIDDER.

TABLEAU comparatif des systèmes des pentes dans les directions de Soignies et des Ecaussines.

DIRECTION DE SOIGNIES.

PENTES.		RAMPES.		NIVEAUX.	OBSERVATIONS.
m.	m.	m.	m.	m.	
"	"	"	"	3425	Ce niveau a son point de départ à l'origine de la station des Bogards.
"	"	8100 de	0,001	"	
"	"	4575	0,0022	"	} Passage du canal de Charleroy sur un pont fixe.
1025 de	0,00237	"	"	"	
"	"	5555	0,0011	"	
"	"	4250	0,002	"	
"	"	6400	0,00275	"	
"	"	6000	0,003	"	
"	"	500	0,0015	"	
"	"	5380	0,003	"	
13585 de	0,0045	"	"	"	
3085	0,0015	"	"	"	} La station de Mons, commençant entre les portes du Parc et du Rivage, à 665 m., en deçà de la dérivation de la Haine, extrémité de la pente indiquée ci-contre, la distance de cette station à celle de Bruxelles est de 59,015 m.
6270	0,0005	"	"	"	
"	"	965	0,002	"	} Passage du canal de Mons à Condé sur un pont fixe.
1150	0,003	"	"	"	
6500	0,0005	"	"	"	
"	"	4075	0,001	"	La frontière française est à 19,625 mètres de la station de Mons.
[31,615 m.		43,600 m.		3,425 m.	

Ensemble 17 pentes, rampes et niveaux, 78,640 m.

(Voir la suite pages 84 et 85.)

TABLEAU comparatif des systèmes des pentes dans les directions de Soignies et des Ecausines.

DIRECTION DES ÉCAUSSINES.

PENTES.		RAMPES.		NIVEAUX.	OBSERVATIONS.
m.	m.	m.	m.	m.	
		3000 de	0,005	»	Cette rampe a son origine sur le rail-way, à la station de l'Allée-Verte.
		3000	0,00014	»	
		1350	0,000133	»	
		2700	0,001	»	
		2100	0,00071	»	
		3960	0,0025	»	
		480	0,0007	»	
		»	»	940	
		1020	0,0005	»	
		800	0,00135	»	
		»	»	1860	
		3000	0,001	»	
		1000	0,002	»	
		2000	0,003	»	
		2000	0,002	»	
		1000	0,004	»	
		8000	0,0045	»	
		3000	0,004	»	
		900	0,0037	»	
		»	»	300	
	300 de	»	0,002	»	
11,500	0,0045	»	»	»	
5,000	0,0014	»	»	»	
4,000	0,0045	»	»	»	
350	0,0015	»	»	»	
1,341	0,0035	»	»	»	
		»	»	1869	
		1551	0,0035	»	
		16889	0,00004	»	
20,491 m.		57,750 m.		4,969 m.	La station de Mons commençant hors de la porte d'Havré, à l'extrémité de cette pente, la distance de cette station à celle de Bruxelles est de 61210 m.
Ensemble 29 pentes, rampes et niveaux, 83,210 m.					La frontière française est à 22 m. 000 m. de la station de Mons.

PAR LES ÉCAUSSINES.

Distance de Bruxelles à Mons, 61210 m.
 Distance de Mons à la frontière, 22000

Distance de Bruxelles à la frontière, 83210 m.

Hauteur de la crête de partage au-dessus des points de départ, 111,55 m. — 15,58 m. 95 m. 97

PAR SOIGNIES.

59015 m.
 19625

78640 m.

m. m. m. c.
 95,78 — 19,25 = 76,53

19 m. 44

DIRECTEURS EN CHARGE
 DE LA DIRECTION DE SOIGNIES.

2195 m.
 2375

4570 m.

(28)

Pentes de 0 m. 005 et plus	Versant de Bruxelles		0 m. 005	6000 + 5580 = 9580 0, 005
	5000 m. + 2000 m. = 5000 m.	900		
	1000 + 5000 = 4000	0	004	
	" " = 8000	0	0045	
	1541 + 1531 = 2892	0	0055	
	11500 + 4000 = 15500	0	0045	
Verant de Mons				
Déblai, maximum,		21 m. 57		
Remblai, id.,		20 m. 92		

	16 m. 58		
	12 m. 23		
	4 m. 79		
	8 m. 69		
	1150 0, 005		
	13585 0, 0045		

Mons, le 24 août 1837.

Fait et dressé par les ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Pour les ingénieurs sus-déterminés,
 DE MOOR.

Bruxelles, le 5 septembre 1837.

A MM. les membres de la commission d'enquête instituée pour l'examen des projets de chemin de fer de la branche du Hainaut.

Messieurs,

Il me semble incontestable que le gouvernement ne peut construire qu'une station unique pour Bruxelles.

Le tracé aux abords de cette ville, sur plus de 5,000 mètres de longueur, projeté par la société générale, me paraît offrir des déféctnosités sous le rapport du parcours, que l'expérience, acquise aujourd'hui en Belgique, commande d'éviter.

Elle établit une station aux Bogards ; elle conduit en conséquence l'alignement général sur ce point, et elle considère simplement comme secondaire, un embranchement qui reliait la station des Bogards à celle de l'Allée-Verte, projet qui sacrifierait évidemment l'intérêt général à l'intérêt purement local de Bruxelles.

Notre projet évite la traversée du canal de Charleroy, de la vallée de la Senne ; cependant, si la commission trouvait plus avantageux, n'ayant point égard à ces difficultés, de se rapprocher davantage de Bruxelles, à ses abords, j'ai l'honneur de lui soumettre une modification dans ce sens, indiquée au plan ci-joint ; tracé qui offrirait un seul alignement des abords de Bruxelles jusqu'à Hal, et qui, tout en ayant des courbes convenables aux transports à grande vitesse, présenterait la faculté d'établir éventuellement des abordages spéciaux vers les quartiers des portes de Hal, d'Anderslecht, de Ninove et vers l'abattoir, sans détourner la route de sa direction principale voulue par la loi du 1^{er} mai 1834.

Veillez agréer, messieurs, l'assurance de mon respect.

L'ingénieur en chef directeur,
DE RIDDER.

ANNEXES A LA PREMIÈRE PARTIE (1).

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder à M. le ministre de l'intérieur, sur le contenu des deux lettres qui précèdent (2).

Bruxelles, le 25 septembre 1837.

Bruxelles, le 19 décembre 1836.

M. le ministre,

En attendant que nous ayons terminé le travail général réclamé par votre dépêche du 5 du courant, 4^e division, n° 575 a, en réponse au mémoire présenté par MM. Vifquain, Noël et De Moor, comme réfutation de notre rapport du 9 septembre dernier, n° 1303, sur les projets d'embranchemens vers la France, nous croyons devoir vous adresser, dès à présent, nos observations en ce qui concerne plus particulièrement le tracé de la section de Bruxelles à Tubise, à l'égard duquel ces ingénieurs vous avaient déjà signalé leurs principales objections, dans leur lettre du 2 décembre, et qu'ils n'ont fait que répéter dans celle du 8.

Ce résumé est loin d'être complet. Nous avons établi, à la fois, que la dépense totale du tracé des ingénieurs Simons et de Ridder, entre Bruxelles et Tubise, serait plus considérable que celle du projet partant des Bogards; que ce tracé, sans être ni plus court que le nôtre, ni

Ces objections spéciales contre le tracé définitif, proposé pour l'exécution des travaux, se résument, d'après le mémoire et les lettres précitées, à l'augmentation des dépenses de terrassements; à l'emploi des pentes excédant celles annoncées dans notre avant-projet; enfin, dans

(1) MM. Vifquain, de Moor et Noël n'ayant eu connaissance des rapports de MM. Simons et de Ridder, des 19 décembre 1836 et 20 juin 1837, que devant la commission d'enquête, en ont fait l'objet d'observations que nous publions comme annexes à la première partie des pièces.

(2) Ce sont celles des 2 et 8 décembre 1836. Voir ci-dessus pag. 44.

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

d'un parcours aussi agréable pour les voyageurs, présenterait des pentes beaucoup plus rapides, et, par conséquent, bien moins favorables à la locomotion; qu'enfin, ne pouvant point conduire, comme celui-ci, jusqu'au centre de la capitale, et ne longeant point, sur une étendue de plus d'une demi-lieue, ainsi que le fait notre embranchement vers l'Allée-Verte, la ligne extérieure des boulevards et du canal de Charleroy, et les nombreux lieux de dépôt y existans ou susceptibles d'y être encore créés, le contre-projet ne répondrait nullement aux besoins du commerce et de l'industrie. (Voir les pages de notre mémoire du 4 décembre 1836, et nos lettres des 2 et 8 du même mois, à M. le ministre de l'intérieur.)

L'estimation des ingénieurs Simons et de Ridder n'a pas été présentée par eux, à titre d'avant-budget de dépenses présumées; elle est tellement détaillée que l'on y trouve des dépenses de plus d'un million, à moins de 100 francs près. (Voir la récapitulation des dépenses annexée au mémoire de ces ingénieurs du 10 septembre 1836.) Leur tracé n'est, au reste, pas plus approuvé aujourd'hui, que ne l'est l'adjudication du 7 décembre dernier; l'enquête ordonnée sur les deux projets, a laissé la question entière.

C'est là aussi notre opinion bien prononcée; aussi, lors même qu'il devrait en résulter une augmentation de dépense, regarderons-nous encore notre tracé, à partir des Bogards, avec embranchement vers l'Allée-Verte, comme méritant la préférence, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie et dans celui des voyageurs, lui seul pouvant d'ailleurs faire jouir la capitale d'une splendeur qui rejaillirait sur tout le royaume.

L'on verra plus loin que cette allégation est inexacte, en ce qui concerne les dépenses. Quant à l'écoulement des marchandises pondéreuses, nous nous bornerons à renvoyer aux pages de notre mémoire du 4 décembre 1836. Nous ajouterons ici, en faveur de notre tracé,

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder du 19 décembre 1836.

l'absence d'une station intérieure aux Bogards, à Bruxelles, et dans l'impossibilité où nous serions d'en établir une, à cet endroit, par la suite

Dans notre rapport du 20 octobre, n° 1348, qui accompagnait le plan du tracé d'exécution dont il s'agit, nous avons l'honneur de vous exposer les motifs qui nous ont guidés dans ce choix, et qui nous le faisaient regarder comme le plus convenable et le plus économique. Nous ne doutons nullement, M. le ministre, que les explications supplémentaires, dans lesquelles nous allons entrer, ne justifient complètement et ne confirment l'approbation que vous aviez cru devoir lui accorder.

Les auteurs du projet, dressé d'abord pour la société générale, vous ont fait remarquer que la dépense présumée de notre avant-budget, au montant de 234,300 francs, pour les terrassements de la section de Bruxelles à Tubise, se trouve maintenant, d'après le tracé approuvé et le résultat de l'adjudication du 7 courant, presque doublée pour l'exécution; tandis que, suivant le tracé par la rive droite de la Senne, leurs terrassements, calculés sur le même bordereau, ne coûteraient qu'environ 165,000 fr.

Que les terrassements par la rive droite de la Senne, pour cette section, soient moins coûteux que pour la rive gauche, c'est ce que nous savions déjà lors de la rédaction de l'avant-projet, et que nous n'avons point caché; mais cette considération n'était pour nous que très secondaire, comparativement à l'obligation de bien choisir la direction à préférer, par rapport aux vrais intérêts du commerce et de l'industrie;

d'ailleurs, l'augmentation de ce seul article de dépenses, dans notre projet, était largement compensée, et par la moindre valeur des terrains traversés, par la moindre dépense en ouvrages d'art, et, surtout, par la facilité que notre direction, nous en avons

qu'il occupe le fond de prairies au milieu de la vallée de la Senne, et qu'il serait dès lors d'un accès également facile pour les communes situées à sa droite et à sa gauche, tandis que la ligne proposée par les ingénieurs Simons et de Ridder, se tenant sur un des versans, serait loin d'offrir le même avantage; que cette ligne traverse, presque exclusivement, des terres labourables, dont elle n'entraverait pas moins la culture que le transport des récoltes, inconvénient qui serait à peu près nul pour les prairies du tracé entre les Bogards et Tubise; qu'elle passerait à niveau, après les avoir abaissés ou relevés de cinquante centimètres à cinq mètres, plus de cinquante chemins et cinq routes (trois fois la route de Mons et une fois celles de Gand et de Tournay), communications généralement très fréquentées, comme servant à l'approvisionnement des marchés de Bruxelles, par la porte d'Anderlecht, et dont la plupart devraient conséquemment être pourvues, à grands frais, de barrières mobiles, avec maisons de garde; que par notre direction, au contraire, y compris l'embranchement vers l'Allée-Verte, la circulation rencontrerait bien moins d'obstacles, attendu que le nombre des chemins-traversés y serait moindre de moitié, et que l'on n'y passerait à niveau que les routes de Mons, de Ninove et de Gand, et ce une seule fois chacune, sans avoir besoin d'en modifier le relief, changemens qui entraînent ordinairement à de si fortes indemnités pour la démolition des propriétés bâties environnantes et la difficulté de leurs abords.

Cette assertion n'est pas exacte; car, à la page de notre mémoire du 4 décembre 1836, nous déclarons formellement que les ouvrages d'art du projet des ingénieurs Simons et de Ridder, offrent, en comparaison de ceux de notre direction, une économie notable.

Malgré l'exagération manifeste des chiffres repris au paragraphe ci-contre et au suivant, de même qu'à la note y relative, nous consentons à admettre que celui de 245,000 fr., auquel arrivent les ingénieurs Simons et de Ridder, absorbe l'économie du coût des terrassements de notre projet. Il resterait toujours encore, au désavantage de la ligne de ces ingénieurs, l'augmentation de quelques centaines de mille francs, résultant : 1° du nombre bien plus considérable de barrières, avec maisons de garde, au passage à niveau des routes et chemins; 2° des propriétés bâties à démolir en si grande quantité, au-delà des Quatre-Vents, dans le faubourg de la porte

la certitude, offre plus que toute autre à l'écoulement des marchandises pondéreuses du Hainaut, pour l'exportation et vers les autres provinces du royaume, avantage qu'on ne peut obtenir complètement, que par la jonction directe et intime de la branche du Hainaut avec le chemin de fer déjà établi.

MM. Vifquain, Noël et de Moor paraissent s'attacher à faire ressortir exclusivement l'économie de 200 à 250,000 francs, qu'on obtiendrait sur les terrassements, par leur direction (abstraction faite toutefois de la branche des Bogards); mais on ne vous dit pas, M. le ministre, que l'adjudication du 7 du courant fait foi que nos ouvrages d'art seuls offrent, sur les leurs, une différence presque égale en faveur de notre projet.

En effet, le montant des ponts et pontceaux à construire, d'après le projet de ces messieurs, s'élève déjà, uniquement aux abords de Bruxelles, à une somme plus forte que tous les ouvrages d'art ensemble de notre ligne, depuis la station de l'Allée-Verte jusqu'à Tubise, et cependant les autres travaux de l'espèce, à faire sur le restant de la section, par la rive droite, exigeraient encore, en sus des ouvrages aux abords de Bruxelles, une somme de 150,000 fr.

En outre, la plus value réelle des propriétés qu'ils auraient à exproprier, depuis la porte d'Anderlecht jusqu'à celle du Rivage, ne peut guère s'estimer à moins de 80,000 francs en

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder en date du 19 décembre 1836.

de Flandre, où la route de Gand serait traversée en déblai de plus de deux mètres de profondeur, entre les maisons de la veuve Coremans et du sieur van Deviver.

plus, comparativement aux terrains que nous rencontrons derrière le faubourg de Molenbeek (2).

On voit donc que la soi-disant économie sur les terrassements, est plus qu'absorbée par les excédans de leurs dépenses en ouvrages d'art et acquisitions de terrains.

Que l'on parcoure le cahier des charges de l'adjudication du 7 décembre 1836, que l'on jette les yeux sur les profils y annexés, et l'on verra que les cubes de terrassements, portés au bordereau, ne comprennent pas le remblaiement de la succursale de la station de l'Allée-Verte, hors de la porte du Rivage, succursale que l'enquête ordonnée par M. le ministre des travaux publics,

Eh bien, M. le ministre, si la différence de coût des terrassements, dont on fait tant de bruit, n'était, comme vous le voyez, largement compensée dans les autres articles de dépense de notre projet, elle serait encore tout-à-fait motivée par la nécessité où nous étions, de nous procurer les terres nécessaires au remblai exigé pour l'agrandissement de la station générale

(2) Notre estimation pour tous les ouvrages d'art de la section de Bruxelles à Tubise, confirmée par l'adjudication du 7 de ce mois, ne s'élève, y compris 25,000 fr. pour la partie mobile du pont sur le canal de Willebroeck, qu'à

	fr.	150,000
D'après les projets de la banque (voir les devis dressés le 8 juin par MM. Vifquain, Noël et de Moor), les ponts et pontceaux seuls, à construire sur l'embranchement vers la station de l'Allée-Verte, comportent déjà une somme de, savoir :		
1 pont mobile sur le canal de Willebroeck,	50,000	
2 ponts de 12 m. d'ouverture, dont un sur la grande Senne et l'autre sur la petite Senne, réunie à la dérivation, à 25,000 fr., ci	50,000	
1 pont mobile sur le canal de Charleroy,	15,000	
1 pont de 10 m. d'ouverture sur la petite Senne, entre la porte du Rivage et la route de Gand,	15,000	
1 une voûte sur la petite Senne à Molenbeek,	44,000	
1 pontceau de 1 m. 50 d'ouverture,	1,800	

Ensemble, fr.		155,800
Et, d'après le même devis pour la route de Valenciennes, figure en outre, pour le restant de Bruxelles jusqu'à Tubise, savoir :		
Un pont fixe de 4 m. 50 d'ouverture sur le canal de Charleroy, y compris le redressement d'une partie de ce canal,	50,000	
3 ponts de 15 m. d'ouverture sur la Senne à Forrest, Loth et Lembeek, à 30,000 fr., ci	90,000	
En pontceaux et aqueducs, environ	50,000	

A ajouter,		150,000

D'où le montant des ouvrages d'art, suivant le tracé de la banque, est de	ci	305,800

		155,800

Partant, économie par notre ligne sur les travaux et d'art seuls, ci

Notre projet ne traverse de terrains importants aux abords de Bruxelles que sur une longueur de 1,500 m. au plus; encore ne sont-ce, en grande partie, que des terres labourables, tandis que le projet de la banque, à partir de l'étang de St.-Gilles, est assis sur une étendue de plus de 4,000 m., dans des prairies, des jardins et propriétés d'une haute valeur.

Supposant à la route, y compris les gares, une largeur de 20 m. dans les deux projets, on voit qu'il y aurait environ, suivant le projet de la banque, 5 hectares de plus de terrains chers (non compris la station des Bogaerds); l'excédant du prix de ces 5 hectares, déjà considérés aujourd'hui comme terrains très précieux, ne saurait être estimé à moins de

En outre, si on ne consacre, pour voûter la Senne, à la traversée du faubourg de Molenbeek, que la faible somme de 44,000 fr., portée pour cet objet au chapitre des ouvrages d'art, il est clair qu'il faudrait payer en sus, pour indemnités de bûisses, plantations, passage, etc., dans les jardins de l'établissement Vandermaelen, la maison de campagne Debie et autres propriétés,

Différence totale en faveur de notre projet, sur les terrains et d'ouvrages d'art,

	30,000	
	60,000	90,000
	-----	-----
Ensemble fr.		245,800
		25

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

sur la ligne entière de rail-way de Bruxelles aux frontières de France par le Hainaut, a remise aujourd'hui en question, aussi bien que le tracé lui-même, entre la station de l'Allée-Verte et Tubise, et les travaux qui devaient y être exécutés, d'après le cahier des charges de l'adjudication non approuvée, dont ils s'agit. Ce remblaiement, évalué à 100,000 francs par les ingénieurs Simons et de Ridder, ne vient donc pas en déduction des 250,000 francs d'excédant de dépenses des terrassements de la ligne qu'ils ont proposée.

Nous ne contestons pas la nécessité de faciliter et d'améliorer de toutes parts les abords de la station de l'Allée-Verte.

Le rayon des deux courbes à la chaussée de Flandre, serait de 4 et 500 mètres, et celui de la courbe sur la rive gauche du canal de Willebroeck de 400; ces trois courbes auraient donc en plaine un rayon sensiblement égal à celui de la courbe en deçà de la route de Laeken. Quant à la courbe de raccordement à la station, sur la droite du canal, son rayon ne serait pas moindre par notre projet que par celui des ingénieurs Simons et de Ridder de septembre 1836.

Nos quatre courbes n'auraient, au surplus, ensemble que 1,250 mètres de développement, et en supposant que la vitesse ordinaire de 30 kilomètres à l'heure y fût diminuée du tiers, le retard en résultant ne serait pas d'une minute; retard absolument insignifiant, surtout si l'on considère que, par suite de la création d'une station aux Bogards, l'embranchement vers l'Allée-Verte servirait presque exclusivement au transport des marchandises pondéreuses.

Au moyen des précautions accoutumées, ces passages à niveau ne présenteraient aucun danger. D'ailleurs, si ce danger existait ici, l'on y serait également exposé sur le tracé des ingénieurs Simons et de Ridder, aux passages à niveau de la route de Gand à Molenbeek, de la route de Mons près d'Anderlecht, et à l'entrée et à la sortie de Hal, et de la route de Tournay, aussi à la sortie de Hal.

Les avantages qui résulteraient pour le public en général, et plus spécialement pour la capitale

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder, en date du 19 décembre 1836.

telle que vous l'avez arrêtée par décision du 31 octobre dernier, 4^e division, n^o 401.

Où pouvions-nous, où pourrait-on prendre les terres indispensables à l'exécution de ce remblai considérable, mieux et plus économiquement que dans le déblai provenant des abords de la route de Ninove, pour l'établissement même du chemin de fer ?

De cette considération, que la prudence ne nous permettait pas d'énoncer à l'époque de la présentation du projet, alors qu'on traitait à l'amiable pour l'acquisition des terrains les plus précieux (au pourtour de la station actuelle), il résulte que des 250,000 fr. d'excédant en terrassements, 100,000 fr. au moins étaient destinés et seront employés utilement à la formation du remblai dont il s'agit, remblai qu'on ne pouvait se procurer nulle part ailleurs qu'à grands frais.

Et quand bien même cet excédant de terrassements n'aurait pas son emploi utile, quand bien même nos travaux d'art n'en fourniraient pas la compensation, nous croirions encore devoir vous proposer de se soumettre à ce sacrifice, afin de faciliter et d'améliorer, comme nous l'avons fait, les abords de la station, et d'éviter les inconvénients majeurs qu'on remarque dans le projet de la banque, tels que les courbes et les contre-courbes à petit rayon, à la chaussée de Flandre et au canal de Willebroeck, et surtout pour détourner

le passage dangereux des locomotives des rues si fréquentées de Flandre, d'Anderlecht et de celle de Ninove, qu'il faudrait traverser à niveau contre les portes de la ville.

Nous avons vu avec plaisir que MM. Vifquain, Noël et de Moor reconnaissent aujourd'hui, avec

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

de la Belgique, d'une station intérieure aux Bogards, avec embranchement vers l'Allée-Verte, sont tellement évidens, qu'il serait inutile de reproduire de nouveau les considérations puissantes sur lesquelles ils se fondent, et de combattre les objections ci-contre, réduites déjà, pour la plupart, à leur juste valeur, dans notre mémoire du 4 décembre 1836, auquel nous ne pouvons que nous référer. Nous ferons toutefois remarquer encore que le service d'omnibus, en communication avec une station nouvelle au centre de la ville, serait nécessairement beaucoup plus économique, que le service actuel vers une station extérieure, à un demi-quart de lieue de la porte de Laeken, et que l'établissement d'une succursale, dans les prairies de la porte du Rivage, est naturellement subordonné aujourd'hui à la résolution définitive qui sera prise par le gouvernement, ensuite de l'enquête, sur le tracé du chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France par le Hainaut.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder, en date du 19 décembre 1836.

nous, que la station principale doit rester à l'Allée-Verte : à la vérité ils ne font cet aveu que pour autant que le gouvernement conservât les deux routes; nous pensons qu'il nous sera facile de démontrer que la même préférence était acquise à l'emplacement de l'Allée-Verte, quand bien même le rail-way du Hainaut aurait été livré à des concessionnaires.

L'intérêt bien entendu des concessionnaires, tout comme celui du gouvernement, doit être de rendre la nouvelle communication la plus utile et la plus économique possible au public; et en conséquence ils ne chercheraient point à augmenter les péages par les frais de deux stations lorsqu'une seule peut suffire.

Pour les *marchandises*, il est évident que le mouvement entre le Hainaut, le port d'Anvers, Liège et les Flandres, sera d'une importance bien plus considérable, que celui à provenir des relations uniques du Hainaut avec Bruxelles; et que, sous ce rapport, le point d'arrivée de la nouvelle branche doit être le plus rapproché possible de la station existante, ou mieux n'en faire qu'une avec elle.

Les mêmes motifs militent incontestablement pour une station unique, quant aux *voyageurs qui n'ont pas à s'arrêter à Bruxelles*, pour les personnes du Hainaut venant à Bruxelles, ou pour les *promeneurs de Bruxelles* allant de ce côté; la station des Bogards ne leur serait avantageuse qu'autant qu'ils soient sans bagages et qu'ils puissent se rendre à pied à leur destination ou à la station; mais on conçoit que, pour tous ceux qui devront se servir d'omnibus, une station unique sera bien plus favorable; car, ainsi, cette espèce de voitures pourra se répandre dans tous les quartiers de la ville et y prendre, sans distinction, les voyageurs pour toutes les directions à la fois, Gand, Mons, Liège, Anvers; tandis que, s'il existait des stations distinctes pour chaque branche, le service des omnibus devant se diviser, deviendrait nécessairement plus coûteux et moins commode.

On a objecté que la station de l'Allée-Verte manquerait d'emplacement pour le dépôt des marchandises pondéreuses, telles que houilles, pierres, chaux, etc. Mais on ignorait sans doute qu'un projet d'agrandissement convenable, pour cette station, avait été approuvé récemment, dont l'exécution pouvait avoir lieu avec plus d'économie dans les prairies de Laeken et à l'embouchure du canal de Charleroy, qu'aux Bogards et le long des boulevards de la ville.

Nous croyons inutile de repousser les craintes chimériques qu'on allègue de voir les habitans du faubourg de Namur et d'Anderlecht délaissés le chemin de fer de Hal et du Hainaut, s'ils devaient venir le prendre à la station actuelle: l'expérience a démontré et démontre journalle-

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder du 19 décembre 1836.

La station ne saurait être mieux placée, à Hal, qu'au point où la route de Nivelles sera traversée à niveau, par notre tracé, à la fois contre la ville et contre le canal de Charleroy, avec lequel il est si important, pour le commerce, de mettre le chemin de fer en contact immédiat.

Aux autres avantages de notre direction, se joint, de l'aveu même des ingénieurs Simons et de Ridder, un système de pentes plus favorables à la locomotion; ce système de pentes, décrit à la page 9 du mémoire du 4 décembre 1836, conserve encore maintenant presque toute sa supériorité relative, nonobstant les améliorations coûteuses que l'on remarque dans le dernier profil longitudinal présenté par ces ingénieurs, sous la date du 20 juin 1837, et qui laissent encore subsister des pentes assez fortes sur des longueurs considérables; une entr'autres de trois millimètres d'inclinaison et trois mille mètres d'étendue, partant de la station de l'Al-lée-Verte.

Que l'on rapproche le mémoire des ingénieurs Simons et de Ridder, du 20 juin 1837, du nôtre du 4 décembre 1836, et l'on reconnaîtra que la plupart des points traités dans ce mémoire sont demeurés sans réponse de la part de ces ingénieurs.

L'on reconnaît à la simple inspection des feuil-

ment que le rail-way d'Anvers n'est pas exclusivement fréquenté par des habitants du faubourg de Laeken ou du quartier de la Rue-Neuve.

Nous ne nous arrêterons pas non plus davantage à la requête du conseil communal de Bruxelles, en faveur d'une station intérieure. Cette régence n'a fait que suivre, en cette occasion, quoique bien tardivement, les errements des autres régences de villes rencontrées par le chemin de fer, et dont vous avez fait bonne justice. — Elle voudrait, comme les autres, au détriment général du pays, mettre marchandises et voyageurs à la merci de son octroi. — D'ailleurs, si Bruxelles n'a pas senti jusqu'ici la nécessité d'une station intérieure pour ses relations avec Anvers, les Flandres et le pays de Liège, avec l'Angleterre, la Hollande et l'Allemagne, on ne voit pas de quelle plus grande nécessité serait une station intérieure pour la seule branche du Hainaut, y compris même les promeneurs d'Ixelles à Hal.

Par notre ligne, la ville de Hal, dont les relations avec la capitale seraient, dit-on, si multipliées, si productives, pour peu qu'on les facilite, n'est-elle pas plus avantageuse pour la station que nous projetons, accolée à la ville même au débouché de ses rues principales, que par le passage isolé, éloigné et séparé de ses murs par le canal de Charleroy, la Senne et sa dérivation, que la banque propose, en lui promettant comme dédommagement une station à Bruxelles aux Bogards ?

Les avantages réels, saillans, inhérens à la direction proposée dans notre rapport du 20 octobre, ne sauraient, nous le pensons, être balancés par le léger inconvénient de quelques pentes tant soit peu prononcées, que nous avons cru pouvoir adopter comme base du métré de l'entreprise, mais qui peuvent toujours, sans frais et même avec économie, s'améliorer en profitant, comme de raison, de l'art. 38 du cahier des charges.

Qu'on ne croie pas cependant qu'il s'agisse ici d'inclinaisons rapides, excessives; des pentes semblables, et même de plus fortes, sont parcourues aujourd'hui par les locomotives, entre Bruxelles et Anvers; d'ailleurs, il est encore à remarquer qu'elles se trouvent disposées dans le sens le plus favorable à la marche principale des transports.

Quoique, dans la réplique au mémoire du 4 décembre, dont nous nous occupons et que nous examinerons point par point, nous ayons à répondre catégoriquement aux reproches d'inexactitudes en quelque sorte volontaires, dans le profil général qui accompagnait notre rapport du 10 septembre, nous ne pouvons

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

les de profils A, D et E annexées à notre mémoire du 4 décembre 1836, que notre nivellement vérificateur du tracé des ingénieurs Simons et de Ridder, entre la ville de Bruxelles et les frontières de France, loin de se rencontrer tout juste en chaque point avec les cotes de leur profil longitudinal, en diffère partout d'une manière si notable, sur une longueur de plus de seize lieues, que toutes les sommités sont déprimées et les fonds relevés (la différence de hauteur qui atteint jusqu'à 12 mètres, est de 8 mètres pour la crête de partage), en sorte que le terrain est représenté sous un aspect aussi avantageux qu'il est défavorable en réalité.

Fonctionnaires publics, nous avons dû nous conformer au programme arrêté le 25 octobre 1836, par M. le ministre de l'intérieur. En conséquence, et sans rien changer ni à notre tracé, ni à la largeur et au profil en travers du chemin de fer, nous avons été obligés de réduire le nombre des voies de deux à une, et le poids des rails de 50 k. à 44 k. par mètre courant de voie, de supprimer les clôtures latérales et de faire, des viaducs à la rencontre des grandes routes, non plus la règle, mais l'exception. De changements aussi majeurs, apportés aux conditions fondamentales, que nous nous étions primitivement imposées, est résultée dans nos estimations une diminution de dépense de 17,700,000 fr. à 11,400,000 fr., dont les ingénieurs Simons et de Ridder s'attribuent le mérite.

Si nous nous sommes conformés, en qualité de fonctionnaires publics, au programme ministériel, nous n'avons jamais abandonné l'opinion qui nous avait, dès l'origine, guidés comme ingénieurs dans la formation de notre projet. (Voir les pages 1 et 2 du rapport du 4 déc. 1836.) Nous n'avons pu qu'éprouver en conséquence la plus vive satisfaction, en retrouvant textuellement aux art. 4, 8 et 21 du cahier des charges du chemin de fer de Paris aux frontières de France, vers Mons, les quatre conditions que la confiance accordée aux ingénieurs Simons et de Ridder avait fait écarter pour la continuation de la même communication jusqu'à Bruxelles : double voie ; rails de 50 kilog. par mètre courant de voie ; clôtures latérales ; viaducs (sauf les exceptions autorisées par l'administration). Aussi ne doutons-nous aucunement que le gouvernement belge, appréciant toutes les conditions de perfection et de sûreté réclamées sur une ligne aussi importante que le rail-way de Bruxelles à Paris, ordonnera que celles au nombre de quatre, dont il vient d'être question, et que la France a déjà adoptées jusqu'à Quiévrain, le soient également sur le territoire du royaume de Belgique, à qui l'honneur national commande de conserver la belle position qu'il a prise sur le continent, en ce qui concerne l'établissement des grandes lignes de chemins de fer.

DE MOOR.
VIFQUAIN.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder, en date du 19 décembre 1836.

nous empêcher de vous faire remarquer, dès ce moment, M. le ministre, que, si en effet le nivellement vérificateur que ces messieurs ont bien voulu faire de nos lignes d'avant-projet, ne s'est point rencontré, tout juste en chaque point avec nos cotes d'approximation,

nous croyons toutefois avoir lieu d'être encore satisfaits du résultat de notre travail, et même d'avoir bien mérité du commerce et de l'industrie, en songeant qu'au moyen d'un projet appuyé, dit-on, sur un profil fictif, d'un terrain imaginaire, nous avons pu cependant amener ces messieurs à offrir aujourd'hui pour moins de 12 millions, une route pour laquelle on demandait naguère 17 1/2 millions, comme base des péages.

Veillez agréer, M. le ministre, l'assurance de notre profond respect.

Les ingénieurs en chef directeurs,
SIMONS,
DE RIDDER.

Bruxelles, le 20 juin 1837.

M. le ministre,

Vous nous avez ordonné de vous faire connaître les observations que nous pourrions avoir à faire, au sujet du mémoire adressé à votre département par MM. Vifquain, Noël et de Moor, comme réfutation de notre rapport du 10 septembre dernier, n° 1565.

Loin d'envisager ce mémoire comme une réfutation de notre travail, nous y trouvons au contraire la confirmation complète du système que nous avons eu l'honneur de vous proposer, pour l'entreprise des rails-ways vers la France.

Que cherchions-nous à démontrer autre chose dans notre rapport du 10 septembre, sinon que la branche du Hainaut n'avait pas besoin, pour payer sa construction, d'un péage basé sur une dépense d'établissement de 17 à 18 millions, mais bien et seulement sur une dépense de 10 à 12 millions; que cette branche, de même que celle de Gand à Lille, devait s'exécuter sur le territoire belge sans aucune intervention étrangère, et qu'elle pouvait se suffire pleinement par les propres ressources du pays; enfin que c'était au gouvernement, qui avait déjà doté les autres provinces de l'économie de semblables communications, construites par l'état, qu'il importait d'exécuter également, par ses soins, cette branche complémentaire. Ces principes, M. le ministre, qui forment la base du programme prescrit par monsieur votre prédécesseur dans la conférence du 25 octobre 1836, diamétralement opposés à l'esprit et aux conclusions du rapport adressé le 8 juin à M. le gouverneur de la société d'industrie nationale, par MM. Vifquain, Noël et de Moor, sont non-seulement admis aujourd'hui sans restrictions par ces ingénieurs, mais encore, en ce qui concerne la dépense d'établissement, et par suite le taux des péages, ils sont confirmés par un rabais plus considérable encore que celui que nous osions vous promettre; ces principes, maintenant adoptés par ces messieurs, leur ont seuls permis de remplacer leur première proposition par le projet *plus économique d'exécution* qu'ils présentent aujourd'hui. Cependant, quoiqu'au fond nous ayons ainsi gain de cause, on dit néanmoins nous avoir complètement réfutés, et l'on soutient que le tracé de chacune des trois sections principales, dont se compose le projet primitivement dressé par la banque, mais ajusté au programme que nous avons proposé, serait, sous tous les rapports, plus avantageux à l'état et au public, que celui des sections correspondantes de ce qu'on veut bien appeler un contre-projet.

Fonctionnaires publics, nous n'avons pas de restrictions à faire, puisque le programme mentionné ci-contre nous était prescrit par M. le ministre de l'intérieur; nous ne pouvions que conserver l'opinion qui nous avait dès l'origine guidés, comme système, dans la rédaction de notre projet. (V. les p. 1 et 2 du mémoire du 4 décembre 1836.) L'estimation de nos dépenses de premier établissement a sans doute subi une très forte réduction: mais comment n'en eût-il pas été ainsi, le gouvernement nous imposant l'obligation de réduire le nombre des voies de deux à une, et le poids des ornières de 50 à 44 kilogrammes par mètre courant de voie; de supprimer les clôtures latérales, et de ne plus avoir la règle, mais des cas d'exception, dans la construction de viaducs, à la rencontre des grandes routes! Nous n'avons point remplacé, à la date du 4 décembre 1836, notre projet de juin 1836 par un autre plus économique d'exécution. No-

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder, en date du 20 juin 1837.

tre tracé est demeuré le même, ainsi que la largeur et le profil en travers de la communication nouvelle, dont la voie ferrée et les abords seraient cependant presque entièrement privés de la perfection et de la sécurité que les quatre conditions écartées par le programme ministériel, avaient pour objet de leur donner. En retrouvant aux art. 4, 8 et 21 du cahier des charges de la route de Paris aux frontières de France vers Mons, les quatre conditions éliminées le 25 octobre 1836 par M. le ministre de l'intérieur, sur la proposition des ingénieurs Simons et de Ridder, l'on est fondé à espérer que le gouvernement belge, reconnaissant aujourd'hui combien il importe d'assurer toute la perfection et la sûreté possible à une ligne de railway aussi importante que celle de Bruxelles à Paris, le public qui est appelé à en jouir en France en jouira également sur le territoire de la Belgique, qui conservera la belle position qu'elle a prise sur le continent, en ce qui concerne l'établissement des grandes lignes de chemins de fer.

Les doutes que l'enquête a pour objet de lever ne se bornent pas au passage de la section du centre par Houdeng ou par Soignies ; elle porte également sur le tracé des sections extrêmes, de Bruxelles à Tubise et de Mons à la frontière française.

Dans leur mémoire du 10 septembre 1836, les ingénieurs Simons et de Ridder se servent de l'expression de projet, pour qualifier le travail qu'ils mettent en regard de notre projet étudié, sans dire nulle part qu'ils l'ont dressé dans le silence du cabinet, au moyen de données générales. Mais quelque nom qu'ils lui eussent donné, projet, avant-projet ou contre-projet, les rapprochemens des points du profil longitudinal ; leurs distances à moins d'un mètre près ; les cotes de terrain, les cotes du projet et celles de déblai et de remblai à moins d'un centimètre ; enfin des estimations détaillées par nature de dépenses, produites à moins de cent francs près, pour des sommes partielles dépassant fréquemment un million, n'eussent permis à personne de soupçonner qu'un semblable travail eût été présenté au gouvernement, sans nivellement préalable, à nous surtout qui savions que ces ingénieurs avaient pu y consacrer trois mois, délai plus long que celui dont il nous avait été possible de disposer pour notre projet, avant d'aller en mission à Pa-

Puisqu'il faut rouvrir la discussion sur les points de détail et sur la seule question qui semble encore laisser quelques doutes dans votre esprit, savoir la prééminence acquise au passage par Houdeng, sur celui par Soignies, nous allons l'examiner de nouveau ; mais nous vous prions avant tout de remarquer, M. le ministre, que l'avant-projet du 10 septembre avait été conçu dans l'unique but d'empêcher la réalisation du projet ruineux présenté le 8 juin pour la banque.

Les nouvelles propositions de ces messieurs, qu'on nous oppose aujourd'hui, ne doivent et ne peuvent pas être comparées aux données approximatives de notre avant-projet, mais bien avec les études plus complètes que nous sommes à même de vous présenter maintenant.

Il nous importe aussi de détruire de prime-abord le mauvais effet qu'auraient pu faire sur votre esprit les reproches d'inexactitudes, d'omissions préméditées, adressés à notre travail ; nous n'aurions fourni qu'un profil fictif, aplannissant à dessein les montagnes, relevant les fonds ; — des assertions erronées ; — des calculs de revenus factices ; et tout cela, M. le ministre, dans le but d'obtenir une approbation prématurée et sans fondement.

Si telle pouvait avoir été notre intention, nous serions-nous tant hâtés, après la remise si vivement réclamée de notre avant-projet, de vous soumettre en regard les résultats rigoureux du nivellement pour la première section de cette nouvelle branche ?

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

ris, en novembre 1835. Il ne nous fallut, pour y croire, rien moins que la vérification de leur profil et les différences énormes constatées par les annexes A, D et E de notre mémoire; et que ne devint pas ensuite notre étonnement, quand nous vîmes, sans aucune exception, sur une semblable étendue de plus de 16 lieues, toutes les sommités déprimées et tous les fonds exhausés, de manière à offrir partout des mouvemens de terrain aussi avantageux en apparence qu'ils sont défavorables en réalité ! Vainement ces messieurs prétendent-ils que leurs points de sujétion s'accordent tous avec notre travail : l'inspection des annexes prouve absolument le contraire, notamment pour les routes, les cours d'eau et surtout pour la crête de partage : ce point de nivellement, le plus intéressant de tous ceux du profil longitudinal, est, en effet, plus élevé de huit mètres qu'on ne le présente.

Nous demandons, après ces explications catégoriques, si nous n'avons pas ménagé nos expressions en nous bornant à qualifier les profils du contre-projet, de fictifs, d'imaginaires, etc.

Le chiffre énorme auquel les propriétaires du magnifique établissement d'Hornu ont menacé d'élever leurs prétentions, s'il était traversé par le chemin de fer, démontre que les prétendus avantages mentionnés ci-contre, sont regardés par eux comme une véritable calamité.

La conséquence des calculs et des raisonnemens des ingénieurs Simons et de Ridder serait juste, si les bordereaux des deux soumissions les plus basses de l'adjudication non approuvée du 7 décembre 1836, ne comportaient pas, indépendamment d'anomalies si saillantes, des prix d'unité évidemment inférieurs de beaucoup au coût réel des terrassemens. Mais que l'on applique aux cubes du tableau ci-contre, relatif à notre tracé de Bruxelles à Tubise, les prix d'unité d'adjudications approuvées dont l'expérience ait prouvé que les bordereaux étaient convenablement établis, par exemple ceux des sections aujourd'hui achevées de Louvain à Tirlemont et de Malines à Termonde, et l'on arrive aux sommes de 198,780 et 209,521 francs, respectivement un peu inférieure ou supérieure à notre estimation de 206,427 dont l'exactitude est aussi démontrée, la moyenne des résultats obtenus (204,150 fr.) n'en différant que d'un centième, et cette légère différence disparaissant en présence de la dépréciation des rails mis à la dispo-

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder, en date du 20 juin 1837.

Ces reproches ont lieu de nous étonner de la part d'ingénieurs qui savaient que les données que nous possédions, après tant d'années d'exercice, dans les localités dont il s'agit, devaient nous mettre à même de discuter les questions fondamentales d'un semblable projet et d'en fournir les renseignemens généraux sans avoir besoin de recourir exprès sur le terrain. — Les élémens sur lesquels nous avons basé notre rapport du 10 septembre étaient suffisans. — Les vérifications auxquelles ces messieurs les ont soumis, le prouvent clairement; en effet, tous les points de sujétion, les seuls qu'on peut exiger raisonnablement d'un avant-projet, s'accordent parfaitement avec leur travail; — les accidens secondaires du terrain, ne pouvant avoir sur la solution générale aucune influence sensible, n'y étaient, à la vérité, indiqués que globalement; ils motivent pourtant seuls les différences qu'on critique, et qui n'existeraient peut-être pas, si, au lieu de s'attacher simplement à niveler la trace approximative indiquée sur une carte générale, on avait bien voulu chercher à s'assurer si le passage était possible ou non, par les localités traversées.

Quant au reproche de n'avoir pas fait figurer sur le plan tous les bâtimens du grand établissement d'Hornu, on doit comprendre que ce ne pouvait être qu'un simple oubli du dessinateur; car, loin d'avoir à craindre que le propriétaire redoutât, en aucune manière, le passage du chemin de fer à travers son bel établissement, nous sommes au contraire bien persuadés qu'il apprécie à leur juste valeur les immenses avantages qu'il doit en retirer, dût-il même en résulter la dépréciation de ses rivages.

Nous pourrions également détruire les doutes qu'on élève sur la possibilité des réductions de prix dont nous avaient paru susceptibles les devis de la société générale.

Il suffit, nous le pensons, M. le ministre, de vous citer l'article principal de ces réductions, les terrassemens, pour vous convaincre que c'est à tort, par exemple, que ces messieurs disent, page 49 de leur réfutation : « Aussi maintenons-nous l'estimation des terrassemens telle qu'elle figure à notre mémoire du 8 juin 1836. »

Suivant ce mémoire, dont les prix ne peuvent, dit-on, subir aucune diminution, le coût des terrassemens pour la section de Bruxelles à Tubise, en admettant les quantités données par ces messieurs, spécialement dans l'annexe G, jointe à leur mémoire du 4 décembre, s'élèverait, savoir :

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

sition des entrepreneurs, dépréciation qui ne figure pas dans les prix d'unité susmentionnés, tandis qu'elle est comprise dans les nôtres.

Les ingénieurs Simons et de Ridder sont donc dans l'erreur, lorsqu'ils accusent l'évaluation de nos terrassements d'exagération, et nous sommes dès-lors fondés à y persister.

Les calculs des ingénieurs Simons et de Ridder pèchent encore ici par leur base.

Nous avons eu égard, dans l'évaluation économique de vos ouvrages d'art, à la quantité de moellons calcaires des déblais de Casteau qu'il serait possible d'y employer.

Quant à la pierraille du massif du rail-way, ce ne sont également que les déblais de Casteau qui en fourniraient de propres à cet usage, et leur grand éloignement des extrémités du rail-way de Bruxelles aux frontières de France ne permettrait de s'en servir avec économie que sur le tiers de la longueur du chemin, laquelle en exigerait 60,000 mètres cubes. Or, la fouille de 40,000 mètres cubes de pierre calcaire à fr. 0,62 le mètre cube, ne coûtant que 24,800 fr., c'est à cette modique somme que se réduirait toute l'économie résultant, pour le massif du rail-way, des déblais en pierre calcaire de Casteau. Il n'y aurait donc nullement compensation entre cette économie et les 338,288 fr. d'excédant de dépense des déblais dans la pierre, et nous avons eu à la fois raison de faire figurer cet excédant de dépense dans nos évaluations et de n'apporter aucune réduction au sous-détail du rail-way par suite de l'économie insignifiante dont il s'agit.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder du 20 juin 1857.

	Prix	
	du devis	du 8 juin 1856.
31,800 m. c. à 1 relais, à	fr. 0,31	fr. 9,858
129,800 — à 3 id. à	0,49	63,602
17,500 — à 300 m. à	0,6475	11,331
17,400 — à 500 à	0,7025	12,223
11,500 — à 1,000 à	0,84	9,660
21,100 — à 1,200 à	0,89	18,779
7,600 — à 1,500 à	0,9650	7,334
32,000 — à 2,000 à	1,09	34,880
25,500 — à 4,000 à	1,52	38,760

Montant suivant le prix du 8 juin, fr. 206,427

Tandis que, dans leur lettre du 8 décembre, ils viennent vous donner comme chiffre réel de la dépense que nécessiteraient ces mêmes terrassements, la somme de 149,852 fr. à 179,198 fr., en s'appuyant sur l'adjudication du 7 décembre dernier, résultat qui vient donc confirmer de nouveau ce que nous avons eu l'honneur de vous dire dans notre rapport du 10 septembre : « que sur la masse des terrassements seuls, calculés pour la banque, il y avait pour plus d'un million à rabattre... » (Voir la note 8 de notre rapport du 10 septembre), ci fr. 1,082,618

Contre la réduction dont il s'agit, ces messieurs allèguent que ce n'est pas seulement de la terre qu'il faudra déblayer, qu'il y aura beaucoup de grès, de pierre calcaire, de schiste et pierrailles. Nous n'ignorions point cette circonstance; mais nous avons nos raisons pour ne pas en parler. Si on veut faire entrer en ligne de compte l'excédant de la dépense pour la fouille, soit; et adoptant encore de ce chef leurs évaluations (voir le détail estimatif lett. D du 8 juin), nous n'aurions à retrancher de la réduction susindiquée: de fr. 1,082,618

que, savoir, pour les 894,000 m. ³	
terre mêlée de pierraille schiste	
feuillée × 0,48 — 0,22	
ou 26	= fr. 154,440
pour les 286,900 m. ³	
schiste de dureté	
moyenne, pierre calcaire	
× 0,62-0,22	
ou 40 =	114,760
enfin 75,100 m. ³	
schiste compact et dur	
× 1,10-0,22	
ou 88	66,088
Ensemble pour la	
différence de fouille,	338,288

338,288

Restera donc toujours rigoureusement à rabattre de l'article terrassements, la somme de fr. 717,330

Nous n'avons pas fait figurer en ligne de compte l'augmentation de dépense pour différence de fouille, attendu que la bonne pierre calcaire trouvée dans le déblai pouvait et devait être employée utilement dans les parements des ouvrages d'art, les moellons dans leurs fonda-

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder du 19 Décembre 1836.

Si les ingénieurs Simons et de Ridder avaient, ainsi que l'énonçait le rapport du 19 décembre 1836, abordé les autres points de détail développés dans notre mémoire du 4 même mois, nous réfuterions ici leurs observations avec autant de facilité et de succès que nous venons de le faire pour celles qu'ils se sont bornés à présenter.

Nous sommes tout-à-fait de cet avis. Mais combien une ligne de chemin de fer n'est-elle pas préférable lorsque, comme la nôtre, elle est dégagée de toutes les imperfections indiquées ci-contre, en même temps qu'aux avantages mis en regard de ces imperfections elle réunit une exécution beaucoup plus économique, et surtout la grande vitesse de locomotion!

tons, et que la pierraille dont il faut 120,000m.³ pour le massif du rail-way remontée dans le déblai, était une véritable économie.

Ainsi donc, si d'une part on tient à faire figurer cet excédant de fouille de 534,288 fr. à l'article terrassements, ces messieurs ne pouvaient pas accepter comme ils l'ont fait (page 53 de la réfutation), le sous-détail de rail-way que nous avons fourni (note 12 de notre mémoire du 10 septembre), dans lequel le prix d'achat de la pierraille est largement compté de 4 fr. à 6 fr. 20 c. y compris l'emploi, sans faire la déduction de la valeur de la pierraille trouvée dans les déblais; or, les 120,000 m.³ nécessaires à ce massif, n'eussent-ils été comptés qu'au prix excessivement minime de 2 fr. 80 c. par mètre cube, ils auraient encore emporté la somme de 536,000 fr., lesquels ajoutés aux 717,330 fr., font bien, comme nous l'annoncions, le million à déduire.

Abandonnant toute réplique sur les autres points de détail de moindre importance, nous aborderons au fond la véritable question qui reste encore en suspens, celle si importante du choix des localités à traverser:

convient-il d'adopter le tracé de la banque partant des Bogaerds, avec embranchement vers la station de l'Allée-Verte, retraversant le canal de Charleroy à Lembeck, pour entrer dans le vallon de Quenast et d'Horrues, et se dirigeant par Soignies sur le point de partage de Castiau, et de là arrivant à Saint-Ghislain par le nord de Mons et la droite du canal de Condé? ou bien, la direction proposée pour la continuation du chemin de fer d'Anvers, partant directement de la station actuelle, touchant Hal et entrant à Tubise dans le vallon de la Samme, suivi du même côté du canal de Charleroy jusqu'à Ronquières, d'où il se dirige par les Ecaussines sur le point de partage de Houdeng, et descendant par Havré sur celui de Mons, pour atteindre les charbonnages du Flénu, en laissant le canal de Condé sur la droite?

Là est aujourd'hui la question vitale du chemin de fer du Hainaut, aujourd'hui que l'exécution de cette route par l'état est définitivement arrêtée.

La solution de cette question, la réussite du chemin de fer, ne dépendant pas uniquement du plus ou moins de dépenses de son établissement, l'avantage réel du pays, l'avancement, l'importance de l'industrie dans les contrées à traverser doivent surtout indiquer la direction à préférer: c'est ainsi que le tracé par Liège et Verviers, nonobstant le souterrain de Cumplich,

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Nous nous référons entièrement, en ce qui concerne la section de Bruxelles à Tubise, à notre réfutation du rapport des ingénieurs Simons et de Ridder, daté du 19 décembre 1836.

La construction du chemin de fer de Bruxelles à Paris étant désormais assurée, aussi bien sur le territoire français que sur celui de la Belgique, la clause du programme ministériel d'octobre 1836, rappelée ci-contre, doit être aujourd'hui considérée comme virtuellement abrogée. Attendu d'ailleurs que, d'après le cahier des charges du rail-way de la partie française de cette importante ligne de communication, elle constituera de Paris à Quiévrain un chemin de grande vitesse, tout comme ceux qui d'Ostende, d'Anvers et de Cologne doivent venir se réunir à Bruxelles, on ne saurait contester dans de pareilles circonstances que la grande vitesse ne doive être aussi le caractère principal de la partie intermédiaire belge de Bruxelles à Quiévrain? Ce n'est sans doute pas là un motif pour ne point favoriser les centres industriels, mais autant seulement qu'il sera possible de le faire, sans leur sacrifier les immenses avantages d'une locomotion rapide sur une ligne de capitale à capitale, telle que le chemin de fer de Bruxelles à Paris.

Parmi les considérations renfermées dans ce

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder du 19 décembre 1836.

les plans inclinés de Liège, les pentes et courbes plus prononcées du vallon de la Vesdre, a cependant obtenu la préférence sur la direction naturelle directe, et pour ainsi dire de niveau, qu'offraient les plaines de la Campine.

Quant à la section de Bruxelles à Tubise, nous pensons avoir suffisamment établi dans notre rapport du 19 décembre dernier, n° 1644, 886^a, tous les avantages inhérens au projet que nous proposons, et qui compensent et bien au-delà le faible excédant de dépenses pour l'augmentation de déblais résultant du changement apporté à notre avant-projet, et dont nous avons pu, depuis l'adjudication, améliorer encore le profil définitif, qui ne présente plus aujourd'hui de contre-pente aux transports pondéreux du Hainaut vers Bruxelles (voir le profil ci-joint); mais l'un des points principaux sur lesquels nous croyons devoir ramener toute votre attention, M. le ministre, c'est que par notre ligne *seulement* la ville de Hal, dont les relations avec la capitale sont déjà si actives, se trouve convenablement reliée au chemin de fer, par la station que nous projetons, accolée à la ville même, au débouché de ses rues principales, tandis que dans le projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël, la ville de Hal reste complètement séparée du chemin de fer par le canal de Charleroy, la Senne et sa dérivation.

Une station à Bruxelles, commune à toutes les branches du chemin de fer, est une nécessité reconnue qui n'est plus contestée aujourd'hui pour les relations générales; et, pour celles de Bruxelles avec Hal, notre tracé leur est évidemment plus favorable.

De Tubise à Mons, tandis que nous croyions avoir démontré complètement dans notre rapport du 10 septembre que c'est par les Écausines et par les charbonnages du centre que le chemin de fer doit se diriger, les auteurs du projet par Soignies, tout en abandonnant leur idée première dominante d'une route de capitale en capitale, et en acceptant la clause du programme qui enjoint de la considérer plutôt comme une communication intérieure, persistent cependant à l'éloigner des principaux centres d'industrie.

Ne pouvant se dissimuler que l'importance

*Observations des ingénieurs, Visquain,
de Moor et Noël.*

paragraphe et les suivans jusqu'à celui commençant par les mots *il reste maintenant*, celles qui ont réellement trait à la question de préférence entre les tracés de Soignies et des Écaussines sont réfutées d'avance aux pages 8, 16, 17, 18, 19, 20, 30 et 31 de notre mémoire du 4 décembre 1836, auquel nous ne pouvons dès-lors que nous référer.

La véritable difficulté à résoudre en ce moment consiste à déterminer lequel des deux tracés satisfait le mieux aux besoins de l'industrie. Faisons d'abord observer que, pour supprimer le long souterrain de Meignault, dont ils ont aussi fini par reconnaître les graves inconvéniens, les ingénieurs Simons et de Ridder se sont décidés à rejeter leur ligne beaucoup sur la droite (ouest), au point que leur nouveau tracé s'écarte jusqu'à 2,600 mètres de l'ancien, et qu'actuellement le chemin de fer, au lieu d'être dirigé, comme précédemment, à travers les charbonnages du centre, les laisse tous indistinctement à sa gauche (est). Ces ingénieurs se trompent quand ils disent que quelques fosses seulement resteraient à une demi-lieue de leur rail-way : ce ne serait pas même là, à beaucoup près, le chiffre moyen de l'éloignement des houillères, qui, de Bracquagnies à Bascoup, occupent en ligne directe vers l'est un espace de deux lieues et demie, en sorte que cette distance moyenne serait de $\frac{5}{4}$ de lieue. La seule différence qu'il y ait, quant aux houillères du centre, entre la direction des Écaussines et celle de Soignies, c'est que la seconde, au lieu d'être placée, comme la première, à l'extrémité ouest de la zone en exploitation, à proximité des charbonnages de Bracquagnies, en serait séparée par un intervalle de deux petites lieues, et non de trois, ainsi que l'avancent erronément les auteurs du contre-projet. En d'autres termes, que l'on exécute le tracé des Écaussines ou celui de Soignies, les houillères du centre y seraient laissées à l'écart par tous deux, à moins d'y être rattachées au moyen d'un embranchement qui, partant de la hauteur de Bascoup, arriverait en descente, *maximum* de 4 millimètres 1 $\frac{1}{2}$ par mètre, jusqu'au tracé des Écaussines aux environs du point d'intersection de ce tracé avec la route de Soignies au Rœulx et à Marimont, près du pont du Thiriau du Sart ; d'où, si c'était, au contraire, le tracé de Soignies, qui eût reçu la préférence, cet embranchement serait prolongé en pente généralement bien plus douce de sept quarts de lieue de longueur jusqu'au point culminant de ce dernier tracé, entre Soignies et Casteau, en passant contre la ville du Rœulx. Si, d'après ce qui précède, l'embranchement dont il s'agit de sept quarts de lieue, mettrait les charbonnages du centre en communication avec la ligne de Bruxelles à Mons par les Écaussines, le prolongement de sept quarts de lieue qui

*Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder,
du 20 juin 1837.*

commerciale de la zone qu'ils ont choisie, est bien moindre que celle de la direction que nous conseillons, ils basent maintenant leurs motifs de préférence pour le tracé de Soignies, sur les difficultés d'exécution et les inconvéniens qu'ils supposent inhérens à la ligne de Hondeng, et effrayés en quelque sorte de l'impulsion que recevraient (ce qui ne peut être qu'au profit du consommateur) les carrières des Écaussines et les charbonnages du centre, par l'établissement du chemin de fer, ils mettent aussi en avant la crainte de voir rompre l'équilibre si laborieusement établi entre les divers charbonnages.

Tour à tour ils objectent (page 17 et 18 de leur réfutation) ou que le chemin de fer par Hondeng accaparera la plus grande partie des transports, qui appartiennent forcément au canal de Charleroy, pour lesquels les concessionnaires viendraient certainement réclamer des indemnités ; ou plus loin, que le canal ni ses embranchemens, n'auront rien à craindre de la concurrence du chemin de fer, puisque, par leur fret économique, disent-ils, ils sont la véritable artère vivifiante des charbonnages du centre (page 16 et 20 de leur réfutation) ; enfin, parce que, par notre tracé, le tiers de la route si désirée, de Charleroy à Mons, se trouverait exécuté sans frais pour le commerce de ces deux villes, dans le rail-way de l'état, l'on déclare qu'en ce cas (page 20 et 22) cette route de Charleroy à Mons deviendrait inexécutable, sa construction, pour être du goût d'une compagnie, devant lui laisser sans partage les bénéfices de la ligne entière. — Pour appuyer ces argumens, qui, à notre avis, se détruisent l'un par l'autre, on rappelle et les discussions qui ont eu lieu à la chambre des représentans en mars 1836, concernant la convention relative au canal de Charleroy, et le résultat des commissions d'enquête au sujet du projet Van der Elst.

Que les exploitans des charbonnages du centre, que le commerce et le public en général se soient élevés contre la demande en concession d'un chemin de fer de Mons à Ronquières, nous voulons bien le croire ; nous comprenons cette appréhension contre les soins intéressés d'une compagnie particulière, portée peut-être à ne favoriser que telle ou telle exploitation au détriment des autres et du consommateur ; mais, que cette voie s'exécute par les soins de l'état, que Mons, Bruxelles et Charleroy se joignent par les charbonnages du centre et les carrières des Écaussines, et l'on verra alors quel sera le résultat d'une enquête générale sur un semblable projet.

Qu'on ait émis à la chambre des représentans, en certaines circonstances, à l'occasion du canal de Charleroy, telle ou telle opinion, peu importe aujourd'hui, quant à la continuation du

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

vient d'être indiqué, suffirait pour les faire également communiquer avec la voie principale supposée dirigée par Soignies. L'extension que ce résultat retirerait, le cas échéant, de la continuation de l'embranchement depuis Bascoup jusqu'à Charleroy, serait du reste acquise à notre ensemble éventuel comme à celui des ingénieurs Simons et de Ridder. L'industrie des Ecaussines serait seule sacrifiée par notre ensemble; mais, par l'autre, ce serait l'industrie de Quenast, Rebecq, Petit-Rœulx, Steenkerque, Horrues, Soignies, Casteau, St.-Denis, Nimy, Enghien, Lessines, Ath, Leuze, Altre, etc., qui représenteraient, réunis, un mouvement commercial plus que sextuple de celui des Ecaussines. Si l'on remarque en outre que les populations des villes d'Enghien, Lessines, Ath et Leuze, seraient conduites par les chaussées existantes jusqu'aux stations de Steenkerque et de Soignies sur notre chemin de fer, ce qui leur procurerait, soit vers Mons, soit vers Bruxelles, et pour les deux premières villes dans les deux directions à la fois, une économie de temps et de dépense, du tiers au moins, tandis que la ligne des Ecaussines serait, par son éloignement, inabordable pour ces centres de population, l'on verra de quel côté et avec quelle impulsion l'intérêt général fait pencher la balance sous ce double rapport.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder en date du 20 juin 1837.

chemin de fer décrété à travers le Hainaut. — Faut-il, parce qu'une communication existe déjà entre deux points, repousser l'exécution de toute autre voie commerciale, qui lui serait préférable; faut-il repousser tout progrès? Mais Bruxelles et Anvers, qui étaient liées par une excellente chaussée et un canal superbe, cela a-t-il empêché l'établissement du chemin de fer?—Louvain, prétextant l'existence de sa belle voie navigable, qu'elle s'engageait à améliorer considérablement encore, a-t-elle pu, malgré ses réclamations puissamment soutenues à la chambre, empêcher la construction d'un chemin de fer latéral? Les Flandres, Ostende, Bruges et Gand, liées par les plus beaux canaux du monde, les plus économiques, dont les péages sont nuls, ces provinces, ces villes ne sentent-elles pas vivement aujourd'hui, ou réclament-elles pas, à outrance, l'achèvement le plus promptement possible, de la nouvelle voie entreprise, qui longera entièrement, qui remplacera cependant en partie ces belles communications existantes? A-t-on dit, a-t-on jamais pu penser pour cela, que les revenus de la nouvelle voie ne seraient que factices, et que ce que le gouvernement percevrait d'une main, il devrait le rendre par l'autre? Le canal de Charleroy aurait-il seul le privilège d'empêcher ou de détourner de sa direction naturelle un chemin de fer qui serait reconnu d'une utilité générale?

Avant donc de discuter le mérite de réclamations éventuelles de la part des concessionnaires de ce canal, il s'agit de décider, avant tout, laquelle des deux directions du chemin de fer, par Soignies ou par Houdeng, abstraction faite du canal, convient le mieux au pays.

Dans leur mémoire du 4 décembre, MM. Vifquain, de Moor et Noël allèguent qu'il n'est de l'intérêt, ni du gouvernement, ni des charbonnages du centre, ni de la population du district de Charleroy, de faire passer le rail-way par les Ecaussines et Houdeng.

Quant à Charleroy, ils se fondent sur ce que, par l'établissement de la section de Houdeng à Mons, exécutée aux frais de l'état et comprise dans la route de Bruxelles à Mons, on empêcherait la réalisation du projet de chemin de fer de Mons à Charleroy, en rendant impossible séparément pour des concessionnaires, l'entreprise de la section restante d'Houdeng à Charleroy.

D'abord nous contestons l'impossibilité d'exécuter séparément la partie d'Houdeng à Charleroy, et nous n'avons besoin d'autres preuves à cet égard, que la demande en concession pour la route entière de Charleroy à Mons. Si, comme on le dit, la section de Mons à Bousoit ou Houdeng, était seule productive, on peut être assuré que les concessionnaires auraient borné là leur demande; mais qui ne voit au premier coup

d'œil, que la branche d'Houdeng à Charleroy deviendra encore meilleure, lorsqu'avec les apports de Mons, elle recevra en outre ceux d'Anvers et de Bruxelles, beaucoup plus directement que par Mons et Soignies; une société particulière ne voudra pas, dit-on, se charger de l'exécution d'Houdeng à Charleroy, l'état conservant la bonne section vers Mons; mais où est la nécessité d'une société particulière pour cette communication publique?

Quant aux charbonnages du centre, en supposant que le chemin de fer ne leur offre pas une voie plus économique que le canal existant et ses embranchemens (supposition mezzo-terme entre les deux hypothèses qu'on nous oppose), nous disons que lesdits charbonnages mettant de côté la célérité et la facilité d'arriver, en tout temps, sur les marchés, doivent encore soutenir de toutes leurs forces le tracé que nous proposons, quand ce ne serait que pour conserver l'approvisionnement de la contrée, dont ils ont toujours été en possession, du Kœulx vers Lessines et Enghien, contrée que le tracé par Soignies leur enlèverait au seul profit des houillères du Flénu, qui, du reste, par notre tracé, entreraient au contraire en concurrence avec celles du centre.

Que les frais de halage soient plus élevés sur les chemins de fer que sur les canaux (ce que nous contestons en ce qui concerne les rails-ways bien organisés: exemple, les transports de Darlington), dans un cas comme dans l'autre, les péages des chemins de fer doivent être nécessairement beaucoup plus faibles, attendu que les dépenses que ces péages sont destinés à couvrir, sont supportées, pour une grande partie, par les voyageurs et les marchandises précieuses ou dites de diligences, qui répudient les canaux.

La seule objection qui resterait, c'est que les charbonnages, quatre exceptés, ne pourront point, dit-on, s'embrancher au chemin ou en profiter par suite de leur situation.

Quand nous avons dit que notre tracé traverserait les charbonnages, nous n'avons certes pas prétendu qu'il passait à l'embouchure de chaque fosse. — Toujours est-il qu'il vaut mieux pour elles, de s'en approcher le plus près possible, dussent quelques-unes en rester éloignées d'une demi-lieue, que de les laisser toutes à près de trois lieues de distance.

Les auteurs du projet par Soignies attribuent à la réalisation de leur ligne un avantage bien désirable, et qui, s'il dépendait exclusivement de la direction qu'ils proposent, serait d'un grand poids dans le choix dont il s'agit; ils font remarquer « que le mélange de charbon du couchant de Mons, composé d'un quart de menues gaillettes et de trois quarts de fines, qui ne revient au plus, aux rivages du canal

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder du 20 juin 1837.

La ligne de Soignies, qui procurerait des avantages aussi majeurs, aurait en même temps une supériorité marquée comme section du chemin à marche rapide de Bruxelles à Paris, si elle suivait la direction rectifiée, que nous proposons de lui donner aujourd'hui, et qui ne s'éloigne nulle part de plus de 800 mètres de l'ancienne. Le plan général, qui contient les deux tracés par les Ecaussines et les deux tracés par Soignies, et les profils longitudinaux en regard des tracés définitifs proposés, font ressortir cette supériorité sous le rapport de l'art et principalement en ce qui concerne la régularité du système d'alignement, les courbes de raccordement à plus grand rayon, un système de pentes beaucoup plus favorable à la locomotion sur l'un et l'autre versant, et finalement une moindre longueur de plus d'une lieue.

Le tableau ci-dessous (1) présente sur ces divers points et sur d'autres encore, des détails précis qui semblent ne pouvoir laisser subsister aucun doute sur la solution de cette question de supériorité.

(1) Voir p. 104.

de Mons à Condé, contre le tracé de leur chemin de fer, qu'à raison de fr. 7, 50 le tonneau, arrivera aux portes de Bruxelles, où il n'est pas encore connu, à un prix si minime, 15 fr., au lieu de 20 fr. que l'on y paie aujourd'hui le charbon le plus médiocre de Charleroy, que son usage deviendra général pour la classe pauvre de la population de la capitale et des environs; » mais, M. le ministre, cet avantage appartient également aux deux directions; toutes deux ont pour but de relier le foyer commercial de Mons à la capitale; il y a plus, c'est que le tracé par les Ecaussines offrira aux houilles du Flénu un transport sur Bruxelles, plus économique que par Soignies, car outre que le mouvement des voyageurs et le produit des marchandises seront, sans contredit, bien plus considérables par Houdeng, cette direction offre encore seule des transports utiles pour les matières pondéreuses de part et d'autre du point de partage, et permettra ainsi le péage le plus minime possible.

Il reste maintenant, pour cette section de Tubise à Mons, à examiner sous le rapport de possibilité ou de plus ou moins de facilité d'exécution, le tracé par les Ecaussines et les charbonnages du centre.

Le système général des pentes et rampes par cette direction, loin d'être défavorable à la locomotion, lui est au contraire on ne peut plus avantageux : — il consiste de part et d'autre du point culminant si heureusement placé au milieu des houillères, dans une suite de pentes continues sans une seule montée tant vers Bruxelles que vers Mons. — Il devient superflu, nous le pensons, d'entrer dans plus de détails à cet égard, pour démontrer que notre système de pentes, sur cette section de Tubise à Mons, aussi bien que celle de Bruxelles à Tubise, présente maintenant tout au moins autant de facilités au parcours des locomotives que le profil du projet de la banque.

PAR LES ÉCAUSSINES.

Distance de Bruxelles à Mons, 61210 m.
 Distance de Mons à la frontière, 22000

Distance de Bruxelles à la frontière, 83210 m.

Hauteur de la crête de partage au-dessus des points de départ, 111,56 m. — 15,58 m. 95 m. 97

Pentes de 0 m. 003 et plus	Versant de Bruxelles	3000 m. + 2000 m. = 5000 m.	0 m. 003
	"	" " 900	0 0037
}	Versant de Mons	1000 + 3000 = 4000	0 004
	"	" " 8000	0 0045
		1341 + 1551 = 2892	0 0055
		11500 + 4000 = 15500	0 0045

Déblai, maximum, 21 m. 37
 Remblai, id., 20 m. 92

N. B. Si la ligne des Ecaussines, au lieu de se diriger du village d'Havré vers la porte de même nom, à Mons, devait, comme celle de Soignies, aboutir à la station de la porte du Rivage, pour suivre ensuite notre tracé par St-Ghislain jusqu'à la frontière, la distance de 61,310 mètres s'allongerait de 3,300 mètres, ce qui porterait de 2,195 m. à 2,195 m. + 3,300 m. = 5,395, la longueur en moins par Soignies de la ligne de Bruxelles à Mons, et par conséquent aussi de la ligne entière jusqu'aux frontières de France.

PAR SOIGNIES.

59015 m.
 19625

78640 m.

m. m. c.
 95,78 — 19,25 = 76 55

}		6000 + 3380 = 9380	0, 005
	"	" " "	" "
}	"	" " "	" "
	"	" " "	" "
		1150 0,003	
		3385 0,0045	

16 m. 58
 12 m. 25

Mons, le 24 août 1837.

DIFFÉRENCE EN FAVEUR DE LA DIRECTION DE SOIGNIES.
 2195 m.
 2375
 4570 m.
 19 m. 44

Fait et dressé par les ingénieurs Viquain, de Moor et Noël.
 Pour les ingénieurs sus-dénommés,
 DE MOOR.

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Si, le plan général et les profils longitudinaux à la main, et ne perdant pas de vue que les fouilles seront bien plus difficiles dans la direction des Ecaussines, l'on compare, pour celle-ci et pour l'autre, les sections de déblai et de remblai, les distances de transport, et les terrains, propriétés bâties, cours d'eau et chemins à traverser; il devient bientôt évident que de ces différens chefs et par suite de la longueur en moins d'une forte lieue, les frais de l'établissement du tracé de Soignies offriront sur ceux de la ligne des Ecaussines, une économie, notable qui peut sans exagération être estimée au moins à deux millions; cette économie dans l'hypothèse d'un embranchement vers Bascoup ou Charleroy ne sera pas même absorbée par les sept quarts de lieue d'excédant de longueur qu'il présenterait entre la route du Rœulx et le point culminant du projet de Soignies, de telle sorte que la dépense totale de notre ensemble éventuel resterait encore au-dessous de la dépense d'un ensemble analogue par les Ecaussines.

Nous avons vu que, par le tracé de Soignies, la distance de Bruxelles à Mons serait moins longue de plus d'une lieue, que par celui des Ecaussines; mais notre ensemble éventuel ne procurerait pas le même avantage pour les intervalles de Bruxelles vers les charbonnages du centre ou Charleroy, et de ces derniers points à Mons.

Ces intervalles auraient, en effet, respectivement une lieue et cinq quarts de lieue de moins par l'ensemble des ingénieurs Simons et de Ridder. Toutefois, du moment que des détours sont inévitables, il importe de les faire subir de préférence aux voies secondaires, afin de conserver à la ligne principale à grande vitesse toute sa supériorité, et l'inconvénient serait ici d'autant moindre, que les distances par chemin de fer des points extrêmes, de Bruxelles et Charleroy, Charleroy et Mons, seraient encore fort loin d'atteindre le double de longueur des chaussées existantes.

En résumé, la direction de Soignies considérée, soit isolément, soit avec embranchement éventuel vers Bascoup et même Charleroy, jouit d'une supériorité manifeste sur celle des Ecaussines, également isolée ou avec embranchement. Cette supériorité lui est acquise à la fois comme chemin de fer à marche rapide de la grande ligne de Bruxelles à Paris, et sous le rapport de l'art, de l'économie des dépenses et des voies de communications offertes à une plus grande masse de populations et de centres industriels.

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder en date du 20 juin 1837.

Quant à la partie entre Tubise et Meignault, qu'on regardait en quelque sorte comme inexécutable, dont les énormes déblais à faire dans le roc vif, ou dans un schiste compacte, devaient seuls, disait-on, faire rejeter le tracé par les Ecaussines, nous sommes assez heureux pour vous proposer aujourd'hui, M. le ministre, un projet définitif qui, tout en satisfaisant aux besoins de la plus grande masse des foyers d'industrie du Hainaut, ne présente pas plus de difficultés réelles que le projet par Soignies.

En effet, à la seule inspection des deux profils, celui de la banque et notre profil définitif ci-joint, on reconnaîtrait de suite que les déblais respectifs à faire dans la route sont plus considérables et plus difficiles, entre Tubise, Qué-nast, Rebecque et Steenkerque, que par notre projet entre Tubise, Oisquercq, Virginal et Henripont, y compris même le percement souterrain de 275 m. de longueur à Askimpont. De Virginal et de Steenkerque à Horrués et Soignies les difficultés ne seraient pas moindres que celles qui se présentent entre Henripont, les Ecaussines et Meignault, le plus fort déblai sur notre tracé définitif n'étant que de 9 m. 75 aux Ecaussines, tandis que celui par Soignies à Horrués serait de 11 m. 65. — Enfin, l'obstacle, l'inconvénient majeur qu'on reprochait surtout à la direction que nous proposons, la construction forcée au point de partage de Meignault, d'un long souterrain de 1,800 mètres de longueur à travers un sol difficile; souterrain qui devait réunir, disait-on, tous les défauts à redouter dans ce genre d'ouvrage, et retarder même l'achèvement de la route de plusieurs années. Nous avons encore aujourd'hui la satisfaction de vous soumettre un projet qui échappe tout-à-fait à ce *soi-disant* grave inconvénient; la galerie qui se trouvait indiquée comme pis-aller, comme moyen extrême de possibilité d'établissement du chemin de fer dans cette localité, suivant notre avant-projet, ayant pu, par suite de l'étude rigoureuse du terrain, être remplacée par une tranchée à ciel ouvert de 3,000 mètres de longueur, qui présente pour toute difficulté, au sommet de la crête de partage, un déblai de 19 m. de profondeur moyenne, sur 577 m. d'étendue, tranchée moitié moins longue, moins large et moins profonde que celle exécutée à Grand-Camp pour le canal de Pommerœul, déblai d'ailleurs utilisé en partie dans les grands remblais au-delà de la crête de partage.

Il est à remarquer que les avantages obtenus dans la partie de notre tracé entre Bruxelles et Meignault, par une étude plus complète du terrain, n'ont point changé la position respective des deux projets entre le point culminant et Mons, c'est-à-dire que le désavantage relatif du

projet par Soignies, de ce dernier point jusqu'à Mons, comparativement à notre tracé de Meignault à Mons, reconnu par messieurs les ingénieurs de la banque eux-mêmes (page 18 de leur mémoire du 4 décembre 1836), existe dans son entier; mais ils ne peuvent plus dire aujourd'hui que ce désavantage est amplement compensé par la plus grande facilité de locomotion que présente l'autre versant, de Soignies à Bruxelles, puisque la différence d'environ 3¼ de millimètre de pente moyenne, que notre tracé présente en plus, d'Houdeng à Tubise, sur la ligne de Soignies au même point, est tout entière à l'avantage des transports pondéreux qu'il s'agit de conduire vers Bruxelles, et que, du reste, dans l'une ou l'autre direction, la plus forte pente ne dépasse pas 4 1¼ millimètres.

Passant à l'examen de la partie entre Meignault et Mons, dont, comme nous venons de le dire, les ingénieurs de la banque ont reconnu les pentes plus avantageuses que celles de Mons à Soignies (et, en effet, elles n'offrent à la remonte des charbons du Flénu qu'une rampe moyenne de 3 2¼10 millimètres au lieu de 4 5¼10 jusqu'au point culminant), nous ferons remarquer, quant à la facilité d'exécution, qu'elle est encore sensiblement la même dans une direction comme dans l'autre; les remblais ne sont pas plus élevés dans la ligne d'Houdeng que dans celle de Soignies, et la situation des tranchées à exécuter présente le moyen le plus économique pour obtenir, avec le moins d'emprunts possible, les terres nécessaires aux levées.

La direction que nous proposons n'est pas seulement plus avantageuse à la locomotion par son profil, mais surtout par le développement plus direct du tracé qui n'offre point les courbes dangereuses de la descente de Castiau.

Résumant les avantages de notre ligne jusqu'à Mons, on doit reconnaître qu'elle est destinée à vivifier l'un des principaux centres de l'industrie du Hainaut, le riche bassin houiller d'Houdeng, les belles carrières des Ecaussines; qu'elle ne présente que des pentes favorables dans les deux versans à tous les produits pondéreux que le Hainaut doit expédier sur Bruxelles et Anvers, et en particulier pour les houilles du Flénu une remonte plus facile de Mons, jusqu'au point de partage. Par notre ligne seule, la route du Hainaut, conformément au vœu de la législation, jouit d'une station commune avec toutes les autres branches du chemin de fer, et se trouve ainsi en relation directe avec Anvers, Ostende et le Rhin, et les villes de Mons et de Hal obtiennent l'avantage de stations convenables; de Bruxelles jusqu'à Mons, la distance par les Ecaussines dans le projet définitif est moindre (A) que celle par Soignies, et nos courbes

Observations des ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël.

Nous référant, pour autant que de besoin, en ce qui concerne la section de Mons à la frontière, au contenu des pages 20, 21, 27, 28, 29 et 30 de notre mémoire du 4 décembre 1836, nous insisterons seulement ici sur les points suivants :

1° Le tracé modifié des ingénieurs Simons et de Ridder traverse trois bassins d'inondation du front d'attaque de la place de Mons, contre les fossés duquel il forme une parallèle en haut remblai. Il détruit en outre la communication à l'épreuve de la bombe, entre les corps de place et les ouvrages avancés et galeries de mines de la porte de France. Le génie militaire ne pourrait jamais consentir à des travaux qui enlèveraient au front d'attaque les moyens de défense les plus puissans.

2° Indépendamment des considérations militaires qui forcent à établir la station de Mons à la porte du Rivage, il est encore indispensable de l'y fixer, dans l'intérêt du commerce, sous peine de laisser le chemin de fer privé de toute communication avec le canal de Mons à Condé et le canal projeté de Mons à la Sambre.

3° La ligne du contre-projet passant en remblai de huit et quatre mètres sur les chemins de fer du haut et du bas Flénu, il faudrait la rattachier aux charbonnages par de nouveaux railways, dont la dépense serait hors de toute proportion avec les 11,000 tonneaux seulement, qui y passeraient, d'après les évaluations du tableau annexé sous le n° 4, à leur mémoire du 10 septembre 1836; de sorte que, même en adoptant ce chiffre, dont l'exagération est évidente en pré-

Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder, en date du 20 juin 1837.

sont décrites d'un plus grand rayon (B) que dans ce dernier tracé.

Quant à la section de Mons à la frontière, il est incontestable que la direction au pied des charbonnages du Flénu, est en tout point préférable à celle proposée, par les prairies de la Haine.

Notre direction touche Cuesmes, Jemmapes et Quaregnon, dont le projet de la banque reste séparé par le canal.

Les avantages commerciaux attachés à cette ligne sont tellement manifestes, que les auteurs de l'autre projet n'ont cherché à la combattre que par des considérations d'excédans de dépenses pour terrassements et indemnités de propriétés. Mais, quand bien même l'adoption de ce tracé, que l'intérêt des consommateurs et du pays réclame, exigerait le sacrifice de quelques centaines de mille francs, la beauté du tracé, son utilité pour la facilité du parcours, justifieraient pleinement cet excédant de dépenses, qui serait bientôt regagné par l'économie à résulter sur les transports de houilles destinées à l'expédition par le chemin de fer.

Pour réfuter entièrement les allégations fautivees contre le tracé entre Mons et la frontière, et notamment celles mentionnées aux pages 27, 42 et 43 du mémoire de MM. les ingénieurs de la banque du 4 décembre dernier, il suffit de jeter les yeux sur les plan et profil ci-joints, ou l'on verra

(A) *Par les Ecaussines :*

De Bruxelles, station de l'Allée-Verte, à Tubise,	21,380 m.	
De Tubise à la crête de partage à Meignault,	21,030	
De Meignault à Mons, porte d'Havré,	18,800	

Ensemble de Bruxelles à Mons,		61,210 m.

Par Soignies :

De Bruxelles, station de l'Allée-Verte, à Tubise,	20,471 m.	
De Tubise à la crête de partage à Castiau,	25,865	
De Castiau à Mons, porte du Rivage,	16,282	

Ensemble de Bruxelles à Mons,		62,618 m.

Différence en faveur du projet par les Ecaussines, 1,408 m.

(B) Dans le tracé par Houdeng, excepté trois courbes d'un petit développement (ensemble 2,600 mètres), une à la sortie de la station de Bruxelles et les deux autres aux abords du passage souterrain à Virginal, décrites d'un rayon de 800 mètres, la grandeur de rayon de toutes les autres courbes varie de 1,200 à 4,800 mètres, tandis que, dans la direction par Soignies, ils ne sont en général que de 1,200 m. à 2,500 m. au plus, et que, non compris ceux des courbes aux abords des stations de Bruxelles et de Mons, qui n'ont point 500 mètres, il s'en trouve encore plusieurs autres de 800 mètres, notamment dans la plus forte pente à la descente vers Mons, en face d'Obourg et de Maizières. En général, à partir du point culminant dans la forte descente des deux versans, là où la prudence repousserait, s'il était toujours possible de les éviter, l'emploi de petits rayons, tous cependant n'atteignent au plus dans le projet de la banque que le *minimum* de 1,200 mètres.

*Observations des ingénieurs, Visquain,
de Moor et Noël.*

*Rapport des ingénieurs Simons et de Ridder,
du 20 juin 1857.*

sence de la concurrence des lignes de navigation Belges et Françaises, le péage devrait y être porté à un taux extrêmement élevé, tandis que les chemins de fer du Flénu, aboutissant sur la rive droite du canal de Condé, contre notre tracé, mettraient les charbonnages en relation avec celui-ci, sans nulle augmentation des droits si modérés perçus par les concessionnaires.

Les conséquences défavorables de l'adoption de la direction des ingénieurs Simons et de Ridder ont été appréciées par les propriétaires des houillères du couchant de Mons, qui l'ont repoussée d'un avis à peu près unanime.

Que l'on jette un regard sur un plan indiquant à la fois la position du petit nombre de charbonnages appartenant à des exploitans de l'opinion contraire, et les deux projets de tracés définitifs, et l'on reconnaîtra que les produits de ces charbonnages n'auraient à parcourir en plus, pour atteindre notre ligne, que l'intervalle d'un quart de lieue qui la sépare de l'autre.

Nous croyons avoir établi la supériorité de notre tracé tout entier sur des faits incontestables et des raisonnemens rigoureux. La dépense, ainsi que nous l'avons également justifié, sera en même temps diminuée de plus de deux millions.

Quant à la somme de 11 millions et demi que comportent nos estimations réduites d'après le programme ministériel du 25 octobre 1836, elle ne se prêterait qu'à la construction d'un chemin de fer à simple voie et rails de 44 kilogrammes par mètre courant, sans clôtures latérales ni viaducs, tandis que notre évaluation primitive de 18 millions permettrait de doter la Belgique, entre Bruxelles et la frontière française vers Valenciennes, d'une communication ferrée pourvue, sous ces quatre rapports comme sous celui de la vitesse, de tous les caractères de perfection que le cahier des charges adopté en France lui assure depuis la frontière jusqu'à Paris.

DE MOOR.

un tracé direct de Mons sur Valenciennes, sans ouvrages extraordinaires de terrassements, et tout en offrant, non un système de pente défavorable, mais une partie de niveau continue de Mons à la frontière.

Après avoir fait ressortir la supériorité de la direction par Houdeng sur celle de Soignies, sous le rapport de la facilité des transports et de l'importance commerciale et industrielle des localités traversées, il reste à considérer si le chiffre présumé porté à notre avant-projet était suffisamment exact pour motiver le choix à faire entre les deux tracés.

Les ingénieurs de la banque portent à 13 millions de francs la dépense d'établissement du chemin de fer par Houdeng, que notre estimation approximative du 10 septembre dernier n'élèverait qu'à 10 1/2 millions de francs. — Les calculs opérés sur les profils fournis depuis par le nivellement exact et rigoureux du terrain, démontrent que cette augmentation de 2,500,000 francs n'est nullement nécessaire, la suppression du souterrain obtenue par un tracé plus étudié, compensant, et au-delà, le surplus de terrassements dont la nécessité a été reconnue. En évaluant à un million de francs les augmentations éventuelles d'indemnités de terrains, etc., et l'exécution de quelques ouvrages non prévus dans l'estimation primitive, le coût d'établissement de chemin de fer par Houdeng, suivant notre projet actuel, ne s'élèverait donc encore au plus qu'à 11 millions et demi; c'est-à-dire, sensiblement la même dépense que par la ligne de Soignies, beaucoup moins favorable au commerce et à l'industrie, et conséquemment beaucoup moins productive, direction pour laquelle les ingénieurs de la banque dans leur projet primitif avaient demandé l'énorme somme de près de 18 millions de francs.

Veuillez agréer, M. le ministre, l'assurance de notre profond respect.

Les ingénieurs en chef, directeurs,
SIMONS, DE RIDDER.

Deuxième Partie.

PÉTITIONS EN FAVEUR DE L'UNE ET DE L'AUTRE DIRECTION.

§ 1^{er}.

PÉTITIONS EN FAVEUR DE LA DIRECTION PAR SOIGNIES.

PÉTITION DU CONSEIL COMMUNAL DE MONS DU 18 NOVEMBRE 1836.

A Sa Majesté Léopold I^{er}, Roi des Belges.

SIRE,

Le conseil communal de Mons, récemment entré en fonctions, éprouve le besoin d'offrir à Votre Majesté l'hommage de son respectueux dévouement, et de l'assurer de son vif désir de contribuer de tous ses efforts à la prospérité de la ville dont l'administration lui est confiée.

Lors d'un récent voyage à Mons, Votre Majesté a pu se convaincre du bon esprit qui anime les habitans, et de leur respectueux attachement à leur souverain; ce sentiment qui est inspiré par vos qualités personnelles, Sire, prend sa source dans le bien-être dont votre gouvernement libéral et juste les fait jouir, en protégeant l'industrie et le commerce.

C'est à cette justice, Sire, que nous en appelons aujourd'hui, avec confiance, persuadés qu'il nous suffira d'avoir signalé les besoins pressans de notre localité, pour qu'il y soit promptement pourvu.

Il est impossible, Sire, de donner à notre commerce et à nos houillères tout le développement que réclament impérieusement les capitaux considérables, qui y sont ou pourraient y être employés, si le gouvernement ne leur fournit les moyens de soutenir la concurrence, en ouvrant des voies de communication plus promptes, plus faciles et moins coûteuses.

Les moyens les plus puissans d'obtenir ce résultat seraient l'exécution immédiate du chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, par Mons, la construction du canal de la Trouille, celle du canal de l'Espierres, enfin la canalisation de l'Escaut.

Ce chemin de fer, par la ligne la plus directe, en procurant à une population nombreuse et industrielle une communication facile avec la capitale, centre de tous nos intérêts, nous permettrait de verser nos houilles et nos produits sur les marchés de Bruxelles et d'Anvers, et d'y soutenir avec avantage une concurrence aujourd'hui impossible pour les matières pondéreuses.

Un autre avantage qui résulterait de la construction du chemin de fer par Mons, serait de faire cesser l'inquiétude qui résulte du retard apporté dans son exécution.

Les habitans de Mons et des cantons circonvoisins voient à regret la préférence donnée aux autres lignes, et craignent que des intérêts étrangers à leur ville et à la province ne viennent entraver la réalisation des justes espérances qu'une loi de l'état avait fait naître et que justifie l'importance de notre commerce.

A la vérité, Sire, l'adjudication des travaux pour la partie de Bruxelles à Tubise est annoncée comme très prochaine, mais cette circonstance laisse subsister nos craintes qui sont inséparables de l'incertitude où nous nous trouvons sur la direction de la ligne que l'on suivra depuis Tubise jusqu'à Mons; car il ne faut pas se le dissimuler, Sire, la ville de Mons et les charbonnages du couchant perdraient une grande partie des avantages qu'ils attendent du chemin de fer, si, abandonnant la direction d'Horrues, on le portait, soit vers Enghien, soit vers les Écaussines.

Les voies de communication par eau ont aussi leur grande importance, Sire; par le canal de la Trouille les matières pondéreuses de l'arrondissement de Charleroy seront transportées à Mons et sur les rives de l'Escaut avec facilité et économie; en retour nos houilles grasses, dont le besoin se fait vivement sentir dans les nombreux établissemens métallurgiques de cette partie du Hainaut, y parviendront promptement et à peu de frais, sans forcer les industriels à majorer le prix de leurs produits.

La ville de Mons sollicite de nouveau toute l'attention du gouvernement sur la partie de ce canal qui doit la traverser, et demande que, sans s'arrêter au plan proposé, il soit donné aux bassins et quais assez de largeur pour que les chargemens et déchargemens puissent s'y opérer sans empêcher la circulation.

Le canal de l'Espierres, Sire, nous mettrait en communication directe avec Lille et les cantons industriels et si peuplés du département du Nord, où les produits de nos houillères ne parviennent en ce moment, qu'après une navigation longue, difficile et onéreuse.

Enfin, Sire, la canalisation de l'Escaut mettrait un terme aux dangers d'une navigation fluviale et à des lenteurs ruineuses pour notre commerce, dont les expéditions stationnent souvent plus de six semaines dans les bassins du canal de Pommerœul à Antoing, avant de pouvoir entrer dans l'Escaut.

Tels sont, Sire, les besoins les plus urgents de notre ville ; nous vous les soumettons avec d'autant plus de confiance, qu'il est possible d'y pourvoir sans grever le trésor d'aucune nouvelle charge, puisqu'une loi a pourvu aux dépenses du chemin de fer, et qu'il serait facile de faire exécuter les canaux et la canalisation de l'Escaut au moyen de concessions.

En accueillant favorablement notre demande, Votre Majesté contribuera puissamment au développement de l'industrie et du commerce ; elle acquerra ainsi de nouveaux titres à la reconnaissance de ses très respectueux et très fidèles serviteurs.

En séance du conseil communal
de Mons, le 18 novembre 1836.

(*Suivent les signatures.*)

Pétition des propriétaires de houillères situées près des bords du canal de Mons à Condé, dans les communes de Paturages, Cuesmes, Hornu, Quargenon, Boussu, Hainin, Thulin, etc., en date du 26 janvier 1837,

AU ROI.

Sire,

Une loi a prescrit qu'un embranchement du chemin de fer, qui traverse la Belgique de la mer du Nord au Rhin, serait dirigé vers la frontière de France par le Hainaut. Votre Majesté a bien voulu, en visitant cette province, donner l'assurance qu'il serait promptement exécuté, et votre gouvernement en a fait dresser un projet par les ingénieurs déjà chargés de la construction des autres parties de ce chemin. Nous avons l'espoir que la France, adoptant enfin ce mode si facile et si rapide de transport, viendra bientôt y relier un chemin semblable, afin d'établir une voie de communication de ce genre entre Paris, Bruxelles et l'Allemagne.

Il importe donc, Sire, que le tracé de ce chemin, dans notre pays, soit non seulement le mieux coordonné possible avec celui à construire en France, mais encore qu'il présente le plus d'avantages au pays, en général, et, en particulier, aux cantons qu'il doit traverser.

Comme chemin de communication entre Bruxelles et la frontière de France, devant se relier avec la voie française dirigée vers Paris, le meilleur tracé sera celui qui, en suivant la ligne la plus courte, doit rencontrer le moins de difficultés et présenter, en toutes saisons, le plus de facilités possibles.

Comme chemin intérieur destiné au transport des voyageurs et des marchandises, il doit encore remplir les mêmes conditions et de plus être placé, lorsque les accidens de terrain ne s'y opposent pas, au plus près des localités et des établissemens dont il doit servir à transporter les produits ; et qui, jusque-là, ont été privés de moyens faciles d'écoulement.

Propriétaires des houillères situées près les bords du canal de Mons à Condé, dans les communes de Paturages, Cuesmes, Hornu, Quaregnon, Boussu, Hainin, Thulin, etc., nous venons réclamer près de Votre Majesté, contre la direction donnée au projet de MM. Simons et de Ridder, parce que nous sommes convaincus qu'il ne remplit pas les conditions voulues.

En effet, Sire, d'après ce projet, le chemin en fer du Hainaut partirait du canal de Bruxelles à l'endroit où il sort de cette ville, s'écarterait notablement du canal de Charleroy, dans sa partie qui longe le boulevard, pour traverser, assez avant dans la campagne, les routes d'Alost et de Ninove, suivrait la Senne jusqu'à Tubise, remonterait le vallon de la Samme, passant par les villages des Ecaussines, franchirait le seuil de partage entre les eaux de la Senne et celles de la Haine vers le village de Meignault, au moyen d'un très long passage souterrain, descendrait le long du vallon de Thiriau, en se tenant sur le coteau qui borde la rive gauche de ce ruisseau, de manière à franchir le vallon de la Haine à Boussoit, au moyen d'un viaduc de vingt-cinq mètres de hauteur, puis viendrait, en suivant les hauteurs, qui côtoient cette rivière, traverser la route de Mons à Charleroy au pied du Mont-Panissel, en avant des fortifications qui couvrent la porte d'Havré et à une assez grande distance de la ville de Mons ; de là, côtoyant les fortifications, il passerait à l'extrémité des ouvrages avancés de la porte de Berlainmont, où il traverserait la route de Maubeuge, se dirigerait sur Cuesmes, en passant le long des prairies qui bordent ce village, traverserait le plan incliné du chemin de fer du Haut-Flénu, la chaussée qui descend de cette

montagne dans le village de Jemmapes, le chemin de fer du Bas-Flénu et la chaussée qui lui est parallèle. Il passerait, en outre, vers la partie la plus habitée de Quaregnon, et suivrait sa direction vers Quiévrain, en côtoyant la route de Mons à Valenciennes.

Pourrait-on faire valoir, en faveur de l'utilité du premier projet, les services qu'il doit rendre aux charbonnages du levant de Mons? Examinons la position actuelle de ces charbonnages qui, comprenant ceux d'Houdeng, Mariemont et Haine-St.-Pierre, forment un ensemble désigné sous la dénomination générique de charbonnages du centre. Ils s'étendent sur un peu plus d'une lieue et demie de longueur et une demi-lieue de largeur, partie sur le coteau septentrional du vallon de la Haine, partie sur le coteau méridional du vallon du Thiriau, ruisseau qui coule au nord de la Haine, et joint le village de Boussoit.

Depuis l'établissement des hauts fourneaux au coak et des usines pour l'affinage du fer à la houille, dans les environs de Charleroy, la quantité de houille grasse qu'on exportait de ce point a été totalement absorbée par cette fabrication. L'exploitation de cette qualité de houille, bornée dans ce district à sept ou huit couches, n'a bientôt plus suffi, lorsque le nombre des hauts fourneaux en activité fut porté à douze. Qu'arriverait-il lorsqu'il y en aura vingt-huit ou trente en pleine activité? Ces établissemens ne devront-ils pas recourir aux charbonnages du centre, comme étant leurs plus proches voisins et produisant la qualité de houille dont ils ne peuvent se passer?

Mais les charbonnages du centre n'ont à exploiter jusqu'à présent que huit à neuf couches de houille, dont les unes de houille grasse et les autres de houille demi-maigre, propres aux verreries. Il résultera des besoins des usines à fer de Charleroy, que Bruxelles et le Brabant ne pourront plus s'y approvisionner comme par le passé. Les transports par le canal de Charleroy diminueront donc plutôt que d'augmenter; nous voulons parler, ici, des transports des houilles vers Bruxelles.

Actuellement, on voudrait établir un chemin en fer parallèle au canal. Fût-il utile à ces charbonnages, ce ne serait encore qu'au profit de quelques uns, car il n'enlèverait que les houilles des concessions de la *Louvière*, la *Barette*, *Bois du Luc*, *Strepy-Bracquagnies*, qui sont en exploitation, ainsi que celles des concessions de *Thieu* et d'*Havré*, quand on les exploitera, tandis qu'il ne pourrait aborder les concessions de *Bascour*, *Mariemont*, *Lahestre*, *Haine-St.-Pierre*, *Houssu* et *Sars-Long-Champs*, en exploitation, non plus que celles de *Carnières*, *Chaud-Buisson*, *Péronnes*, et celle de *Bray-Boussoit* et *Maurage*, qu'on n'exploite pas encore, ces concessions étant placées hors du vallon du Thiriau. De plus, l'exploitation des couches de houille, qui forment ces concessions, ayant été commencée vers le nord, tend constamment à s'écarter du chemin de fer projeté, en se portant vers le sud.

Quelles peines n'a-t-on pas eues, lors du projet des embranchemens, pour faire participer, avec le plus d'équité possible, lesdits charbonnages, aux avantages du canal de Charleroy à Bruxelles? L'exécution du chemin de fer viendrait détruire l'équilibre qu'on est parvenu, si difficilement, à établir entre les charbonnages du centre; mais nous devons nous borner à ces indications et laisser aux propriétaires de ces charbonnages le soin d'adresser, eux-mêmes, les réclamations auxquelles le projet pourrait donner lieu.

Nous dirons, maintenant, que ce chemin ne présenterait aucun avantage notable, même pour les charbonnages dans le voisinage desquels il est dirigé, attendu qu'étant parallèle au canal, cette voie toujours moins coûteuse pour des marchandises encombrantes et de peu de valeur, en proportion de leur poids, comme la houille, lui sera toujours préférée, si ce n'est pour quelque minime quantité, pendant les interruptions de la navigation, qui, étant toujours prévues, ne laissent que bien rarement les consommateurs en besoin. Ce serait donc une dépense inutile, même dans la supposition que le chemin pût tenir la concurrence avec le canal.

Dans son passage près de la ville de Mons, le chemin de fer projeté par les ingénieurs Simons et de Ridder en est trop éloigné pour favoriser, efficacement, les négocians et les voyageurs. Plus loin, il n'est nulle part en communication directe avec le canal de Mons à Condé, dont une branche se dirige vers Tournay par Antoing. Il gênera la circulation si active sur les chemins en fer établis ou à établir pour communiquer des nombreuses houillères du Borinage avec le canal. Ne faudra-t-il pas construire, le long de ce chemin, de nouveaux points de dépôt pour la houille? Quels frais énormes n'exigeront-ils pas? Achats de terrains, déblais et remblais, attendu que le chemin ne peut être, presque nulle part, au niveau du terrain très ondulé qu'il devra parcourir. Tous ces frais, occasionnés par l'exécution du projet, tombant à la charge de l'exploitant, devraient inmanquablement peser sur le consommateur.

Le bassin houiller du Borinage offre toutes les qualités, depuis la houille flambante du Flénu jusqu'à la houille maigre, avantage qu'on ne rencontre nulle part ailleurs. La production annuelle de ces houillères, eu égard à l'étendue du terrain exploité, ne peut se comparer à nulle autre en

Belgique ni en France. Les habitans du Brabant trouveront constamment à s'y approvisionner en quantités et qualités convenables pour leurs usines comme pour leurs foyers.

Le chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France doit donc être dirigé de manière à faciliter, le plus possible, le transport des houilles du Borinage vers Bruxelles, ce qui n'empêcherait pas qu'il favorisât également la circulation des voyageurs de Bruxelles vers la frontière de France et *vice versa*.

Le chemin proposé par MM. Simons et de Ridder ne remplirait certainement pas ce double but. D'une part, il exigerait et la construction de nouveaux dépôts subsidiairement à ceux qui, déjà, ont été construits à grands frais sur les rives du canal de Mons à Condé, et l'établissement, à la porte de Bruxelles, d'autres dépôts que ceux déjà existans sur les bords du canal de Charleroy. En établissant ce chemin sur un terrain fortement accidenté dans tout son parcours, la circulation serait plus souvent interrompue par la neige durant l'hiver.

Un autre projet a été conçu par MM. les ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël. Ce projet a l'avantage de suivre, en partant du canal de Bruxelles, une direction assez rapprochée des rivages ou dépôts, qui bordent ou peuvent border la partie du canal de Charleroy, que nous avons mentionnée plus haut, pour permettre de les utiliser. Il est placé dans la vallée de la Senne, qu'il suit jusqu'à Horrues près de Soignies, de manière à se trouver en remblai, et, suivant une ligne sensiblement de niveau, sur la majeure partie de ce trajet, il franchit le seuil de partage entre les eaux de la Senne et celles de la Haine par un point beaucoup moins élevé que sur l'autre direction, et sans qu'il soit aucunement nécessaire de percer une galerie souterraine comme MM. Simons et de Ridder sont forcés de le faire. Il passe au pied des carrières de Quenast, d'Horrues, de Soignies, de Casteau, d'où l'on extrait la roche porphyrique qui fournit les pierres à diguer et les meilleurs pavés connus, les pierres de taille les plus recherchées et d'autres pierres calcaires dont on obtient une excellente chaux hydraulique; il est établi aussi près que possible, des villes de Braine-le-Comte et Soignies.

Entre Soignies et Mons, il descend, par une pente douce et régulière, jusque dans les prairies de la Haine, avec peu ou point de déblai; puis, suivant ces prairies, il vient aborder la ville de Mons au point où ses fortifications s'écartent le moins du corps de la place, ce qui permettrait d'y arriver par trois portes. Il longe ensuite le canal à portée des rivages ou dépôts, qui le bordent, depuis l'endroit le plus voisin du point de jonction de celui-ci avec celui projeté vers la Sambre, jusqu'à la ville de St.-Ghislain. Après avoir traversée cette ville, il va passer derrière les rivages établis à Boussu sur la partie de la Haine mise en communication avec le canal par le sas de Caraman, et enfin gagne la frontière de France entre Quiévrain et Crespin, en parcourant la belle plaine où sont bâtis les villages d'Hainin et de Thulin. Il suivrait donc, depuis Nimy jusqu'à Quiévrain, une ligne sensiblement de niveau le long de laquelle il n'existe aucun obstacle.

La direction ainsi donnée au chemin de fer du Hainaut aurait pour avantage, comme nous avons déjà eu l'honneur de le dire à Votre Majesté : 1° de présenter un service plus facile pour les voyageurs, puisqu'il sera moins souvent obstrué par les neiges et les glaces qui, en hiver, entraveront le passage des parties creusées en déblai dont abonde l'autre projet; 2° d'ouvrir une nouvelle voie de communication sur une ligne où il est à peu près impossible d'établir un canal, tandis que par Houdeng il ne sera qu'une superfétation inutile; 3° d'aider au développement du commerce de deux villes industrielles; 4° d'être mieux placé pour la ville de Mons; 5° de faciliter le transport des produits d'un plus grand nombre de carrières que le premier, qui ne favorise que celles des Ecaussines placées, d'ailleurs, à proximité du canal de Charleroy, et encore les propriétaires de ces carrières auraient-ils de grands frais à faire pour se servir dudit chemin; 6° de procurer à bon compte ces houilles sur toute une ligne qui doit encore en payer le transport extrêmement cher; 7° d'amener ces houilles à Bruxelles et environs, à des conditions extrêmement avantageuses, et de procurer à ladite ville l'utilisation des dépôts actuellement existans; 8° et d'être placé à portée du canal de Mons à Condé, de longer tous les rivages établis sur ses bords, et d'être en communication acile avec tous les chemins en fer descendant des houillères, de manière que le commerce et les exploitans ne seront forcés à aucune dépense nouvelle pour construction de dépôts ou pour moyens à employer pour aborder le chemin en fer d'après le premier projet.

Nous prendrons encore la liberté d'ajouter que l'adoption du projet de MM. Simons et de Ridder empêcherait l'établissement de tout chemin en fer de Charleroy à Mons, dont le besoin se fait vivement sentir, et pour lequel plusieurs projets ont déjà été présentés. Ce dernier chemin destiné à amener de Charleroy à Mons des fontes, des fers en barres, des ardoises dont nos houillères et la ville de Mons font un si grand emploi, servirait encore à transporter les houilles des charbonnages du centre vers Charleroy pour ses hauts fournaux et ses verreries, qui paient actuellement cette matière à un prix déjà si élevé et en manqueraient tout à l'heure, alors que le nombre d'usines en ac-

tivité sera augmenté de celles maintenant en construction. Il servira encore à transporter les houilles des charbonnages du centre vers le canal de Mons, si, par éventualité, ils trouvaient à les placer en France avec quelque avantage.

Fortis de la justice de notre cause, nous supplions Votre Majesté d'ordonner qu'une enquête publique ait lieu pour constater l'opportunité de l'un ou de l'autre projet, si toutefois elle n'était pas convaincue de la nécessité d'opter pour celui par Soignies, et la rive droite du canal de Mons jusqu'à St-Ghislain, etc.

Hornu, le 26 janvier 1837.

(*Suivent les signatures.*)

Pétition des propriétaires et locataires de rivages, terrains, bâtimens, situés aux rives du canal de Mons à Condé, au bassin de Cuesmes, au lieu dit : le Pont-canal, etc., en date du 8 février 1837.

AU ROI.

Sire,

Les soussignés, propriétaires et locataires de rivages, terrains, bâtimens et usines situés aux rives du canal de Mons à Condé, au bassin de Cuesmes, au lieu dit le Pont-Canal, etc., ont l'honneur de représenter à Votre Majesté qu'ils ont été induits à construire ces rivages dès l'établissement du canal, vers 1812, par l'assurance qui avait été donnée que les bassins ou larges formes de distance en distance, seraient exclusivement consacrés aux chargemens; qu'ils ont exposé des sommes considérables à l'exécution de ces établissemens; que jusqu'à présent ils n'ont pu en retirer aucun produit ni aucun intérêt, si ce n'est accidentellement et dans des circonstances fort rares; qu'ils avaient conçu enfin l'espoir de les utiliser par suite de la conception d'un projet de chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France passant par Soignies et longeant le canal de Mons à Condé depuis cette première ville jusqu'à St-Ghislain: ces rivages ou dépôts étant situés à très petite distance de la ville de Mons, auraient naturellement fait partie des entrepôts du commerce de cette ville par le chemin de fer.

Ils craignent, Sire, qu'il en soit tout autrement, un autre projet étant présenté par les ingénieurs du gouvernement chargés de l'exécution du grand chemin d'Ostende à Cologne.

A part de leurs intérêts particuliers, fortement froissés par le choix d'une direction autre que celle qui aboutit au canal de Mons à l'Escaut, ils croient pouvoir démontrer que, dans l'intérêt général, le choix doit encore se fixer sur le projet par Soignies, et ils se fondent, pour le démontrer, sur les raisons suivantes :

La direction par les Ecaussinnes et les charbonnages d'Houdeng présente une foule d'inconvéniens qu'on ne rencontre pas dans l'autre projet, et ces inconvéniens ne sont rachetés par aucun avantage équivalent, car les seuls avantages apparens seraient d'amener à Bruxelles les houilles des charbonnages du centre et de se mettre en communication directe avec Charleroy; mais, si l'on remarque que les exploitations du centre ne peuvent pas prendre un développement bien considérable, parce qu'outre le nombre très restreint d'ouvriers qu'elles ont à leur disposition, le nombre de couches à exploiter se borne à huit ou neuf; qu'à l'exception de Marimont, elles ne fournissent à l'alimentation de Bruxelles et de ses environs, que depuis que les hauts fourneaux au coak établis aux environs de Charleroy, absorbent la presque totalité de la houille grasse qu'on y exploite, et si l'on remarque encore qu'alors que le nombre de ces hauts fourneaux sera porté à 28, au lieu de 12 qu'il est maintenant, ils devront s'alimenter dans les charbonnages du centre, qui ne pourront plus fournir au Brabant, on comprendra facilement que le marché où le Brabant doit naturellement s'approvisionner de houille, est le Borinage (le canton houiller situé entre Mons et Quiévrain), présentant un immense bassin dont la majeure partie n'est pas même entamée, où l'on a cependant reconnu plus de 135 couches de houille exploitables, produisant, outre les qualités de houille grasse et de houille demi-maigre, que l'on exploite dans les charbonnages du centre, celles de houille demi-grasse et de houille, fambante (charbon Flénu), ainsi que la houille tout-à-fait maigre.

Et qu'on ne pense pas que la demande pour la consommation de la partie du Brabant, qui s'alimentait à Charleroy et à Mariemont, puisse occasionner une perturbation dans le prix des houilles de ce canton, lorsqu'elle s'y portera, car c'est à peine si elle sera apparente dans l'immense exportation qu'il fait annuellement.

Ce chemin en fer ne servirait d'ailleurs jamais au transport des houilles des charbonnages du

centre, que pendant les interruptions de la navigation du canal de Charleroy à Bruxelles, auquel il est exactement parallèle, et vers lequel se dirigent des embranchemens partant de ces diverses houillères; ce serait donc, sous ce point de vue, un double emploi, qui aurait de plus le désavantage de rompre l'équilibre qu'on est parvenu à établir avec tant de peine entre ces divers établissemens, par la distribution des embranchemens du canal précité, puisque les charbonnages de la *Louvière*, *Barette*, *Bois-du-Luc* et *Strepy-Bracquegnies* sont les seuls qui pourraient en profiter, tandis que *Sars-Long-Champs*, *Houssu*, *Haisne*, *Lahestre*, *Mariemont*, *Bascoup*, ne pourraient l'aborder, étant placés sur le versant opposé du côté qu'il longe.

Quant à Charleroy, au lieu de lui donner des facilités, en supposant qu'on établisse un embranchement partant de Tubise vers ce point, tout l'effet serait d'empêcher qu'il ne s'établisse une communication directe et rapide entre cette ville et Mons, communication dont le besoin se fait sentir tous les jours de plus en plus. Nous disons qu'il empêcherait l'établissement de cette communication, parce que le chemin de fer de Charleroy se trouvant naturellement placé dans la même direction que le projet de MM. Simons et de Ridder, dans sa partie depuis Houdeng jusqu'à Mons, et que cette partie étant la moins coûteuse à construire et en même temps la plus productive, l'établissement de l'autre partie devient impossible.

Maintenant que nous avons suffisamment démontré qu'il n'est d'aucune utilité réelle que le chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, soit dirigé à travers une partie des charbonnages du centre, qu'il nuira même à plusieurs et qu'il établira une concurrence inutile et coûteuse au canal de Charleroy, qui doit appartenir au gouvernement, voyons quels seront ses avantages ou ses inconvéniens comparatifs pour la ville de Mons, le Borinage et la ville de Bruxelles.

Le chemin de MM. Simons et de Ridder vient passer assez loin du corps de la place de Mons, au dehors des fortifications avancées des portes d'Havré et de Berlaimont; il n'est pas même abordable près de cette dernière, parce que là il est enfoncé dans un déblai immense; il n'est donc pas placé le plus avantageusement possible pour la ville.

De là, il va traverser le plan incliné du chemin de fer du Haut-Flénu, la route qui descend de la montagne du Flénu au village de Jemmapes, le chemin de fer du Bas-Flénu, le village de Quaregnon dans sa partie la plus habitée, l'établissement et le chemin de fer de M^{me} veuve Degorge, le centre du village d'Hornu; passant entre le village de Boussu et le bois du même nom, se tient au sud de la grande route de Mons et Valenciennes jusqu'à Quiévrain, et traverserait tous les chemins en fer à construire pour faire communiquer les charbonnages avec le canal de Mons à Condé.

A part de ce que ce chemin ainsi tracé aurait à parcourir un terrain fortement accidenté, qui forcerait à ne se trouver nulle part de niveau avec les chemins en fer des charbonnages, obligerait à des remblais et déblais considérables et détruirait une foule d'habitations, dont les propriétaires exigeraient de fortes indemnités, il aurait pour le commerce de charbon des inconvéniens si graves que nous les pensons capables à eux seuls de déterminer son exclusion.

En effet, il existe le long du canal de Mons à Condé, ayant un embranchement vers Antoing et servant de communication de la ville de Mons et de tous les charbonnages du Borinage avec Tournay, les Flandres et la Hollande, d'une part, et avec la France d'autre part, il existe, disons-nous, le long de ce canal, ainsi que sur un petit embranchement construit pour Boussu, une foule de rivages ou dépôts qui ont une immense valeur, tant parce qu'a coûté leur construction, que par l'usage qu'on en fait, qui perdraient considérablement de cette valeur si le chemin de fer s'en trouvait éloigné, comme proposent de le faire MM. Simons et de Ridder, tandis qu'il faudrait construire de nouveaux dépôts le long de ce chemin, faire des travaux plus ou moins coûteux pour le rendre abordable aux chemins de fer déjà existans, et augmenter ainsi le prix des marchandises, de tout ce qu'aurait coûté la construction de ces dépôts, et les travaux pour la jonction des chemins déjà existans, sans profit pour personne et avec perte pour les consommateurs et pour les propriétaires des rivages.

Le projet de chemin en fer par Soignies présente au contraire l'avantage d'ouvrir une nouvelle communication sur Bruxelles, à tout un pays qui n'y arrive qu'au moyen d'une route dont le site a été parfaitement mal choisi, montueuse et difficile, nous dirons, en toutes saisons, tandis que l'autre est constamment jusqu'à Houdeng la doublure du canal qui existe déjà. Si on objecte qu'il donne un nouveau débouché aux carrières des Ecaussines, nous répondrons que les carrières sont assez voisines du canal, tandis que l'autre direction servirait aux carrières de pavés et de pierres à digue de Quenast, ou pierres de taille de Soignies, ainsi qu'à la chaux qu'on y fabrique et aux carrières d'Horrues et de Castiau qui fournissent de la chaux hydraulique à la ville de Soignies et surtout à celle de Braine-le-Comte, où il existe des manufactures d'étoffes et des filatures qui pourront acquérir un grand accroissement lorsqu'elles auront un moyen de communiquer facilement et rapidement avec Bruxelles, Anvers, etc.

Pour la ville de Mons, l'avantage ne saurait être discuté; atteignant la ville là où ses fortifica-

tions ont le moins d'étendue, il sera placé le plus près possible du corps de la place, et sera ainsi le plus facilement abordable par les habitans, qui pourront d'ailleurs y arriver par les deux extrémités de la ville et trois portes, la porte de Nimy, celle du Parc et celle du Rivage. Il s'approche du canal près de la ville, presque à l'endroit où s'y réunira le canal qui doit joindre le premier à la Sambre.

Il suit ensuite la même direction depuis Mons jusqu'à St.-Ghislain, en côtoyant exactement les rivages de la rive droite du canal, qu'il traverse en dessous de cette ville, pour aller passer le long de ceux de Boussu et gagner ainsi la frontière de France entre Quiévrain et Crépin, en traversant une plaine peu ou point du tout ondulée. Il en résulte que tous les rivages établis entre Mons et Quiévrain sont utilisés et augmenteront de valeur sans nouvelles dépenses, au lieu de la voir diminuer, et que les chemins en fer du Haut et Bas-Flénu, et tous autres à construire pour communiquer des charbonnages au canal, seront naturellement et sans aucuns frais nouveaux mis en communication avec le grand chemin de fer de Bruxelles à Paris.

La ville de Bruxelles y trouvera aussi un avantage en ce qu'elle pourra se procurer, en tout temps et à meilleur marché, toutes les qualités de houille dont elle peut avoir besoin pour tous usages quelconques, et il en sera de même pour toutes les localités environnantes, outre qu'elle aura une communication rapide et facile avec tout un pays très riche, qui ne pouvait y arriver que par des routes plus ou moins difficiles à parcourir.

Nous espérons que ces considérations détermineront le gouvernement à exclure le projet de MM. Simons et de Ridder, qui ne serait pour nous et ses environs qu'une véritable calamité, et pour l'état une dépense en pure perte, parce que le mauvais de sa direction le rendrait infiniment moins productif que l'autre.

Tous ces faits sont évidens pour tous ceux qui connaissent les localités ci-dessus indiquées : si, ce nonobstant, il y avait quelque doute, on demanderait que le gouvernement voulût ordonner une enquête, qui certainement les ferait disparaître.

Les soussignés ne doutent pas que Sa Majesté se rendra à leur demande à l'effet de connaître, par le résultat d'une enquête, la meilleure et la direction la plus utile à l'intérêt général et public.

St.-Ghislain, le 8 février 1837.

Nous sommes, avec un très profond respect,

Sire,

De Votre Majesté

Les très humbles et très obéissans serviteurs.

(*Suivent les signatures.*)

Pétition des maîtres de carrières de Soignies et d'Horruës, parvenue au ministère de l'intérieur le 29 décembre 1836.

Au Roi.

SIRE,

Les maîtres de carrières, chauxfourniers et commerçans de la ville de Soignies, et de la commune d'Horruës, Hainaut, prennent la respectueuse confiance de venir exprimer à Votre Majesté le vœu que la direction du chemin de fer de Bruxelles à Paris, par Soignies, soit adoptée.

D'un côté, Sire, cette direction est la plus courte, et c'est aussi celle pour laquelle le conseil provincial du Hainaut et la ville de Mons se sont prononcés.

D'un autre côté, elle est la plus économique. Les rives de la Senne lui offrent partout une pente douce et facile, et réunissent toutes les autres conditions les plus avantageuses pour l'établissement d'un chemin de fer.

Elle parcourt en outre des populations nombreuses, qui, malgré l'oubli dans lequel elles ont été laissées jusqu'aujourd'hui, ont déjà atteint un haut degré de prospérité et recevraient bientôt de nouveaux développemens dont il serait impossible de calculer toute l'extension.

Les nombreux établissemens qui, à partir de Tubise, sont placés le long de la Senne, les carrières de Quenast et de Rebecque, d'où s'extrait les meilleurs grès de la Belgique pour le pavage des routes, celles d'Horruës, qui produisent une chaux, qui est reconnue pour avoir les mêmes qualités que la chaux de Tournay, celles de Petit-Rœulx, Steenkerque et Braine-le-Comte et les importantes fabriques de coton de cette dernière ville, trouveraient un moyen facile d'écoulement. Soignies lui offrirait ses riches carrières de pierre bleue, dont les produits sont expé-

diés dans tout le royaume et à l'étranger, et ses nombreux fours, dont la chaux est recherchée pour l'engrais des terres et la bâtisse. Soignies possède encore un commerce de grains très étendu qui transporte toutes ses marchandises vers Mons et Bruxelles, et compte un tordoir mu par la vapeur, une forge avec fourneau à réverbère, huit tanneries, deux savonneries, trois raffineries de sel, cinq brasseries, quatre distilleries et plusieurs autres maisons de commerce importantes. Soignies est en outre le centre auquel aboutissent cinq routes venant de différentes directions. Les populations parsemées le long de ces routes, telles qu'Enghien, Petit-Enghien, Marez, Hérimnes, Saint-Pierre-Capelle, Hove, Silly-et-Bassilly, Ghislenghien, Thoricourt, Graty, Neufville, Chaussée-Notre-Dame, Louvignies, Braine-le-Comte, Naast, Phiensies, Gottignies et Casteau, et celles parsemées le long des autres routes correspondant avec celles-ci, seraient aussi appelées à participer aux avantages de ce chemin de fer.

La direction par les Ecaussines, Sire, serait loin de présenter les mêmes avantages. Il ne faut, pour s'en convaincre, que connaître le pays qu'elle parcourt.

D'abord, cette direction est beaucoup plus longue, plus difficile et plus coûteuse. Le sol est montagneux et hérissé d'accidens de terrain que l'on ne pourra franchir qu'en ouvrant des tranchées ou en perçant des souterrains dont l'exécution sera d'autant plus difficile que ces travaux devront être exécutés dans le roc vif.

Elle ne traverse que quelques faibles populations et ne rencontre, jusqu'à Houdeng, aucune autre industrie que les carrières des Ecaussines, que celles de Soignies seules compensent avec avantage.

D'ailleurs, Sire, ces populations jouissent déjà des avantages du canal de Charleroy à Bruxelles, qui leur fournit un moyen d'écoulement facile et peu dispendieux. Houdeng, indépendamment qu'il va posséder les mêmes avantages par les embranchemens actuellement en construction, jouira en outre du chemin de fer de Paris à Bruxelles, par le moyen de celui que l'on va construire de Charleroy à Mons. Leur donner encore de nouveaux moyens de transport, non-seulement ce serait anéantir les industries des autres communes, qui n'ont d'autres communications que celles que leur offrent les routes pavées; mais ce serait encore léser les intérêts de l'état. En effet, si la direction du chemin de fer par les Ecaussines, qui est parallèle au canal de Charleroy, est adoptée, il arrivera que la communication qui présentera le plus d'avantages sera seule fréquentée et que l'autre manquera son but et verra diminuer considérablement ses revenus.

Si jusqu'à ce jour les soussignés sont demeurés sans faire des démarches, c'est qu'ils étaient forts de leurs droits et que la justice qu'ils réclament leur était acquise.

Dans l'espoir, Sire, que Votre Majesté daignera prendre leur demande en considération, les soussignés sont avec le plus profond respect,

De Votre Majesté
Les très humbles et très dévoués serviteurs et sujets.
(*Suivent les signatures.*)

*Pétition de l'administration communale de Soignies, du
29 décembre 1836.*

A MONSIEUR LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

Monsieur le ministre,

Le corps communal de la ville de Soignies n'a point jusqu'ici fait connaître ses vœux au gouvernement, relativement à la direction du chemin de fer vers la France; car, persuadé que les motifs décisifs sont en faveur de la direction par Soignies, il ne doute pas que le gouvernement juste appréciateur de ces motifs, se déterminera pour cette direction. Cependant un bruit, non fondé sans doute, qu'il n'en serait point ainsi, s'étant répandu en cette ville et y ayant fait naître l'inquiétude, le corps communal croit devoir faire connaître au gouvernement une partie des motifs sur lesquels il se fonde pour le prier de donner la préférence au projet qui fait passer le chemin de fer dans les environs de cette ville.

Voici, M. le ministre, un exposé fort court de ces motifs:

1° L'importance de la population et des établissemens industriels voisins de la direction par Soignies;

2° La justice veut que les avantages soient partagés entre les différentes localités; or, il n'en serait pas ainsi si le chemin de fer longeait le canal de Charleroy et un de ses embranchemens;

3° Le chemin de fer par Soignies suit la ligne la plus courte; il n'y a ni plan incliné, ni

passage souterrain; il sera le moins frayeux. Il n'en est pas de même de celui par Ronquières et Meignault ;

4° Le chemin de fer par Soignies ne nuit point, comme celui par Ronquières et Meignault, à la défense de la ville de Mons, en établissant une parallèle sur un quart de la circonférence de la place, et notamment sur un point très accessible, et sur lequel toutes les attaques ont toujours été opérées ;

5° Le chemin de fer par Soignies ne fera point obstacle, comme celui par Ronquières et Meignault, aux chemins de fer construits et à construire dans le Borinage, pour compléter la communication des charbonnages avec le canal ;

6° Enfin, le chemin de fer, par Soignies, n'aura pas, comme celui par Ronquières et Meignault, le grand inconvénient d'empêcher l'établissement de tout chemin en fer de Mons à Charleroy.

Soignies, le 29 décembre 1836.

(Suivent les signatures.)

Pétition de la régence de St.-Ghislain, du 1^{er} février 1837.

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES MINES.

Monsieur,

Nous croirions manquer aux devoirs que nous impose notre mandat de pouvoir municipal, si nous tardions à vous informer de l'inquiétude qui règne dans notre contrée et notamment dans notre ville, par suite des bruits qui circulent que le chemin de fer de la capitale vers la frontière de France, est à la veille d'avoir une direction qui, si elle était adoptée, mettrait le comble aux désagréments de toute espèce, particulièrement pour la partie qui concerne le passage de cette grande communication ferrée à travers le Borinage.

Notre ville, qui offre de mettre gratuitement à la disposition du gouvernement un terrain sur son territoire, pour former une station qui se trouve au centre de nombreuses communes populeuses, se trouverait privée du passage du chemin de fer sans motifs, tandis que tout milite en faveur de la direction qui le fait passer dans son sein : outre l'avantage de suivre la ligne la plus courte sur laquelle elle se trouve située, cette direction ne présente ni plan incliné ni souterrain ; elle longe le canal de Mons à Condé, où se trouvent tous les dépôts de charbons, provenant des houillères dites du couchant de Mons ; et, par là, elle est en harmonie avec les besoins de la contrée, comme avec ceux de la ville de Mons ; elle ne contrarierait aucune des nombreuses routes pavées et ferrées, qui communiquent des houillères avec ledit canal ; tandis que la direction que l'on vous présente, passant au midi de Mons, les traverserait toutes et nécessiterait des travaux d'art énormes et occasionnerait des inconvénients de tout genre à la circulation de cette voie nouvelle, comme à toutes celles existantes, qui sont au nombre de six routes pavées et trois ferrées dans une distance d'une lieue et demie, lesquelles sont fréquentées journalièrement chacune par plus de cent voitures.

Cette direction a en outre pour motif qui doit la faire rejeter, qu'elle présente une ligne beaucoup plus longue, plus dispendieuse ; elle nécessiterait un souterrain, un plan incliné, tandis que celle passant par St.-Ghislain, au nord de la ville de Mons, longeant le canal, est plus directe, sans souterrain ni plan incliné.

Il suffit à quiconque connaît les localités, de voir la carte, pour se convaincre que des motifs puissans doivent faire adopter la direction que nous avons l'honneur de solliciter, passant au nord de la ville de Mons, longeant le canal de Mons à Condé, le traversant à St.-Ghislain, se dirigeant ensuite vers Boussu et Quiévrain.

Nous prenons, monsieur le ministre, la confiance de vous supplier d'ordonner une enquête sur l'objet de notre supplique, si, contre toute attente, vous ne croyez pas y pouvoir faire droit sans autre examen.

Nous vous prions, monsieur le ministre, d'agréer les très humbles respects de vos dévoués serviteurs.

St.-Ghislain, le 1^{er} février 1837.

(Suivent les signatures.)

Mémoire des sieurs Vander Elst frères, du 26 janvier 1837, avec indications relatives à une ligne de raccordement d'Horrues à Cambron-St.-Vincent.

Cuesmes, le 26 janvier 1837.

Monsieur le ministre,

Nous nous empressons de vous adresser, ainsi que vous nous en avez témoigné le désir dans votre audience particulière du 10 courant, nos observations sur les deux directions projetées pour l'établissement du chemin de fer entre Bruxelles et la frontière française, en passant par Mons, et les plans et nivellemens d'une ligne de raccordement d'Horrues (près de Soignies) à Cambron-Saint-Vincent, avec le chemin de fer de Mons à Ath et Tournay, dont le projet est actuellement en enquête publique à Mons.

Première direction allant de Bruxelles à Mons par Soignies.

La première de ces deux directions pourrait partir de l'établissement général actuel des chemins de fer à Bruxelles, suivre les boulevards de Flandre, de Ninove et d'Anderlecht, où de nombreux quais se construiraient sans difficultés ni encombre, puis rejoindre, dans le vallon de la Senne, un embranchement qui partirait de l'intérieur de la ville, près de l'hospice de la Maternité et de la rue de Terre-Neuve, où une succursale de l'établissement de la porte du Rivage serait formée dans le terrain non bâti qui s'y trouve, pour la facilité des voyageurs et du commerce; ensuite tenir le vallon jusqu'à Hal, qu'on longerait en suivant la Senne, et où il conviendrait de faire une station; on continuerait de suivre le même vallon et l'on passerait à Lembeck et à Tubise. De cette dernière commune, on se dirigerait sur Quenast, Rebecque, Steenkerque, Horrues et Soignies, où une station serait établie avec quais de chargement. De là, on franchirait le seuil qui sépare la Senne de la Haine, en passant à Casteau, Saint-Denis et Maisières, pour rejoindre à Mons les abords de la porte du Parc et de celle du rivage (Valeniennes), où des établissemens pourraient se construire. On suivrait ensuite le canal de Mons à Condé, en s'en tenant parallèlement le plus rapproché possible jusqu'à St.-Ghislain, où l'on recouperait ce canal et la Haine en se dirigeant sur Boussu, Hainin, Thulin, Hensies et Quiévrain (frontière).

A Horrues, près de Soignies, une bifurcation pourrait avoir lieu, de manière à rejoindre à Cambron-St.-Vincent, le chemin de fer projeté de Mons à Ath et Tournay. Par cette projection, ces deux dernières villes, ainsi que celles de Chièvres, Leuze, Peruwelz, etc., les villages populeux du vallon de la Dendre et l'industrie qui s'y développe dans une si forte progression, seraient en communication directe avec Bruxelles et le reste de la Belgique. Cette ligne de jonction, de Cambron-St.-Vincent à Horrues, a 12,525 mètres de longueur (1) sur une pente, en deux sens, de quatre millimètres par mètre, ainsi que l'indique le plan ci-joint.

C'est la direction la plus courte possible pour joindre Mons, Tournay, Leuze, Peruwelz, Chièvres et Ath, avec Bruxelles. Elle ne présente aucune difficulté pour l'établissement d'un chemin de fer de vitesse ou de voyageurs, et, à plus forte raison, pour un chemin de fer industriel. Elle n'aurait pas, non plus, de souterrain, et n'obligerait, en raison de sa longueur, qu'à très peu de travaux d'art et de terrassement, et dont aucun ne serait très dispendieux. En outre, elle détruirait aussi fort peu de constructions.

Sous le rapport de la vitesse, cette direction étant la plus courte, la moins sinueuse, la plus rapprochée du sol et du niveau, entre les points extrêmes à joindre, offre toutes les conditions désirables pour une bonne voie de voyageurs. Il en est de même si on la considère sous le rapport industriel.—En effet, posée comme elle l'est, elle prendrait les charbons du Borinage, depuis la frontière française jusqu'à Mons, sur les quais actuellement établis le long de la Haine à Boussu, et du canal depuis St-Ghislain jusqu'à Mons. Les houilles de Dour, d'Elouges et de Baisieux, s'y chargeraient à Boussu, Thulin, Montrœuil et Hensies, avec beaucoup de facilité, la ligne pouvant être à niveau du sol. Quelques petits raccordemens avec les quais du canal, de St.-Ghislain à Mons, suffiraient pour les chargemens de charbon à y faire pour le Brabant, etc. Ces raccordemens seront très faciles à établir, le terrain étant partout, pour ainsi dire, de niveau, de Mons à la frontière. Les quais actuels serviraient tous et suffiraient aux besoins, même futurs, car on peut les agrandir à peu de

(1) Cette longueur pourrait être réduite de quelques centaines de mètres, en suivant les lignes ponctuées sur le plan. On pourrait aussi diminuer les pentes, sans difficultés, entre les points extrêmes.

frais, si cela devenait nécessaire : un grand accroissement d'industrie pourrait seul obliger d'en construire de nouveaux ; ce qui serait encore très facile, puisque le terrain y prête.

De Mons à St.-Ghislain , la ligne tient la droite du canal , où il n'y a que de grandes prairies ; et c'est là qu'il convient de la placer , car la gauche de ce canal est couverte d'une infinité de communications de tout genre , chemins de fer , pavés , chemins de terre , sentiers , etc. , de rivières , ruisseaux , etc. , etc. , et d'une grande quantité d'habitations , généralement d'assez grande valeur. Le terrain y est aussi très inégal , et il exigerait des déblais et des remblais qui rendraient la ligne dispendieuse et de difficile accès à l'industrie locale.

La ville de Mons arriverait à la ligne par deux de ses portes , et à niveau , la porte du Rivage (Valenciennes) et celle du Parc. Cette ligne arase la forteresse sans lui nuire.

De Mons à Soignies , la population et l'industrie sont très faibles et sans avenir supposable. — Mais cette dernière ville trouverait dans la ligne en fer , qui y passerait , ainsi qu'elle est projetée , un élément de prospérité pour ses belles et riches carrières à pierres de construction et à chaux , car les frais de transport diminuant , ces objets deviendraient à la portée de plus de monde , et alors la consommation augmenterait , ainsi que la production. Il en serait de même des autres genres d'industrie de cette ville. La ligne y serait à niveau du sol et conséquemment accessible , sans difficulté et sans frais , aux produits des carrières , comme aux voyageurs.

La ligne venant de Tournay , Leuze et Ath , rejoindre la ligne principale à Horrues , y apporterait , indépendamment des nombreux voyageurs et des produits industriels de ces villes , les chaux de Tournay et du vallon de la Dendre , les grès à paver , les pierres de construction , les marbres sciés et polis , les nombreux produits de l'agriculture et des houillères , etc. , de ce vallon.

A Rebecque et à Quenast , les carrières à grès à paver produiront de nombreux transports au chemin de fer qui y passera. Ces carrières n'ont pas actuellement de voie industrielle pour leur exploitation. La ligne ferrée de Bruxelles à Mons et Tournay , serait pour elles une veine de vie , un grand moyen de développement. Leurs produits sont très recherchés pour les chaussées pavées.

De là à la ville de Hal , à l'exception des produits distillés de Lembeck , l'industrie locale et la population produiront très peu de transports au chemin de fer. Mais cette ville , quoique petite , fait un commerce de détail très considérable ; il s'y trouve même de forts négocians , et il y arrive journellement une multitude de voyageurs et de pèlerins. Il convient donc que la station , qu'on doit nécessairement y établir , soit placée de manière à présenter le plus d'avantages possibles aux voyageurs et au commerce. A cette fin , nous pensons que la station doit être établie dans le bas de la ville , près du canal , car les rues qui y arrivent sont larges et belles , tandis que , vers le haut , elles sont très étroites , très sinueuses et de difficile circulation ; et puis , le principal commerce se fait aussi dans le bas de la ville. La ligne ferrée peut donc s'y établir avec toutes les convenances possibles pour la facilité de cette ville , sans aucune destruction de bâtimens et avec fort peu de travaux d'art et de terrassement. Le haut de la ville conduirait à un résultat tout contraire : il suffit d'en connaître les lieux pour n'en pas douter.

De la ville de Hal jusqu'aux abords de Bruxelles , la population et l'industrie produiront très peu de transports au chemin de fer. Mais , à partir de la fabrique Prévinaire jusqu'à l'établissement actuel des chemins de fer , près de l'Allée-Verte , il n'en sera pas de même. Les nombreux établissemens industriels , qui se trouvent placés entre le hameau de Cureghem et le boulevard de Hal , seront très productifs pour le chemin de fer , si on le place de manière à le rendre facilement abordable aux arrivages et aux expéditions de ces établissemens. Ce serait manquer le but du chemin , si l'on ne prenait une industrie aussi importante que celle de cette localité , en considération toute particulière. Des quais devraient donc être ménagés le long du chemin de fer , depuis la fabrique Prévinaire jusqu'à l'Allée-Verte , en suivant les boulevards de Hal , d'Anderlecht , de Ninove et de Flandre , afin d'y déposer les houilles nécessaires à l'industrie et aux usages domestiques , ainsi que les pierres de construction , les grès à paver , les chaux , les marbres , les bois , etc. , etc. , qu'apporterait le chemin de fer pour la consommation de la ville de Bruxelles et des environs , ou pour être embarqués au canal. Tout autre moyen n'offrirait les mêmes avantages , ni pour l'industrie , ni pour la ville , ni pour le chemin de fer lui-même ; car l'accumulation sur un seul point , comme , par exemple , sur les terrains vides situés hors la porte du Rivage , de marchandises encombrantes , telles que celles que nous venons d'indiquer , rendrait bientôt ce quai insuffisant , et l'encombre qui en résulterait serait onéreux tout à la fois à la ville , à l'industrie , au commerce et au chemin de fer.

Dans l'établissement de toute communication , on doit toujours tenir en vue le but principal de leur création. Or , ici , en ce qui concerne la ville de Bruxelles , le chemin de fer doit produire le plus de facilité possible aux habitans de toutes les parties de la ville , et déposer , en conséquence , les objets nécessaires à leur industrie et à leurs besoins domestiques le plus près possible de leur habitation : ce qui aurait lieu avec les quais le long des boulevards de Hal , d'Anderlecht , de Ninove

et de Flandre, et les dépôts à établir dans les terrains vides entre le boulevard de Hal et l'hospice de la Maternité.

La direction que nous indiquons satisfait donc complètement aux exigences des besoins de la ville de Bruxelles, de son industrie et de l'industrie du dehors. Il est évident que rien ne manquerait à ces besoins, en ce qui concerne la ville, si, comme nous l'avons déjà dit, un embranchement du chemin de fer, partant de la ligne principale aux abords de la porte d'Anderlecht, entrant en ville dans le grand terrain non bâti entre le boulevard de Hal, la caserne des pompiers et l'hospice de la Maternité, près la rue de Terre-Neuve. Une grande partie des habitans de Bruxelles pourraient se dispenser, pour aller à Mons, à Tournay, en France, etc., de se transporter à $\frac{3}{4}$ de lieue de leur demeure pour prendre les voitures du chemin de fer, si, comme cela est possible, on forait une succursale du grand établissement dans le terrain prédésigné. Un coup-d'œil sur la carte de Bruxelles rend ce raisonnement évident. Quels beaux dépôts ne peut-on pas aussi créer dans ce grand vide de la ville, pour les objets de consommation locale qui arriveraient du dehors? Les charbons, les pierres, les chaux, le foin, la paille, les graines et grains divers, etc., etc., y seraient à la portée des besoins des habitans.

Une infinité d'autres considérations pourraient s'ajouter aux précédentes; mais il est facile de les saisir, et conséquemment nous nous dispenserons de les rappeler ici.

Il résulte donc de ce qui précède que la ligne de rail-way de Bruxelles à Mons et à Tournay, passant par Horrues, Soignies et Ath, présente toutes les conditions désirables d'emplacement sous le rapport industriel, et pour la mise en communication des villes principales du Hainaut avec Bruxelles et les autres grandes villes de Belgique.

Sous le rapport de l'art, nous croyons aussi qu'aucune condition n'y manque pour avoir un bon chemin de vitesse, puisque les pentes les plus fortes ne dépasseront pas quatre millimètres par mètre, et qu'il n'y aura pas de souterrain. Les déblais et les remblais ne seront pas assez forts pour amener des accidens, ni pour apporter à l'industrie des difficultés pour l'atteindre. Il sera le plus court possible à établir entre ces diverses villes et le moins dispendieux pour la construction. Les communications vicinales et autres, qu'il recoupe, peuvent être traversées presque toutes à niveau, sans toutefois obliger à n'y pas faire des viaducs ou tunnels, si on le jugeait convenable. En un mot, cette ligne présente toutes les conditions désirables sous tous les rapports. La connaissance des lieux rend tout cela évident.

Deuxième direction, allant de Bruxelles à Mons par les Ecaussines et Houdeng.

Avant que de décrire la seconde direction projetée, nous croyons convenable de rappeler que le chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, a pour but principal le transport des voyageurs et conséquemment doit être un chemin de grand vitesse. Cette voie est donc soumise aux conditions de ce genre de chemins, qui sont principalement des points déterminés de position pour les départis et arrivées et une pente au-dessous de cinq millimètres par mètre entre les divers points de la ligne.

La direction actuelle a trois points, au moins, déterminés : un à la frontière de France, un semblable près de Mons et un troisième au niveau du chemin de fer existant à l'Allée-Verte à Bruxelles. Tout le reste du projet est soumis à ces points.

Cette seconde direction part de l'établissement des chemins de fer à l'Allée-Verte à Bruxelles, et, si les données que nous avons sont exactes, va traverser les chaussées de Bruxelles à Gand et à Ninove, soit en tunnel, soit au sol, le faubourg de Molenbeek-St.-Jean et le village d'Anderlecht; suit, en recoupant à diverses reprises, la chaussée de Bruxelles à Hal, passe à l'ouest de cette dernière ville en se tenant sur la hauteur, recoupe les divers seuils qui se trouvent entre Hal, Lembeck et Tubise, d'où il remonte le vallon de la Sennette en passant par Oosquerque, Ronquières et Ecaussines, en se tenant sur les flancs du versant de gauche des diverses collines qui longent ce vallon et recoupant les nombreux rameaux de ces collines; des Ecaussines, où il s'établit sur les hauteurs, il se dirige vers le village de Meignault à travers des mouvemens continus de terrain, puis fait un angle très fort à gauche, d'où il doit nécessairement entrer en souterrain, se dirigeant vers le hameau de Besonrioux, dépendant du village de Famillecureux, et passant au-dessous du canal en construction de Houdeng à Seneffe; sortant de ce souterrain, qui aurait au moins une lieue de longueur, il passe près de la ferme de Tout-y-Faut à Gœgnies-Houdeng, puis recoupe le même canal et se porte sur la crête de la colline qui sépare le ruisseau de Baume, suit cette crête jusque vis-à-vis de la commune de Bousoit, où il franchit le vallon de la Haine, à l'aide d'un remblai très long, et qui ne peut avoir guère moins de 25 mètres de hauteur, puis passe à Havré en se dirigeant sur Mons où il va s'abattre à l'est de la ville, au pied des fortifications, et recouper la chaussée de Mons

à Charleroy et à Chimay ; puis traverse le terrain militaire, coupe, à la chaussée de Mons à Maubenge, un seuil, ou plutôt une partie des fortifications qui s'y trouvent, et se jette dans les marais de Cuesmes pour monter ensuite sur le flanc de Mont-Flénu, où il traverse à niveau le plan incliné du chemin de fer qui s'y trouve, parcourt un terrain très accidenté jusqu'à Jemmapes, en y fracassant une quantité considérable de maisons, se dirige sur Quaregnon, où il renverse l'église ou quelques grandes maisons voisines, puis passe à travers le grand établissement d'Hornu et la commune de ce nom, arrase la commune de Boussu, et se dirige ensuite presque en ligne droite sur la frontière de France un peu en aval de Quiévrain.

Cette ligne, d'un bout à l'autre, est constamment dans des accidences de terrain et exige des déblais et des remblais immenses. En faire une description complète sans y joindre les plan et nivellement, serait s'exposer à paraître exagéré, tellement ces accidences sont nombreuses, grandes et exigeront de dépenses pour y établir un bon rail-way ayant la pente convenable pour un chemin de vitesse ou de voyageurs.

Nous ne pouvons douter, M. le ministre, que vous n'ayez actuellement un nivellement exact des deux lignes précédemment décrites. Ces pièces ne peuvent manquer de prouver l'exactitude des données que nous établissons ici comme résultantes d'observations locales et de faits vérifiés.

Considérée comme voie de vitesse, cette seconde direction ne répond pas aussi bien que la première, aux conditions exigées pour ces sortes de voies, puisqu'on ne pourra admettre une aussi grande régularité de pentes, ni obtenir d'aussi belles directions partielles, ni une ligne générale, aussi courte et aussi régulière qu'à celle-ci. Elle devrait en outre avoir un long souterrain, ce qui est toujours un inconvénient très grave, surtout pour des voies de vitesse et dont la destination principale est le transport des voyageurs.

Et si on la considère comme voie industrielle, elle ne présente aucune des conditions imposées à ce genre de voies en fer. En effet, bien qu'elle traverse le terrain houiller du Borinage et qu'elle soit plus rapprochée de l'extraction actuelle de cette localité, que ne l'est la première direction, la vue des lieux et le plus léger examen suffisent pour convaincre qu'elle atteint moins le but que cette première. Elle traverse un terrain accidenté et conséquemment se trouve tantôt au-dessus, tantôt au-dessous et rarement au niveau du sol, de sorte que l'abord en serait très difficile et très dispendieux, lorsqu'il ne serait pas impossible. Cette circonstance se fait surtout sentir d'Hornu à Mons. A Jemmapes et à Cuesmes, elle serait tout-à-fait inabordable aux houillères locales. Mais le bassin n'est pas limité aux lieux de l'extraction actuelle, il s'étend jusqu'au-delà des villages de Ghlin, Baudour, Hautrage, etc. (droite du canal et de la Haine), et des demandes en concession des mines houillères, gisant sous le sol de ces communes et de plusieurs autres sur la même rive de ces cours d'eau, sont depuis long-temps en instruction au gouvernement. On attend donc seulement que le gouvernement accorde les concessions pour y commencer les travaux d'exploitation. Par où arriveraient au chemin de fer les charbons qu'on y extrairait, si ce chemin était établi à Cuesmes, Jemmapes, Quaregnon, Hornu et Boussu, au midi de la chaussée de Mons à Valenciennes ?

Les chemins de fer en activité sur le Flénu n'ont qu'un tarif, et il fixe les péages à partir des houillères jusqu'aux quais divers du canal, sans tenir compte de la distance à parcourir. Ces péages ne seraient pas abaissés par les concessionnaires, car la partie du chemin de fer restante jusqu'au canal serait la plus facile pour le transport, et elle serait trop peu importante pour en tenir compte. Et puis il faudrait établir tout le long de la voie nouvelle des quais de chargement, ce qui ne serait pas sans inconvénients dans des lieux où les terrains sont d'une très grande valeur et tout couverts d'habitations, et ensuite construire encore des voies le long de ces quais, etc., ce qui serait un double emploi, puisque des quais et voies existent déjà le long du canal, qui est suivi parallèlement par la première direction.

L'arrivage des houilles du Haut-Flénu à la seconde ligne serait presque impossible, car cette ligne coupe le plan incliné du chemin ferré existant, qui est la seule voie par où ces houilles s'écoulent actuellement. Si l'on ajoute à cela que cette seconde direction sera en grand déblai dans la traverse du territoire de Jemmapes, et en grand remblai dans celui de Cuesmes, et conséquemment inabordable dans ces deux communes, vous vous convaincrez, M. le ministre, de l'impossibilité d'établir avec avantage le chemin de fer de la frontière française à Mons, par cette direction.

La première direction, au contraire, est placée au milieu du bassin houiller et au fond du vallon, dans un terrain plat et très régulier, également abordable des deux ailes du vallon de la Haine et pouvant faire usage des quais établis dans toute la longueur du canal, depuis Mons jusqu'à St.-Ghislain, et ensuite le long des quais de la partie de la Haine navigable à Boussu, etc.

De Mons à Houdeng, il n'existe que des produits agricoles à transporter, et la voie ferrée arrive à cette dernière commune sur les hauteurs du territoire, lorsque la majeure partie des houillères

y sont dans les fonds. Quelques fosses à houille des sociétés de la Louvière et de Sars-Longchamps pourraient seules y aborder; car immédiatement après il doit disparaître sous le sol et même devenir souterrain. Il n'y aurait pas 1/25 des houillères du bassin du centre qui pourraient y aborder sans de grands frais continus.

D'Houdeng aux Ecaussinnes, aucune industrie n'est rencontrée par ce chemin, et aux Ecaussinnes une ou deux carrières seulement pourraient y aborder avec leurs produits, c'est-à-dire, au plus 1/12 de l'exploitation; et de là à Bruxelles, on ne rencontre plus que des produits agricoles et quelques voyageurs, à l'exception des produits distillés de Lembeek et des objets composant le commerce de la ville de Hal.

Toutefois, de Tubise à Bruxelles, il peut n'être pas indifférent de faire remarquer le mauvais emplacement de cette seconde direction. D'abord à Hal, son passage sur le haut de la ville aurait de très graves inconvénients, à cause des rues très étroites et très sinueuses qu'il faudrait parcourir avec des voitures ou à pied pour y arriver. Des accidents y auraient lieu infailliblement et seraient souvent répétés. Elle y serait d'ailleurs peu abordable aux objets pondéreux ou encombrans.

A Bruxelles, au lieu d'utiliser tous les terrains vides le long des boulevards d'Anderlecht, de Ninove et de Flandre, ainsi que dans l'intérieur de la ville, aux blanchisseries, jusqu'à l'hospice de la Maternité, près de la rue Terre-Neuve, la seconde direction irait accumuler sur un seul point, à la porte du Rivage, tous les objets encombrans et pondéreux arrivant du Hainaut, et il est facile de prévoir que ces objets, qui devraient rester plus ou moins long-temps en dépôt, formeraient bientôt un encombre inextricable. Il conviendrait d'ailleurs que la ville obtint les provenances destinées à sa consommation plus rapprochées du centre de ses divers quartiers, et les dépôts qu'en pourrait faire le chemin de fer projeté suivant la première direction, répondraient complètement à ces conditions ou nécessités.

On parle d'un embranchement à faire partir de la seconde direction dans les environs d'Houdeng sur Charleroy. On ne doit vouloir, ce nous semble, que des choses possibles, et nous ne considérons comme telles, en fait de voies de communication, que celles qui peuvent se réaliser avec avantage pour le pays. Or, on ne peut arriver de Charleroy à la ligne du chemin de fer projeté par Houdeng, qu'à l'aide, au moins, d'un long plan incliné versant sur Charleroy, et l'on sait que les plans inclinés, quels qu'ils soient, sont des chancres attachés aux chemins de fer, surtout aux chemins de vitesse ou de voyageurs. Et puis les populations industrielles sont peu voyageuses; hors les négocians et leurs commis, tout le monde reste à son ouvrage et ne le quitte que très rarement.

La population de Charleroy n'excède pas 8,000 habitans, et en y joignant Marchienne-au-Pont, Fontaine-Lévesque et quelques villages voisins, dont une petite partie des habitans s'occupent d'autres affaires que des travaux de l'industrie locale, on pourra à peine réunir 20 à 25,000 habitans ce qui est bien peu de chose, surtout quand la majeure partie est composée d'ouvriers campagnards. Les diligences de Charleroy et lieux voisins sur Mons et sur Bruxelles prouvent combien peu de voyageurs peut fournir cette contrée à un rail-way qui arriverait à une ligne de Bruxelles à la frontière de France en passant par Mons.

Quant à l'industrie locale, d'une part le canal de Charleroy à Bruxelles, et, d'autre part, celui de Mons à la Sambre, ne laisseront aucun transport industriel à effectuer par le chemin de fer, car ces voies d'eau frèteront à meilleur marché que ce chemin.

Un chemin de fer est projeté de Charleroy à Tubise, par Nivelles et Ronquières. Si cette ligne pouvait financièrement s'exécuter, elle nous paraîtrait mieux placée que l'embranchement de Charleroy sur Houdeng, car elle traverse des lieux assez importans et totalement dépourvus de communications industrielles et de vitesse, tandis que, de Charleroy sur Bruxelles et Mons, des voies d'eau conviendront toujours mieux que des rails-ways pour le transport mutuel des produits pondéreux à échanger entre ces lieux.

Il n'en serait pas de même de la ligne de Tournay et Ath, se raccordant avec la première direction de Bruxelles à Mons, à Horrues; car Lille, Roubaix, Tourcoing et autres villes voisines du département du Nord, Tournay, Antoing, Péruwelz, Basècles, Leuze, Ath, Chièvres, Lens, Soignies, Braine-le-Comte, etc., etc., et lieux intermédiaires, ainsi que l'industrie de ces villes et des villages traversés par cette ligne, fourniraient abondamment de voyageurs et de transports de marchandises à ce chemin, puisque ce serait la seule voie industrielle et de vitesse qui liât convenablement ces lieux avec Bruxelles.

Nous nous arrêtons ici, monsieur le ministre, dans la crainte de paraître déjà beaucoup trop longs.

Nous osons croire que les considérations qui précèdent, de l'exactitude desquelles nous répondons, suffiront pour vous prouver combien la direction du chemin de fer de Bruxelles à la frontière par Mons et Soignies, est préférable à celle par Houdeng.

outefois, notre travail n'a été exécuté que dans le but de vous être utile. Nous désirons avoir réussi.

Veuillez agréer, monsieur le ministre, l'assurance de notre haute considération et de notre dévouement.

V.-J. VANDERBELST,
Pour moi et pour mon frère.

Pétition de la régence de St.-Gislain, du 2 mars 1837.

AU ROI DES BELGES.

Sire,

Dans plusieurs circonstances vous avez déjà prouvé, Sire, que vous preniez en considération les réclamations fondées, qui vous étaient faites contre les errements des fonctionnaires chargés de l'autorisation et direction des travaux publics; persuadés d'avance de vos bonnes intentions, et surtout que nos raisons seront appréciées, c'est avec entière confiance que nous avons l'honneur de nous adresser à vous, Sire, pour vous expliquer le préjudice que l'on ferait éprouver à notre ville, si le chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France par le Hainaut, s'exécutait selon l'étude qui en est faite par MM. les ingénieurs Simons et de Ridder.

En suivant le tracé de ces messieurs, la ville de St.-Gislain se trouverait éloignée du chemin de fer, ses dépôts de charbons seraient presque anéantis, et, par suite, une grande partie de son commerce en souffrirait. Ce sacrifice ne pourrait avoir lieu que devant une impérieuse nécessité ou pour l'utilité générale, mais il n'en est rien; l'une et l'autre réclame en sa faveur, et il ne nous est que trop facile de vous le démontrer, en mettant en présence la ligne adoptée par MM. les ingénieurs Simons et de Ridder, avec celle que nous sollicitons, qui fut étudiée par MM. les ingénieurs de Moor, Vifquain et Noël.

D'abord, nous donnons pour positif que la ligne présentée par ces derniers, passant par notre ville, est plus courte, sans souterrain ni plan incliné, tandis que celle adoptée par les ingénieurs Simons et de Ridder est plus longue, nécessite souterrain et plan incliné, et, par conséquent, coûtera quelques millions de plus pour l'exécution, sans cependant être plus utile. Nous disons au contraire qu'elle le sera moins, parce que le chemin s'éloignerait des dépôts de charbons, situés e long du canal de Mons, et s'éloignerait des villes de Soignies et Braine-le-Comte, et il n'est pas convenablement placé pour les intérêts de la ville de Mons, ce qui va être succinctement démontré.

Le projet de MM. Simons et de Ridder part de la station de l'Allée-Verte, traverse le village de Molenbeek-Saint-Jean, longe le canal de Charleroy à Bruxelles, depuis ce dernier village jusque près de Hal, en passant sur le territoire des communes d'Anderlecht, Ruysbroeck, Leuw-St.-Pierre et Hal, traverse la route de Bruxelles à Mons dans le hameau de Hal, appelé le Strop, passe derrière la ville, coupe les routes de Bruxelles à Enghien et de Bruxelles à Mons, traverse le village de Lembeek et longe de nouveau le canal de Charleroy jusqu'à Ronquières, en traversant le territoire des communes de Tubise, Oistkerck, Virginal, Fauquez et Ronquières; remonte ensuite la vallée de la Sennette jusqu'à Meignault; en passant près des carrières des Ecaussines, arrive près du château du Rœulx (commune d'Houdeng-Gœgnies). Le tracé dévie vers la gauche, côtoie le territoire de Familleureux et arrive à la hauteur de Sartiaux, où il y aura un souterrain de 2,000 mètres de longueur. Il descend ensuite le long de la vallée du Thiriau jusqu'à Bousoit, en traversant une partie des charbonnages du centre, située sur le territoire des communes d'Houdeng-Gœgnies, Houdeng-Aimeries, Thieu, Ville-sur-Haine et Bousoit.

Il se dirige ensuite à travers le bois d'Havré, jusqu'à la rencontre du pavé de Mons à Obourg, passe près du cimetière de Mons, coupe la route de Charleroy au faubourg d'Havré, la Trouille, les lignes d'inondations de la place de Mons, le pavé d'Hyon dit des Brasseurs, près du dernier fort, et la route de Maubeuge, pour descendre ensuite sur le marais de Cuesmes; traverse deux pavés de ce village, celui de Cuesmes à Jemmapes près du nouveau moulin d'Anneau, et coupe 1° le plan incliné du Haut-Flénu à 110 mètres au-dessus du pont à double passage du chemin de Cuesmes; 2° tous les chemins ferrés et pavés du Flénu, au nombre de cinq pavés et trois ferrés; 3° il suit après cela un tracé parallèle, et à environ cent mètres sur la gauche de la route jusqu'à Boussu, en passant sur la masse des maisons de Quaregnon, sur toutes les propriétés de M^{me} Degorge, sur les principaux bâtimens d'Hornu et Boussu; il traverse la route sur la *Maison-Rouge* près du pavé

de Thulin, et va aboutir à la frontière française, un peu plus près de Quiévrain que le projet de MM. de Moor, Vifquain et Noël.

Ce projet, qui est plus long que celui de MM. Vifquain, de Moor et Noël, de cinq quarts de lieue se compose pour ainsi dire d'une suite de courbes successives et de très petits alignemens entre Ronquières et Mons; il parcourt le pays le plus accidenté du Hainaut, contient une percée souterraine de 2,000 mètres de longueur, et des pentes beaucoup plus raides que celui que nous sollicitons.

On ne doit pas perdre de vue qu'il y a impossibilité absolue d'établir la station à la porte d'Havré à Mons, pour se diriger ensuite par une parallèle vers le plan incliné de Jemmapes; nous pensons qu'en venant d'Houdeng, on se dirige vers les prairies du Pont-Canal, ce qui occasionnera encore un détour.

Le projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël part de l'église des Bogards à Bruxelles; il traverse les blanchisseries situées entre les portes de Hal et d'Anderlecht, longe ensuite, sur la gauche, le canal de Charleroy à Bruxelles, en traversant le territoire des villages de Forest, Rruysbroek, Leuw-St.-Pierre, Huysingen, Buysingen; passe à côté de la ville de Hal, derrière le village de Lembeck; il traverse le canal de Charleroy à Tubise, pour remonter ensuite la vallée de la Senne en passant par Steenkerque, Horrues et Soignies; il franchit ensuite le seuil de partage près de la Truie-qui-File, avec une pente très douce, suit le vallon du ruisseau de Casteau, passe par St.-Denis, laisse Obourg sur la gauche, et se tient sur les hauteurs du bois de Mons, pour traverser la route de Bruxelles au-dessus du Coq-Blanc à Maisières, traverse le bas du camp de Casteau, et vient, par un seul alignement, passer derrière le Grenadier et près de la maison de Leuze, pour aboutir au canal de Mons à Condé, près des fortifications à la porte du Rivage.

Le tracé se tient ensuite à très peu de distance du canal et parallèlement à son axe, passe entre le canal et la propriété de M^{me} Fontaine-Spitaels, touche l'extrémité des chemins de fer du Flénu, près du nouveau bassin d'embarcation à Quaregnon, traverse le canal à l'aval de l'écluse de St.-Ghislain par un pont fixe, longe les dernières maisons de St.-Ghislain, les rivages de Boussu et passe par Hainin et Thulin, pour laisser ensuite les villages de Montrœul et Hensies sur la droite, et aller aboutir à la frontière française entre Quiévrain et Quiévreachain.

Le projet traverse le plus beau, le plus riche et le plus fertile pays que l'on puisse parcourir entre Bruxelles et Quiévrain; c'est aussi le plus peuplé. Le tracé présente plusieurs alignemens remarquables, sous le rapport de leur longueur, qui atteint quelquefois une et même deux lieues; il n'aura ni souterrain ni plan incliné.

Toutes les pentes seront fort douces et aucune n'atteindra 0 m. 0045 d'inclinaison par mètre; on pourra établir des stations partout où cela sera reconnu nécessaire, le terrain s'y prêtant très bien.

Les courbes horizontales auront des rayons de 1,000 à 2,000 mètres.

A part de ce que le chemin tracé par MM. Simons et de Ridder aurait à parcourir un terrain fortement accidenté, qui forcerait à ne se trouver nulle part de niveau avec les chemins en fer des charbonnages, obligerait à des remblais et déblais considérables, et détruirait une foule d'habitations, dont les propriétaires auront droit à de fortes indemnités, et aurait pour le commerce de charbons des inconvéniens si graves, que nous les pensons capables à eux seuls de déterminer son exclusion.

En effet, il existe le long du canal de Mons à Condé, ayant un embranchement vers Antoing, et servant de communication de la ville de Mons et de tous les charbonnages du Borinage avec Tournay, les Flandres, d'une part, et avec la France d'autre part, il existe, disons-nous, le long de ce canal, ainsi que sur un petit embranchement y construit pour Boussu, une foule de rivages ou dépôts qui ont une immense valeur, tant par ce qu'a coûté leur construction qu'e par l'usage qu'on en fait, qui perdrait considérablement de cette valeur si le chemin de fer s'en trouvait éloigné, comme proposent de le faire MM. Simons et de Ridder, tandis qu'il faudrait construire de nouveaux dépôts, le long de ce chemin, faire des travaux plus ou moins coûteux pour le rendre abordable aux chemins en fer déjà existans, ce qui augmenterait le prix des marchandises, de tout ce qu'auraient coûté la construction de ces dépôts et les travaux pour la jonction des chemins déjà existans, sans profit pour personne et avec perte pour les consommateurs et pour les propriétaires des rivages.

Le projet de chemin en fer par Soignies et St.-Ghislain, présente au contraire l'avantage d'ouvrir une nouvelle communication sur Bruxelles, à tout un pays qui n'y arrive qu'au moyen d'une route dont le site a été parfaitement mal choisi, montueux et difficile; tandis que le tracé de MM. Simons et de Ridder est constamment, jusqu'à Houdeng, la doublure du canal qui existe déjà. Si on objecte qu'il donne un nouveau débouché aux carrières des Ecausines, nous répondrons que ces carrières sont assez voisines du canal, tandis que l'autre direction servirait aux carrières de pavés et pierres à diguer de Quenast, aux pierres de taille de Soignies

ainsi qu'à la chaux qu'on y fabrique , et aux carrières d'Horrués et de Casteau qui fournissent de la chaux hydraulique ; à la ville de Soignies et surtout à celle de Braine-le-Comte, où il existe des manufactures d'étoffe et des filatures qui pourront acquérir un grand accroissement, lorsqu'elles auront un moyen de communiquer facilement et rapidement avec Bruxelles et Anvers.

Pour la ville de Mons, l'avantage ne saurait être discuté ; atteignant la ville là où ses fortifications ont le moins d'étendue, il sera placé le plus près possible du corps de la place, et sera ainsi le plus facilement abordable par les habitans, qui pourront d'ailleurs y arriver par les deux extrémités de la ville. et trois portes, celle de Nimy, celle du Parc et celle du Rivage.

Il s'approche du canal près de la ville, presque à l'endroit où s'y réunira le canal qui doit joindre le premier à la Sambre.

Il suit ensuite la même direction depuis Mons jusqu'à St-Ghislain, en côtoyant exactement les rivages de la rive droite du canal, qu'il traverse en face de cette ville, pour aller passer le long de ceux de Boussu et gagner ainsi la frontière de France entre Quiévrain et Crépin, en traversant une plaine peu ou point du tout ondulée ; il en résulterait que tous les dépôts dits rivages, établis entre Mons et Quiévrain, continueraient à être utilisés et augmenteraient de valeur sans nouvelles dépenses, au lieu de la voir diminuer, et que les chemins en fer du Haut et Bas-Flénu et tous autres à construire pour communiquer des charbonnages au canal, seront, naturellement et sans aucuns frais nouveaux, mis en communication avec le grand chemin en fer de Bruxelles vers Paris.

La ville de Bruxelles y trouvera aussi un avantage, en ce qu'elle pourra se procurer, en tout temps et à meilleur marché, toutes les qualités de houilles dont elle peut avoir besoin pour tous usages quelconques, et il en sera de même pour toutes les localités environnantes; outre qu'elle aura une communication rapide et facile avec tout un pays très riche, qui ne pouvait y arriver que par des routes plus ou moins difficiles à parcourir.

Nous espérons que ces considérations détermineront le gouvernement à exclure le projet de MM. Simons et de Ridder, qui ne serait, pour St-Ghislain et ses environs, qu'une véritable calamité, et pour l'état une dépense en pure perte, parce que sa mauvaise direction le rendrait infiniment plus dispendieux et moins productif que l'autre tracé étudié par MM. de Moor, Vifquain et Noël.

L'avantage que la ligne par Soignies et St-Ghislain présente, est si évident, pour tous ceux qui connaissent les localités, qu'il ne serait pas douteux qu'elle fût adoptée, si votre gouvernement voulait s'en rapporter aux renseignemens qui lui seraient fournis par le conseil des ponts et chaussées, ou par une enquête ; nous prenons la confiance de la solliciter; elle lui démontrerait l'injustice qu'il y aurait à refuser le tracé que nous sollicitons et à adopter celui de MM. Simons et de Ridder.

Cette demande étant fondée sur l'esprit et le texte de la loi du 19 juillet 1832, et ne pouvant qu'apporter le bien du pays, nous osons espérer que vous daignerez nous la faire accorder.

C'est la grâce que sollicitent de Votre Majesté,

SIRE,

Vos très humbles et obéissans serviteurs.

(*Suivent les signatures.*)

St-Ghislain, le 2 mars 1837.

Pétition du conseil de régence de Soignies, du 5 juillet 1837.

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Monsieur le ministre,

La détermination de la meilleure direction, en Belgique, de deux projets de chemin de fer de Bruxelles à Mons et Paris, fait aujourd'hui l'objet de vos méditations. Vous avez soumis à une commission spéciale d'enquête l'examen des questions qui s'y rattachent. Dans cet état de choses, l'administration de la ville de Soignies croit qu'il est de son devoir de vous soumettre quelques considérations à ce sujet.

L'établissement des grandes lignes en chemins de fer doit avoir pour but principal de diminuer, le plus possible, le temps employé au parcours des distances qui séparent les villes populeuses, afin de faire gagner aux voyageurs un temps précieux perdu dans le trajet. Ainsi, sous des données équivalentes d'ailleurs, la ligne la plus courte doit être préférée à la plus longue.

La ligne par Soignies, étant plus courte que celle par Houdeng, doit donc obtenir la préférence.

Deux lignes étant égales en longueur, à part toute autre considération, la préférable est celle qui

offre les moindres pentes; car, avec une même force de traction, le parcours s'effectuera beaucoup plus vite (quelquefois même dans une moitié du temps) que sur celle à plus fortes pentes.

Pour qui connaît les lieux des tracés des deux lignes entre Tubise et Mons, par Soignies et par Houdeng, il sera évident que le terrain par Soignies est plus régulier et présente des pentes plus uniformes et plus douces que par Houdeng, et que la crête des bassins des cours d'eau est moins élevée près de Soignies qu'elle ne l'est près d'Houdeng.

Ainsi, pour l'avantage des pentes, la direction par Soignies doit être adoptée plutôt que celle par Houdeng.

Une conséquence indubitable de la plus courte distance et d'un sol offrant des pentes plus régulières et plus douces, c'est l'économie dans les dépenses d'exécution, de conservation et d'exploitation des chemins de fer.

Les trois conditions principales de l'établissement d'un chemin de fer, plus courte distance, pentes plus douces, moindres dépenses, concourent donc pour l'adoption du tracé par Soignies.

Examinons les deux projets dans quelques-unes de leurs applications.

Celui de MM. de Moor, Vifquain et Noël, en suivant une partie des boulevards de Bruxelles et en entrant dans la ville aux blanchisseries, en tenant la droite du canal de Bruxelles à Tubise; en côtoyant, de Tubise à Horrues, l'un des versans de la Senne; en se dirigeant de Soignies vers Mons par la plaine qui sépare Soignies de Casteau, par les bois et bruyères entre ce dernier village et Maisières; en longeant, de Mons à St-Ghislain, la droite du canal; en traversant, de St-Ghislain à Boussu et à Quiévrain, les plaines presque horizontales qui séparent ces lieux; ce projet parcourt la ligne la plus courte, entre Bruxelles et Mons, en chemin de fer propre à l'emploi des locomotives à vapeur seules; présente, par la disposition du sol, les pentes les plus douces entre Bruxelles, Mons et la frontière; nécessite donc des pentes ordinaires en travaux de déblai et de remblai; n'oblige qu'à bien peu de destructions de bâtimens; n'entrave et n'est entravé que par la traverse du moindre nombre possible de routes, de chemins vicinaux, de canaux, et par là exige peu de viaducs, de barrières, de ponts mobiles, et, tout en offrant moins de causes de malheurs, réclame ainsi peu de gardes au passage de ces diverses voies.

Le projet de MM. Simons et de Ridder, en s'établissant à la hauteur de Molenbeek-St.-Jean, en se tenant près de la chaussée de Bruxelles à Tubise, et en recoupant cette route en plusieurs points; en longeant la rivière la Sennette et le canal qui lui est latéral de Ronquières à Tubise, en côtoyant un vallon irrégulier entrecoupé de contre-forts de rocher, de Tubise aux Ecaussines; en franchissant la crête à Houdeng, qui sépare la vallée de la Sennette de celle du Thiriau, au moyen d'un souterrain; en parcourant d'Houdeng à Mons, par le haut de Boussu et d'Havré, un terrain fortement accidenté; en traversant, de Mons à la frontière, les chemins de fer du Fléau et de Degorge, les chaussées et les villages de Cuesmes, Jemmapes, Quaregnon, Degorge, Hornn, Boussu, présente presque au maximum tous les inconvéniens que les ingénieurs du projet précédent se sont efforcés d'éviter. Ainsi, ligne plus longue, pentes plus fortes, déblais, remblais et dérochemens effroyables, traverses infinies de routes, canaux, chemins de fer, chemins vicinaux et particuliers, établissement d'un souterrain et d'un grand nombre de viaducs, destruction immense de bâtimens, enfin dépenses énormes de construction, d'entretien et d'exploitation.

Les pentes du sol, entre Ronquières et Havré, dépassent généralement de beaucoup les pentes maximum d'établissement. Pour ramener la surface de la voie à cette pente, des travaux extraordinaires devront y être exécutés. Et, là, le chemin sera encaissé dans un creux très profond et, plus loin, perché sur un remblai effroyable. Par cette disposition, le rail-way sera presque partout inabordable à l'industrie qui s'exploite dans ces lieux, sinon à l'aide de dépenses peu compatibles avec les bénéfices des établissemens industriels.

Si on compare ces deux projets sous le rapport du chargement et des dépôts, laissant de côté, pour le moment, les deux directions entre Tubise et Mons, il est incontestable que la ville de Bruxelles et les localités qui lui fournissent leurs produits jouiront, depuis l'Allée-Verte jusqu'à la porte d'Anderlecht, dans la ville et le long des boulevards, d'inappréciables avantages par le projet de MM. de Moor, Vifquain et Noël, tandis que la ville de Bruxelles ne posséderait qu'un point de chargement et de dépôts à la station de l'Allée-Verte, par le projet de MM. Simons et de Ridder, ce qui déterminerait un encombrement à ce point, obligerait beaucoup d'habitans de Bruxelles à rétrograder d'une demi-lieue pour aborder au chemin, et causerait beaucoup plus de frais pour la ville dans le transport des marchandises en chargement et en déchargement.

La ville de Hal aboutira plus facilement au chemin établi de l'autre côté du canal, où passe le premier projet, que par une étroite rue sur le haut de la ville, où passe le second.

Les chargemens et les dépôts de charbons et d'autres produits du Borinage, entre St.-Ghislain et Mons, conduits actuellement du lieu de production sur les deux rives du canal, s'opéreront plus aisément sur un chemin latéral au canal, et établi presque à niveau du terrain, que sur un chemin

tel qu'est projeté celui de MM. Simons et de Ridder, ici encaissé dans le sol et là élevé de beaucoup au-dessus de sa surface, et généralement au-dessus et au-dessous des chemins qu'il traverse.

A Boussu le projet de MM. de Moor, etc., passant au niveau des rivages de la Haine, offre beaucoup d'avantages sur l'autre, pour le chargement et les dépôts des marchandises, tout en conservant les rivages actuels.

Il n'est pas sans importance non plus de considérer qu'à partir de Mons à St.-Ghislain, les produits houillers et autres du versant droit de la Haine aborderont facilement au chemin construit selon le projet de MM. de Moor, etc., tandis que leur abord serait impossible ou très coûteux selon celui de MM. Simons et de Ridder.

Reprenant maintenant les deux directions entre Tubise et Mons, par Soignies et par Houdeng, et les considérant sous le rapport du bien-être du pays et notamment sous celui de procurer le plus grand avantage possible aux établissemens industriels placés sur les lignes des deux projets, dans le transport de leurs produits par une voie économique, il est certain que la direction par Soignies obtiendra la préférence. En effet, un chemin de fer dans le vallon de la Haine est demandé en concession. Il servirait au transport des charbons des houillères du centre sur Mons. Un autre, lié avec celui-ci, serait établi pour le transport du charbon des mêmes houillères vers Ronquières, où il aboutirait au canal, et pour celui des produits des carrières des Écaussinnes vers Mons et vers Ronquières. On voit que ces deux projets sont spécialement conçus pour l'usage de l'industrie charbonnière et de celle des carrières. Aussi remplissent-ils complètement, établis comme ils le sont au bas des vallons des rivières et des ruisseaux qu'ils longent, et sur les deux versans desquels s'exploitent ces industries, toutes les conditions de l'emplacement le plus avantageux pour la conduite des produits houillers et des carrières. Car, des points d'extraction à la ligne principale, il y aura pente constante, forte ou faible, de chaque versant des vallons; alors les produits seront amenés à cette ligne à l'aide d'une faible traction ou de plans automoteurs desservis, sans déplacement, par les ouvriers chargeurs. Cet abord facile et économique à la ligne principale ne pourra s'obtenir par le chemin de Paris projeté par les Écaussinnes et Houdeng, puisqu'aux Écaussinnes ce chemin serait établi en crête du versant gauche de la rivière la Sennette, et que les raccordemens des carrières du même versant seraient nécessairement construits sous une rampe dure, et ceux des carrières de l'autre versant le seraient, après une pente, sous une rampe également forte. Il en serait de même à Houdeng, à Bracquagnies, à Thieu, à Bousoit, etc., où le chemin s'établirait en crête de l'un des versans du Thiriau ou sur un remblai énorme, alors que les houillères sont dans le bas des vallons et sur le versant opposé.

Ces résultats divers proviennent des conditions d'établissement des voies de vitesse et des voies industrielles. Ainsi la construction du chemin de Paris est assujéti à une faible pente maximum, et les deux chemins demandés en concession sont projetés pour le service spécial de l'industrie, sans restriction absolue sous le rapport des pentes.

Ces projets particuliers sont donc conçus pour le plus grand avantage de tous les établissemens industriels du centre et des Écaussinnes, surtout étant, comme ils le sont, liés entre eux avec d'autres chemins de fer, avec le canal de Mons à Condé et avec celui de Charleroy à Bruxelles, dans un parcours de ce canal où les droits sont faibles et la navigation facile et active. D'après cela, appliquer à ces localités la ligne de Paris, impropre à leurs besoins, ce serait leur rendre un bien mauvais service.

On doit donc conclure de ce qui précède que, si on admet le chemin de fer de Paris passant par Soignies, les Écaussinnes et le centre posséderont également un chemin de fer, même mieux assorti aux besoins de leur industrie, et que ce serait un tort, sans compensation, à jamais irréparable peut-être, causé à la province, au pays et notamment aux localités entre Tubise, Soignies et Mons que de lui donner une autre direction.

Le tracé par Soignies présente, contrairement à celui par Houdeng, un abord facile aux carrières de grès à paver de Quenast et de Rebecq, situées généralement en crête du versant droit du vallon de la rivière au pied duquel il est projeté; aux carrières de pierre calcaire à chaux semi-hydraulique et à bâtir d'Horrues, près desquelles il est établi; aux carrières de pierre calcaire à chaux et à bâtir de Soignies, situées presque toutes le long de la rivière entre Soignies et Naast, et plus élevées que le chemin en fer près de la même ville, auquel par de courts raccordemens ou chemins de service les produits y seraient amenés à l'aide d'une faible traction. Les carrières de Casteau permettent aussi un rattachement facile à la grande ligne.

On voit qu'avec peu de frais de construction et de traction, les établissemens industriels sur le parcours de Tubise à Mons par Soignies, profiteront, au moyen de courts chemins de service, de toute l'économie procurée aux transports des produits par la grande voie en fer, économie obtenue spécialement au profit des lieux de consommation.

Le tracé de la voie par Soignies réunit donc la position propre à la conduite prompt des voyageurs et celle propre à l'abord des produits.

Pour la liaison avec les localités populeuses du Hainaut, d'une partie du Brabant et de l'arrondissement de Lille, au moyen de raccordemens qui les mettraient en rapport direct avec Bruxelles, Paris et les autres villes intermédiaires, la ligne par Soignies est surtout préférable à celle par Houdeng. En effet, un raccordement d'environ deux lieues, d'Horrues à Cambron-St.-Vincent, est déjà projeté, liant le chemin de fer demandé en concession de Mons à Ath et Tournay, avec la ligne passant par Soignies. Ce raccordement peu coûteux, quoique construit avec une pente au-dessous de quatre millimètres par mètre, procurerait aux arrondissemens populeux d'Ath, de Tournay et de Lille la voie ferrée la plus courte, desservie par des locomotives à vapeur, pour Bruxelles, l'Allemagne et réciproquement. Les villes de ces arrondissemens, qui espéraient même obtenir au pied de leur enceinte le passage de la grande ligne du Hainaut, se verraient alors autrement favorisées, au moyen de ce court raccordement, que le permettrait le tracé entre Bruxelles et Paris, conçu sous des données et des raisons d'un ordre général.

La jonction des autres chemins de fer s'opérera aussi facilement du côté septentrional de Mons que du côté méridional.

Enghien, Braine-le-Comte et le Petit-Rœulx se rattacheront avec facilité à la ligne par Soignies, voire même les charbonnages du centre par Meignault, Naast et Soignies.

On opposera peut-être que le passage par Houdeng présenterait aussi un raccordement avec Charleroy. Mais que serait-il ce raccordement, sinon d'une grande longueur, dispendieux d'établissement et d'entretien, nécessitant au moins un plan incliné desservi par des machines stationnaires à vapeur, lèpres des chemins de fer? D'ailleurs, peut-on sensément mettre en parallèle la population de Charleroy et de ses environs avec celle d'Ath, de Chièvres, de Leuze, de Péruwelz, de Tournay, de Lille, de Roubaix et de leurs environs? Non sans doute. En outre, un chemin de fer est projeté de Charleroy à Mons, et un autre, disposé pour l'application dans toute son étendue des locomotives à vapeur, l'est de Charleroy à Bruxelles, en passant par Gosselies, Nivelles, Ronquières, et rejoignant la grande ligne à Tubise. Ce chemin procurerait à Charleroy une communication bien plus favorable pour ses rapports avec Bruxelles que le raccordement d'Houdeng à Charleroy.

Le déplacement de la grande route entre Bruxelles et Paris ne doit pas non plus avoir lieu, sinon pour des motifs puissans, et ceux avancés militent en faveur du passage par Soignies. Ensuite d'une longue possession des transports entre ces capitales, il est permis de croire que Soignies a un droit acquis, et des raisons majeures seules, telles que de politique, de grande économie dans l'exécution, ou d'impossibilité physique d'établissement, autoriseraient un semblable déplacement. Mais heureusement, dans la question actuelle, rien de semblable n'existe: le contraire a lieu.

A Soignies encore, outre la grande chaussée de Bruxelles à Paris, aboutissent les chaussées d'Enghien, d'Ath, de Lessines et de Rœulx. Cette convergence indique que Soignies offre un point important pour la réunion et pour la conduite des voyageurs et des marchandises.

Considérées sous le rapport seulement des bénéfices du transport des matières pondéreuses, y aurait-il avantage pour le gouvernement, par la direction de Houdeng, sur celle par Soignies? Non; cet avantage n'est rien moins que probable. La statistique des principaux établissemens industriels, qui jouiraient pour leurs expéditions de la ligne par Soignies, suffira pour fixer à une juste appréciation l'importance des transports qui s'effectueraient par cette ligne.

Statistique des carrières de grès à paver de Quenast.

<i>Chevaux</i> employés constamment,	18
<i>Voitures</i> , dont la plupart font seulement le transport jusqu'au canal à Clabecq, et effectuent plusieurs voyages par jour,	40
<i>Ouvriers</i> employés seulement aux carrières,	1,560
<i>Pavés</i> façonnés annuellement,	8,000,000
<i>Tonneaux</i> , en poids,	64,000
<i>Capital</i> affecté à cette industrie,	fr. 3,000,000

Les lieux où l'on fait un usage principal de ces grès sont : les deux Flandres, le Brabant, la province d'Anvers, le Hainaut et la Hollande. Tout le monde connaît l'excellence de ces pavés. Leur supériorité sur tous ceux employés en Belgique et en France est incontestable.

La masse est immense de cet excellent grès d'une facile extraction sur Quenast et sur Rebecq. Le chemin de Bruxelles à Mons et à la frontière, en traversant ces communes, fera quintupler la quantité de ces produits en peu d'années. Le défaut d'une communication économique sur Mons et sur le canal de Charleroy à Bruxelles, en restreint l'emploi. Le gouvernement a particulièrement un intérêt direct et majeur pour ses chaussées, à l'extension de l'usage de ces grès et à l'abaissement du prix de leur transport.

Statistique des carrières du Petit-Rœulx, lez-Braine-le-Comte.

Ouvriers employés seulement aux deux carrières en état d'extraction,	75
Tonneaux, en poids, de pierres façonnées annuellement,	19,000

Ces carrières produisent une pierre ardoisière, employée à divers usages en construction, mais surtout au pavage des bâtimens et au revêtement des murs. Cette pierre est tellement facile à la taille qu'un ouvrier exécute journellement 40 pieds carrés de beau pavement. Elle pourrait être d'un bon usage dans la construction des chemins de fer, pour les appuis des rails. La facilité d'y forer des trous, servant à l'emplacement des chevilles, jointe à l'économie d'extraction et de la taille, apporterait une grande modicité dans les prix de ces appuis, puisque le pied carré de pavement exécuté carrément et à la grandine ne coûte que 15 centimes.

Statistique des carrières de Soignies et d'Horrues, en 1856 (1).

Ouvriers employés,	844
Chevaux id.,	177
Consommation de houille employée annuellement,	121,750 hect.
Production en pierres taillées,	6,530 m. cubes.
— en chaux.	44,539
Nombre de fours,	21

Les édifices et constructions les plus remarquables, où la pierre de Soignies a été employée, sont : à Bruxelles, le palais de la Nation, la galerie d'exposition, l'abbaye et l'église de Caudenberg sur la place Royale, les colonnes du palais du Roi, les abattoirs, toutes les portes, excepté celle de Laeken et de Louvain; le nouvel hospice du Béguinage, l'hôtel du duc d'Arenberg, etc.; à Gand, l'université, la grande pompe de St-Pierre, celle sur le Sablon près de l'hôtel-de-ville, l'orangerie, les écluses, etc. ;

Les fortifications de Mons et tous les édifices de la même ville, les portes de Charleroy, le bassin d'Anvers, les écluses d'Hellevoetsluis, de Nieuwdiep, de Nieuport, d'Ostende, etc.; la grande serre du duc d'Arenberg, à Enghien; la grande caserne à Termonde, la plus grande partie des canaux de France, l'arsenal et la fonderie à canons de Douai, le canal d'Antoing, les meules des poudrières du gouvernement français, etc.

Des états de la production industrielle qui précèdent, on est en droit de conclure que les transports des carrières de Soignies et d'Horrues équivalent, au moins, à ceux des carrières des Ecaussines; que les transports des pavés de Quenast, des pierres du Petit-Rœulx, des pierres et chaux de Casteau, etc., équivalent, au moins, aux transports des houillères du centre accessibles à la ligne par Houdeng.

Ainsi, quant aux transports des marchandises pondéreuses, on peut établir qu'il y aura balance entre les deux lignes.

Les bénéfices à retirer par le gouvernement sur la conduite des voyageurs seront incontestablement plus élevés par la direction de Soignies, que par celle de Houdeng, car, au moyen de saliaison avec le chemin de fer de Mons à Ath et Tournay, les arrondissemens de ces deux dernières villes et celui de Lille fourniront plus de voyageurs pour Bruxelles, que n'en produiront les autres parties du Hainaut; et l'on sait que la conduite des voyageurs est incomparablement plus productive que celle des marchandises pondéreuses.

Le but de l'établissement des grandes lignes en chemin de fer, est de joindre les centres de population, afin de procurer à leurs nombreux voyageurs une conduite prompte et économique. Le transport des matières lourdes et encombrantes ne forme qu'un objet accessoire. Il est certain que le rail-way de Bruxelles à Paris se construirait également s'il ne devait servir uniquement qu'à la conduite des voyageurs. En admettant donc en application la pensée spéciale de l'exécution de cette route, on adoptera infailliblement la direction par Soignies; car, pour qui connaît le Hainaut, il y aura conviction entière que cette ligne répondra incomparablement mieux à cette fin que celle par Houdeng, puisqu'elle procurera, liée presque sans frais avec la voie de Tournay, une correspondance, en locomotives à vapeur, étendue à toutes les villes du Hainaut d'une population de 6,000 habitans.

Doubler en certains lieux les voies industrielles, lorsque l'une de ces voies serait mieux établie dans des localités qui n'en possèdent pas, serait un fait inconcevable. Le gouvernement étant impartial et le bien-être du plus grand nombre des Belges étant son but, il ne voudra pas que le

(1) Il est à remarquer que les données, qui suivent, sont exactes, et qu'il n'y a pas lieu, pour avoir la réalité, d'en soustraire un tiers ou un quart, comme l'ont supposé certaines communes voisines de tracé projeté par Houdeng.

chemin de fer par Houdeng accoste le canal de Tubise à Ronquières, et procure aux charbonnages du centre deux communications économiques sur Bruxelles, lorsque les localités entre Tubise, Soignies et Mons, n'en posséderaient aucune.

S'il existe encore de lacunes en moyens de transport pour l'exploitation de l'industrie du centre et des Ecaussinnes, les projets particuliers, demandés en concession, étant autorisés, compléteront les communications industrielles de ces lieux vers Mons et vers Bruxelles, et mieux même, comme il a été prouvé plus haut, que par le chemin de fer assujéti à des conditions de construction auxquelles les autres ne sont pas astreints.

En conséquence des motifs qui précèdent, on peut franchement dire que la construction d'un chemin de Bruxelles à Paris par Soignies est dans l'intérêt de tous.

Le corps communal a l'honneur de porter à la connaissance de M. le ministre des travaux publics que déjà, dans sa pétition en date du 29 décembre dernier, et dans une audience qui a eu lieu le 6 janvier suivant, il a fait connaître à M. le ministre de l'intérieur les vœux des habitants de la ville de Soignies, relativement au chemin de fer, et les motifs sur lesquels ils les fondent.

Soignies, le 5 juillet 1837.

(*Suivent les signatures.*)

Mémoire des conseillers provinciaux pour le canton d'Ath, du 23 juillet 1837.

A MESSIEURS LES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LES DEUX DIRECTIONS PROJÉTÉES DU CHEMIN DE FER A ÉTABLIR ENTRE BRUXELLES ET LA FRONTIÈRE DE FRANCE, EN PASSANT PAR MONS.

Messieurs,

Le canton d'Ath est informé que deux projets de chemin de fer entre Bruxelles, Mons et la frontière française, sont actuellement l'objet d'une enquête.

L'un de ces projets suit le fond du vallon de la Senne de Bruxelles à Tubise, puis remonte dans le même vallon à Soignies, en passant par les communes de Quenast, de Rebecque, de Steenkerque et d'Horruës; passe à Soignies et franchit la distance qui sépare le bassin de la Senne de celui de la Haine, arrive à Mons, suit le canal de Mons à Condé jusqu'à St.-Ghislain, et de là se dirige sur Quiévrain, en passant par Boussu, Hainin, Montreul, Thulin et Hensies.

Le second projet part de Bruxelles, se tenant plus rapproché que le premier de la chaussée de Bruxelles à Mons, passe au couchant de Hal et de Tubise, remonte ensuite le vallon de la Sennette, en traversant les communes d'Oiskerque, de Ronquières, d'Ecaussinnes et de Meignault, franchit la crête qui sépare le vallon de la Sennette du vallon de la Haine, passe à Houdeng, Strépy, Ville-sur-Haine, Havré, et arrive à Mons près de la porte d'Havré, traverse ensuite le terrain militaire et une partie des fortifications de la ville, se dirige sur les communes de Cuesmes, Jemmapes, Quaregnon, Hornu, Boussu, et arrive à Quiévrain.

Ces deux projets, messieurs, ont été dressés par des ingénieurs attachés au gouvernement, ce qui nous dispense d'examiner les motifs d'intérêt général ou d'intérêt privé, ou bien de faux point d'honneur, qui peuvent avoir présidé à l'une de ces deux projections.

Bien que nous soyons persuadés, messieurs, que la direction qui passe par Soignies soit infiniment préférable dans l'intérêt du pays, et satisfasse mieux aux diverses conditions de distances, de pente, de facilité d'établissement, et d'économie dans la construction et l'entretien, que la direction qu'on lui oppose, nous nous dispenserons encore de vous entretenir de ces diverses questions, ne voulant, pour le moment, au moins, que vous présenter quelques considérations générales sur ces deux projets.

Un coup-d'œil sur la carte des lieux traversés par ces projets et sur la statistique de ces lieux, ainsi que des localités qui pourraient, avec avantage, se raccorder à l'une ou l'autre des deux projections par des embranchemens ou tout autre moyen, suffira, pour établir la préférence à accorder à la direction par Soignies.

En effet, d'abord cette direction est plus courte, au moins d'une lieue, que celle qui passe par Houdeng, et n'exige pas de souterrain. Dans un chemin destiné à joindre la capitale de Belgique à celle de la France, cette considération est d'une haute importance, surtout que ce chemin a pour but principal la vitesse du parcours pour les voyageurs et leur sûreté. Tout allongement de ligne, dans ce cas, est une grande faute, comme tout passage souterrain. Nous croyons qu'on ne doit recourir à de semblables moyens que par une absolue nécessité, et comme vous le voyez, messieurs, on n'est pas, entre Mons et Bruxelles, passif de cette nécessité, puisque la direction par Soignies

présente tous les avantages désirables pour y établir une excellente voie en fer à l'usage des voyageurs et de l'industrie.

Un chemin de fer entre Mons, Ath, Leuze et Tournay, est actuellement en enquête publique à Mons. Ce projet est dressé aussi pour l'usage des voyageurs ; ses plus fortes pentes n'atteignent pas cinq millimètres par mètre, et peuvent même être ramenées à moins de quatre millimètres. Cette ligne ferrée peut être reliée à celle de Bruxelles à Paris, près de Soignies, par une voie de raccordement, ou jonction, de Cambron-Saint-Vincent à Horrues, où passent respectivement ces deux lignes. Ce raccordement, d'après les ingénieurs MM. Vander Elst, qui en ont fait la projection, n'aurait que deux lieues environ de longueur, sur une pente qui peut être établie, avec fort peu de dépenses, en-dessous de quatre millimètres par mètre.

Le chemin de fer projeté entre Tournay, Leuze, Ath et Cambron, peut donc, messieurs, à l'aide de ce raccordement, être considéré comme une bonne voie de vitesse et d'industrie entre ces lieux et Bruxelles. Prolongé ensuite jusqu'à Lille, par Roubaix, ce qui ne peut manquer d'avoir lieu bientôt, ce chemin mettrait en rapport direct avec la capitale de la Belgique, une population qui s'élève au-dessus de 400,000 habitans, et toute son industrie, dont le genre exige de nombreux voyages de la part des personnes de tout rang qui y sont attachées. Cette industrie fournirait aussi de nombreux transports au rail-way qui mettrait en communication immédiate des lieux jusqu'ici dépourvus entr'eux d'une voie industrielle. Ainsi, par cette ligne, les villes de Braine-le-Comte, de Soignies, de Chièvres, d'Ath, de Leuze, de Péruwelz, de Tournay, de Lannoy, de Roubaix, de Tourcoing, de Lille, etc., etc., se trouveraient liées entr'elles et avec Bruxelles et les principales villes de la Belgique par un chemin de vitesse et d'industrie.

Ce résultat ne pourrait s'obtenir par la ligne qui passe à Houdeng, car il n'y a pas avec cette ligne un raccordement avantageux possible.

Nous ne rappellerons pas à la mémoire de la commission d'enquête, l'immense industrie des villes précitées et des lieux intermédiaires, elle sait de quelle importance est cette industrie et de quels développemens elle est susceptible encore, développemens qu'elle prendrait bientôt si de bonnes communications industrielles lui étaient données.

Nous nous serions abstenus, messieurs, de faire aucune démarche pour cette affaire, si l'on n'eût cherché à tromper la religion des ministres par des pétitionnemens suscités en divers lieux, par des personnes dont les fonctions auraient dû être pour elles un motif d'abstention. Nous nous reposons sur l'évidence des avantages que présente la ligne par Soignies sur celle qu'on lui oppose : nous comptons aussi sur les lumières des ministres. La crainte seule que l'on prit notre silence pour un consentement, nous a déterminés à venir vous exprimer nos desirs et à vous présenter nos observations.

A cette fin nous prendrons, messieurs, la confiance de vous faire remarquer que la ligne par Houdeng se tient sur les hauteurs du territoire de cette commune et des autres communes contiguës, et que les houillères sont presque toutes dans le fond des vallons ou ravins qui recourent ces lieux. Fort peu de fosses à houille pourront y atteindre ; pas un vingtième des produits des charbonnages du centre n'y abordera, si ce n'est à l'aide de grands frais continus. Il en serait absolument de même de l'industrie des Ecaussines.

Pour arriver de Charleroy à cette ligne, un plan incliné vers Charleroy est indispensable, ainsi que des grands travaux d'art et de terrassement. L'expérience acquise sur les inconvéniens des plans inclinés des chemins de fer est fatale à ces chemins. Pourquoi se roidir contre cette expérience et s'exposer de nouveau à de fâcheux résultats ? Charleroy et lieux voisins ont des voies industrielles pour le transport à bas prix de leurs produits. Le canal de Charleroy à Bruxelles et la Sambre nous paraissent, pour l'industrie de ces localités, plus avantageux que ne pourrait l'être un chemin de fer ; et le canal de jonction de la Sambre à l'Escaut par Mons étant construit, ce qui ne peut plus être beaucoup retardé, il sera peu de lieux sur le globe mieux dotés en voies industrielles que le district de Charleroy. Ce dernier canal est la seule voie qui lui serait, en ce moment, vraiment utile ; le chemin de fer ne la substituerait pas.

Mais les lieux traversés par le chemin de fer passant à Tournay, Leuze, Ath, Soignies, Rebecque, Quenast et autres en rapport avec eux, n'ont aucune voie industrielle pour le transport de leurs produits.

Il nous semble, messieurs, et nous en sommes certains, qu'en bonne justice distributive, les bienfaits doivent être répartis de manière que toutes les parties du pays en aient une égale part. Aussi osons-nous, messieurs, compter sur votre justice.

Quant aux charbonnages du centre et aux carrières des Ecaussines, divers projets de voies en fer appropriées à l'exploitation de ces industries, et qui leur seraient beaucoup plus utiles que le chemin de fer de Bruxelles à Paris, puisque toutes les houillères et toutes les carrières pourraient

y arriver également et presque sans frais, sont sur le point d'être mis en adjudication. Il ne manquera donc rien à ces foyers d'industrie. Pourquoi y faire passer une grande ligne, qui leur serait plus nuisible qu'utile?

Il n'en serait pas de même, messieurs, de notre canton et des autres lieux mis en rapport avec le chemin de fer qui y est projeté. Si la voie de Bruxelles à Mons par Soignies ne se construit pas, nous devons nous résigner à demeurer toujours dans un entier isolement; et cependant nous sommes Belges aussi!

En ce qui concerne plus particulièrement la ville d'Ath, nous croyons devoir vous faire remarquer, messieurs, que, depuis l'ouverture du canal de Mons à Condé, son commerce est presque anéanti, les transports se faisant actuellement par ce canal, tandis qu'antérieurement les houilles du Borinage venaient se charger à l'embarcadère de la Dendre, tenant à la ville: il en résultait un commerce considérable pour Ath, dont la marine était une des plus florissantes de la Belgique. Aujourd'hui tout est changé, et, bien que la position topographique de cette ville réunisse toutes les conditions convenables pour en faire une ville de grand commerce, le manque de communications industrielles, appropriées à ses besoins, le mène à une décadence évidente et inévitable.

Cependant, messieurs, nous n'avons nul doute que si le chemin de fer projeté, et qui fait l'objet de notre démarche près de vous, se construit, la ville d'Ath ne revienne à son ancienne prospérité. Son avenir dépend donc de la décision que prendra le gouvernement relativement à la direction à donner au chemin de fer de Bruxelles à Mons et Paris.

Confians, messieurs, dans votre justice, nous attendons avec assurance l'avis que vous êtes chargés d'adresser au gouvernement, sur la direction qu'il conviendrait de suivre dans la construction du chemin de fer de Bruxelles à la frontière française par Mons. L'intérêt général du pays, la justice distributive, la vitesse du parcours et la sûreté des voyageurs, vous détermineront sans doute à adopter la ligne qui passe par Soignies.

Ath, le 23 juillet 1837.

Les membres du conseil provincial, députés par le canton d'Ath.

(*Suivent les signatures.*)

Lettre du bourgmestre de Mons, du 23 août 1837.

A MESSIEURS LES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LE CHEMIN DE FER DE BRUXELLES
A LA FRONTIÈRE DE FRANCE, PAR LE HAINAUT.

Messieurs,

Chargé par l'administration de la ville de Mons de vous exprimer ses vœux et de défendre ses intérêts, en ce qui concerne la construction du chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, par le Hainaut, je m'étais proposé de me présenter aujourd'hui pour être admis au sein de votre commission; mais une indisposition subite me met dans l'impossibilité de faire cette démarche, et l'absence d'un grand nombre de membres de l'administration ne me permet pas de me faire remplacer. Je me vois donc forcé de vous transmettre par écrit le résumé des motifs de la préférence que l'administration que j'ai l'honneur de présider, accorde unanimement au projet de MM. Vifquain et de Moor, pour lequel elle s'est déjà prononcée dans une adresse présentée à S. M. en novembre dernier.

La ville de Mons, messieurs, et la province de Hainaut, ont le plus grand intérêt à ce que le gouvernement adopte ce projet, car les difficultés sans nombre et les dépenses considérables qu'entraînera l'exécution de celui de MM. Simons et de Ridder, seraient de nature à faire ajourner indéfiniment, peut-être même à ravir au Hainaut, la jouissance des avantages qui lui sont garantis par la loi.

Au nombre de ces difficultés se présentent naturellement:

- 1° L'espace plus considérable à parcourir;
- 2° Les nombreuses et importantes variations de niveau du terrain;
- 3° Les désagréments d'un souterrain qui, par son humidité, pourrait compromettre la santé des voyageurs;
- 4° L'impossibilité d'obtenir le même degré de célérité pour la circulation sur un chemin, qui offrira de fréquentes inégalités dans son système de pentes et rampes;
- 5° Les plus grands frais d'expropriation;
- 6° Les entraves apportées à l'agriculture et aux communications en général, par l'énormité des déblais et des remblais sur divers points.

A ces inconvéniens viennent s'en joindre d'autres qui, par leur nature, ont peut-être été moins généralement appréciés jusqu'ici, mais qui n'en sont pas moins graves. Si nous en sommes bien informés, le chemin projeté par MM. Simons et de Ridder doit traverser les embranchemens des charbonnages du levant au canal de Seneffe, les chemins de fer du haut et bas Flénu, et ceux des établissemens de M^{me} la veuve Degorge: or, on ne peut se dissimuler que des établissemens de cette importance ne pourront s'exproprier facilement et sans des frais énormes, et que cette circonstance sera un obstacle peut-être insurmontable à la construction du chemin de fer.

De plus, la partie du chemin de fer traversant la station projetée, à la porte d'Havré, près du bureau de l'octroi de cette ville, devant être formée d'un remblai considérable, serait d'un accès fort difficile pour les voyageurs et les marchandises, et perdrait nécessairement beaucoup de son utilité.

Le projet de MM. Vifquain et de Moor, au contraire, ne présente aucun de ces inconvéniens. Se dirigeant, par la voie la plus courte, à travers des terrains plats, il offrira, pour le transport des produits pondéreux de la province, les avantages de sûreté et de célérité qu'on ne rencontre pas dans l'autre projet. La station vers la porte du Rivage, telle qu'elle est actuellement projetée, serait aussi d'un accès beaucoup plus facile et d'une plus grande utilité pour les nombreuses populations qui devraient en faire usage. Enfin l'exécution de ce projet pourrait, dit-on, être terminée en deux années, tandis que l'autre en exigerait plus de cinq.

Telles sont, messieurs, les principales considérations que je devais vous soumettre au nom de l'administration de la ville de Mons. Veuillez, je vous prie, les peser dans votre sagesse et y prêter toute l'attention que réclame leur importance.

Agréé, messieurs, l'assurance de ma haute considération.

Le bourgmestre de la ville de Mons,

D. SIRAUT.

— — —
Lettre de M. Rainbeaux pour et au nom de Mme veuve Degorge Legrand, en date du 25 août 1837, à M. le gouverneur du Hainaut.

Monsieur le gouverneur,

Lorsque les exploitans du couchant de Mons se sont présentés devant la commission d'enquête, pour faire ressortir l'intérêt qu'ils avaient à ce que l'on adoptât un projet plutôt que l'autre, je n'ai point touché la question d'intérêt privé, parce que je me suis habitué à ne la considérer que sous le point de vue de l'indemnité qui doit toujours répondre aux sacrifices que l'on peut imposer à cet intérêt privé. Je me suis reposé avec confiance sur la fixation équitable de cette indemnité, si toutefois, en préférant le projet de MM. Simons et de Ridder, on ne trouvait point convenable d'imposer une légère déviation au tracé, au point où le chemin doit traverser l'établissement d'Hornu.

Il est bien certain qu'on ne peut prétendre se borner, suivant certains défenseurs dudit projet, à payer la valeur des maisons qu'il faudrait abattre. Pour peu qu'il y ait remblais ou déblais, on rend tout-à-fait nul le service du chemin de fer destiné au transport des houilles aux rivages de St-Ghislain.

Il y a donc lieu d'examiner sérieusement si la déviation proposée ne serait pas moins coûteuse que l'exécution pure et simple du tracé.

Je n'ai pas eu le loisir d'étudier attentivement le tracé de l'autre projet, mais il me semble qu'il est question de faire traverser le canal de Mons à Condé, précisément au point où viennent aboutir tous nos waggons.

Il doit y avoir des mouvemens de terrains qui détruiraient le libre usage de nos rivages. Il me serait agréable, M. le gouverneur, que l'on voulût jeter un coup d'œil sur ce point, pour vérifier si mes craintes sont fondées.

Tout bien considéré, il doit vous paraître, M. le gouverneur, que je n'ai secondé la démarche de mes collègues, que parce que je m'étais associé à leur pensée concernant la question des dépôts. Elle est importante.

Elle a été traitée longuement dans plusieurs mémoires adressés aux autorités.

Les frais d'établissement de nouveaux dépôts ne seraient probablement pas couverts par les bénéfices résultant du service du chemin de fer, qui cédera toujours aux canaux pour la majeure partie des expéditions.

Il resterait encore à examiner si, pour utiliser tous ces dépôts, il pourrait y avoir autant de stations que chaque intérêt privé en réclamerait.

Veuillez, M. le gouverneur, agréer mes civilités.

RAINBEAUX.

Lettre du commissaire de l'arrondissement de Nivelles, du 2 septembre 1837.

A M. LE GOUVERNEUR DE LA PROVINCE DU BRABANT.

Monsieur le gouverneur,

La commission d'enquête instituée pour donner son avis entre les projets de MM. Vifquain et de Moor, d'une part, et Simons et de Ridder, de l'autre, pour la direction du chemin de fer de Bruxelles à Mons, s'assemble à Bruxelles le 4 de ce mois. Tous les avis donnés jusqu'à présent sont favorables au premier projet, notamment celui de la commission nommée pour décider de l'utilité du projet de MM. Alvin et compagnie, d'après lequel le chemin de fer de Charleroy à Tubise passerait par Nivelles. Vous sentez, M. le gouverneur, combien il nous importe que la direction proposée par MM. Vifquain et de Moor soit adoptée, puisqu'il paraît que de cette adoption dépend celle du chemin de fer par Nivelles. M. le bourgmestre de Nivelles se rendra à la réunion, et je viens à mon tour vous prier de vouloir bien lui prêter tout votre appui, afin de faire réussir un projet que je crois juste, conforme à l'intérêt général, et sur lequel reposent toutes les espérances d'une ville à laquelle vous savez combien je suis attaché.

Agréez, M. le gouverneur, l'assurance de mon respect.

Le commissaire de l'arrondissement,

WYVEKENS.

Lettre du bourgmestre de Mons, du 5 septembre 1837.

A MESSIEURS LES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LE CHEMIN DE FER A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

Messieurs,

Par lettre du 23 août dernier, ci-jointe en copie, j'ai eu l'honneur de vous soumettre, au nom de l'administration de la ville de Mons, quelques considérations en faveur du projet de chemin de fer de Bruxelles à la frontière française, présenté par MM. Vifquain et de Moor. Dans la conférence que vous m'avez accordée hier, j'ai ajouté à ces considérations plusieurs autres motifs à l'appui de la préférence que l'administration croit devoir donner à ce projet, et je me suis engagé à les reproduire par écrit. Je m'empresse de m'acquitter de ma promesse dès mon arrivée en cette ville.

1° A ce qui a été dit dans ma lettre précitée, sur les difficultés que présenterait la station en remblai projetée par MM. Simons et de Ridder, à la porte d'Havré, il faut ajouter que cette station ne serait en rapport avec aucune communication, si ce n'est celle de l'arrondissement de Charleroy, tandis que la station qui serait établie, d'après l'autre projet, vers la porte du Rivage, serait en communication directe et facile avec les arrondissements de Tournay, Soignies, Ath et les nombreuses et importantes populations du couchant de l'arrondissement de Mons. Les produits de l'arrondissement de Charleroy pourraient aussi y arriver facilement par le chemin dit de la Procession, jusqu'au moment où le canal de jonction de la Sambre à celui de Mons à Condé, que nous espérons voir exécuter sous peu, viendra leur procurer une voie de communication qui rendra tout à fait inutile et même préjudiciable la station à la porte d'Havré. On peut donc assurer que ce point présente réellement tous les avantages désirables, tant sous le rapport de la position que sous celui de la nature du sol et des facilités de toute espèce qu'il offrira au commerce; l'un de MM. les ingénieurs, auteurs du projet contraire, en a lui-même reconnu la convenance, en l'adoptant dans son projet de chemin de fer de Bascoup par Mariemont et Houdeng, vers le Pont-Canal, à Mons.

2° Quant à la station des Bogards à Bruxelles, elle est sans le moindre doute tout particulièrement avantageuse aux habitans de notre ville et à tous les voyageurs indistinctement qui n'auront pas d'autre destination que Bruxelles, mais elle le sera également pour la généralité des personnes qui voudront même aller au-delà; car il en est bien peu qui, à leur passage dans cette capitale, ne s'y arrêtent pas du moins pendant quelques heures; et il leur serait bien désagréable d'être obligées de se rendre jusqu'à l'extrémité opposée de la ville et de revenir ensuite sur leurs pas, pour le court séjour qu'elles se proposent d'y faire.

On pourrait invoquer beaucoup d'autres argumens en faveur de la station des Bogards, mais, comme ils intéressent particulièrement la ville de Bruxelles, je laisserai à l'administration de cette ville le soin de les faire valoir.

3° Si, dans l'adoption de la direction principale du chemin de fer, l'on veut ne considérer que l'intérêt général, il faut se prononcer en faveur de celle qui satisfera le plus grand nombre de be-

soins et offrira le plus d'avantages ; or, cette direction est évidemment et tout naturellement celle par Soignies, qui non-seulement sera la plus courte et du parcours le plus facile, mais se trouvera en outre en communication directe et immédiate avec les routes déjà existantes, du Rœulx, d'Enghien, d'Ath, de Lessines, etc., car, par *Houdeng*, le chemin de fer ne communiquerait avec aucune voie importante ; il satisferait bien à la vérité les intérêts particuliers de quelques extracteurs de houille et propriétaires de carrières, mais il sacrifierait une foule de localités, dont les intérêts sont d'une bien plus grande importance, et ce sans espoir de compensation ou d'amélioration pour l'avenir, tandis qu'il pourra facilement être ultérieurement satisfait aux exigences des localités du Levant, en y faisant passer l'embranchement à construire vers Charleroy.

La commission d'enquête a sans doute déjà fait justice de l'allégation insidieuse, au moyen de laquelle certains partisans du projet par Houdeng voudraient persuader, sans préciser aucun fait, que les intérêts que quelques personnes de cette ville possèdent dans les charbonnages du couchant ont seuls déterminé la préférence accordée à la direction par Soignies. Je crois néanmoins devoir à la vérité et à la dignité de l'administration de Mons de déclarer que des familles de notre ville sont également intéressées dans les charbonnages du Levant ; que l'administration communale, en donnant la préférence à l'un des projets, n'a été guidée par aucune autre considération que celle du bien public, et qu'elle aurait même cru manquer à son devoir, en suivant une autre marche.

Agrérez, messieurs, l'assurance de ma haute considération,

D. STRAUT.

Pétition en date du 4 septembre 1837, des délégués des sociétés charbonnières d'Hornu et Wasmes, des Produits, de l'Agrappe et Crisoeil, de Jausquette, de Ste-Barbe au charbonnage de l'Escouffiaux, sur Wasmes, de Cossette, de St-Amand et Ste-Julie réunie, de Ste-Cicile du Nord, du Bois de Boussu sur Jemappes et Quaregnon, de l'Auflette sur les mêmes communes, du levant du Flénu sur Cuesmes et Frameries, de Mme veuve Degorge-Legrand (1).

Les délégués qui ont eu l'honneur de représenter près de vous les intérêts des exploitans des houillères du couchant de Mons, lors de la session que vous avez tenue récemment dans cette ville, vous ont exposé les motifs qui nous font préférer, pour joindre Bruxelles à la frontière de France par Quiévrain, au moyen du chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, le projet conçu par MM. les ingénieurs de Moor, Noël et Vifquain, à celui dont MM. Simons et de Ridder sont les auteurs.

Nous croyons, messieurs, qu'il est utile de résumer brièvement les observations qui vous ont été soumises à cet égard, dans cet écrit, que nous prenons la confiance de vous adresser, et qui pourra être joint aux procès-verbaux de vos séances.

Nous nous prononçons en faveur du projet de MM. de Moor, Noël et Vifquain, parce qu'il place le chemin de fer le long de la rive droite du canal de Mons à Condé, à peu de distance et au niveau des rivages établis sur les rives de celui-ci, et parce qu'ainsi s'améliore la situation de notre commerce, sans que nous soyons obligés de faire aucune dépense pour profiter d'un nouveau système de communication.

Il ne pourrait en être de même du projet de MM. Simons et de Ridder : ce projet qui, en partant de Mons, jette le rail-way loin du canal, dans le vallon de la Trouille, au milieu des prairies de Cuesmes et de Jemmapes, avec des remblais considérables, en rend l'accès tout-à-fait impraticable aux houilles provenant des charbonnages du Haut-Flénu et notamment aux produits des extractions des sociétés de Sidia Clayaux, du Levant du Flénu, du Bois, de Bonnet-Roi, de l'Auflette,

(1) Ont adhéré à cette pétition les sociétés de Ste-Croix sur Dour, du Rieu du Cœur et de la Boule, du couchant du Flénu et de la Manche d'Appiette.

de la Garde de Dieu, etc.; partout, jusqu'à la hauteur de St-Ghislain et au-delà, ce chemin est établi en remblais. Il est vrai que l'élévation du remblai varie beaucoup au fur et à mesure que l'on s'avance vers la frontière; mais si, pour les charbonnages du Bas-Flénu, le chemin de fer de MM. Simons et de Ridder est moins inaccessible qu'à Cuesmes et Jemmapes, il leur offre encore, comme à ceux du Haut-Flénu, l'inconvénient si grave d'exiger, le long de la voie nouvelle, l'établissement de dépôts qui les constitueraient dans des frais énormes auxquels l'autre projet ne les assujétit point. En effet, on ne peut supposer que, sur la route exploitée par le gouvernement, les départs soient facultatifs sur tous les points et aient lieu à toute heure du jour; ils se feront périodiquement, à des époques déterminées et à des stations fixes, espacées à des distances considérables. L'expérience de ce qui se fait ici, sur les chemins de fer de Bruxelles à Anvers, de Malines à Termonde, etc., nous en donne la preuve. Or, il est impossible que ce mode puisse permettre aux houilles de nos exploitations de s'expédier vers les destinations de France ou de l'intérieur, dès qu'elles arrivent au jour. Dès-lors, il y a nécessité pour nous de construire aux abords des stations de départ, des gares où les trains chargés de houille seraient préparés d'avance, afin de saisir toujours le moment favorable de les expédier, avec le secours des locomotives, sans entraver la rapidité du service général.

L'établissement de ces dépôts, dans des localités où le terrain est excessivement cher, nous occasionnerait des dépenses d'autant plus onéreuses, qu'il faudrait payer les emprises au moins au double de leur valeur et faire d'immenses travaux de terrassements, pour mettre ces dépôts au niveau du chemin de fer. Ces travaux seraient possibles aux endroits où celui-ci passe très peu en remblai, mais ils seraient absolument impraticables sur d'autres points, comme dans les prairies de Cuesmes, de Jemmapes, etc. Comment pourrait-on faire là des remblais de plus de 30 pieds de hauteur sur un développement considérable, quand les terrains avoisinans auraient déjà été déblayés de toutes parts, uniquement pour l'exécution de la route? Il faudrait, d'abord, combler les excavations pratiquées à cet effet, puis remblayer jusqu'au niveau des rails; la dépense serait exorbitante, et nous forcerait de renoncer à fréquenter le chemin de fer.

Il y a plus, ce dernier étant, dans cette hypothèse, à un niveau plus élevé que nos rivages, il nous faudrait, pour aboutir aux nouveaux dépôts, un second système complet d'embranchemens de chemin de fer, pour remplacer ceux du Haut et du Bas-Flénu et de St.-Ghislain, qui seraient placés eux-mêmes au-dessous de celui de l'état. Dès-lors nécessité d'avoir un double matériel de waggons et de moteurs, l'un pour les nouveaux chemins de fer, l'autre pour ceux qui existent aujourd'hui.

D'un autre côté, que de terrain enlevé inutilement à l'agriculture, dans des cantons où chaque année l'exploitation des houillères exige de nouveaux sacrifices de la part des propriétaires du sol et du cultivateur! Quelle dépréciation ne causerait-on pas ainsi aux rivages du canal de Mons à Condé! Et qu'on ne dise point que c'est ici un objet de peu d'importance; l'hectare de rivage est estimé au minimum à soixante mille francs. Quel tort enfin ne ferait-on point aux communes de Jemmapes, de Quaregnon, de St.-Ghislain, etc.!

Vous voyez, messieurs, à quels sacrifices nous soumettrait le projet de MM. Simons et de Ridder, quelles que soient d'ailleurs les modifications insignifiantes qu'ils ont apportées à leur tracé primitif. Il est à observer que ces sacrifices, si nous nous déterminions à les faire, n'auraient, en définitive, d'autre résultat que le transport d'une petite fraction de la masse du combustible que nous exportons annuellement. Toujours la plus grande partie s'expédierait préférablement par la navigation. La question de rapidité est, comme on le sait, de peu d'importance pour les marchandises de ce genre.

Tant de dépenses excessives ne pouvant être compensées par la somme des avantages qu'elles devraient procurer, elles constitueraient, en réalité, une charge dont le poids pèserait lourdement sur le commerce, et par conséquent sur le consommateur.

S'il est vrai qu'autrefois on a commis une erreur fâcheuse en ne rapprochant pas plus des houillères le canal de Mons à Condé, ce que nous venons de dire, messieurs, doit vous prouver que ce serait une erreur plus funeste encore que de mettre le chemin de fer à la place qu'aurait dû occuper ce canal.

Par ces motifs nous émettons le vœu qu'entre les deux projets soumis à votre examen, la préférence soit accordée à celui de MM. de Moor, Noël et Vifquain.

Veillez agréer, messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Jemmapes, le 4 septembre 1837.

(*Suivent les signatures.*)

Pétition du concessionnaire du canal de Charleroy et de ses embranchemens, du 5 septembre 1837.

MESSIEURS LES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LES CHEMINS DE FER PROJÉTÉS DE BRUXELLES A VALENCIENNES.

Concessionnaire du canal de Bruxelles à Charleroy, et de celui des embranchemens avec chemins de fer des charbonnages du centre, je croyais devoir rester simple spectateur des discussions qu'a élevées le débat entre les divers tracés de chemin de fer, projetés de Bruxelles à Valenciennes.

Mais j'apprends, messieurs, que MM. les ingénieurs Simons et de Ridder, pour soutenir le tracé de chemin de fer qu'ils proposent par les Ecauïssines et Bracquegnies, viennent déclarer, sans mission, que le gouvernement, si on adoptait ce tracé, exécuterait un embranchement sur Charleroy passant par les houillères du centre, Sart-Lonchamps, Bascoup, etc., etc.

Un tel projet n'exciterait même aucune émotion si l'auteur était un particulier comme moi; car, guidé par son intérêt, il se garderait bien finalement d'exécuter, avec ses fonds, un tel chemin pour aller des houillères à Bruxelles: mais, lorsque deux ingénieurs proposent un pareil emploi des deniers de l'état, je ne puis me défendre d'une certaine crainte, ne fût-ce que de l'effet moral de la perspective d'une telle concurrence.

J'ai donc cru, messieurs, de mon devoir envers la société que je représente, et des vrais principes d'avenir, de vous exposer quelques réflexions à ce sujet.

Le canal de Charleroy à Bruxelles transporte annuellement environ 300,000 tonneaux de charbon, dont les deux tiers proviennent des houillères du centre, quoique ces dernières doivent encore parcourir une longue distance par terre pour venir atteindre le point d'embarquement à Seneffe.

Cela suffit pour démontrer l'excellence du canal, et on sera peu surpris de cet heureux résultat, quand on saura qu'avec un cheval on amène en un jour et demi un bateau de 70 tonneaux de charbon de Seneffe à Bruxelles, et que cet immense transport de près de 300,000 tonneaux, se fait avec un capital en bateaux qui ne s'élève pas au-delà de neuf cent mille francs.

Les bateaux coûtent 2,000 à 2,500 fr.; il y en a environ 400.

Ces faits répondent victorieusement à tout ce qu'on a dit contre le canal.

Que sera-ce de sa prospérité, lorsque les embranchemens avec chemins de fer seront exécutés!

Ce canal dit *des embranchemens*, de niveau sur toute son étendue, doit être considéré comme le bassin de chargement des exploitations houillères, tandis que les chemins de fer avec des pentes toutes en descente de la charge, et les plus favorables pour la remonte à vide, auront une traction des plus économiques et viendront aboutir aux exploitations les plus abondantes de ce riche district.

Cette situation si heureuse pour le commerce, n'a été acquise, surtout en chemins de fer, qu'on fait arriver jusqu'aux bures, qu'au prix des plus grands sacrifices.

La marche de la navigation vers Charleroy est encore plus favorable.

Eh! messieurs, c'est avec un chemin de fer qui prend les houillères par derrière eu égard à la direction de Bruxelles, et sur une contre-pente de 7 millimètres d'inclinaison, faisant un grand détour vers Mons, pour venir ensuite remonter à charge avec une pente de 4 millim. 1/2 sur le plateau de Houdeng-Meignault, qu'on prétend battre un canal établi dans les conditions les plus favorables, et des chemins de fer spéciaux les plus perfectionnés! Remarquez bien que ce chemin de fer, tantôt encaissé à de grandes profondeurs, tantôt démesurément élevé, ne sera que d'un très difficile et coûteux abord pour les arrivages des transports.

Ce qui se passe en Angleterre sur les chemins de fer, est sans doute plus concluant que des assertions vagues et sans preuve; là aucun chemin de fer ne bat un canal parallèle dans des conditions favorables, et cependant les droits sur les canaux sont bien plus élevés.

Vous parlerai-je, messieurs, des difficultés très grandes d'exécution qu'on rencontrera entre Tubise et Ronquières, où le canal a pris la meilleure place dans cette vallée étroite? Voyez, je vous prie, les plans, et parcourez les localités; vous jugerez.

En finale, quel transport de charbon peut-on espérer sur le chemin de fer, en le supposant contre toute raison exécuté?

Il n'aura pas ceux qui s'embarqueront aux embranchemens, pour Gand, Anvers, Louvain, etc.; car

on ne voudra pas embarquer à Bruxelles, à cher prix et par seconde main, quand on pourra le faire sous ses yeux près des houillères.

Prétendra-t-on conduire les waggons dans chacune des villes; mais la pensée de lutter avec des canaux et rivières, où on ne paie presque rien, avec des canaux qui entrent dans toutes les villes, qui aboutissent à toutes les routes, à tous les quais, à tous les dépôts, aux usines mêmes, les bateaux faisant partout magasins, n'est qu'un acte de folie.

Quant à la consommation de Bruxelles, elle reste évidemment attirée au canal, qui a tous ses magasins et où la plus grande partie du charbon se vend au bateau.

Représentez-vous, messieurs, le cheval trainant le bateau du prix de 2,000 fr., avec 70 tonneaux de houille, des embranchemens à Bruxelles, en un jour et demi; et une très forte locomotive transmet cette même quantité de charbon distribuée dans plus de 24 waggons, coûtant 12,000 fr., dont l'usure et l'entretien sont très coûteux; il ne peut être question de se faire un mérite de plus de vitesse, car la vitesse sur le canal, pour le charbon, dépasse tous les besoins.

Il est sans doute inutile, après l'exposé de ces faits, de présenter les calculs où les ingénieurs arrivent avec des prix de traction inventés à plaisir, pour se rendre tout le monde favorable; or, ma crainte, messieurs, c'est qu'on entraîne le gouvernement à opérer des transports à perte, pour nuire à une entreprise qui est aussi l'œuvre du gouvernement. Je me repose en votre jugement éclairé, pour apprécier dans toute sa vérité les résultats d'un pareil système, dont l'un est nécessairement l'anéantissement de toutes opérations d'utilité publique à venir.

Pour la société concessionnaire,

J. A. CLASSEN.

*Pétition de la députation de Soignies et d'Horrues, du
6 septembre 1837.*

A MESSIEURS LES MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE DU CHEMIN DE FER DE BRUXELLES
A MONS ET A LA FRONTIÈRE.

Messieurs,

Un bruit sinistre est venu jeter l'inquiétude parmi nos populations: votre commission, nous dit-on, paraîtrait pencher pour la direction du chemin de fer par les Écaussines. Nous aimons à croire, messieurs, que ce bruit est dénué de tout fondement. Car, sous quelque point de vue que l'on envisage les deux directions proposées, par Soignies et par Ecaussines, on ne peut disconvenir que la première doive obtenir la préférence.

Sous le rapport de l'industrie, la ligne par Ecaussines ne rencontre, depuis Tubise jusqu'à Mons, que les carrières des Ecaussines et les houillères de Houdeng. De Tubise à Ecaussines, d'Ecaussines à Houdeng et d'Houdeng à Mons, vous ne trouverez plus aucune autre usine, aucun autre établissement de quelque importance.

La ligne par Soignies au contraire est une suite non interrompue d'industries diverses: à partir de Tubise, vous rencontrez les carrières de Quenast et de Rebecq, qui produisent les pavés les plus recherchés de la Belgique, plus loin les carrières de Petit-Rœulx; à Steenkerque, vous trouvez encore des carrières et une papeterie; à Braine-le-Comte, six filatures mues par la vapeur s'offrent à vos yeux. Viennent ensuite les carrières d'Horrues dont la chaux jouit des mêmes propriétés que celle de Tournay. Arrivés à Soignies, cette ville vous présente huit grandes carrières ouvertes qui occupent avec celles d'Horrues 844 ouvriers. Vous y trouvez en outre deux tordoirs, dont l'un mu par la vapeur, une forge avec fourneau à réverbère, huit tanneries, deux savonneries, trois raffineries de sel, cinq brasseries, quatre distilleries, une filature de coton et une fabrique de printanière et d'autres articles de Roubaix.

Soignies compte en outre un nombre considérable de marchands de grains, qui livrent annuellement à Hal, à Mons et à Bruxelles, plus de deux cent mille hectolitres de céréales.

A Casteau, vous trouvez plusieurs fours à chaux et la panneterie naissante de M. Nicaise, qui donne les plus belles espérances. Plus loin, à St-Denis, vous rencontrez la filature de coton de M. Tiberghien et une papeterie.

Si l'on compare maintenant l'importance des différentes industries placées sur les deux lignes, nous verrons que, si celles qui se rattachent à la ligne par Soignies, l'emportent en nombre sur celles qui sont liées à la direction par les Ecaussines, elles l'emportent aussi en importance.

Nous avons dit que la ligne par les Ecaussines ne présente que deux grandes industries, les carrières d'Ecaussines et les houillères d'Houdeng. Pour ce qui concerne ces carrières, on dira peut

être que, possédant à peu près le même nombre d'ouvriers, leurs produits doivent se balancer. Mais il n'en est pas ainsi; Soignies, avec le même nombre d'ouvriers, produira infiniment plus que les Ecaussines. En effet, Ecaussines a sa spécialité de pierres comme Soignies a la sienne; à Ecaussines se trouvent le granit et les minces litées; à Soignies, avec les litées minces les litées épaisses. Soignies travaille donc les pierres de grande et de petite dimension, et Ecaussines celles de petite dimension seulement; d'où il résulte que le même cube de pierre exigera beaucoup plus de main d'œuvre; et par suite beaucoup plus de temps, d'un côté que de l'autre.

Quant aux houillères d'Houdeng, si on considère que les carrières de Quenast et Rebecq produisent 8,000,000 de pavés par année (60,000 tonneaux), et si, l'on se souvient que MM. Vanderelst, lors de la présentation de leur projet de chemin de fer d'Houdeng à Ronquières, ne comptaient, pour ce qui concerne ces houillères, que sur un transport de 31,000 tonneaux; qui osera donner la préférence à celles-ci?

Mais supposons que les carrières de Soignies et celles de Quenast s'ont compensées par les carrières d'Ecaussines et les houillères d'Houdeng; notre ligne offrira donc en plus les carrières de Petit-Rœulx, de Steenkerque, d'Horrues, de Casteau, la panneterie de M. Nicaise, les filatures de Braine-le-Comte, de M. Tiberghien, et tous les autres établissements particuliers que possède Soignies.

Sous le rapport de la population, la ligne par Soignies ne le cède pas non plus à celle par Ecaussines.

Si on ne compte que la population des communes, dont les territoires sont traversés par l'une et par l'autre ligne, nous admettons qu'il y aura égalité de part et d'autre.

Si, au contraire on compte, de chaque côté les populations qui réclament l'exécution de l'une ou de l'autre ligne, pas de doute que Soignies ne l'emporte encore de beaucoup sous ce rapport. En effet, la ligne par Ecaussines n'est sollicitée que par le canton du Rœulx et une petite partie de l'arrondissement de Charleroy, tandis que les villes de Tournay, Ath, Leuze, au nom de leur arrondissement en entier, les trois quarts du district de Soignies et une partie de la province du Brabant se lèvent de concert pour la direction par Soignies.

Mais il est d'autres considérations non moins importantes qui militent en notre faveur. Soignies est le point de convergence de cinq routes qui se dirigent dans différentes directions. Cette circonstance y a fait naître un grand nombre d'établissements qui ont nécessité de grandes mises de capitaux, et qui ne doivent leur vie qu'au roulage. En adoptant la direction par Ecaussines, vous vouez tous ces établissements à une ruine certaine et vous perdez les mises de capitaux qu'ils ont exigés, en les empêchant d'être convertis à d'autres usages. Vous tombez encore dans un autre inconvénient; contrairement à tous les principes de justice distributive, vous portez tous les avantages sur un seul point, vous accordez à Houdeng, qui jouit déjà d'un moyen de transport économique, du canal de Charleroy à Bruxelles, une faveur à laquelle il n'a aucun droit. Enfin vous donnez la préférence à la ligne la plus longue, et vous grevez ainsi l'état d'un surcroît de dépense qui aurait pu être employé plus avantageusement, si à toute fin vous voulez faire participer Houdeng aux bénéfices du chemin de fer, à la construction d'un embranchement qui l'aurait rattaché à la ligne principale.

Il est une autre demande que nous avons encore à vous adresser, et qui ne laisse point que d'être très important pour nous: c'est que la station de Bruxelles soit établie aux Bogards. De cette manière, nos produits arriveront dans le centre de la ville, et sur les lieux mêmes où ils doivent être employés; car ce quartier de la ville n'étant point bâti, il est indispensable, si la station y est établie, qu'il sera bientôt couvert de constructions. L'établissement d'une seule station à l'Allée-Verte nous ferait perdre tous ces avantages. En effet, ce point se trouvant à l'extrémité de la ville, nos pierres seraient soumises à des chargemens et déchargemens toujours très pernicieux par les écornures qu'ils occasionnent, et dont les frais absorberaient les bénéfices que nous aurions pu faire en parcourant la ligne de chemin de fer depuis Soignies.

Telles sont les considérations rédigées à la hâte, que nous avons l'honneur de soumettre à vos réflexions. Nous espérons qu'après les avoir pesées dans votre sagesse, vous nous rendrez la justice qui nous est due, en vous prononçant pour la direction du chemin de fer de Bruxelles à la frontière française par Soignies.

La députation de la ville de Soignies et de Horrues.

Bruxelles, le 6 septembre 1837.

(*Suivent les signatures.*)

Délibération du conseil communal de St.-Ghislain, du 5 septembre 1837. (1)

Le conseil communal de la ville de St-Ghislain,

Considérant qu'une commission d'enquête a été instituée par M. le ministre des travaux publics, à l'effet d'examiner les deux projets dressés pour le chemin de fer à construire entre Bruxelles et la frontière de France par le Hainaut, l'un par MM. les ingénieurs Simons et de Ridder, l'autre par MM. les ingénieurs de Moor, Noël et Vifquain;

Que ce dernier dirige le chemin de fer à partir de Mons, jusqu'à vers St.-Ghislain, sur la rive droite du canal de Mons à Condé; qu'ainsi les magasins ou dépôts de houille établis le long de ce canal, se trouvant à proximité et au niveau dudit chemin de fer, le commerce aura toute facilité désirable pour faire usage, selon les besoins, ou de la navigation ou du chemin de fer;

Que le projet de MM. Simons et de Ridder, au contraire, écarte le chemin de fer des bords du canal pour l'établir en remblais à la gauche de la route de Mons à Valenciennes; qu'une partie de ce chemin serait inaccessible aux sociétés charbonnières, dont le siège d'exploitation est sur le haut Flénu; que les autres sociétés charbonnières, pour faire usage de la voie nouvelle, devraient faire d'immenses travaux de terrassements, afin d'établir des gares et des dépôts de charbons près de celle-ci, et de nouveaux embranchemens de chemins de fer pour y aboutir; qu'ainsi l'agriculture serait privée inutilement d'une quantité considérable de terrain, qu'il est d'autant plus important de lui conserver, que déjà l'exploitation des houillères lui en enlève chaque année des quantités considérables; qu'en outre la valeur des beaux rivages construits sur les bords du canal de Mons à Condé serait à peu près réduite à rien;

Considérant encore qu'une station au plus devant avoir lieu entre Mons et Quiévrain, pour le départ et l'arrivée des convois; que dès lors, pour l'intérêt de cette commune, il est à désirer que cette station soit placée à St.-Ghislain plutôt qu'à Boussu;

Considérant enfin que, si le chemin de fer passe par Soignies, il traversera jusqu'à Tubise, sur une étendue de plus de sept lieues, trois villes et des localités populeuses, que les mines du couchant de Mons pourront approvisionner de houille à des prix modérés;

Est d'avis que le gouvernement doit donner la préférence au projet de MM. de Moor, Noël et Vifquain.

Copie de la présente résolution sera immédiatement transmise à la commission d'enquête susdite, qui siège actuellement à Bruxelles sous la présidence de M. le gouverneur du Brabant.

Fait en séance, les jour, mois et an que dessus.

(Suivent les signatures.)

Pétition en faveur de la direction par les Écaussines.

LETTRE DU BOURGMESTRE DE DOUR ET DE BOUSSU, ET DE M. COLMANT, AVOCAT, DU 12 FÉVRIER 1837.

Monsieur le ministre,

Aux termes de l'art 1^{er} de la loi du 1^{er} mai 1834, une route ou fer, partant de Malines, doit se diriger vers la frontière de France par le Hainaut.

En exécution de cet article, deux projets ont été conçus et étudiés: l'un par l'ingénieur Vifquain, l'autre par les ingénieurs Simons et de Ridder.

Le tracé du premier de ces projets passe par Hal, Tubise, Soignies, touche à Mons à la porte du Parc, longe ensuite le canal de Condé, traverse ce canal à St.-Ghislain, et prend enfin sa direction vers la France, en laissant Boussu, Hainin, Thulin, à 2,500 mètres environ sur la gauche.

Le second projet traverse Hal, Tubise, Ronquière, les Écaussines, les charbonnages du centre du Hainaut, aboutit à Mons à la porte d'Havré, se dirige ensuite sur Cuesmes, passe de là au pied du bassin houiller de Mons et sur la pointe de toutes les communes du Borinage.

Si la route vers la frontière de France est exécutée dans un intérêt national, si l'on veut mettre le trésor à l'abri de toute perte et lui assurer des bénéfices, le premier de ces projets doit être rejeté, et l'on doit pourvoir sans délai à l'exécution du second.

Pour apprécier l'utilité de chacun de ces projets, il suffira de connaître quelles sont les populations, les foyers d'industrie et de consommation qu'ils rencontrent à leur passage. Voici les communes traversées par le tracé de MM. Simons et de Ridder, et celles auxquelles touche le tracé de M. Vifquain.

(1) La délibération du conseil communal de Pâturages du 4 septembre 1837 n° 57 de la liste générale des pièces, est rédigée dans les mêmes termes.

PROJET SIMONS ET DE RIDDER.

PROJET VIFQUAIN.

Comm.	Habitans.	Comm.	habitans.
1 Hal,	8,943	1 Hal,	8,943
1 Tubise ,	2,308	1 Tubise,	2,308
1 Oisquerque ,	381	1 Quenast,	578
1 Virginal,	1,166	1 Rebecque,	2,701
1 Ronquière,	1,239	1 Steenkerke,	1,089
1 Henripont,	271	1 Horrues,	2,774
3 Les trois Écaussines,	8,243	1 Soignies,	6,537
1 Meignault,	983	1 Castiau ,	1,530
1 Rœulx (le),	2,564	1 Obourg,	886
2 Houdeng-Goegnies et Aimeries,	4,803	1 Nimy,	2,008
1 Strepv,	1,049	1 Mons,	23,081
1 Boussoit,	498	1 Ghlin,	2,391
1 Thieu,	624	1 St.-Ghislain,	1,693
1 Havré,	1,852	—	—
1 Hyon,	1,144	13	53,521
1 Mons,	23,081		
1 Cuesmes,	2,464		
1 Jemmapes,	4,739		
17 Paturages (canton de) (1),	23,754		
17 Dour (canton de),	20,312		
13 Boussu (canton de),	24,471		
—	—		
68	128,891		

Comme on le voit, le projet Vifquain ne touche qu'à treize communes, tandis que le projet Simons et Deridder en traverse soixante-huit; le projet Vifquain ne sert qu'une population de 53,521 habitans, le projet adverse est à la porte d'une population de 128,891 habitans. Nous ne nous amuserons pas à déduire les conséquences de ces chiffres, ni à démontrer que l'état transportera trois fois autant de voyageurs, et [par une voie que par l'autre] avancera, dans une proportion triple, la civilisation matérielle et morale du peuple.

Pour tout foyer de production, le projet Vifquain ne traverse que Quenast et Soignies.

Mais l'extraction de la pierre de Soignies est inférieure à l'extraction des Écaussines. La pierre des Écaussines est plus belle que celle de Soignies; elle est généralement préférée pour les bâtisses, et partant elle a un débouché plus grand dans le Brabant, les Flandres et la Hollande.

Quant à l'industrie des autres communes, elle mérite à peine d'être prise en considération; elle ne peut entrer en comparaison avec l'industrie d'aucune des communes du Borinage. On n'y rencontre aucune fabrique mue par la vapeur. Outre ses mines de houilles et ses brasseries, la seule commune de Boussu compte deux verreries, deux sucreries, une fonderie, deux fabriques de machines et une fabrique de poudre. La plupart de ces établissemens sont montés sur un grand pied et marchent par la vapeur.

Les carrières de Quenast ne retireront aucune utilité de la route Vifquain. Leurs pavés sont portés au canal de Charleroy, et partant sur la route Simons et de Ridder par le chemin de fer concédé, le 12 juillet 1836, à MM. Magis et Engels.

Travaillant à la fois dans l'intérêt de la nation et du trésor, MM. Simons de Ridder ont assis leur projet sur les charbonnages du centre du Hainaut, et ont coupé, à sa base, le bassin houiller de Mons, le plus beau du monde.

Les charbons d'Houdeng ont presque toujours manqué de débouchés. Jamais ils n'ont joui du marché étranger; il y a peu d'années, ils ne pouvaient s'évacuer que par la seule route du Rœulx à Soignies.

Ces charbons, par leur qualité spéciale, sont recherchés dans tout le pays pour le foyer domestique et la forgerie. La ville de Mons les préfère au Flénu pour sa consommation; il en est de même dans beaucoup d'autres localités.

Les charbonnages du centre, privés de débouchés, n'ont pu être exploités comme ils pouvaient l'être.

L'extraction peut être doublée; cela rassurera nos villes et nos fabricans qui craignent de manquer de charbon, et empêchera qu'Anvers n'aille s'approvisionner en Angleterre.

(1) Nous comptons ces trois cantons en masse, parce que les plus fortes communes sont traversées par la route Simons et de Ridder, ou en sont très rapprochées.

La ville de Mons doit être indifférente à la réalisation de l'un ou l'autre projet. Car ils passent tous les deux à ses portes, et les abords sont à peu près aussi faciles d'un côté que de l'autre. Le commerce trouvera cependant plus d'avantages à la station de la porte d'Havré; il en est beaucoup plus rapproché. Supposez la ville de Mons coupée en deux parties par la rue de Nimy, la Grand'Place et la chaussée, et vous aurez sur la gauche les maisons de commerce et d'industrie, et sur la droite les rentiers et les capitalistes.

Vous savez, monsieur le ministre, quelle est la richesse et la population du bassin houiller de Mons; les communes touchent aux communes; chaque parcelle de terrain est couverte de vastes exploitations; c'est une ville qui a deux fleues d'étendue sur une lieue de largeur ou profondeur.

Par la plus heureuse des combinaisons, cette ville est traversée par la route en fer sur Paris. Cette route touche à la porte de plus de 75,000 habitans, et passe au pied d'établissmens industriels qui produisent annuellement plus de 50,000,000 de francs. La route Vifquain est à une lieue de tout cela, et, qui pis est, elle en est séparée par le canal de Mons à Condé, l'un des plus larges de la Belgique.

On dira peut-être que le Borinage sera bientôt couvert de chemins de fer qui transporteront les charbons jusque sur la route Vifquain.

En passant sur le carreau des fosses, la route Simons et De Ridder prendra les charbons et les conduira directement sur les marchés étrangers. Ils pourront, le même jour de leur extraction, être serrés dans les magasins d'Amiens, de Compiègne et de Paris. Il en résultera, outre la vitesse de placement, l'économie des transports au canal de Condé.

Supposez 20 centimes par muid, et deux sociétés, exploitant 500,000 muids, bénéficieront 100,000 francs; à cela il faut ajouter le bénéfice d'un chargement et d'un déchargement, et des pertes qui en sont la suite. Le chemin du Flénu n'a pas la même voie que celui d'Anvers, il faudra charger aux fosses, décharger aux rivages, et recharger ensuite pour la France.

La population du Borinage tire en grande partie ses objets de consommation des autres provinces. Les grains, les farines, les huiles, lui arrivent du Brabant et des Flandres. Mettez cette population à quatre lieues d'Anvers, et sa consommation en épiceries et en denrées coloniales sera doublée. Vous aurez ainsi, M. le ministre, fourni un nouveau débouché à notre marine marchande, qui, depuis six ans, jette des cris de détresse.

Lorsque quatre heures suffiront pour se rendre du bassin houiller de Mons sur l'Escaut, Anvers sera le Liverpool du Borinage. Les matières premières viendront subir une transformation au milieu de nos houillères, et en repartiront pour l'étranger. La fabrication trouvera toujours un immense avantage à établir ses ateliers sur le carreau des fosses. Car elle aura toujours son moteur sous la main et à moitié prix. Quels que soient les perfectionnemens des communications en Belgique, le transport double la valeur de la houille.

En traversant les bassins houillers, les locomotives trouveront leur aliment sur leur passage, il en résultera, pour le trésor, toute l'économie du transport des charbons; ils seront, en sortant de la mine, à la disposition du chemin de fer.

Le projet de MM. Simons et De Ridder a encore l'avantage de se rattacher à Charleroi; il suffira de construire 26,000 mètres de route, pour que cette ville, dont la destinée industrielle est immense, soit liée à Paris, Ostende, Anvers et Cologne.

Aux 128,891 habitans, que sert la section principale, ajoutez ceux que desservira l'embranchement vers Charleroi :

	Ci	128,891
1°	Seneffe (canton de),	18,495
2°	Binche (canton de),	19,852
3°	Fontaine l'Évêque (canton de),	15,951
4°	Charleroi (deux cantons),	40,858

	En somme,	224,025

Si l'on construit la route par la vallée de la Meuse, il suffira de joindre Charleroi à Namur, pour que les trois provinces les plus industrielles du pays soient liées par un chemin de fer.

Les Flandres retireront un immense avantage de la jonction des trois bassins houillers du Hainaut, il y aura plus de concurrence sur leurs marchés, et de nouvelles espèces de charbon seront mises à la disposition de leurs consommateurs. Le canal de Mons évacuera sur Gand les charbons de Charleroi et d'Houdeng. Un chemin de fer, partant de Tournay vers le Borinage, viendra faciliter et diminuer le prix des transports.

Quant à Soignies, on peut facilement satisfaire aux besoins de ses exploitations de pierres à ba-

tir. Si le produit de ses carrières couvre un parcours de 7,000 mètres, un embranchement pourra leur ouvrir la grande route sur Paris.

Nous savons que les concessionnaires du canal de Charleroi élèvent des plaintes, qu'ils disent : si vous construisez la route de Simons et De Ridder, vous ruinerez notre canal. A cela nous répondons : si vous construisez le chemin de fer Vifquain, vous ruinez la route de Bruxelles à Mons, l'une des plus productives de la Belgique. Cette route se soutiendra avec le projet Simons et De Ridder ; car elle aura toujours une population et des produits agricoles à transporter. Cela suffit pour lui maintenir sa valeur.

Ce n'est pas la première fois qu'on construit dans le pays un chemin de fer pour marcher en concurrence avec un canal. Le chemin de fer d'Anvers fait concurrence aux canaux de Bruxelles et de Louvain. Les régences de ces villes ont-elles élevé des réclamations? Mais la pensée n'est pas même venue dans la tête d'aucun de leurs membres. Ces régences savaient que le canal de Liverpool à Manchester n'avait pas perdu de valeur par la construction du chemin de fer. Ces deux voies ont chacune leurs marchandises à transporter; l'existence de l'une n'a pas donné la mort à l'autre.

Si les concessionnaires du canal de Charleroi pouvaient éloigner le projet Simons et De Ridder, ils n'obtiendraient qu'un bien momentané. Avant cinq ans un chemin de fer liera Charleroy à Bruxelles. Il existe actuellement deux demandes en concession ; l'une par Louvain, l'autre par Nivelles. Le développement de l'industrie dans l'arrondissement de Charleroy finira par faire adopter l'une ou l'autre de ces demandes en concession. Mais ne vaut-il pas mieux que l'état construise, et que les bénéfices soient pour le trésor national, surtout dans l'espèce où un embranchement de 26,000 mètres rattache Charleroi à toutes les villes de la Belgique?

La route Simons et De Ridder fera l'office de trois chemins de fer, elle desservira les transports de Charleroi à Mons, de Charleroi à Bruxelles, et de Mons à Bruxelles. Ainsi tomberont d'eux-mêmes le projet De Puydt (Charleroi à Mons), le projet Alvin (Charleroy à Tubise par Nivelles), le projet Benard et Laurillard-Fallot (Charleroy à Louvain). On peut ajouter les deux projets de Vanderelst de Houdeng à Mons et des Écaussines au canal de Charleroy.

Nous savons que, pour renverser la route Simons et De Ridder, on présente le chemin Vifquain, relié aux projets de De Puydt et Alvin, comme formant un système complet pour le Hainaut. Mais pourquoi diviser les transports? Pourquoi trois routes, lorsqu'une seule suffit à tout? Le trésor, en construisant le chemin du Hainaut, doit-il travailler en pure perte? Est-il permis de gaspiller les deniers de la nation, lorsqu'ils peuvent rapporter plus de 20 p. %?

Les principaux obstacles à l'exécution du projet de MM. Simons et de Ridder semblent venir, dans le Borinage, des propriétaires de rivages ou entrepôts aux charbons, qui longent le canal de Condé, de Jemmapes à St.-Ghislain.

A notre avis, les marchands de charbons s'aveuglent sur leur intérêt, ou au moins réclament du gouvernement des choses contradictoires.

Les propriétaires de rivages ont adressé un mémoire au roi et aux chambres, par lequel ils réclament la construction d'une seconde écluse aux Herbières, pour faciliter, à la remonte et à la descente, le mouvement des bateaux. Ils disent que le batelier est forcé d'attendre trop-longtemps son tour de passage.

Construisez la route Vifquain, et vous aurez, et un embarras pour la navigation, et un embarras pour la marche des locomotives.

Pour la navigation : à l'endroit où la route Vifquain traverse le canal de Condé, les bateaux sont à la file, ils se suivent comme un train de voitures. A l'approche des convois il faudra fermer le pont à jeter sur le canal ; chaque passage exigera que la navigation s'arrête au moins un quart d'heure. Supposez dix passages, et la navigation stationnera deux heures et demie par jour.

Ainsi, sur huit mois ou 240 jours où elle est ouverte, la navigation aura 30 jours d'arrêt ou 25 jours de 24 heures. S'il en est ainsi pour dix passages, que sera-ce lorsqu'il y en aura 20, 30, 40 et 100?.. Si la route de Paris correspond à la prospérité qu'on est en droit d'attendre, il faudra ou détruire la route ou détruire le canal et ses rivages; car ces deux voies se nuiront tellement l'une à l'autre, qu'elles ne pourront exister ensemble. Qu'on atteigne quarante passages, et le canal devra être fermé, car quarante passages donneront dix heures d'arrêt ou un jour moyen de navigation.

Quant aux locomotives, elles devront ralentir leur marche pour franchir les trois ponts (1), qu'elles devront traverser pour arriver sur la rive gauche du canal ; il en résultera donc une perte de temps et de vitesse.

Pour mieux faire sentir l'utilité du projet que nous défendons, prenons une hypothèse pour le Borinage. Supposons qu'il n'existe aucune communication de Mons à la frontière de France, et

(1) Il existe un contre-fossé de chaque côté du canal.

qu'il s'agisse d'établir une route pavée. Hésiterait-on à adopter le tracé qui se dirige en ligne droite, qui ne rencontre dans tout son parcours qu'un terrain uni, sans accidens, et couvert d'une immense population? Hésiterait-on à toucher aux principaux établissemens d'industrie, et à traverser les communes de Jemmapes, Quaregnon, Hornu, Boussu, Quiévrain? L'ingénieur qui ferait passer son pavé le long du canal de Condé, dans un terrain sans consistance, entrecoupé de rivières et de fosses, n'aurait-il pas la tête troublée par la folie? Eh bien! les auteurs du projet de la banque ont cent fois moins de raison que cet ingénieur-là, puisqu'un chemin de fer transporte cent fois autant de voyageurs et de marchandises qu'un pavé; sa rapidité et son bon marché facilitent plus qu'au centuple le mouvement de la population et de l'industrie.

A ces considérations prises dans l'ordre matériel, se rattachent des idées qui ne seront pas sans influence sur le gouvernement du Roi.

Le peuple applaudit aux chemins de fer; il bat des mains aux locomotives. On peut dire que ses vœux sont en raison de ses besoins de mouvement.

La population que sert la route Vifquain, est une population paisible, tranquille, presque uniquement livrée aux travaux des champs, elle ne se déplace guère que pour le marché de la ville voisine. La population que traverse le tracé Simons et de Ridder peut être citée comme un modèle d'activité et d'énergie. La première n'a aucun besoin de plus de célérité dans les transports; la route de Bruxelles à Mons satisfait à ses déplacements; la seconde a un avenir immense, si elle peut avoir le pied dans nos ports de mer pour recevoir les marchandises premières au sortir des vaisseaux, et les réexpédier immédiatement après la fabrication. Charleroy et le Borinage fabriqueront à meilleur marché que Manchester, ils ont la main-d'œuvre à plus bas prix, et ils auront des communications moins coûteuses avec la mer.

La géologie du Hainaut semble appeler la réalisation de la route Simons et de Ridder. Cette route parcourt toute la zone charbonnière, et, comme la rivière la Haine, elle coupe la province en deux parties; elle lie les deux premiers districts de mines du royaume. Charleroy, Houdeng et Borinage ne formeront plus qu'un même foyer de production; l'échange des populations sera accompagné de l'échange des produits. Les wagons qui mèneront aux verreries et aux hauts-fourneaux de Charleroy, les charbons gras des bassins du centre et du couchant, en ramèneront des houilles maigres qui s'embarqueront à Mons pour les fours à chaux de Tournay.

On ne trouvera rien de pareil dans l'histoire de l'industrie. En moins d'un jour l'étranger pourra voir des milliers de machines arrachant les richesses minérales du sein de la terre, et transformant les métaux dans toutes les formes qu'exige leur application aux arts et aux besoins de la vie.

Nous croyons inutile, M. le ministre, d'entrer dans de plus amples développemens, pour vous démontrer l'utilité de l'avant-projet des ingénieurs Simons et de Ridder. Tout dans notre province appelle la réalisation de ce projet, et la population, et le commerce, et l'industrie.

En terminant, nous demandons à M. le ministre, de mettre promptement la main à l'œuvre, de prendre une résolution définitive, et d'ordonner que les travaux soient commencés sur toute la ligne du tracé de MM. Simons et de Ridder.

Le Hainaut l'emporte sur les autres provinces par ses richesses minérales; il a besoin de la célérité et du bon marché dans les transports. Ses droits à la route sur la France sont écrits dans l'art. 1^{er} de la loi du 1^{er} mai 1834; c'est cet article qui ordonne la construction d'un réseau de chemins de fer en Belgique, et qui fixe les principaux points de leur passage sur le territoire.

Le trésor sera bientôt rentré dans les fonds employés à la section du Hainaut. Cette section produira autant de voyageurs et de marchandises que celle de Bruxelles à Anvers; car elle passe au milieu de la population la plus active et la plus industrielle du pays; elle passe par les plus grands foyers de production, et va chercher à la frontière tout ce qui nous arrive de Paris et de la France.

(1) Sont conçues dans les mêmes termes les pétitions de l'administration communale de Quiévrain, des sieurs Hennekinne, Derbaix et consorts, de l'administration communale de Warquinies, des habitans de Boussu, des administrations communales de Hainin, de Thulin, de Montrœuil, d'Hinsies et de Boussu, du conseil de régence de Dour, et des administrations de Quiévrain, d'Augies, d'Augreau, d'Athis, d'Autreppes, de Bleaugies, d'Erquennes, de Hayt-le-Franc, de Montegnies-sur-Roc, de Marché-pont, d'Onnégies, de Rousin et de Weheries (nos 68, 69, 72, 73, 84 et 85 de la liste générale des pièces).

Pétition des habitans du Rœulx, du 18 février 1837.

SIRE,

Au moment où une grande décision va être prise pour fixer définitivement la direction du chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, les habitans de la ville du Rœulx, province de Hainaut, prennent la respectueuse confiance de vous adresser quelques observations tendant à obtenir la préférence pour la ligne qui passerait sur le territoire de ladite ville, persuadés que Votre Majesté les accueillera avec cet esprit de justice et de bonté qui la distingue.

Placé dans un des plus beaux sites de la Belgique, le canton du Rœulx, par la richesse de son sol, ses mines de houille et de fer, ses carrières, ses fours à chaux, ses fabriques de sucre de betteraves, etc., est fait pour rivaliser avec les contrées les plus fertiles du royaume; cependant jusqu'ici les produits de l'industrie et de l'agriculture ont été transportés par des chemins de terre impraticables pendant la moitié de l'année ou par des routes pavées très montueuses et d'un difficile accès, en telle sorte que les habitans du chef-lieu ont cinq lieues à faire pour arriver à Mons par Soignies, tandis qu'ils n'en sont réellement éloignés que de deux lieues et demie; ainsi ce canton n'a dû jusqu'ici qu'à son extrême viabilité et aux efforts courageux de ses habitans l'état prospère dont il jouit. Mais le temps est arrivé où une concurrence trop grande lui est opposée pour qu'il puisse y résister, sans le secours des mêmes moyens de communication qui sont accordés aux autres localités. Un généreux élan anime la Belgique, et nous voulons, Sire, y prendre part; c'est dans ce but que nous osons réclamer de Votre Majesté une étude approfondie des deux plans qui lui sont soumis, ne doutant pas que le résultat doive être favorable à nos vœux.

Les soussignés, etc.

(Suivent les signatures.)

Pétition des sociétés charbonnières de Strepv-Bracquetyries, de Thieu, Ville-sur-Haine et Gothignies, du Bois-du-Luc, de la Louvière et de la Barette, du 20 février 1837.

SIRE,

Les soussignés actionnaires aux charbonnages du levant de Mons, persuadés qu'il est raisonnablement impossible que le gouvernement ne donne pas la préférence à celui des deux plans de chemin de fer, qui, partant de Bruxelles, pour aller par Mons à la frontière de France, doit passer par les Écaussines et les charbonnages du centre, cette direction offrant le plus d'importance commerciale, ont cru devoir jusqu'ici s'abstenir de sollicitations à ce sujet près de Votre Majesté; mais ayant récemment appris qu'elle a reçu grand nombre de pétitions tendant à ce que la préférence soit donnée au chemin qui passerait par Soignies, ils croient ne pouvoir se dispenser de la prier de porter sur cette affaire un œil attentif, de crainte que l'on ne tire de leur silence des conséquences fausses.

Nous n'entrerons pas dans de longs détails, Sire, pour établir que le chemin en faveur duquel nous plaidons, doit avoir l'avantage sur l'autre; nous savons que plusieurs mémoires remis à Votre Majesté et à monsieur le ministre de l'intérieur donnent à cet égard des preuves incontestables; d'ailleurs, pour se convaincre que ce chemin se rapproche bien plus des foyers d'industrie, il suffit de jeter un coup-d'œil sur la carte du Hainaut. Nous ne terminerons pas cependant sans faire remarquer à Votre Majesté que les charbonnages du centre, si connus par l'excellence de leurs mines, ont été jusqu'ici les moins favorisés sous le rapport des débouchés, car tandis que l'on donnait à Mons son canal sur la France, à Charleroi le sien sur Bruxelles, on nous refusait la juste part que nous prétendions dans ces faveurs, en telle sorte que nous sommes encore actuellement obligés de transporter nos houilles par des routes pavées du plus difficile accès. C'est donc avec une pleine confiance que nous appelons l'attention de Votre Majesté sur ces vérités, et, si après avoir vu les plans et les situations, elle conservait le moindre doute, nous la prions de vouloir bien permettre que nous fassions plaider cette cause contre nos adversaires en présence d'hommes impartiaux choisis par elle.

Les soussignés, etc.

(Suivent les signatures.)

*Pétition du conseil communal de Houdeng-Aimeries ,
du 1^{er} mars 1837.*

A SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES.

Sire,

Nous, membres du conseil communal de Houdeng-Aimeries, soussignés, ayant appris par la rumeur publique que le gouvernement projetait de faire construire une route à ornieres en fer de Bruxelles à la frontière de France vers Valenciennes; deux projets de direction, nous dit-on, sont soumis à Votre Majesté, le premier par Soignies et le second par les Écaussines et notre commune; nous ne connaissons pas lequel projet présente le plus de difficulté, en supposant que ce soit le second, nous estimons encore qu'il doit avoir la préférence, sous le rapport des produits minéraux et industriels, et conséquemment sous le rapport d'utilité publique: 1° Les carrières nombreuses des Écaussines produisent des pierres de granit les plus solides pour les constructions sous le rapport de l'utilité et de la beauté, et qui, sciées et polies, font l'admiration de la Belgique et de la France. La quantité et la qualité de la houille peut rivaliser sur tous les marchés de l'Europe. Ces produits ont fait et feront naître des usines qui en dépendent, tels que moulins à scier les blocs de granit, des forges et usines à la méthode anglaise à ouvrir le fer, des usines pour extraire du sucre de la betterave, des fabriques de noir animal.

Nous ne pouvons comprendre qu'avec des houillères supérieures, les houillères de l'ouest de Mons et celles des environs de Charleroy ont toujours été favorisées sous le rapport des débouchés; nos houillères ont végété pendant long-temps, elles n'ont pris qu'un certain développement à la construction d'une route pavée de Soignies à Ghislenghien, ce qui leur a procuré une route parée de huit lieues, de la Dendre à Lessines.

Le canal de Bruxelles à Charleroy, avec les embranchemens, a été arrêté en même temps; le principal est fait depuis long-temps, les embranchemens sont commencés l'année dernière, sa mise à l'œuvre les a fait développer depuis par la perspective, et on est occupé actuellement aux travaux préparatoires pour leur procurer un plus grand développement.

Un autre motif de préférence pour le second projet est, qu'il est plus favorable pour les houillères de l'ouest de Mons et des produits qui en dépendent.

D'après les prédites considérations, que nous estimons être en faveur de l'utilité publique, nous espérons que Sa Majesté les appréciera à sa juste valeur.

(*Suivent les signatures.*)

*Mémoire adressé à la commission d'enquête, le 5 septembre 1837,
par MM. Toillier et de Royer, délégués de différentes communes,
et par M. Colmant, banquier à Boussu.*

A MESSIEURS LES PRÉSIDENT ET MEMBRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE POUR LE CHEMIN DE
FER DE BRUXELLES A LA FRONTIÈRE DE FRANCE.

MESSIEURS,

D'après les bruits publics, la ligne par le Borinage souffre difficulté dans vos esprits. Pour celui qui ne prête point l'oreille à l'intrigue, pour celui qui donne le pas à l'intérêt du pays sur l'intérêt privé, cette ligne est si frappante d'utilité qu'il est impossible qu'il lui refuse son assentiment. Nous voulons achever de mettre cette utilité dans tout son jour, nous voulons la rendre si évidente que, pour la méconnaître, il faudra fermer les yeux à la lumière.

Le canal de Condé fait, avec le bassin houiller, un angle dont le sommet peut être placé à Mons. A Boussu, il s'éloigne de plus d'une lieue et demie des fosses de l'extrême Borinage. Lorsqu'il fut construit, la population et l'industrie réclamèrent d'une commune voix, qu'il fût placé au pied du bassin houiller, qu'il le suivit dans son parcours, en traversant tous les villages assis sur la rivière la Haine. Il semblait qu'un canal presque exclusivement destiné au transport des charbons ne pouvait jamais être trop rapproché des lieux d'extraction. Cette idée si simple, si naturelle, si logique, fut cependant mise de côté; elle fit place à un projet plus monumental, il est vrai, mais qui n'avait

d'autre mérite que de mener en ligne droite de la tour de Mons au clocher de Condé. Cette ligne droite était belle, pleine de majesté; elle triompha dans l'esprit de l'empereur, mais elle doubla, tripla même le prix des transports des fosses aux rivages, et mit les mines de Dour et Boussu à deux doigts de leur ruine. Ces mines ne se sauvèrent que par un canal d'embranchement, qu'elles firent construire, à grands frais, avec la famille de Caraman.

MM. Simons et de Ridder ont évité le vice du canal de Condé. Leur route coupe le bassin dans sa direction vers la France. On y arrive des houillères par une pente légère en beaucoup d'endroits. Nulle gêne pour les communications actuelles. Les chemins du haut et du bas Flénu sont traversés au moyen de viaducs; celui de madame Degorge-Legrand est coupé à niveau. Aucune difficulté pour rattacher ces chemins à la route sur Paris; la pente sur laquelle ils sont construits donne les raccourchemens les plus faciles.

Le chemin Vifquain s'éloigne presque partout d'une lieue du carreau des fosses; il est à plus d'une demi-lieue des communes les plus rapprochées. Un obstacle naturel entrave les communications. Le canal de Condé forme le point de séparation, et empêche les voyageurs de prendre les convois. M. Vifquain est tombé, en l'augmentant, dans le défaut du canal de Condé.

Nous savons qu'on objecte que la route par le Borinage ne sera point utile aux communes qu'elle traverse, parce que les convois ne pourront s'y arrêter. Cette raison ne tient pas; on la trouve même pleine d'injustice, lorsqu'on l'examine de près.

Pourquoi sont institués les chemins de fer? Apparemment c'est pour transporter les voyageurs et les marchandises; il faut donc qu'ils s'arrêtent là où se trouvent les voyageurs et les marchandises. Pourquoi le chemin de fer par le Borinage n'aurait-il pas une station à Jemmapes, une station à Quaregnon, une station à Hornu, une station à Boussu? Ce serait, il est vrai, quatre stations sur deux lieues; mais ces stations serviraient 75,000 habitans. Les convois d'Anvers s'arrêtent tous les jours à Duffel, village de 3,995 habitans; les convois de Termonde s'arrêtent tous les jours à Capelle, village de 1,445 habitans; mais aucun des villages ci-dessus n'a moins de 2,000 habitans, ils atteignent ou dépassent le chiffre de 4,000. D'où vient qu'on les traiterait différemment? Si vous trouvez que quatre stations ralentiraient trop les convois, faites-en deux, une à Quaregnon, centre du Bas-Flénu, et une à Boussu, centre de l'extrême-Borinage. En prenant, pour la première, les villages de Quaregnon, de Wasmes, de Pâturages, de Frameries, de Jemmapes, vous aurez 27,312 habitans; en prenant, pour la seconde, les villages d'Hornu, Dour, Elouges, Thulin, Hainin, Boussu, vous aurez 16,795 habitans. Ces deux groupes de communes ne valent-ils pas chacun une station, alors que nous voyons, tous les jours, cinq départes pour Termonde, qui n'a que 7,238 habitans? Est-ce que l'égalité ne serait plus dans la loi? Y aurait-il des privilèges entre les habitans de la Belgique, pour les transports par le chemin de fer? Mais il est construit avec l'impôt; ses bienfaits doivent donc se répandre également sur tout ce qui a vie sur le sol.

Le chemin par le Borinage ne rapportera pas seulement au trésor par les marchandises et les voyageurs sur Bruxelles et Paris; il faudra des convois spéciaux pour les quatre lieues de Mons à Quiévrain. Rien de pareil au mouvement du bassin houiller de Mons; c'est un échange, un croisement continuuel de messagers, d'ouvriers, de directeurs, de voitures. Pourquoi les ouvriers et les marchands ambulans de Thulin, Hensies, Montroël, ne seraient-ils pas portés en waggons dans le Borinage, alors que les ouvriers et les laitières de Vilvorde et de Malines viennent, tous les jours par le chemin de fer, à Bruxelles? Mais si on établit des convois spéciaux, il n'y aura plus d'obstacles à ce que chaque village borain ait une station. Ce sera là faire acte de justice, servir le commerce, et fournir des revenus au trésor national.

Que se passe-t-il en Angleterre, patrie naturelle des chemins de fer? Les convois pour le peuple s'arrêtent non-seulement à chaque village, à chaque hameau, mais là où il se trouve un seul voyageur. Pourquoi cet exemple ne serait-il pas suivi en Belgique? Est-ce qu'on ne doit pas être juste envers tout le monde? Notre patrie n'est-elle pas celle de la liberté et du bon droit? Le gouvernement belge ferait un pas en arrière, s'il n'offrait pas au commerce la même commodité qu'un pays étranger.

De nombreuses objections ont été faites à Mons à la partie du tracé de MM. Simons et de Ridder, qui se dirige en ligne droite à travers nos plus beaux établissemens charbonniers, et au milieu de la population la plus ramassée de la Belgique. Ces objections, quoique présentées par un grand nombre de personnes, se rapportent à trois sources.

La régence de Mons veut la station à la porte du Parc; les chemins du Flénu prétendent qu'on les ruine, et les propriétaires de rivages soutiennent qu'on leur enlève des droits acquis.

Si l'on disait que la régence d'une ville demande que la station du premier chemin de fer du royaume soit placée, non pas où se trouve une porte spacieuse, non pas où puissent librement circuler les voitures et se croiser avec aisance, mais là où il ne se trouve qu'un passage de difficile

accès, là où il ne se rencontre qu'une étroite issue que l'art militaire ne permettra pas d'élargir, le premier mouvement serait de répondre : Le fait n'est pas vrai. Voilà cependant ce que veut la régence de Mons.

Qu'est-ce que la porte du Parc ? Une simple poterne, un passage de piétons, une planche sur un fossé. Une route, couverte de voyageurs ; aboutirait-elle à cette porte ? Il n'y arrive indirectement que la seule route d'Ath, sur laquelle circulent misérablement quelques petites diligences. La route de Bruxelles doit être retranchée ; car, quelle que soit la direction adoptée, son mouvement sera détruit le jour du départ de la première locomotive.

Que la porte du Parc se relie à celle de Nimy, cela ne détruit pas le vice de la station. Ce n'est pas par un circuit qu'une ville doit trouver accès au chemin de fer ; c'est directement, c'est par la ligne la plus courte et la plus facile.

La ville de Mons arrive à la station d'Havré par ses rues les plus larges et par ses deux plus grandes et plus belles portes, celle d'Havré et celle de France. Trois routes y aboutissent, celle de Merbes-le-Château, Beaumont et Chimay ; celle de Binche, Thuin, Fontaine-l'Évêque et Charleroy ; celle de Maubeuge, Laon et Paris. Ajoutez-y la route de Tournay. Le voyageur de cette ville n'a qu'à traverser Mons pour trouver la porte d'Havré, tandis qu'il doit en faire le circuit pour atteindre la porte du Parc ou de Nimy. C'est ainsi que marchent aujourd'hui la plupart des diligences dans leur traversée de Mons.

La station de la porte du Parc touche-t-elle à une grande population rurale ? Mais on n'y trouve que les villages de Nimy et de Ghlin, qui offrent 4,211 habitans. A la station d'Havré aboutissent St-Symphorien, Hyon, Cuesmes et Frameries, qui présentent 12,462 habitans.

De quelle station le commerce de Mons est-il plus rapproché ? C'est de la station d'Havré ; car il est renfermé dans les rues qui vont de la Grand'Place et la Porte d'Havré, à la porte du Rivage et à la porte de France. Voulez-vous que le commerce soit à deux pas du chemin de fer ? Adoptez donc la station d'Havré.

Il est ici une observation qui domine toute la question : l'état ne doit pas faire la station d'une ville à l'endroit qui convient le mieux à ses habitans ou à l'intérêt privé des membres de sa régence. Le choix d'une station doit avoir pour motif l'intérêt général du pays. Mais s'il en est ainsi, c'est à la station d'Havré qu'il faut s'arrêter pour Mons. Quatre routes s'y réunissent ou en partent ; ces routes transportent des voyageurs et des marchandises. L'intérêt de leur circulation doit faire taire l'opposition de la régence de Mons, alors même qu'elle serait fondée. C'est un immense bienfait pour le commerce que d'être affranchi de la gêne des octrois. Avec la station d'Havré, l'entrée de Mons pour les marchandises, arrivant de Maubeuge, de Beaumont ou de Binche, est parfaitement inutile, tandis qu'elle est nécessaire avec la station du Parc.

Passons maintenant aux griefs des chemins du Flénu. Vous nous causez du dommage, disent-ils, en plaçant votre chemin sur le carreau des fosses. Avec la route Vifquain on nous parcourt en entier, et nous percevons le péage dans son intégralité. Cela est juste, parfaitement juste ; mais est-ce une raison pour donner une direction vicieuse à la première route de l'état ? Est-ce une raison pour éloigner des populations une route particulièrement destinée au transport des voyageurs ? Faut-il ôter à un chemin de fer sa grande utilité pour enrichir une société anonyme ? Faut-il augmenter les frais de production d'une ligne entière de charbonnages pour que des actions montent à la bourse ? Si le motif des chemins du Flénu trouvait accès dans l'esprit de la commission d'enquête, on devrait désespérer du bien de la population en Belgique ; on ne pourrait plus s'attendre qu'à la voir éternellement sacrifiée à l'intérêt privé. Le besoin des masses disparaîtrait en présence de l'individualisme, triste plaie de notre époque.

Pour les propriétaires de rivages, jusqu'à présent nous n'avons pu pénétrer la raison de leurs plaintes. Malgré nos recherches, le motif de leurs réclamations nous échappe et nous fuit comme une ombre. Que ce soit le chemin Vifquain ou le chemin Simons et de Ridder qui soit adopté la valeur des rivages ne sera ni augmentée ni diminuée. Si c'est le chemin Vifquain, on traversera les rivages sans s'y arrêter. Les waggons chargés aux fosses iront se décharger à Amiens, Compiègne ou Paris. Le chemin de Désigny a la même voie que celui d'Anvers ; les waggons passeront de ce chemin sur celui de Paris sans la moindre difficulté, et iront s'arrêter à la porte du consommateur français.

Quant aux chemins du Flénu, la société qui les exploite a trouvé elle-même un moyen de transbordement qui ne permet aucun dépôt sur les rives du canal. Jusqu'à ce que ces chemins soient mis à la largeur de ceux de l'État, les waggons se videront les uns dans les autres sans qu'il faille faire le moindre dépôt. A quoi donc sera utile le chemin Vifquain pour les propriétaires de rivages ? Vous nous enlevez, disent-ils, des droits acquis. Que sont des droits qui se réduisent à zéro ?

Mais supposons qu'il faille entreposer les charbons avant de les embarquer en waggons pour Paris, supposons que les propriétaires de rivages aient réellement intérêt au chemin Vifquain, supposons que leurs plaintes soient fondées, devraient-elles être écoutées par la commission d'enquête ?

Si un homme disait : J'ai trouvé le moyen de diminuer les frais de la plus vaste production du royaume, j'abaisse d'un quart le prix du transport de la houille, besoin du riche comme du pauvre, et premier aliment de l'industrie ; je supprime, pour certains lieux, un entrepôt et un transbordement onéreux ; tout le monde applaudirait à cet homme, et le couvrirait de bénédictions. Eh bien ! voilà ce que fait la route Simons et de Ridder. Elle supprime ou réduit de moitié le transport des fosses aux rivages, elle supprime les frais d'entrepôt, elle supprime un chargement et un déchargement. Voteriez-vous pour la route qui conserve tout cela ? mais qui l'oserait sans sacrifier son pays ?

On effraie la commission d'enquête en lui disant que la route par le Borinage renverse partout des maisons, et viole la propriété la plus sacrée. La route par le Borinage traverse cinq ou six maisonnettes. Qu'est-ce que cela pour servir 75,000 habitans ? Qu'est-ce que cela pour se trouver au pied du plus riche bassin de la Belgique ?

En descendant d'Houdeng, la direction par le Borinage coûterait-elle plus cher que la direction par le canal de Condé ? Mais elle coûte infiniment moins ; l'autre direction a un seul remblai de plus de 100,000 fr. Quant aux terrains, c'est le même prix dans les deux directions. Le pont que la route Vifquain fera jeter sur le canal de Condé, et les trois ponts que nécessite le passage de la Haine, emporteront six fois plus de dépenses que les maisonnettes que renversera la route Simons et de Ridder.

On parle du génie militaire ; où sont ses raisons ? Produisez-les, puisque vous en faites un argument. Mais quoi ! ces raisons n'existent pas. Nos hommes de guerre sont restés muets sur les deux directions, *par la raison toute simple qu'ils n'ont pas été consultés.*

On allègue l'intérêt de la ville de St.-Ghislain. La commission d'enquête connaît-elle l'importante ville de St.-Ghislain ? *Elle n'équivaut pas au dernier village du Borinage ; elle est sans industrie, et ne compte que 1,695 habitans.* Si la route Vifquain était adoptée, St.-Ghislain n'aurait pas même la station. Une raison administrative fort simple s'y oppose. Ce sont les percepteurs de poste qui font la recette des chemins de fer. Mais Boussu a un percepteur de poste, Boussu est le village le plus industriel du Hainaut, Boussu est chef-lieu de canton, Boussu donne la main à un autre chef-lieu de canton, qui est Dour. Comment voulez-vous, après cela, que la station soit placée à St.-Ghislain ? L'industrie et la population s'y opposent, et l'ordre administratif y met un obstacle invincible.

Mais, continue-t-on, la distance entre les deux lignes est presque la même ; elles ne s'écartent que d'une demi-lieue. La route Simons et de Ridder abrège de moitié les transports aux rivages. N'est-ce rien que cela ? Comptez ce que la production paie annuellement, en frais de transport, et vous serez effrayés de la moitié du chiffre.

Les grands industriels réclament la route par le canal. Mais n'est-ce rien que les administrations communales de Cuesmes, Quaregnon, Warquignies, Boussu, Hainin, Thulin, Hensies, Montreuil, Quiévrain ? N'est-ce rien que les dix-sept communes du canton de Dour ? La population n'aurait-elle aucun poids à côté du directeur d'un tout petit chemin de fer ? Mais il faudrait abdiquer sa raison pour oublier tant d'intérêts pour si peu de chose.

On ne dira point que l'état n'est pas en droit de traverser les chemins qui desservent nos houillères, car on lit dans le cahier des charges des concessions : « Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux, ou *chemins de fer*, qui traverseraient le chemin ici concédé, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées. »

Avant de terminer, répétons avec la note remise à Mons à la commission d'enquête : « Supposons qu'il n'existe aucune communication de Mons à la frontière de France, supposons qu'il s'agisse d'établir une route pavée, hésiterait-on à adopter le tracé qui se dirige en ligne droite, qui ne rencontre dans tout son parcours qu'un terrain uni, sans accidens, et couvert d'une immense population ? Hésiterait-on à toucher aux principaux établissemens d'industrie, et à traverser les communes de Jemmapes, Quaregnon, Hornu, Boussu, Quiévrain ? L'ingénieur qui ferait passer son pavé le long du canal de Condé, dans un terrain sans consistance, entrecoupé de rivières et de fossés, n'aurait-il pas la tête troublée par la folie ? Eh bien ! les auteurs du projet que nous combattons ont cent fois moins de raison que cet ingénieur-là, puisqu'un chemin de fer transporte cent fois autant de voyageurs et de marchandises qu'un pavé ; sa rapidité et son bon marché facilitent plus qu'au centuple le mouvement de la population et de l'industrie. »

Que la commission d'enquête n'obéisse à aucune influence, qu'elle fasse taire les intrigues, qu'elle dépose toute passion, qu'elle n'écoute que l'intérêt du pays, et elle verra clair comme le

soleil en plein midi, que le grand mérite de la route Simons et de Ridder, c'est son passage à travers le Borinage et au pied de nos plus riches établissemens houillers. Il ne s'agit pas de prendre un terme moyen, il ne s'agit pas de satisfaire aux exigences de l'industrie privée, il s'agit de voter en entier la route qui, dans tout son parcours, emporte le plus d'utilité. Telle est la mission de la commission d'enquête, et elle saura la remplir.

(*Suivent les signatures.*)

Pétition du conseil communal d'Elouges, du 2 mars 1837, à laquelle ont adhéré les conseils communaux de Wiheries, d'Andregnies et de Baisieux, les directions des charbonnages de la grande veine sur Elouges, de la grande machine à feu de Dour, du midi du bois de Boussu et la société de Ste-Croix sur Dour.

Monsieur le ministre,

Le conseil communal d'Elouges, canton de Dour, manquerait à la haute confiance que lui inspirent vos éminentes vertus, si, au moment où vous allez être appelé à fixer votre choix sur les deux avant-projets du chemin de fer, qui doit lier Bruxelles avec Valenciennes, il ne venait vous supplier de donner la préférence à celui de MM. Simons et de Ridder sur celui de M. Vifquain, en ce qui concerne au moins le bassin houiller du couchant de Mons.

Cet objet, si important chez toutes les nations qui connaissent le prix du commerce et qui recherchent le public, fera et a déjà fait, nous en sommes convaincus, l'objet de toute votre sollicitude; aussi le conseil susdit ne se livrera pas ici à une discussion approfondie sur la matière, mais il se contentera de faire ressortir en peu de mots les avantages que l'avant-projet de MM. Simons et de Ridder offre sur celui de M. Vifquain; en effet :

1° Il est de principe éternel que les voies publiques sont créées ou du moins doivent l'être, pour faciliter l'industrie, féconder les masses, procurer l'aisance aux grandes populations agglomérées.

Ce n'est qu'en le prenant pour loi fondamentale, que le gouvernement est assuré de doter la nation de ces routes en fer, qui exciteront l'admiration, attireront l'étranger de toutes parts et feront de la Belgique un marché européen. Or, le premier de ces projets réunit tous ces avantages, en passant au centre du Borinage, dont la population de 78 mille âmes vaut bien la peine qu'on y prenne garde; il se jette au milieu de l'industrie charbonnière, qui rappelle à elle toutes les autres, rend d'un abord aisé le transport des productions du pays et des denrées coloniales venant des ports d'Anvers et d'Ostende ou d'autres points du royaume; il offre aux 100,000 voyageurs qui sont annuellement en relations d'intérêt avec le Borinage et ses nombreuses industries l'agrément de pouvoir traiter par eux-mêmes leurs propres affaires. Le projet Vifquain, si on l'examine attentivement, semble, au contraire, avoir pris en haine tous ces avantages, et comme s'il était jaloux du bien qu'il pourrait procurer, il éloigne la route d'une lieue et plus, pour l'isoler de toutes habitations et l'enfoncer dans des marais souvent fangeux.

2° Si les voies les plus économiques doivent être préférées par un gouvernement constitutionnel, il vous suffira, M. le ministre, d'inspecter les lieux pour vous convaincre que le projet Vifquain deviendra infiniment plus coûteux au trésor que celui de MM. Simons et de Ridder: celui-ci a sa pente, en quelque sorte, tracée par la nature; l'autre, enfoncé, comme il a déjà été dit, dans des marais qu'il poursuit pendant trois à quatre lieues, a, sur toute sa surface, des remblais à faire, qui seront d'autant plus coûteux et pénibles, qu'il faudra les élever assez haut pour prévenir les inondations de chaque année, et acquérir ainsi trois à quatre fois autant de terrain qu'il n'en faut pour trouver des terres utiles.

3° Enfin les machines à vapeur étant devenues aujourd'hui le mobile de tout, et les fabrications ayant d'immenses avantages à s'établir là où elles trouvent les matières premières, c'est au pouvoir à venir à l'aide du Borinage qui n'attend que son appui tutélaire pour développer ses immenses ressources et devenir ainsi le Manchester belge; les hauts-fourneaux et les laminoirs qu'on va y établir, ne sont que les avant-coureurs d'une aurore plus brillante.

Le conseil communal soussigné, de même que le public, n'ignorent pas que des hommes placés haut dans l'administration ou le commerce du Hainaut poussent par tous moyens à l'exécution du

projet Vifquain; mais il n'échappera pas à la pénétration de M. le ministre des travaux publics que ce projet conçu dans des vues personnelles, et maintenu par un esprit de coterie, ne tend qu'à favoriser, ou le concessionnaire des chemins de fer du haut et bas Flénu, ou quelques propriétaires des rivages du canal de Mons à Condé. Il ne sacrifiera donc pas toute une contrée riche, populeuse et pleine d'espérance, à l'égoïsme de quelques hommes qui mettent leur influence en avant pour assurer leurs succès, et ainsi tromper la couronne, sous le masque décevant d'intérêt général.

Il n'acceptera jamais non plus comme bien sérieux, l'argument que ces messieurs tirent des obstacles que la circulation continuelle du Borinage mettra à celle du chemin de fer. La rapidité des locomotives et l'exemple de la route de Laeken, autrement fréquentée que nos chemins, feraient justice de cette objection, si déjà depuis long-temps l'Angleterre et les États-Unis ne l'avaient résolue.

Le conseil susdit ose donc espérer, M. le ministre, que vous daignerez donner la préférence à l'avant-projet de MM. Simons et de Ridder. Ainsi, vous apprendrez au monde que l'intrigue qui domine et déshonore la plupart des gouvernements populaires, n'a pu asseoir son empire parmi les hauts fonctionnaires belges; et la prospérité du Borinage étant due désormais à vos bienfaits, nous et nos arrière-neveux bénirons votre nom et celui du monarque chéri, dont l'œil, s'étendant sur tous les besoins de son peuple, honore son règne, autant par le choix de ministres intègres et consciencieux, que par son amour pour sa patrie adoptive.

(*Suivent les signatures.*)

*Pétition des administrateurs de la commune d'Autrages,
du 7 mars 1837.*

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, A BRUXELLES.

Monsieur le ministre,

Nous avons appris qu'il existe deux projets de chemin de fer, partant de Bruxelles et se dirigeant vers la frontière de France; celui de l'ingénieur Vifquain passe par Braine-le-Comte et Soignies, passe à droite de la montagne de Casteau et près de Mons, et se dirige dans les marais jusqu'à la frontière, il ne traverse aucun endroit marquant, excepté Soignies et Braine-le-Comte, et encore y a-t-il peu de commerce et d'industrie de Soignies à la frontière; il parcourt huit lieues dans les bruyères et les marais, souvent inaccessibles en hiver, et où il y a très peu de population qui n'a rien à exporter ni à importer, car il n'y a que des fourrages.

L'autre c'est projet de MM. Simons et de Ridder, il passe aux Ecaussines, vient traverser les charbonnages du centre d'Houdeng, Strepit et autres, etc., et tout le monde sait que ces qualités de charbon sont les meilleurs que nous ayons dans le Hainaut, principalement pour les particuliers et par ce moyen ils pourraient facilement alimenter les Flandres; de là il laisse Mons sur la droite.

Nous pensons qu'il est indifférent aux Montois qu'il passe à droite ou à gauche; de Mons il se dirige sur ce fameux plateau où toutes les usines houillères et maisons se touchent, et où il y a une population de plus de soixante mille habitans, faisant un immense commerce et où on exploite annuellement pour 40 millions environ de charbon; de là il se dirige vers la frontière à travers une plaine superbe, en laissant encore plusieurs charbonnages sur la gauche, et à droite quatre sucreries, une verrerie, une fabrique de poudre, deux mécaniques, une de noir animal et une fonderie.

Nous ne doutons pas que le gouvernement n'accepte le projet de Simons et de Ridder, vu son immense utilité, mais comme nous savons que Vifquain fait tous ses efforts pour faire donner la préférence au sien, à cause des actions qu'il a dans le chemin de fer du Flénu, c'est purement dans son intérêt; car tous les charbons qu'on chargerait sur le plateau des fosses, ne passerait pas par ses chemins de fer, au lieu que ceux qu'on chargerait au rivage auraient dû payer le transport, chargement, déchargement et frais d'emmagasinement, ce qui ferait un quart du prix de la marchandise.

Nous pensons que le gouvernement ne fera pas la même faute que celui qui existait quand on a fait le canal de Mons à Condé. Il y avait aussi deux projets, l'un le faisait passer au pied des exploitations et l'autre l'éloignait d'une lieue; eh bien, pour faire une ligne droite, on a adopté le dernier. Ce serait en faire de même, en adoptant le projet Vifquain, passant par le marais et l'éloignant des populations du commerce et de l'industrie.

(*Suivent les signatures.*)

Pétition des habitans du Fayt.

A SA MAJESTÉ LÉOPOLD I^{er}, ROI DES BELGES.

Sire,

Les soussignés habitans de la commune de Fayt, arrondissement de Charleroy, province de Hainaut, informés, d'après l'inspection qu'ils ont prise des plans, qu'il existe deux directions pour le chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, l'une passant par Braine-le-Comte, Soignies, Steenkerque, etc., l'autre passant par les Ecaussines, Meignault, Houdeng-Goegnies, Houdeng-Aimeries, Thieu, Ville-sur-Haine, Havré, et côtoyant, la porte d'Havré à Mons, se dirigeant de là sur Cuesmes, Frameries et Paturages, etc., viennent respectueusement soumettre à Votre Majesté quelques observations à ce sujet.

La première direction ci-dessus mentionnée ne traverse que des populations peu nombreuses et peu industrielles, qui ont des débouchés suffisans pour l'écoulement de leurs produits agricoles et autres, et ne serait pour elles que de peu d'importance.

La seconde, au contraire, serait une source de richesse pour les usines et les houillères du Hainaut, et mettrait en communication le canal de Charleroy avec celui de Mons. D'un autre côté, elle traverserait une longue ligne de population des plus industrielles, privée jusqu'à ce jour de grandes communications, et procurerait au commerce, à un taux beaucoup plus modique, les houilles grasses des charbonnages du centre, que l'industrie réclame si impérieusement.

Tels sont, Sire, les faits sur lesquels nous osons appeler votre sollicitude.

Nous sommes, etc.

(*Suivent les signatures.*)

Pétition des habitans de la commune de Thieu, du 10 avril 1837.

A S. M. LÉOPOLD I^{er}, ROI DES BELGES.

Sire,

Les habitans de la commune de Thieu, arrondissement de Soignies, province de Hainaut, sachant que nombre de requêtes ont été présentées à V. M., dans le but d'obtenir la direction du chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France par Braine-le-Comte, Soignies et le Grenadier, viennent respectueusement vous soumettre quelques observations à ce sujet.

1^o La direction prémentionnée aurait pour résultat d'annuler la route de première classe, établie de Bruxelles à Mons, et par conséquent d'annuler le revenu très considérable des barrières que le gouvernement y perçoit ;

2^o Cette ligne ne traverse que des populations peu nombreuses et aussi peu industrielles et qui, d'ailleurs, ont de suffisans débouchés à leurs produits agricoles ou autres ; elle serait conséquemment d'une utilité très secondaire.

Au contraire, la direction qui passerait par les Ecaussines, Mignault, Houdeng-Goegnies, Houdeng-Aimeries, Thieu, Ville-sur-Haine et Havré, et passant entre le mont Palisselle et la ville de Mons, se dirigeant sur Cuesmes, Frameries et Paturages, offrirait les immenses résultats suivans :

1^o Elle unirait le canal de Mons à celui de Charleroy et s'unirait, le cas échéant, au chemin de fer projeté de Charleroy à Mons ;

2^o Elle traverserait une longue ligne de populations industrielles, jusqu'ici privée de moyens de grandes communications ;

3^o Elle fournirait au commerce, à un taux bien plus modique, les houilles grasses des charbonnages du centre dont le transport seul occasionne la cherté, et que l'industrie réclame si impérieusement.

Ce sont là, Sire, des faits qu'il vous appartient d'apprécier et sur lesquels nous osons appeler votre sollicitude.

Nous sommes avec un profond respect, Sire, vos fidèles sujets.

(*Suivent les signatures.*)

Lettre de M. Colmant, avocat, du 12 avril 1837.

Monsieur le ministre,

Une nouvelle vue du plan des deux tracés de la route en fer vers la frontière de France, m'a suggéré une note à ajouter à celle que j'ai eu l'honneur de vous remettre avec MM. les bourgmestres de Boussu et Dour.

Les principaux obstacles à l'exécution du projet de MM. Simons et de Ridder semblent venir des propriétaires de rivages ou ports aux charbons, qui longent le canal de Condé, de Jemmappes à St.-Ghislain.

Il est certain, au moins présumable, que la route en fer ne transportera les matières pondéreuses que lorsque la gelée ou les curages arrêteront les transports par les canaux. Ce n'est donc que par exception que la route de Paris desservira les charbons. Ce sont les voyageurs, les marchandises peu pondéreuses ou qui demandent une prompte consommation, qui feront les principaux bénéfices de l'entreprise sur Paris.

A notre avis les marchands de charbon s'aveuglent sur leurs vrais intérêts, ou au moins réclament du gouvernement des choses contradictoires.

Les propriétaires de rivages ont adressé un mémoire au Roi et aux chambres, par lequel ils réclament la construction d'une seconde écluse aux Herbières, pour faciliter à la remonte et à la descente le mouvement des bateaux. Ils disent que le batelier est forcé d'attendre trop long-temps son tour de passage.

Construisez la route Vifquain, et vous aurez un embarras pour la navigation et un embarras pour la marche des locomotives. Pour la navigation : à l'endroit où la route Vifquain traverse le canal de Condé, les bateaux sont à la file ; ils se suivent comme un train de voitures.

A l'approche des locomotives, il faudra fermer les ponts. Chaque passage exigera que la navigation s'arrête au moins un quart d'heure.

La route traverse le canal dans les rivages de Mme Degorges-Légrand. A cet endroit le canal a une double largeur. Un quart d'heure est le minimum du temps qu'il faudra pour ouvrir et fermer le grand pont tournant ou les deux ponts tournants qui sont nécessaires au passage des convois.

Supposez dix passages, et la navigation stationnera deux heures et demie chaque jour. Ainsi, sur 8 mois ou 240 jours où elle est ouverte, la navigation aura 50 jours d'arrêt ou 25 jours de 24 heures. S'il en est ainsi pour dix passages, que sera-ce lorsqu'il y en aura 20, 30, 40 et 100 ? Si la route de Paris correspond à la prospérité qu'on est en droit d'en attendre, il faudra ou détruire la route ou détruire le canal et ses rivages. Ces deux voies se nuiront tellement l'une à l'autre, qu'elles ne pourront exister ensemble. Qu'on assigne 40 passages, et le canal devra être fermé : car 40 passages donneront dix heures d'arrêt ou un jour moyen de navigation.

Quant aux locomotives, elles devront ralentir leur marche pour arriver sur la rive gauche du canal, elles auront à traverser trois ponts, elles devront donc subir une perte de temps et de vitesse. Si de ces considérations toutes spéciales et de localité vous passez à l'examen de la topographie du Hainaut, vous verrez qu'elle appelle la route Simons et de Ridder.

Cette route, comme la Haine, coupe la province en deux parties ; elle lie les deux premiers districts de mines du royaume. Les minerais d'entre Sambre-et-Meuse ne seront plus qu'à une lieue des charbons gras d'Houdeng et à une lieue et demie du Borinage.

Si la route projetée par la vallée de la Meuse se construit, il suffira de joindre Charleroy à Namur, pour que les trois provinces les plus industrielles du pays soient liées par une route en fer.

A ces raisons prises dans l'ordre matériel, se rattachent des idées qui ne seront pas sans influence sur le gouvernement du Roi.

Vous savez, M. le ministre, que le peuple applaudit aux chemins de fer ; il bat des mains aux locomotives. On peut dire que ses vœux sont en raison de ses besoins de mouvement.

La population que traverse la route Vifquain est une population paisible, tranquille, presque uniquement attachée aux travaux des champs ; elle ne se déplace que pour le marché de la ville voisine. La population que traverse le tracé Simons et de Ridder peut être citée comme un modèle d'activité et d'énergie.

Si vous construisez la route Vifquain, la population qu'elle servira ne vous en saura presque aucun gré, car elle n'a besoin ni de vitesse ni de célérité dans les transports. La population dont vous négligerez les vœux, élèvera des plaintes amères, et poussera un long cri d'indignation ; elle se croira sacrifiée à l'influence de quelques hautes notabilités financières.

Bruxelles, 12 avril 1837.

ANT. COLMANT,
avocat à cour d'appel de Bruxelles.

Pétition du sieur Colmant adressée au roi le 16 avril 1837.

Sire,

J'ai l'honneur d'adresser à Votre Majesté les pétitions des communes de Fayt, Bressies, Bracquignies, et Thieu. Ces communes demandent que, dans l'exécution du chemin de fer vers la frontière de France, la préférence soit accordée au tracé de MM. Simons et de Ridder.

Les communes du Borinage forment le même vœu : déjà votre ministre des travaux publics a reçu les réclamations des communes de Quarégnon, Boussu, Hainin, Quiévrain, Warquégny, Hautrage, Elouges, Baisieux, Wihéries et Audrégnies. Le canton de Dour signe actuellement une requête dans le même sens.

Nous savons que quelques propriétaires de mines du couchant de Mons, ou plutôt quelques actionnaires des chemins de fer du Flénu, ont fait et font encore des démarches et des efforts pour l'exécution du projet Vifquain. Ces messieurs foulent aux pieds les vœux de l'industrie, du commerce et de la grande majorité des habitans du Hainaut, pour quelques actions dans une société anonyme, qui n'obtiendra jamais de brillans succès.

Le chemin de fer Vifquain s'écarte de tous les foyers de production ; il ne sert que huit communes et 48,000 habitans. Cette population n'a aucun besoin des grands moyens de transports ; elle est presque exclusivement livrée aux travaux des champs. Ses déplacements sont satisfaits par la route de Bruxelles à Mons.

Le projet de MM. Simons et de Ridder traverse soixante-deux communes et 125,000 habitans ; il traverse et unit les plus grands centres d'industrie de votre royaume. Charleroy, les houillères du centre du Hainaut et le Borinage ne formeront plus qu'un atelier, et ce vaste atelier sera à deux lieues d'Anvers, sept de Cologne et huit de Paris. On ne trouvera rien de pareil dans l'histoire de l'industrie. En peu de temps l'étranger verra des milliers de machines arracher les richesses minérales du sein de la terre ; il verra transformer les métaux dans les milliers de formes qu'exige leur application aux arts et aux besoins de la vie.

Si Votre Majesté a besoin de renseignemens, mes concitoyens m'ont mis à même de les porter aux pieds de son trône. Il me suffira de peu de paroles pour démontrer quel est l'intérêt de mon pays.

Le Hainaut sait bien que de hautes notabilités financières travaillent dans l'intérêt du projet Vifquain, mais il a confiance dans son roi ; il espère tout en la justice du gouvernement de Votre Majesté.

Je suis, etc.

Pétition du conseil communal et des habitans de Cuesmes, du 17 mai 1837.

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, A BRUXELLES.

Monsieur le ministre,

Conformément aux dispositions de l'art. 1^{er} de la loi du 1^{er} mai 1834, un système de chemins de fer, ayant pour point central Malines, et se dirigeant vers la frontière de France, doit passer par le Hainaut.

Ce système a donné lieu à deux projets qui vous sont actuellement soumis, l'un par M. Pingénieur Vifquain, et l'autre par MM. les ingénieurs Simons et de Ridder.

Le premier de ces projets rencontre à son passage un certain nombre de communes, qui forme au plus le huitième de celles que le second doit traverser.

L'exécution de cette route en fer vers la frontière de France, se rattachant à l'intérêt général et à l'industrie du pays, procurera de nombreux avantages aux populations, aux foyers industriels et de consommation qu'elle doit rencontrer ou verser sur son passage.

Le projet de MM. Simons et de Ridder, qui est assez au centre des charbonnages du Hainaut, et coupe à sa base le bassin houiller de Mons, parait, sous ce rapport, d'un bien public plus général, plus étendu, plus complet, et pour autant que nous puissions l'apprécier, mérite de prévaloir sur celui de M. Vifquain. En effet, MM. Simons et de Ridder rapprochent et lient, par leur tracé, les intérêts commerciaux, industriels et productifs de soixante-deux communes, qui en sont ou très rapprochées ou traversées, tandis que le tracé Vifquain intéresse au plus huit à dix cités.

Jaloux de voir sa localité jouir des avantages que doit indubitablement procurer le passage de ce chemin ferré, le corps administratif de Cuesmes, dans l'intérêt des habitans de la commune dont l'administration lui est confiée, vient avec une respectueuse confiance vous supplier, M. le ministre, de vouloir bien prendre, dans l'examen des deux objets précités, une décision favorable à la commune.

Confiant en votre sollicitude, il aime à croire que sa demande sera accueillie avec bienveillance. Dans cette attente, il a l'honneur de vous assurer, M. le ministre, de son entier dévouement, de son profond respect.

Le corps administratif de Cuesme.

(Suivent les signatures.)

Nous soussignés, habitans de Cuesmes, déclarons que l'exposé de notre administration communale exprime un vœu que nous manifestons hautement, et nous adhérons à son contenu.

A Cuesmes, le 17 mai 1837.

(Suivent les signatures.)

Lettre de M. Colmart du 20 mai 1837.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre la pétition du conseil communal et des industriels de Cuesmes, qui demandent l'exécution de la route en fer conçue par MM. Simons et de Ridder. Déjà plus de trente communes ont pétitionné; vous pouvez apprécier, M. le ministre, de quel côté est le vœu de l'industrie, du commerce, et de la population du Hainaut; si la banque rencontre, dans son tracé, les intérêts de la province, ou bien si son projet n'est qu'une conception d'intérêt individuel.

Je prends la liberté de vous faire remarquer que toutes les requêtes qui sont arrivées à votre ministère, sont revêtues des signatures des conseils communaux et des industriels de chaque localité. Peut-être la banque vous transmettra-t-elle des pétitions revêtues de la signature des nombreux employés qu'elle tient sous la main au Borinage. Vous pouvez vérifier quelle est la qualité et la profession de chaque réclamant.

Je suis, etc.

§ 3.

DIRECTION PAR BRAINE-LE-COMTE.

Pétition des bourgmestre, échevins, membres du conseil de régence, négocians et industriels de Braine-le-Comte, en faveur de cette direction.

A SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES.

Sire,

Les bourgmestre, échevins, membres du conseil de régence, négocians et industriels de la ville de Braine-le-Comte, province de Hainaut, soussignés, ont l'honneur d'exposer, avec le plus profond respect, à Votre Majesté, les puissans motifs qui militent en faveur de la direction, par Braine-le-Comte, du chemin de fer de Bruxelles à Paris.

On a lieu d'être étonné, sire, qu'aucun plan n'a été levé pour cette direction, et pas de doute que, s'il en existait un, il aurait la préférence sur ceux aujourd'hui en projet.

D'abord, sire, cette direction est en ligne infiniment plus droite et plus courte que celles projetées par Steenkerque et par Ecaussines, où il faudrait des plans inclinés ou souterrains à cause des fortes pentes et du sol montagneux de ces contrées.

Par Steenkerque, ce chemin traverserait plusieurs fois la rivière dite la Senne, ce qui occasionnerait des frais considérables de construction de ponts, que l'on éviterait encore en adoptant la direction par Braine-le-Comte.

Par Ecaussinnes, on aurait aussi des dépenses très considérables et inévitables à faire, à cause que les tranchées à ouvrir ou les souterrains à percer devraient avoir lieu à travers le roc, que l'on rencontrerait sur toute cette ligne, dépenses encore inutiles en passant par Braine-le-Comte, où le chemin de fer viendrait aboutir entre la ville et le bois de la Houssière, après avoir passé par la commune d'Hennuyères, et se dirigerait ensuite sur Mons en passant entre les carrières de Soignies et d'Ecaussinnes, en suivant de beaux vallons que l'on ne rencontrerait pas en adoptant l'un ou l'autre des autres plans.

Il suffirait, sire, pour se convaincre des assertions qui précèdent, de faire lever un plan pour la direction que les soussignés sollicitent.

Indépendamment que la direction par Braine-le-Comte serait beaucoup plus directe, plus courte et moins dispendieuse que celles par Steenkerque ou par Ecaussinnes, elle doit encore être préférée pour des motifs majeurs dans l'intérêt de l'industrie.

Les localités que la route projetée traverserait en la dirigeant par Ecaussinnes, sont déjà favorisées dans les moyens de communication, par le canal de Bruxelles à Charleroy et ses embranchemens aujourd'hui en construction, tandis que nos importantes filatures à coton, au nombre de six, mues par des machines à vapeur, n'ont pour tout moyen de communication qu'une route ordinaire.

Il est digne de remarque, sire, qu'en 1829 il n'existait à Braine-le-Comte aucune de ces machines à vapeur, la première ayant été placée en 1830, et qu'indépendamment des six filatures à coton qu'elles font mouvoir, et où sont journellement employés huit à neuf cents ouvriers, cette ville possède encore plusieurs retorderies de coton, des fabriques de fils de lin pour dentelles, de piloux, siamoises, cotonnettes, etc., deux teintureries et deux magasins de toiles de lin et de coton, toutes branches d'industrie qui ont besoin et méritent des moyens de communication prompts et accélérés.

De toutes les petites villes du royaume, celle de Braine-le-Comte est la seule qui ait fait autant et de si rapides progrès dans l'industrie, et on peut dire avec assurance de cause, que, si elle était favorisée par le passage d'un chemin de fer, elle deviendrait en peu de temps un second Roubaix.

Le commerce considérable de grains que cette ville fait, tant sur Bruxelles que sur Mons, et sa position comme chef-lieu d'étape, ajoutent encore aux raisons ci-dessus déduites pour que la direction du chemin dont il s'agit ait lieu par Braine-le-Comte. D'ailleurs, sire, cette direction, qui est la plus favorable aux intérêts du gouvernement, concilierait tous les intérêts locaux, en passant à proximité des carrières de pierres bleues d'Ecaussinnes et de Soignies, et en se rapprochant des charbonnages de Houdeng.

Confians dans les témoignages d'intérêt et d'encouragement que Votre Majesté ne cesse de porter à l'industrie, les soussignés ont l'espoir, Sire, que vous daignerez avoir la bonté d'accueillir favorablement leur demande.

Braine-le-Comte, le 12 janvier 1837.

(*Suivent les signatures.*)

§ 4.

Pétition en faveur de la station projetée aux Bogards.

MÉMOIRE DE L'ADMINISTRATION MUNICIPALE DE BRUXELLES, DU 3 DÉCEMBRE 1836.

Monsieur le ministre,

L'administration communale de Bruxelles fait jusqu'ici de nombreux, mais de vains efforts, au gouvernement de la province, et même au ministère de l'intérieur, pour connaître la direction qui va être donnée au chemin de fer vers le Hainaut.

Elle n'a pu parvenir encore à savoir si ce chemin aurait ou non une station dans l'intérieur de la ville.

Tourmentée par la pénible incertitude où elle se trouve, au sujet d'un point d'une si haute importance pour ses mandans, cette administration croirait manquer à un de ses plus saints devoirs, en gardant le silence plus longtemps.

Dans la dernière séance, le conseil communal a expressément résolu qu'une demande solennelle serait faite auprès de vous, M. le ministre, pour vous solliciter, avec la plus vive instance, d'ordonner, si déjà vous ne l'avez fait, que cette route aurait une station dans l'intérieur de la ville, et il vient aujourd'hui vous adresser respectueusement cette demande.

Si, comme nous sommes fondés à le croire, votre sollicitude connue pour le bien-être de la capitale et du trésor vous avait fait spontanément arrêter ce que nous sollicitons, vous excuserez bien vite notre demande, occasionnée seulement par un doute qu'il ne nous a pas été possible de lever, malgré nos investigations, et vous la considérerez comme non-avenue; si, au contraire, ce qu'à Dieu ne plaise, vous aviez déjà décidé qu'il en serait autrement. Vous nous permettrez de vous exposer sommairement quelques-uns des motifs sur lesquels nous fondons notre réclamation.

Il est connu que Bruxelles a commencé avec énergie et soutenu avec valeur la lutte qui a amené l'indépendance de la patrie.

C'est dans ses murs qu'une héroïque résistance a jeté les bases du royaume de Belgique; le sang de nos concitoyens les a cimentées.

Notre ville peut se flatter, sans doute, d'avoir conquis quelque droit à être traitée, sinon avec faveur, au moins avec justice. Et ne serait-ce pas s'occuper bien peu de son avantage, que de porter au dehors tout ce qui concerne le chemin de fer?

L'expérience du passé, et particulièrement celle fournie par le canal de Charleroy, a démontré combien il est préjudiciable aux villes de ne pas ouvrir leur sein aux voies de communications projetées, et combien leur nuisent celles qui se bornent à les contourner.

Si Bruxelles n'obtient point une station dans son enceinte, il est certain que bientôt de nombreuses et brillantes auberges s'érigeront au dehors et retiendront, au grand détriment de celles de la ville, les voyageurs arrivant du Hainaut.

Depuis long-temps les faubourgs s'agrandissent et s'enrichissent d'une manière funeste aux intérêts de la ville, qui reste accablée sous ses charges.

Cet accroissement, cette prospérité n'auront bientôt plus ni mesure, ni terme, aux abords des stations du chemin de fer.

Ce qui est arrivé hors de la porte d'Anvers est un enseignement irréfragable à cet égard.

Mais l'intérêt pécuniaire, tant des habitans de la ville que de la caisse municipale, ne serait pas seul blessé. L'intérêt des plaisirs des habitans serait également compromis, et par là l'intérêt du trésor public serait lui-même lésé.

Il est incontestable que c'est aux promeneurs que la route en fer doit ses meilleures recettes.

Quiconque s'est occupé quelque peu à examiner ce qui s'y est passé, a acquis la conviction que c'était aux jours fériés que la foule encombrait les waggons et qu'elle se composait presque exclusivement d'amateurs de la promenade.

Il n'est certes pas permis de supposer qu'alors qu'il faudrait courir au loin pour aller trouver la station du Hainaut, le nombre des promeneurs serait considérable. Il n'est donc pas moins important pour le trésor de l'état que pour les habitans de la ville, que la station soit aussi rapprochée que possible du centre; qu'elle soit établie dans l'intérieur.

En jetant les yeux sur le plan de Bruxelles, on aperçoit tout d'abord qu'il existe entre les portes de Hal et d'Anderlecht, précisément en regard du Hainaut, et jusque bien avant dans la cité, de vastes terrains presque entièrement dégarnis d'édifices, où il serait, nous semble-t-il, facile de créer la station que nous réclamons; par là ces immenses terrains vagues, peu dignes d'une capitale, se couvriraient de maisons.

Veillez croire, M. le ministre, que, tout en indiquant ces localités, nous sommes loin de prétendre qu'il n'y en ait pas de meilleures pour la station intérieure dont il s'agit, c'est chose à déterminer par les savans ingénieurs chargés de la direction du chemin de fer.

Mais nous insistons de la manière la plus pressante pour que le principe « qu'il y aura une station intérieure, » soit reconnu et mis à exécution.

Indépendamment de cette station, nous vous prions, M. le ministre, de faire examiner sérieusement s'il n'y aurait point de moyen d'établir une communication à l'intérieur entre la route du Hainaut et celle d'Anvers, et dans le cas où l'impossibilité de l'établir à l'intérieur serait irrémédiablement reconnue, il n'y aurait, nous semble-t-il, aucune difficulté à relier ensemble lesdites routes par une communication extérieure.

La station que nous réclamons occasionnerait seulement une acquisition en plus de quelques terrains, et personne n'osera dire que, sur une entreprise aussi gigantesque, il faille lésiner de quelques milliers de francs. D'ailleurs, nous sommes convaincus que l'affluence bien plus considérable des promeneurs rembourserait bientôt cette dépense. Nous n'entendons pas demander que les magasins soient placés dans la ville.

Qu'il nous soit permis, M. le ministre, de terminer en rappelant à votre souvenir que la ville a montré naguère un bien grand désintéressement, lorsqu'il s'est agi de traiter relativement à l'établissement du pont sur le canal de Willebroeck pour la route de Malines vers Termonde, puisqu'elle n'a pas demandé la moindre indemnité, quoiqu'elle fût convaincue que ce pont lui causera de

notables préjudices, et puisqu'elle abandonné, par pure condescendance, plusieurs conditions importantes dont elle était fondée à demander l'accomplissement.

Nous nous plaignons à espérer que, dans la circonstance actuelle, vous lui tiendrez compte des droits que sa conduite d'alors doit lui avoir assurés à votre bienveillance.

Agréer, M. le ministre, etc.

(*Suivent les signatures.*)

Pétition du conseil d'administration des hospices et d'un grand nombre d'habitans de Bruxelles.

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Les soussignés, habitans de la ville de Bruxelles, informés qu'il va bientôt être question de l'emplacement destiné à la station du chemin de fer vers la France, prennent la respectueuse liberté de vous adresser leurs vœux à ce sujet. Ils ont la conviction qu'ils sont en harmonie avec les intérêts du gouvernement, de la ville et de l'immense majorité de leurs concitoyens.

Ils n'ont pas appris sans de justes appréhensions, qu'il existe un projet de placer cette station hors de l'enceinte de Bruxelles; son adoption serait aussi préjudiciable à la prospérité de la capitale que nuisible au commerce de ses habitans; ce serait anéantir les espérances qu'ils ont fondées sur la création de cette vaste communication.

En effet, il est évident que les voyageurs arrivant par la voie de France, à destination de Gand, d'Anvers, de Liège, etc., ne retourneraient point en ville pour y faire des achats ou consommer des denrées, qu'ils rencontreraient d'ailleurs sur leur route.

D'autre part, nul doute que, si la station était placée extra muros, des établissemens de toute espèce n'y fussent bientôt créés, et que le commerce des habitans de la ville et l'octroi de celle-ci n'en souffrissent grandement.

Ce que nous avons l'honneur de dire s'applique encore spécialement à la ville même, et l'expérience nous a déjà démontré que, par la situation actuelle de la station du chemin de fer, elle a perdu une partie notable de ses revenus par la consommation extérieure qui entraîne nécessairement la diminution des produits de son octroi, qui ont tous cette consommation pour base.

Ce serait donc augmenter le mal d'une manière sensible, dans le moment où l'épuisement des finances de la ville est à son comble.

Vous n'ignorez pas, M. le ministre, que le commerce de Bruxelles se compose presque exclusivement des besoins du luxe et de la consommation.

Si, comme nous n'en doutons pas, l'intention du gouvernement est d'assurer la splendeur de la capitale, il faut lui conserver ces deux branches presque uniques de sa prospérité, en y attirant les étrangers, par le placement de la station au centre de la ville, c'est-à-dire dans les terrains considérables situés entre la porte d'Anderlecht et celle de Hal, qui aboutissent directement rue des Bogards.

Il est à remarquer, M. le ministre, que ces terrains, d'une vaste étendue, ne sont point bâtis, presque tous à vendre, et qu'ainsi l'état aurait d'autant moins de sacrifices à faire que le bas prix des propriétés, dans cette partie de la ville, rendrait l'établissement de la station moins coûteux que partout ailleurs.

Indépendamment des avantages généraux que nous venons de signaler, le gouvernement, en adoptant nos vues, saisira la seule occasion qui puisse se présenter de placer, d'une manière aussi favorable, son chemin de fer au centre de la ville.

Quels seraient les effets d'une mesure aussi sage qu'utile ?

D'abord tout le quartier de la rue d'Anderlecht, celui du Vieux-Marché, aujourd'hui presque impraticable, par la sinuosité et la petitesse des ruelles qui les entourent, où chaque jour de marché des accidens sont à redouter, seraient bientôt percés de rues larges et commodes, dignes en un mot de l'entrée d'une capitale, de sa porte principale, celle de France.

Ensuite, il existe à Bruxelles un autre quartier très populeux, dit de Terre-Neuve, jusqu'aujourd'hui oublié, privé de tout mouvement, par défaut de communications.

La ville, il est vrai, y avait projeté plusieurs rues; mais, dans l'état de délabrement où se trouve son trésor, alors même qu'elle ne peut parvenir à mettre la dernière main à des abattoirs dont l'achèvement est réclamé par toute la population, que peut-on espérer ?

Il serait cependant juste, M. le ministre, qu'on vivifiât à son tour le quartier dont nous parlons, en le faisant participer à la sollicitude de l'état, puisqu'il ne peut avoir recours à celle de la ville qui, dans une position plus prospère, a si généreusement répandu la vie sur tous les autres quartiers.

En choisissant l'emplacement que nous désignons, vous remplirez ce but si désirable.

Enfin, les résultats déjà si grands de la mesure que nous proposons, ne se bornent point là : Bruxelles renferme encore un troisième quartier qui a besoin de vie ; c'est celui qui longe toute la rue Haute vers la partie basse de la ville ; il serait bientôt au niveau des autres et dégagé de sa masse de ruelles infectes.

Voilà, M. le ministre, les avantages que nous n'avons énoncés que sommairement, et qui seraient le résultat immédiat de la situation de la station au centre.

Mais, nous dira-t-on, la réunion de toutes celles-ci dans un seul et même local sera plus avantageuse à l'état que la division nécessaire qu'on propose.

Admettons un moment que cette réunion puisse présenter quelque facilité pour le service, et voyons si cette circonstance peut balancer les inconvénients inévitables qui y sont attachés, et comparer les résultats si heureux que nous avons indiqués.

De quoi s'agit-il en effet ?

De placer quelques employés au centre de la ville, de les y surveiller, au lieu de les réunir hors de son enceinte.

Mais cette réunion elle-même présente de graves inconvénients ; il est constant que déjà, dès-à-présent et à des jours donnés, il y a encombrement à la porte de Laeken, auquel vient se joindre l'embarras de la visite des voitures par les employés de l'octroi, et c'est à tel point qu'on est souvent obligé d'attendre longtemps avant de pouvoir passer.

Que serait-ce donc si tous les chemins de fer venaient aboutir au même point ?

Il est clair que la porte nè suffirait plus et que des accidens seraient la suite inévitable d'une agglomération trop considérable de personnes et de voitures.

Ainsi donc, M. le ministre, ce ne serait qu'un faible intérêt de convenance qui pourrait déterminer la réunion ou l'établissement de la nouvelle station hors des murs de Bruxelles.

Et ce serait à une pareille considération que vous sacrifieriez, non seulement les intérêts de l'état qui vous sont confiés, le bien-être de la ville et de ses habitans, mais que vous condamneriez trois de ses quartiers les plus populeux à un éternel oubli, à une vie paralytique !

Nous ne pouvons le croire, M. le ministre, votre justice se refusera à une mesure aussi désastreuse ; vous aurez égard à la position fâcheuse de la ville ; vous considérerez qu'il est de la dernière importance, tant pour elle que pour ses habitans, d'avoir la station dans son sein, et, à l'exemple de ce qui vient de se passer à Gand, vous écarterez les obstacles qui s'opposeraient à la réussite du plus utile des projets.

Tels sont nos vœux, M. le ministre ; nous vous les soumettons avec confiance et nous vous prions d'agréer l'hommage de notre haute considération.

Bruxelles, le 28 août 1837.

(Suivent les signatures.)

Troisième Partie.

PROCÈS-VERBAUX ET RAPPORTS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

PROCÈS-VERBAL

DE LA PREMIÈRE PARTIE DES OPÉRATIONS DE LA COMMISSION.

La commission d'enquête instituée par l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, du 20 avril 1837, à l'effet d'examiner les deux directions proposées pour le chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France vers Valenciennes, section du Hainaut, s'est réunie à Mons, à l'hôtel du gouvernement provincial, sous ma présidence, les 21, 22, 23, 24, 25 et 26 août courant, pour s'occuper de l'objet de sa mission.

Dès la première séance furent présents MM. :

Le comte de Quararé, sénateur, à Namur;

Desmaisières, représentant, à Gand;

Urban, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la province de Namur;

Halbrecq, député du conseil provincial du Hainaut, à Mons;

Sirens, député du conseil provincial du Brabant;

Annemans, membre de la chambre de commerce de Bruxelles;

Delneufcourt, membre de la chambre de commerce de Mons, domicilié en cette ville;

Dumon-Dumortier, membre de la chambre de commerce de Tournay, domicilié en cette ville;

Frison, membre de la chambre de commerce de Charleroy, domicilié en cette ville.

M. Cauchy, retenu à Bruxelles pour affaires de service, n'a pu se joindre à ses collègues que le 25.

La commission étant constituée, le président a fait déposer sur le bureau les plans et toutes les autres pièces relatives aux deux projets dressés, l'un par MM. les ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël, l'autre par MM. les ingénieurs Simons et de Ridder.

Avant de procéder à la lecture des pièces, la commission a décidé :

1° Qu'elle entendrait, mercredi 23, les autorités locales ainsi que les chefs d'établissements industriels et intéressés quelconques qui voudraient se présenter devant elle;

2° Qu'elle admettrait, jeudi 24, MM. les ingénieurs, auteurs des deux projets, à lui présenter leurs observations contradictoires ainsi que leurs considérations en faveur de leur travail, et qu'il en serait donné avis à M. le ministre, ensuite de sa dépêche du 20.

Il a été fait successivement lecture tant des mémoires des auteurs des projets et de leur correspondance avec M. le ministre des travaux publics, que de toutes les autres pièces détaillées dans les inventaires annexés aux dépêches ministérielles des 23 juin, 17 juillet et 3 août.

La commission a pris en outre communication d'un mémoire des conseillers provinciaux pour le canton d'Ath, au nom de ce canton, et d'une lettre de M. le bourgmestre de la ville de Mons faisant connaître les motifs qui portent ces localités à donner la préférence au projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël; d'une lettre de M. Lamquet, secrétaire de la chambre de commerce de Bruxelles, à laquelle se trouvait jointe copie d'une pétition qui circulerait en ce moment en cette ville pour réclamer que la station du chemin de fer soit placée dans l'intérieur de la ville, notamment dans les terrains avoisinant la rue des Bogards, comme le proposent les ingénieurs ci-dessus désignés.

La commission a ensuite entendu dans leurs dire et observations, savoir :

En faveur du projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël (dans son ensemble).

M. Vander Elst, auteur d'un projet de chemin de fer de Mons vers les charbonnages du centre par le vallon de la Haine.

En faveur du même projet (partie entre Tubise et Mons).

Une députation du conseil communal de Soignies.

En faveur du même projet (partie de Quiévrain à Mons).

1° Une députation des principaux exploitants du couchant de Mons;

2° M. Frédéric Corbisier, au nom de la société anonyme des chemins de fer du haut et du bas Flénu, qui a fait réserve de tous droits à des dommages-intérêts, pour le cas où la ligne concurrente serait adoptée;

3° Une députation du conseil communal de la ville de St.-Ghislain;

4° M. Dessigny, concessionnaire du chemin de fer de St.-Ghislain vers Dour et Boussu, qui a fait des réserves analogues à celles de la société des chemins de fer du Flénu.

En faveur du projet de MM. Simons et de Ridder (partie entre Tubise et Mons).

Les bourgmestres des communes de Rœulx, Houdeng-Aimeries, Thieu, Strepv-Bracquagnies, Meignault, Marche lez Ecaussines et quelques intéressés aux charbonnages du Bois-du-Luc, de Strepv-Bracquagnies et de Thieu.

En faveur du même projet (partie entre Mons et Quiévrain).

Une députation des cantons de Boussu et de Dour et quelques exploitans de charbonnages dans ces localités, qui ont déposé sur le bureau quatre pétitions dont les motifs sont, pour la plupart, les mêmes que ceux présentés dans des mémoires déjà lus.

La commission a également entendu M. Descamps-Richebé, intéressé dans les charbonnages de Péronnes et de la Barette, dont les observations ont eu pour but d'appeler l'attention de l'assemblée sur les difficultés, sinon l'impossibilité de raccorder ces charbonnages et plusieurs autres à la ligne du chemin de fer présentée par MM. Simons et de Ridder; sur l'utilité qu'il y aurait à donner la préférence à celle de leurs concurrents, par la raison qu'aucun obstacle ne s'opposerait dès-lors à la construction du chemin de fer du vallon de la Haine, projeté par MM. Vander Elst, et qui est destiné à desservir la plupart des charbonnages du centre, notamment ceux de Péronnes et de la Barette.

MM. les ingénieurs de Moor et Noël d'une part, Simons et de Ridder, d'autre part, ont été admis au sein de la commission.

Ils ont présenté et développé longuement les motifs et considérations qui leur paraissent devoir militer en faveur de leurs projets respectifs, tant sous le rapport de la possibilité et de la facilité d'exécution, que sous celui des avantages à en résulter.

MM. Simons et de Ridder, répondant aux objections présentées contre le passage de leur ligne à travers l'établissement de madame Degorge-Légrand, à Hornu, ont exprimé l'opinion qu'une courbe pouvait être effectuée de manière à éviter cet inconvénient, et se sont offerts à présenter le projet de cette déviation, après qu'ils en auraient fait les études.

A cette occasion M. le gouverneur a donné lecture d'une lettre qui venait de lui être adressée par M. Rainbeaux, fondé de pouvoirs et associé de madame Degorge-Légrand.

MM. de Moor et Noël ont déposé sur le bureau, pour faire partie des pièces de l'enquête :

1° Deux feuilles indiquant les deux tracés présentés successivement pour chaque direction.

2° Deux profils de ces directions.

3° Un tableau indiquant les avantages attribués à leur dernière direction par les auteurs du projet par Soignies.

4° Une carte dressée par les mêmes, indiquant le tracé aux abords de la ville de Mons.

La commission s'est successivement transportée sur tous les points des deux tracés, qui paraissent réclamer l'inspection des localités, et elle s'est fait donner sur les lieux, par MM. les ingénieurs, auteurs des projets, tous les renseignements et éclaircissemens propres à former son opinion.

Enfin, l'instruction paraissant ainsi achevée, MM. les membres de la commission, invités à entrer en délibération sur l'objet de l'enquête, ont témoigné le désir d'ajourner leur résolution jusqu'à ce que l'instruction à laquelle il doit être procédé à Bruxelles, soit également achevée, afin que, par suite de la liaison qui se trouve ou qui peut exister entre les diverses parties des deux tracés, ils ne soient pas exposés à devoir modifier là ce qu'ils auraient arrêté ici.

En foi de quoi il a été dressé le présent procès-verbal, le 27 août 1837, par nous gouverneur du Hainaut.

PROCÈS-VERBAL

DE LA SECONDE PARTIE DES OPÉRATIONS DE LA COMMISSION.

La commission d'enquête instituée par les arrêtés de M. le ministre des travaux publics, des 20 avril et 31 mai 1837, à l'effet d'examiner les deux directions proposées pour le chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, vers Valenciennes, l'une par MM. les ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël, l'autre par MM. les ingénieurs Simons et de Ridder, s'est réunie à Bruxelles, à l'hôtel du gouvernement provincial, les 5, 6, 7, 8 et 9 septembre mil huit cent trente-sept, pour continuer les opérations qui font l'objet de sa mission.

Ont assisté à toutes les séances :

1° M. le baron de Stassart, gouverneur de la province de Brabant, président ;

2° M. le comte de Quarré, sénateur, à Namur ;

3° M. Desmaisières, membre de la chambre des représentans, à Gand ;

- 4° M. Urban, ingénieur en chef des ponts et chaussées, à Namur;
- 5° M. Cauchy, ingénieur en chef de la 2^e division des mines, à Namur;
- 6° M. Halbrécq, député du conseil provincial du Hainaut, à Mons;
- 7° M. Strens, député du conseil provincial de Brabant, à Bruxelles;
- 8° M. Annemans, membre de la chambre de commerce de Bruxelles;
- 9° M. Delneufcourt, membre de la chambre de commerce de Mons;
- 10° M. Dumon-Dumortier, membre de la chambre de commerce de Tournay;
- 11° M. Frison, membre de la chambre de commerce de Charleroy.

Enfin, aux séances des 8 et 9 septembre, a, en outre, assisté,

- 12° M. Thorn, gouverneur de la province de Hainaut, à Mons :

Tous membres de la commission d'enquête.

Le président a fait déposer sur le bureau le procès-verbal des séances de la commission, tenues à Mons, les 21, 22, 23, 24, 25 et 26 août dernier, ainsi que les plans et toutes les autres pièces relatives aux deux projets, formant un total de soixante-douze pièces, conformément à l'inventaire y annexé.

Il a également fait déposer sur le bureau, les dossiers et plans contenant cinq demandes en concession formées :

- 1° Par MM. de Puydt et consorts, pour un chemin de fer de Charleroy à Mons;
- 2° Par MM. Vander Elst, frères, pour un chemin de fer au vallon de la Haine;
- 3° Par les mêmes, pour un chemin de fer de Houdeng à Ronquières, par les Ecaussinnes;
- 4° Par M. Du Pont, pour un chemin de fer allant des houillères de Haine à St.-Pierre et Houssu au canal de Charleroy;
- 5° Par MM. Alvin et compagnie, pour un chemin de fer de Tubise à Charleroy par Nivelles.

Le président a déposé, en outre, sur le bureau les mémoires, réclamations et observations qui lui sont parvenus, pour être mis sous les yeux de MM. les membres de la commission, et il a été donné lecture de ces pièces, dont l'énumération suit :

Une pétition revêtue des signatures d'un grand nombre d'habitans et de celles des membres du conseil général des hospices et secours de la ville de Bruxelles, pour que la station du chemin de fer soit établie aux Bogards, en cette ville;

Mémoires, réclamations et observations en faveur du projet de MM. Vifquain, de Moor et Moël, adressés :

- 1° Par M. le commissaire de l'arrondissement de Nivelles;
- 2° Par l'administration communale de Mons;
- 3° Idem de Nivelles;
- 4° Par les sociétés charbonnières au couchant de Mons, au nombre de quinze;
- 5° Par M. Classen, au nom de la société concessionnaire du canal de Charleroy;
- 6° Par une députation de la ville de Soignies et de la commune d'Horrues;
- 7° Par le conseil communal de la ville de St.-Ghislain;
- 8° Par le conseil communal de Paturages;
- 9° Par les délégués de l'administration communale de Lessines;
- 10° Par le conseil communal de Rebecq-Rognon et par celui de Quenast;
- 11° Par M. de Buisseret, propriétaire des carrières de Quenast;
- 12° Par les sociétés charbonnières de Sainte-Croix-sur-Dour, du Rieu-du-Cœur et de la Boule, du couchant du Flénu et de la Manche d'Apiette.

Mémoires, réclamations et observations en faveur du projet de MM. Simons et de Ridder, adressés :

- 1° Par MM. Toilliez, de Royer et Colmant, au nom des communes de Quaregnon, Hainin et Warquignies, ainsi que des dix-sept communes du canton de Dour, et dans l'intérêt du B' orinage;
- 2° Par M. Helin, extracteur et marchand de pierres, aux Ecaussinnes;
- 3° Par M. le comte Vander Burch, dans l'intérêt des carrières des Ecaussinnes;
- 4° Par M. le sénateur Lefebvre-Meuret, propriétaire des charbonnages d'Asquillies, Blouget, Baisieux et Dour, formant l'extrême couchant du bassin houiller de Mons;

Une lettre de MM. Alvin et compagnie, ainsi qu'une note de M. Cappellemans portant qu'il a déjà été pris des engagements pour plus d'un million par les membres de la société formée pour l'exécution d'un chemin de fer de Tubise à Charleroy par Nivelles, et que des offres de signatures assurent plus que les fonds nécessaires pour que la société soit constituée immédiatement après la concession;

Une lettre de M. l'ingénieur en chef de Ridder, adressant un nouveau tracé propre à rapprocher le chemin de fer de l'enceinte de Bruxelles.

La commission a entendu dans leurs dires et observations :

M. van Volxem, échevin, au nom de l'administration communale et des habitans de la capitale, afin d'obtenir qu'une station du chemin de fer soit établie dans la ville de Bruxelles :

Des députations des conseils communaux de Nivelles, Mons, Gosselies, Leuze, Lessines, Ath et Soignies, toutes en faveur du projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël, et ayant la plupart fait remarquer qu'une station aux Bogards, à Bruxelles, était indispensable pour les habitans du Hainaut.

M. Baugniet, négociant à Enghien, a été entendu en faveur du même projet.

M. Dumon-Dumortier, membre de la commission, a témoigné le désir qu'il fût fait mention au procès-verbal que le conseil communal de Tournay demande, à l'unanimité, la préférence pour la direction de Soignies.

La commission a émis, à l'unanimité, l'opinion que MM. les gouverneurs des deux provinces doivent émettre leur vote comme membres de la commission, et qu'ils y ont voix délibérative.

Personne ne se présentant plus pour faire des observations, MM. les ingénieurs Vifquain, de Moor, Noël, Simons et de Ridder, ont été introduits.

Les trois premiers, de leur côté; MM. Simons et de Ridder, du leur, ont défendu les projets qu'ils ont dressés.

Tous les membres de la commission, ainsi que les cinq ingénieurs, se sont rendus à l'ancien couvent des Bogards, indiqué comme pouvant convenablement servir à l'emplacement de la station du chemin de fer à Bruxelles.

Enfin, après une longue délibération, la commission s'est prononcée ainsi qu'il suit :

1° A l'unanimité, il y a lieu d'établir sur l'emplacement des Bogards, dans l'intérieur de la ville de Bruxelles, une station du chemin de fer qui sera raccordée par un embranchement avec le chemin partant de l'Allée-Verte;

Les deux stations seront facultatives pour les voyageurs ;

2° A l'unanimité, le chemin de fer partant de la station de l'Allée-Verte, se rapprochera du canal de manière qu'il puisse y avoir des dépôts communs pour le chemin de fer et pour le canal;

3° A l'unanimité; il y a lieu de donner la préférence au tracé de MM. Vifquain, de Moor et Noël, pour la partie entre Bruxelles et Tubise;

4° A la majorité de sept voix contre cinq, il y a lieu de préférer le tracé de MM. Simons et de Ridder, pour la partie entre Tubise et Mons.

Ont voté pour cette direction : MM. le comte de Quarré, Desmaisières, Urban, Cauchy, Strens, Annemans et Frison.

Ont voté contre cette direction : MM. Thorn, Halbreçq, Delneufcourt, Dumon-Dumortier et le baron de Stassart.

Enfin, il a été décidé que les membres de la majorité et ceux de la minorité exposeront les motifs de leur opinion, à cet égard, dans les mémoires qui seront annexés au présent procès-verbal.

5. A l'unanimité, il y a lieu d'arriver à Mons, en avant des portes de Nimy et du Rivage;

6° A l'unanimité, il y a lieu d'adopter le projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël, pour la partie entre Mons et la frontière de France, en émettant le vœu qu'on se rapproche davantage vers Quiévrain, s'il est possible.

En foi de quoi le gouverneur, soussigné, de la province de Brabant, a dressé le présent procès-verbal; et lecture en ayant été faite à MM. les membres de la commission, ils y ont également apposé leurs signatures, ce jourd'hui neuf septembre mil huit cent trente-sept, à dix heures du soir.

(Signé) Thorn, Annemans, Jules Frison, le comte de Quarré, sénateur, Jul. Strens, Urban, L. Desmaisières, Léop. Halbreçq, Cauchy, Delneufcourt, Dumon-Dumortier et baron de Stassart.

Pour copie conforme,

Le gouverneur, baron DE STASSART.

*Motifs à l'appui de l'opinion émise par la majorité des membres de
la commission d'enquête pour le chemin de fer du Hainaut.*

L'arrêté ministériel du 20 avril 1837, qui institue la commission d'enquête, a chargé cette commission non-seulement de rechercher les avantages relatifs des deux projets présentés, mais de les considérer sous les divers rapports propres à les faire apprécier. La mission de la commission ne se réduit donc point à émettre son opinion sur la préférence à accorder à l'un ou à l'autre des deux projets, mais bien à les envisager tous deux d'une manière générale, c'est-à-dire en rapport avec le système des chemins de fer à établir pour toute la Belgique.

C'est en effet lorsqu'il s'agit de ces communications, dont les frais de construction sont si élevés, et sur lesquelles la vitesse est telle que des différences dans le développement des distances à parcourir sont insensibles, que l'on doit chercher à ramener, sur des mêmes lignes, des relations en apparence divergentes, afin que, se multipliant par les mêmes voies, elles viennent au secours les unes des autres, et que, par leur multiplicité, elles permettent de réduire à un taux favorable au commerce et à l'industrie les péages qui doivent couvrir les intérêts et l'amortissement des capitaux employés.

C'est ainsi qu'il convient de ne point considérer isolément la route de Bruxelles à Mons, faisant partie de la grande ligne de Bruxelles à Paris; cette section doit non-seulement remplir ce but, mais il faut encore qu'elle soit utilisée comme communication locale, comme faisant partie du système qui doit relier Bruxelles et Mons à Charleroy, et entr'eux les divers charbonnages du Hainaut, afin d'atteindre la plus grande réduction possible des péages.

Nous rendrons ce que nous venons de dire beaucoup plus évident par un exemple auquel nous appliquerons des chiffres: supposons qu'il s'agisse de relier trois villes formant un triangle équilatéral, dont les côtés ayant chacun dix lieues de longueur. Si l'on construit trois routes directes, il y aura trente lieues de routes à établir au prix de 500,000 fr., soit 15 millions. Supposons sur chacune des trois routes formant le triangle, un commerce et des péages tels que le produit annuel soit de 50,000 fr. par lieue, la recette sera de un million et demi ou dix pour cent du capital.

Maintenant, au lieu de réunir les trois villes directement l'une à l'autre, prenons un point au centre du triangle qu'elles forment, et dirigeons une route de ce point à chacune des trois villes; les trois embranchemens auront de longueur chacun 5 lieues 77/100, et ensemble 17 lieues 31/100; à 500,000 fr. par lieue, la dépense de construction ne sera que de huit millions six cent cinquante-cinq mille francs; le produit à raison de 50,000 francs par lieue, sur 34 lieues 62/100, qui seront parcourues, s'élèvera à un million 731 mille fr., ou bien 20 p. c. du capital, au lieu de 10 p. c. que nous avons obtenu dans la première hypothèse.

Pour ramener ce bénéfice à la même proportion que dans le premier cas, le péage pourrait donc être réduit de moitié, en sorte que le commerce n'aurait plus à payer que 25,000 francs par lieue, sur 34 lieues 62/100, soit huit cent soixante-cinq mille cinq cents francs.

Par le second système il y aurait donc double bénéfice :

1 ^o Bénéfice sur les frais de construction, égal à la différence de 15,000,000 fr. à 8,655,000 fr., ci,	6,345,000
2 ^o Bénéfice annuel sur les péages, s'élevant à 654,500 francs, représentant à 6 p. c., taux du commerce, un capital de	10,575,000
	<hr/>
Bénéfice total,	fr. 16,920,000

Ainsi près de 17 millions, et cela en ne tenant pas même compte de l'augmentation du mouvement commercial, résultant de la réduction du péage de 2 à 1.

Tels seraient les avantages du système par lequel les trois villes à relier seraient mises en communication au moyen de trois embranchemens, ayant un point central commun, sur celui qui consisterait à relier ces mêmes villes par trois routes directes. Ainsi donc ces avantages seraient très-grands dans la supposition que nous avons faite. C'est, à la vérité, la plus favorable pour rendre sensible la différence que nous voulions établir; néanmoins cela suffira pour démontrer que le second système sera généralement préférable au premier. Tel est, sans doute, un des principaux motifs qui ont déterminé la France à adopter, pour la direction de son premier chemin de fer vers la Belgique, la ligne qui passe par Amiens et par Lille, plutôt que celle de St.-Quentin et de Valenciennes, qui est beaucoup plus directe et ne présente pas plus de difficultés d'exécution. Amiens doit à sa position, au centre du triangle que forment Paris, Londres et Bruxelles, l'avantage d'être mis en communication directe et immédiate avec ces trois capitales.

Nous croyons donc, toutes choses égales d'ailleurs, que l'on doit, en thèse générale, admettre sans contestation qu'il y a avantage à relier Bruxelles, Mons et Charleroy par trois embranchemens, ayant un point commun, plutôt que par trois routes directes formant les trois côtés du triangle.

Or, les avantages sont encore bien plus grands dans le cas particulier qui nous occupe, que dans bien d'autres circonstances.

En effet, la route de Bruxelles à Mons, par exemple, ne peut suivre la ligne droite : il faut la rejeter à l'est ou à l'ouest, en telle sorte que la route de Bruxelles à Mons, que l'on voudrait établir directement (projet Vifquain, de Moor et Noël), se trouverait avoir autant de développement que la route qui unirait ces deux mêmes villes, en adoptant un point commun et central (projet Simons et de Ridder). De même, la route à ouvrir de Mons à Charleroy, devrait aussi dévier de la ligne droite, pour être rejetée au nord, pour gagner la vallée de la Haine, et la route de Charleroy à Bruxelles ne pourrait s'établir que par le point culminant entre le Thiriau et la Petite-Senne.

La forme topographique du terrain compris entre Bruxelles, Mons et Charleroy, rend donc obligatoire, entre ces trois villes, le point de partage qui se trouve aux sources de la Petite-Senne et du Thiriau, c'est-à-dire que les localités se prêtent parfaitement à l'adoption du système que la théorie indique comme le plus avantageux.

Mais l'avantage de cette combinaison est bien plus saillant encore, et c'est même cette considération qui domine toute la question, si l'on remarque qu'en établissant les chemins de fer par trois embranchemens ayant un point commun, il arrivera que de ce point, tant vers l'Est que vers l'Ouest, le chemin n'abandonnera pas un seul instant le terrain houiller. Il réunira les charbonnages du centre (Houdeng, Marimont, etc.) aux charbonnages de Charleroy et de Mons. Il mettra en concurrence ces trois centres principaux d'extraction ; il les mettra en relation avec la Meuse, avec Bruxelles et Anvers, avec le canal de Mons à l'Escaut, Tournay et les Flandres ; en un mot, il forcera les prix à se niveler, et assurera au commerce, à l'industrie et aux consommateurs l'avantage que l'on réclame de toutes parts avec tant de raison, l'abaissement progressif et rapide du prix de la houille.

La houille est la source la plus féconde de la prospérité industrielle qui est réservée à la Belgique. Elle y sera un jour exploitée sur une ligne continue depuis la frontière de France jusqu'à celle de Prusse ; mais elle ne présente pas, sur tous les points de cette ligne, les qualités diverses qui la font rechercher par les différentes branches de l'industrie.

Ainsi, les houilles grasses du couchant de Mons sont nécessaires aux hauts-fourneaux de Charleroy, et les houilles maigres de ce dernier bassin rivalisent avec celles de France pour la calcination de la pierre de Tournay ; les brasseries, les distilleries, les machines à vapeur des Flandres, des provinces d'Anvers et de Brabant, trouvent les qualités de combustible qui leur conviennent dans les trois principaux groupes des houillères du Hainaut. La question des houilles doit donc être mise en tête de toutes les considérations économiques et industrielles qui se rattachent à la construction du chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, par le Hainaut.

• Nous n'examinerons pas ici si les prix du transport des houilles sur le chemin de fer pourront être abaissés au point que ces voies de communication puissent lutter avantageusement, en tout temps et dans toutes les directions, avec celles que nous offrent aujourd'hui les canaux, parce que nous ne pourrions rien ajouter à ce que savent tous ceux qui se sont occupés de cette comparaison. Nous nous bornons à dire que le transport de ces matières premières, dont le bas prix est un élément indispensable de notre prospérité, doit être facilité par tous les moyens qui sont en notre pouvoir ; que les chemins de fer peuvent aider à atteindre ce but, si on les dirige de telle manière, que le transport des voyageurs paie une partie assez considérable des dépenses qu'ils nécessitent, pour que celui des houilles y soit réduit au moindre taux possible. Nous ajoutons, et nous croyons que cette assertion ne peut raisonnablement pas faire l'objet d'un doute, que ce dernier résultat ne peut être obtenu que sur les chemins de fer de l'état, et non sur ceux que feraient des concessionnaires.

Par les développemens dans lesquels nous venons d'entrer, on reconnaîtra facilement que la commission ne pouvait point s'occuper des deux projets qui lui sont soumis sans leur donner plus d'extension.

Les chemins de fer, en Belgique, ne peuvent être appréciés isolément, sans avoir grande confiance dans le développement outre mesure de ce genre de communications, dont il faut être avare, si l'on ne veut entraîner le pays dans des dépenses ruineuses, hors de proportion avec les avantages à en retirer ; il est indubitable que les chemins de fer formeront entr'eux un système complet. Ainsi, en ce qui concerne le Hainaut, non-seulement Bruxelles, Mons et Charleroy seront mis en rapport, non-seulement Tournay aura son chemin de fer vers les Flandres, où tendent ses principaux intérêts, mais encore Tournay sera relié avec la France et avec Mons, comme Charleroy aussi avec la France et encore avec Namur.

Nous ne parlerons pas des oppositions qui pourraient être élevées par les exploitans de Mons et de Charleroy contre une direction qui viendrait les priver du monopole sur tels ou tels points ; et, si nous nous arrêtons sur cette autre considération, qu'en adoptant le tracé par Soignies, on assure la construction du chemin de Charleroy à Mons par voie de concession de péage, ce sera pour faire remarquer qu'il résulte de cette assertion même combien il est utile de mettre en rapport les trois grandes exploitations charbonnières ; car, nous devons l'avouer, nous avons peu de confiance dans toutes ces demandes de concessions qui restent sans suite.

D'ailleurs, quelques chemins de fer dussent-ils se construire par des sociétés, nous préférons toujours les voir construire par l'état ; toutes les grandes communications doivent être des propriétés du gouvernement, afin que les péages puissent y être modifiés et réglés selon les besoins et les circonstances ; au cas présent, plusieurs concessions sont demandées dans la prévision de l'adoption du tracé par Soignies, et ont pour but de relier Charleroy et les houillères du centre avec ce tracé ; celles dont l'exécution paraît la plus assurée, parce qu'elle présente des bénéfices certains, les bailleurs de fonds ne feront pas faute, sont conçues dans un but purement industriel ; il n'y est nullement question de voyageurs ; or, s'il y a une telle utilité d'ouvrir des communications ferrées entre Tubise et Mons, en passant par les houillères du centre, et en y reliant Charleroy, que des bénéfices sont d'avance assurés aux concessionnaires qui se chargeraient de leur construction, combien l'utilité et les bénéfices ne doivent-ils pas être certains et plus considérables, lorsque la route de fer, comme le fait celle projetée par MM. Simons et de Ridder, doit servir à la fois et à l'industrie et aux voyageurs ? Ces derniers seuls en couvriront peut-être les frais de toute espèce, et, comme l'état ne doit point faire de bénéfices directs parce qu'il en fait assez d'indirects, quel avantage immense n'en résulterait-il pas, par conséquent, pour toutes les industries du pays, en général, qui pourront se procurer la houille moyennant un léger fret ?

Mais on a opposé des impossibilités d'exécution, au chemin de Tubise à Mons, projeté par MM. Simons et de Ridder.

Aujourd'hui que MM. les ingénieurs Vifquain, de Moor et Noël ont reconnu eux-mêmes la possibilité d'exécution, et se bornent à chercher à démontrer que leur tracé est susceptible d'une meilleure et plus facile exécution ; aujourd'hui que l'un d'eux n'a pas hésité même à déclarer formellement que si, en présence de la concurrence du canal de Charleroy et des difficultés que présente l'emploi d'un chemin de fer au service, à la fois, des voyageurs et des marchandises pondéreuses, telles que la houille, etc., il pouvait être admis que le chemin de MM. Simons et de Ridder aura ce double emploi, alors lui-même donnait la préférence à ce dernier tracé ; aujourd'hui, disons-nous, après de pareilles déclarations, nous croyons tout-à-fait inutile d'entrer dans aucune espèce de développement à cet égard ; pour motiver notre opinion, les exemples de l'Angleterre, les faits, dirons-nous seulement, sont là pour combattre victorieusement de pareilles impossibilités.

Nous n'insisterons pas davantage sur les frais de construction ; qu'ils soient plus ou moins élevés, cela est insignifiant, peu importe la dépense première ; ce sont les avantages de chaque jour que l'on doit avoir en vue ; c'est l'utilité qui doit former notre opinion, car c'est l'utilité plus ou moins grande qui amène la plus ou moins grande somme de produits directs et indirects.

L'idée de relier Bruxelles, Mons et Charleroy, présentée par MM. Simons et de Ridder, a été tellement appréciée par M. de Moor, qu'aussitôt cet ingénieur s'est empressé d'offrir aussi son raccordement sur Charleroy. Mais il n'est possible, avec la direction par Soignies, qu'en établissant le point commun très près de Mons vers Obourg, c'est-à-dire, en ne faisant en quelque sorte que deux côtés du triangle : deux routes, l'une de Bruxelles à Mons, l'autre de Mons à Charleroy ; d'où résulte, pour Charleroy, la nécessité de passer près de Mons pour aller à Bruxelles. On comprend de suite combien ce système est en-dessous de celui qui place le point commun vers Hondeng. La direction par Soignies offre aussi des avantages, que nous nous garderons bien de méconnaître en alléguant, comme nous l'avons fait à propos de celle à laquelle nous donnons la préférence, toutes les considérations accessoires, et pour ainsi dire parasites, qui, d'ailleurs, se compensent de part et d'autre ; nous résumerons les avantages de la première, en disant qu'elle facilite les communications avec Tournay et avec toutes les villes avoisinantes, c'est-à-dire avec un district aussi peuplé que celui de Charleroy, et qui pourrait peut-être prétendre à la même supériorité industrielle, s'il possédait, comme lui, de riches bassins houillers ; mais, tandis que le projet de MM. Simons et de Ridder atteint au cœur les groupes de charbonnages du levant de Mons, qui se lient, comme on sait, avec ceux de Charleroy, celui de MM. Vifquain, de Moor et Noël, ne fait qu'effleurer la contrée dont Tournay est la ville la plus importante, sinon par ses fabriques, du moins par sa population.

Il suffit, en effet, de jeter les yeux sur une carte, pour reconnaître que cette contrée n'est redoutable au projet dont elle réclame l'adoption, que de l'avantage, bien insignifiant, des trois lieues de chemin, qui lieraient Tubise avec Horrues.

Pour faire communiquer Tournay avec Bruxelles, par un chemin de fer plus direct que celui qui passe par Gand, il resterait à faire ceux de Tournay à Leuze, de Leuze à Ath, d'Ath à Cambron, de Cambron à Horrues, et, pour établir la communication avec Mons, celui de Cambron à cette dernière ville; en tout 13 lieues, c'est-à-dire, plus du quadruple de la longueur dont elle serait redevable à la préférence accordée au chemin par *Soignies*, sur le chemin par les *Ecaussines*.

Telles sont les considérations qui nous font adopter en principe que le chemin de fer de Bruxelles à Mons ne peut être envisagé isolément; que, devant être dévié, il est préférable de le rapprocher des charbonnages du centre, pour le coordonner à un système qui mettrait en relation, non-seulement Bruxelles avec Mons, mais aussi ces deux villes avec Charleroy, tout'en produisant le très grand avantage de mettre en concurrence, sur tous les marchés de la Belgique, les charbons de toutes qualités et de tous prix des trois centres d'extraction du Hainaut.

Maintenant que nous avons fait connaître les argumens spéciaux et indépendans de toute considération tirée de la loi elle-même du 1^{er} mai 1834, qui militent en faveur du projet de MM. Simons et de Ridder, de Tubise à Mons, nous croyons devoir démontrer, en outre, que ce tracé est seul en harmonie et avec l'esprit et avec la lettre de cette loi.

L'art. 1^{er} de cette loi dit :

« Il sera établi dans le royaume un système de chemins de fer, ayant pour point central *Malines*, et se dirigeant, à l'est, vers la frontière de, etc., et au midi, sur Bruxelles et vers les frontières de France, par le Hainaut. »

L'article 7 est ainsi conçu :

« A dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut sera réduit au taux du péage à établir sur ce chemin de fer par tonneau et par kilomètre. »

Que s'est-il passé à la chambre des représentans dans la discussion qui a précédé l'adoption de ces dispositions de la loi?

Tous les députés du Hainaut qui ont pris la parole (et presque tous ont parlé), se sont appuyés principalement sur la question des houilles.

Nous sommes en possession, ont-ils dit, de marchés pour nos houilles qui vont nous être enlevés par Liège, aussitôt que le chemin de fer de Liège sur Anvers sera construit; car les houilles de Liège, pour faire vingt-sept lieues, ne paieront que deux francs vingt centimes, et les nôtres paient sept francs pour faire neuf lieues.

Il est donc évident qu'en décrétant un embranchement vers la France par le Hainaut, le législateur a eu en vue, avant tout, la question des houilles. Ainsi le chemin de fer projeté par MM. Simons et de Ridder, est ici entièrement dans le vœu de la loi, puisqu'il va chercher, de la manière la plus économique, les houilles, aussi bien du centre que de Charleroy et du couchant de Mons, et qu'il met de cette manière tous les divers charbonnages du Hainaut en position de concourir, non-seulement entre eux, mais encore avec les houillères de Liège, sur tous les différens marchés, tant de la Belgique que des pays étrangers.

En ce qui concerne le point central du système général des chemins de fer, qui a été fixé à Malines par la loi du 1^{er} mai 1834, il suffit de jeter les yeux sur la carte du pays, pour voir que la direction de Tubise à Mons, par *Soignies*, aurait pour résultat de déplacer ce point central et de faire établir les relations de la Belgique avec l'Angleterre, par un port français (celui de Calais), aux dépens de nos ports d'Anvers et d'Ostende. Aussi, l'un des auteurs du projet de tracé par *Soignies* en a-t-il fait son principal argument, lorsqu'il a cherché à prouver que le mouvement serait plus grand par *Soignies* que par *Moudeng*. Enfin, nous avons dit qu'il était nécessaire que les chemins de fer formant le grand système de communications entre les diverses parties du pays, fussent tous construits par l'état, et c'est aussi ce qu'a décidé formellement la loi du 1^{er} mai 1834, après des discussions longues et approfondies dans le sein de la législature.

Il nous restera maintenant à nous occuper de quelques détails; cependant nous ne comparerons pas les projets sous le rapport des courbes à rayons plus ou moins grands, des pentes et rampes plus ou moins inclinées, des déblais et remblais plus ou moins considérables.

Ces considérations se rattachent à des questions d'art, qui nous paraissent en dehors des attributions de la commission. Il nous suffit de savoir que les directions sur lesquelles porte la discussion, sont possibles sans inconvéniens, sans plans inclinés, sans souterrains de grande étendue, sans frais extraordinaires; nous devons supposer que les projets qui seront adoptés, quels qu'ils soient, seront étudiés et rendus aussi parfaits que possible.

En ce qui concerne les détails, les deux projets ayant quatre points communs, Bruxelles, Tubise, Mons et la frontière de France, le chemin dont nous nous occupons, doit se diviser en trois sections distinctes: la première, de Bruxelles à Tubise; la deuxième, de Tubise à Mons, et la troisième, de Mons aux frontières de France.

Première section, de Bruxelles à Tubise (1).

Cette première section appelle l'attention de la commission sur deux points principaux : liaison du chemin projeté vers Mons avec celui vers Malines ; — station des Bogards. — Que la route venant de Mons doit être prolongée jusqu'à l'Allée-Verte, c'est une condition que l'on doit nécessairement s'imposer. Il ne peut rester de lacune dans les grandes lignes de Paris vers Anvers et Liège.

Si cette lacune existait, il faudrait la combler de suite, ne fût-ce que pour le commerce.

Nous admettrons donc que la route de Bruxelles, par le Hainaut, partira de la station de l'Allée-Verte.

Quant à la station des Bogards, nous la croyons utile, nous la croyons indispensable, non seulement dans les intérêts de Bruxelles, qui, à nos yeux, sont des intérêts généraux, plutôt que des intérêts locaux ; non seulement par des raisons politiques, mais aussi dans l'intérêt des voyageurs eux-mêmes, surtout si le chemin de fer conduit jusqu'au centre de la ville. Toutefois ce repos, à Bruxelles, doit être facultatif et non obligatoire ; les convois se diviseraient donc à la naissance d'un embranchement dirigé du tronc principal vers les Bogards, et cela pourrait se faire incontestablement sans grandes difficultés d'administration. Quant aux embarras d'octroi, ils concernent l'administration municipale ; or, elle a déclaré, par son délégué, qu'elle en faisait son affaire et qu'elle saurait y obvier.

Indépendamment du point de départ de l'Allée-Verte et de la station des Bogards, il importe d'adopter, pour la partie de route qui longera l'enceinte de Bruxelles, un tracé qui facilite l'établissement de lieux de dépôts rapprochés, pour les matières encombrantes qui arriveront par le chemin de fer, pour l'usage de la capitale, telles que houilles, pierres de taille, pavés, bois de construction, etc.

Deuxième section, de Tubise à Mons.

C'est dans cette partie du chemin que les deux projets présentés offrent le plus de divergence. Si le tracé proposé par MM. Vifquain, de Moor et Noël, rencontre un terrain plus régulier, s'il se rapproche des carrières de pavés de Quenast, s'il traverse Soignies, et facilite peut-être l'établissement du chemin de fer vers Ath et Tournay, en le faisant partir d'Horrues, les considérations générales que nous avons fait valoir, nous paraissent déterminantes en faveur du tracé de MM. Simons et de Ridder, parce qu'il en résulte une économie considérable dans les frais de construction, en comprenant dans ce système l'embranchement vers Charleroy ; parce que les péages pourront être beaucoup plus faibles, tout en produisant un même intérêt des capitaux employés ; parce que ce tracé rencontre les carrières importantes des Ecaussines ; et, surtout, parce qu'il traverse les charbonnages du centre, qui prennent chaque jour une nouvelle extension ; et, enfin, parce que seul il remplit le vœu de la loi.

A la vérité, l'on a fait remarquer la position peu avantageuse dans laquelle se trouveraient quelques-uns de ces charbonnages par rapport au chemin de fer projeté ; mais nous avons pu nous assurer, sur les lieux mêmes, que ce chemin était propre à desservir, le plus utilement possible, la grande masse des établissements charbonniers. Si quelques points d'extraction sont moins avantageusement placés que d'autres, eh bien, ils remédieront, autant que possible, aux inconvénients de leur position par des chemins de raccordement, par des plans inclinés, ou des machines ; quelques exploitations pourront même relever leur bure d'extraction. L'intérêt particulier fera bientôt découvrir le moyen le plus utile à employer. Néanmoins, le tracé de Tubise à Mons, proposé par MM. Simons et de Ridder, dont la direction par la petite Senne, le Thiriau et la Haine, nous paraît devoir être adoptée, pourrait être utilement modifié aux abords de Mons ; nous croyons que le chemin de fer, au lieu d'être établi au sud de cette place, en avant des portes d'Havré et de Maubeuge, devrait être placé au nord, en dehors des portes de Nimy et du Rivage.

Le tracé de MM. Simons et de Ridder, aux abords de Mons, présente en effet de très-grands inconvénients. Le chemin de fer y serait établi à une hauteur de six mètres au-dessus du sol des prairies ; on aurait donc difficilement accès à la station ; mais deux autres considérations sont bien plus importantes. La première, c'est que le chemin de fer à construire de la porte d'Havré à la porte de Maubeuge et au-delà, précisément sur le front d'attaque de la place, en dedans des ouvrages avancés et de la digue d'inondation, formerait en quelque sorte une troisième parallèle qui anéantirait, en grande partie, les moyens de défense de Mons. Aussi, peut-on regarder comme certain que le

(1) Les observations que nous rapportons ici, relativement à la première section, sont communes à la majorité et à la minorité de la commission.

département de la guerre s'opposerait à cette construction, et ce serait avec raison. Le second inconvénient grave de ce tracé, c'est qu'il ne met point le chemin de fer en relation avec le canal de Mons à l'Escaut, condition obligatoire, pour retirer de la nouvelle communication tous les avantages qu'on peut en attendre.

Nous pensons donc que le projet de la seconde section devrait être modifié de manière que le chemin de fer fût établi par les portes de Nimy et du Rivage, pour aboutir au canal de Mons à l'Escaut.

Troisième section (1).

De Mons aux frontières de France, ainsi que nous venons de l'énoncer, le chemin de fer devrait aboutir au canal de Mons à l'Escaut, au bassin de Mons, et de là, suivre le canal latéralement à une distance convenable pour le traverser à St-Ghislain et être dirigé jusqu'à la frontière de France, de manière à aboutir au point qui serait déterminé dans la direction de Valenciennes, de commun accord entre les ingénieurs belges et français.

Ce projet n'aurait aucun inconvénient par rapport à la ville de Mons, considérée comme place forte.

Le chemin de fer se trouverait établi à la hauteur des digues du canal, deux mètres environ au-dessus du sol des prairies; il serait donc facile de relever le terrain près de la station, pour y faire les établissemens qui seraient jugés nécessaires.

La ville de Mons aurait accès à la station par trois portes, celles de Nimy, du Parc et du Rivage.

Le chemin de fer longeant le canal, les charbons continueraient à être amenés en approvisionnement sur les rivages existans, qui acquerraient ainsi une nouvelle valeur et donneraient au commerce le moyen de se servir à volonté, soit du canal, soit du chemin de fer, pour le transport des houilles sur les divers marchés où elles seraient demandées. Toutes les communications établies entre les charbonnages du Flénu et le canal seraient conservées sans entraves; leur utilité serait de plus en plus grande.

L'on n'aurait point à redouter par ce tracé les perturbations qu'entraînerait l'adoption du contre-projet dans les localités rapprochées des exploitations du Flénu et des centres de population qui seraient traversées, soit en remblai, soit en déblai; enfin, l'on éviterait le bel établissement d'Hornu, que l'on ne diviserait pas par un chemin de fer sans en déranger toute l'économie.

CONCLUSION.

D'après les considérations générales et de détail, dans lesquelles nous venons d'entrer, voici comment nous formulerons notre opinion:

Le tracé du chemin de fer projeté de Bruxelles, par le Hainaut, aux frontières de France, vers Valenciennes, en partant de la station de l'Allée-Verte, se rapprochera de la manière la plus convenable du canal de Charleroy et des boulevards, entre les portes du Rivage et d'Anderlecht; un embranchement au tronc principal, sera établi avec une station aux Bogards; le tracé suivra la vallée de la Senne jusqu'à Tubise, remontera la petite Senne, par Ronquières et les Écaussines, jusqu'au point culminant vers Meignault, pour descendre à Mons, par le Thiriau et la Haine. D'un point, entre la petite Senne et le Thiriau, il pourra être construit un embranchement vers Charleroy. Le tronc principal, établi dans la vallée de la Haine, laissera la place de Mons au sud, et aboutira au canal de Mons à l'Escaut, pour être maintenu sur la rive droite de ce canal, jusqu'à St-Ghislain, où il le traversera; de là il sera dirigé vers un point de la frontière de France, rapproché autant que possible de Quiévrain.

La majorité de la commission croit avoir exposé les considérations capitales qui ont déterminé son vote, d'une manière assez détaillée pour faire reconnaître qu'elle s'est laissé guider uniquement par des motifs d'intérêt général, qu'elle n'a nullement cherché à satisfaire, par un mezzo-terme, l'amour-propre des auteurs des projets, dont elle n'avait point à s'occuper.

Bruxelles, le 9 septembre 1837.

(Signé) CAUCHY, L. DESMAISIÈRES, JUL. STRENS, URBAN, le comte DE QUARRÉ, sénateur, ANNEMANS et JULES FRISON.

Pour copie conforme :

Le greffier provincial du Brabant,
DUCHÈNE.

(1) Les observations que nous rapportons ici, relativement à la troisième section, sont communes à la majorité et à la minorité de la commission.

Motifs à l'appui de l'opinion émise par la minorité.

La commission d'enquête ayant été divisée d'opinion sur la seule partie du projet du chemin de fer de Bruxelles à la frontière vers Valenciennes, entre Tubise et Mons, les membres de cette commission, qui ont été d'avis que la préférence doit être donnée au tracé par Soignies, présenté par MM. Vifquain, de Moor et Noël, se sont fondés principalement sur les considérations suivantes :

La direction par Soignies est plus courte que par les Ecaussines de plus d'une lieue (5,398 m., y compris 3,200 m. résultant de l'obligation de rattacher, dans tous les cas, le projet des Ecaussines à la ville de Mons, non à la porte d'Havré, mais bien à celle du Rivage); cette direction n'a pas, comme l'autre, un souterrain; elle présente des pentes et des rampes généralement beaucoup plus douces et sur une moindre étendue, des déblais et remblais moins considérables d'un tiers. (Voir le plan, les profils et le tableau dressés et remis à la commission d'enquête, le 24 août dernier, par M. l'ingénieur en chef de Moor.) Toutes ces circonstances donneront plus de facilité et de rapidité au parcours, et nécessiteront beaucoup moins de frais de construction, d'entretien et de traction, avantages reconnus, non-seulement par la commission entière, mais encore par MM. Simons et de Ridder, auteurs du projet par les Ecaussines, qui en ont fait, à plusieurs reprises, la déclaration expresse au sein de la commission d'enquête.

Les produits industriels, dont la masse est répartie le long de la ligne des deux projets, sont plus nombreux sur celle par Soignies que sur celle par les Ecaussines.

En effet, on peut dire que les produits des carrières de Soignies, Horrues et Casteau, équivalent à ceux des carrières des Ecaussines; que ceux des carrières de Rebecq et de Quenast sont au moins équivalens à la quantité de houille des charbonnages du centre, que MM. Simons et de Ridder supposent pouvoir être transportée vers Bruxelles par l'exécution de leur projet; qu'on recueillera encore, le long du tracé par Soignies, les produits des usines et manufactures qui existent en plus grand nombre, dans cette direction que dans l'autre; et que l'on y transportera même une plus grande quantité de houille du couchant de Mons, que n'en recevra l'autre tracé, qui se trouve en concurrence avec le canal de Charleroy; et que la quantité de houille qui sera dirigée sur Bruxelles, aurait à payer 42 centimes et demi au tonneau de plus par le chemin des Ecaussines que par celui de Soignies, à cause de la lieue en plus de longueur de chemin, et comptant le transport à 8 1/2 centimes par tonneau et par kilomètre, comme MM. Simons et de Ridder l'ont proposé dans leur mémoire du 10 septembre 1836 (tableau n° 1), sans compter la défaveur préexistante pour le couchant de Mons, et résultant de son plus grand éloignement du marché de Bruxelles. Le chemin de fer par Soignies a encore l'avantage, non seulement de traverser, entre Tubise et Mons, des localités beaucoup plus peuplées que l'autre chemin de fer, mais il se rapproche des villes d'Enghien, Grammont, Lessines, Ath, Chièvres, Leuze et Braine-le-Comte, qui ont toutes des communications pavées avec Soignies, et qui se trouvent dans une situation à recueillir de très grands avantages par l'adoption du tracé de MM. Vifquain, de Moor et Noël.

Des députations d'un grand nombre de communes sont venues présenter leurs observations relativement à la préférence à donner à l'une ou à l'autre des directions, par Soignies et les Ecaussines.

Sans parler de celles qui sont placées sur l'un ou l'autre des deux tracés, leurs réclamations étant commandées d'une manière absolue par leurs positions respectives, il est utile de mentionner les vœux émis par la ville de Mons, qui s'est prononcée, par l'organe de son représentant légal, pour le tracé par Soignies. Même l'échevin de la ville de Bruxelles, chargé par l'administration communale d'établir devant la commission la nécessité d'une station aux Bogards, fut invité à faire connaître lequel des deux tracés lui paraissait le plus favorable à la ville de Bruxelles, et il a répondu qu'il n'avait pas assez examiné la question pour motiver convenablement son opinion, mais qu'il considérait celui de Soignies comme préférable.

Les villes d'Enghien, Lessines, Ath, Leuze et Tournay, ayant fait valoir l'importance de leur commerce et de leurs arrondissement respectifs, ainsi que l'importance des carrières qui existent sur toute la ligne entre Ath et Soignies, telles que celles de Maffles, Attre, Mevergnie, Brugelette, Cambron, Lens, etc., il n'est pas moins essentiel de faire remarquer ici la valeur approximative du commerce de ces villes, pour en faire sentir toute l'importance. Ainsi la ville d'Enghien, outre sa fabrication de dentelles et un commerce de grains fort important, a un marché de toiles dont le roulement de fonds est évalué à deux millions de francs par année; celle de Leuze occupe de quinze cents à deux mille ouvriers à la fabrication de la bonneterie, sans compter un grand nombre d'ouvriers occupés par les fabricans dans les communes voisines. Celle de Lessines, outre ses carrières, qui occupent 2,500 ouvriers et produisent environ 80,000 tonneaux de pavés, est en possession d'un entrepôt de charbon, dont la quantité se monte à 20,000 tonneaux et plus, par an. Celle d'Ath, dont le marché de toiles fournit annuellement un roulement

de fonds de quatre millions de francs, et qui possède le plus fort marché de lin de la Belgique, fait encore un grand commerce de céréales et de graines oléagineuses. Enfin la ville de Tournay, qui a une population de 25,000 âmes, est une des plus commerçantes de la Belgique. La ville de Braine-le-Comte, située entre les deux directions, ayant de nombreuses fabriques mues par des machines à vapeur, s'est aussi prononcée pour la direction par Soignies; il en est de même des villes de Gosselies et de Nivelles, qui sont situées de l'autre côté du projet par les Ecaussines, et se sont prononcées contre ce projet qui ne leur serait d'aucune utilité, et les empêcherait même, s'il était adopté, d'avoir un chemin dont elles pussent profiter avec avantage. Ces villes ont fait valoir leur grande population, spécialement le commerce de clous qui se fait à Gosselies et y occupe 8,000 ouvriers, la grande étendue de terrains renfermant des usines et des carrières de pierres propres à la fabrication de chaux hydraulique.

Le tracé du chemin de fer par Soignies conserve à cette ville les avantages de sa position et les droits qu'elle peut y avoir acquis; celui par les Ecaussines la détruit et l'anéantit complètement. La première direction, celle par Soignies, est disposée de la manière la plus convenable pour recevoir, tant à sa droite qu'à sa gauche, tous les embranchemens que, dans l'intérêt et pour satisfaire aux besoins des cantons et des industries avoisinantes, le gouvernement jugerait utile de faire exécuter aux frais du trésor, ou au moyen de concession à des particuliers.

Enfin, le tracé dont il s'agit, appellerait et transporterait un nombre de voyageurs beaucoup plus grand que celui par les Ecaussines, et fournirait, par cela même, des revenus beaucoup plus considérables; ce qui donne une nouvelle preuve de son utilité et de sa supériorité sur le tracé des Ecaussines. Toutes les probabilités de meilleures conditions d'exécution du projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël, passant par la ville de Soignies, paraissaient à la minorité de la commission de nature à entraîner la conviction de l'assemblée; mais les auteurs du projet par les Ecaussines ont présenté, à l'appui de leur direction, la construction d'un embranchement partant de Charleroy, passant à proximité des charbonnages du centre, et se rattachant à la ligne des Ecaussines; ils ont fait dépendre de cet embranchement l'adoption du projet principal, en ce sens qu'ils ont déclaré formellement que, si cet embranchement ne se faisait pas aux frais du gouvernement, ils renonceraient à leur projet par les Ecaussines et accorderaient eux-mêmes la préférence au projet par Soignies.

Cette perspective d'un embranchement n'a pas fait impression sur la minorité de la commission par les motifs qui suivent :

1° La construction d'un pareil embranchement n'a pas été autorisée, et il faudrait nécessairement recourir à la législature pour en décréter la construction aux frais de l'état.

2° L'exécution de cet embranchement a paru présenter de très grands points de difficulté, tels que grands souterrains ou plans inclinés; difficulté de se rattacher par cet embranchement aux divers charbonnages, et très grandes dépenses à faire par les exploitans pour se mettre à même d'en profiter.

3° Il ne faut pas faire dépendre la ligne principale de chemins de fer entre Bruxelles et la France, de l'adoption d'un embranchement éventuel sur Charleroy, ni sacrifier à cet embranchement une grande partie des avantages du projet par Soignies; encore moins s'exposer, par suite de l'intervention obligée de la législature, ou de nouvelles études à faire sur le terrain, dans la direction vers Charleroy, à des retards dont il serait impossible de prévoir le terme.

Pour répondre à l'idée d'un projet de chemin de fer sur Charleroy, MM. Vifquain, de Moor et Noël avaient présenté, de leur côté, un projet d'embranchement de Charleroy par les houillères du centre, se rattachant, au point d'Obourg, à leur tracé principal par Soignies; cet embranchement offrait les mêmes avantages que celui présenté par MM. Simons et de Ridder, avec cette différence que, s'il allongeait le parcours de Charleroy vers Bruxelles de 9,000 mètres (ce qui maintenant est considéré généralement comme peu important sur les chemins de fer de grande vitesse), il diminuerait le parcours entre Charleroy et Mons de plus de sept cents mètres (700 m.), en conservant à la ligne principale par Soignies (communication d'un intérêt réellement national) tous les avantages et tous les caractères de supériorité ci-dessus indiqués.

Ce projet, qui paraissait de nature à concilier tous les intérêts, n'occasionnerait pas, dans son ensemble, une dépense plus considérable que l'autre direction par les Ecaussines, à cause de la moindre longueur de 5,395 mètres de la ligne principale de Soignies, et de l'économie reconnue dans les diverses parties de la dépense. Toutefois, MM. Simons et de Ridder ayant fait observer que ce dernier projet d'embranchement aurait l'inconvénient de faire descendre les transports de Charleroy et de Houdeng jusqu'à Obourg, pour remonter ensuite vers la crête de partage, la minorité de la commission d'enquête pense que, si cet inconvénient était réel, il serait facile d'y obvier, en portant l'embranchement de Charleroy par Houdeng, au point de partage entre Soignies et

Casteau, en sorte que les transports de Charleroy, arrivés au point culminant de Bascoup, n'auraient plus qu'à descendre vers Bruxelles et Mons, avec des pentes très régulières.

Cette idée a paru à la minorité de la commission susceptible d'être soumise à l'examen de MM. les ingénieurs et mériter l'attention de M. le ministre. La minorité a établi tous ses calculs et son opinion sur les nombreux renseignemens qui ont été fournis par les autorités et les personnes qui se sont présentées devant la commission d'enquête. Bien que, dans le résumé de son opinion, la majorité ait cru devoir répéter les principaux motifs qui ont déterminé le choix de la commission tout entière, relativement : 1° au raccordement à établir entre le chemin de *Hainaut* et la station de *l'Allée-Verté*; 2° à la station à établir aux *Bogards*; 3° à la station à établir près de *Mons*; 4° à la direction à donner au chemin entre *Mons* et la frontière de *France*, la minorité ne croit pas devoir suivre cet exemple, le procès-verbal commun indiquant suffisamment toutes les résolutions qui ont été prises.

Bruxelles, le 9 septembre 1837.

(Signé) THORN, baron DE STASSART, DUMON-DUMORTIER, DELNEUF COURT, L. HALBRECQ.

Pour copie conforme :

Le greffier provincial du Brabant,
DUCHÊNE.

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Préambule.	1
Liste générale des pièces et documens communiqués ou adressés à la commission d'enquête.	2
PREMIÈRE PARTIE.	
<i>Études des ingénieurs.</i>	
Extrait du mémoire de MM. Vifquain, de Moor et Noël, du 8 juin 1856 (<i>direction par Horrués, Soignies et Casteau</i>).	5
Mémoire de MM. Simons et de Ridder, du 10 septembre 1856 (<i>direction par les Écaussines et les charbonnages du centre</i>).	19
Lettre de MM. Vifquain, de Moor et Noël du 2 décembre 1856.	44
Lettre des mêmes, du 8 décembre 1856.	44
Mémoire de MM. Vifquain, de Moor et Noël, du 4 décembre 1856.	45
Annexe B de ce mémoire (<i>évaluation de la dépense pour la section de Bruxelles à Tubise, dans la supposition de l'exécution du projet de MM. Simons et de Ridder</i>).	71
Annexe C du même mémoire (<i>même évaluation, dans la supposition de l'exécution du projet de MM. Vifquain, de Moor et Noël</i>).	72
Annexe G du même mémoire (<i>tableau des distances à parcourir sur les deux tracés, par les habitans des principaux centres de population</i>), à placer.	72-75
Rapport de MM. Simons et de Ridder du 19 décembre 1856.	75
Rapport des mêmes, du 20 juin 1857 (<i>direction par les Écaussines et les charbonnages, rectifiée en quelques points</i>).	76
Tableau comparatif des systèmes des pentes dans les directions de Soignies et des Écaussines, dressé par MM. Vifquain, de Moor et Noël, le 24 août 1857.	85
Lettre de M. de Ridder du 5 septembre 1857, relative à un changement éventuel de direction aux abords de Bruxelles.	86
Observations de MM. Vifquain, de Moor et Noël, du 25 septembre 1857, sur le rapport de MM. Simons et de Ridder, du 19 décembre 1856.	86
Observations de MM. Vifquain, de Moor et Noël, du 25 septembre 1857, sur le rapport de MM. Simons et de Ridder du 20 juin 1857.	94

DEUXIÈME PARTIE.

Pétitions en faveur de l'une ou de l'autre direction.

§ 1^{er}.

Pétitions en faveur de la direction par Soignies.

Pétition du conseil communal de Mons, du 18 novembre 1856.	109
Pétition des propriétaires de houillères situées près des bords du canal de Mons à Condé, dans les communes de Paturages, Cuesmes, Hornu, Quaregnon, Boussu, Hainin, Thulin, etc., etc., en date du 26 janvier 1857.	110

	Pages.
Pétition des propriétaires et locataires de rivages, terrains, bâtimens et usines, situés aux rives du canal de Mons à Condé, au bassin de Cuesmes, au lieu dit <i>le pont canal</i> , etc., en date du 8 février 1857.	115
Pétition des maîtres de carrières de <i>Soignies</i> et d' <i>Horrues</i> , parvenue au ministère de l'intérieur le 29 décembre 1836,	115
Pétition de l'administration communale de <i>Soignies</i> , du 29 décembre 1836.	116
Pétition de la régence de Saint-Ghislain, du 1 ^{er} février 1837.	117
Mémoire des sieurs Vander Elst frères, du 26 janvier 1837, en faveur de la direction par <i>Soignies</i> , avec indications relatives à une ligne de raccordement d' <i>Horrues</i> à <i>Cambron-St-Vincent</i> .	118
Pétition de la régence de Saint-Ghislain, du 2 mars 1837.	123
Pétition du conseil de régence de <i>Soignies</i> , du 3 juillet 1837, en faveur de la direction par cette ville.	125
Mémoire des conseillers provinciaux pour le canton d' <i>Ath</i> , du 23 juillet 1837, en faveur de la même direction.	130
Lettre du bourgmestre de <i>Mons</i> , du 25 août 1837, en faveur de la même direction.	132
Lettre de M. Rainbeaux, au nom de M ^{me} veuve Degorge-Legrand, en date du 25 août 1837.	133
Lettre du commissaire de l'arrondissement de Nivelles, du 2 septembre 1837, en faveur de la direction proposée par MM. Vifquain, Demoor et Noël.	134
Lettre du bourgmestre de <i>Mons</i> , du 3 septembre, en faveur de la même direction.	134
Pétition en date du 4 septembre 1837, des délégués des sociétés charbonnières d' <i>Hornu</i> et <i>Wasmes</i> , des <i>Produits</i> , de l' <i>Agrappe</i> et <i>Grisoël</i> , de <i>Jausquette</i> , de <i>Ste-Barbe</i> au charbonnage de l' <i>Escouffiaux</i> sur <i>Wasmes</i> , de <i>Cassette</i> , de <i>St.-Amand</i> et <i>Ste-Julie</i> réunis, de <i>Ste.-Cécile</i> du Nord, du bois de <i>Boussu</i> , de <i>Bonnet</i> et <i>Veine à mouche</i> sur <i>Quaregnon</i> , de <i>Bonnet-Roi</i> sur <i>Jemmapes</i> , du Bois sur <i>Jemmapes</i> et <i>Quaregnon</i> , de l' <i>Auflette</i> sur les mêmes communes, du levant du <i>Flénu</i> sur <i>Cuesmes</i> et <i>Frameries</i> , et de M ^{me} veuve Degorge-Legrand.	135
Pétition du concessionnaire du canal de <i>Charleroy</i> et de ses embranchemens, du 5 septembre.	137
Pétition de la députation de la ville de <i>Soignies</i> et de la commune d' <i>Horrues</i> , du 6 septembre 1837.	138
Délibération du conseil communal de Saint-Ghislain, du 3 septembre.	140

Six pièces appartenant à la première catégorie n'ont pas été publiées ; en voici l'analyse :

1. *Pétition de la chambre du commerce de Mons* (n° 44 de la liste générale) ; dans cette pièce on se borne à demander une enquête, en insistant sur l'importance de la question.
2. *Note sans date ni signature*, avec le numéro de l'*Industriel du Hainaut* du 20 décembre 1836 (n° 45 de la liste générale).
3. *Pétition de la commission déléguée par l'administration de Lessines* (n° 57 de la liste générale).
Les pétitionnaires allèguent que le tracé par *Soignies* s'accorde mieux avec les intérêts de la province, intérêts que le tracé par *Houdeng* sacrifie, en favorisant surtout l'arrondissement de *Charleroy* et quelques houillères ; que le tracé par *Soignies* est plus rapproché des centres de population, plus commode, plus court et moins coûteux ;
Qu'une station à *Soignies* est préférable à celle qui est proposée par l'autre tracé ;
Qu'on ne doit avoir en vue que la ligne principale et n'avoir aucun égard aux embranchemens que l'on pourrait établir par la suite ;
Finalement ils invoquent l'intérêt des carrières de *Lessines*, *Mevergnies*, *Attre*, *Brugelette* et *Maffles*.
4. *Pétition du conseil communal de Rebecq-Rognon*. (n° 58 de la liste générale).
Les motifs allégués sont les suivants : importance des carrières de *Rebecq*, formant un bloc immense avec celles de *Quenast* ; supériorité de la qualité des pavés que l'on en extrait. Ces carrières occupent journellement 1500 ouvriers, 200 chevaux et 140 voitures ; production annuelle, 8 millions de pavés, dont le poids dépasse 64,000 tonneaux. Le projet par les *Écaussines*, latéral au canal de *Charleroy*, multiplie les communications sur un même point. Si ce projet rencontre les *Écaussines*, *Houdeng*, celui par *Soignies* traverse les carrières de *Rebecq* et de *Quenast*, il rencontre celles de *Petit Rocoux*, de *Soignies*, d'*Horrues*, de *Casteau* et les charbonnages du couchant de *Mons*.
5. *Pétition de M. de Buisseret, propriétaire de carrières à Quenast* (n° 59 de la liste générale). L'auteur de cette pétition se borne à appuyer le projet de MM. Vifquain et consors, dans l'intérêt des carrières de *Rebecq* et de *Quenast*, mais sans faire valoir aucun motif spécial à l'appui de sa demande.
6. *Adhésion des sociétés de Sainte-Croix sur Dour, du Rieu du cœur et de la boule, du couchant du Flénu, à la pétition soussignée par d'autres sociétés du couchant de Mons, le 4 septembre* (n° 60 de la liste générale). Cette adhésion est pure et simple ; on n'y trouve aucun motif nouveau à ajouter à la pétition du 4 septembre ; voir cette dernière, page 135.

§ 2.

Pétitions en faveur de la direction par les Écaussinnes.

	Pages.
Lettre des bourgmestres de <i>Dour</i> et de <i>Boussu</i> , et de M. Colmant, avocat, du 12 février 1837.	140
Pétition des habitans du <i>Rœulx</i> , du 18 février 1837.	145
Pétition des sociétés charbonnières de <i>Strepy-Bracquegnies</i> , de <i>Thieu</i> , <i>Ville-sur-Haine</i> et <i>Gothignies</i> , du <i>Bois-du-Luc</i> , de la <i>Louvière</i> et de la <i>Barette</i> , du 20 février 1837.	145
Pétition du conseil communal de <i>Houdeng-Aimeries</i> , du 1 ^{er} mars 1837.	146
Mémoire adressé à la commission d'enquête, le 5 septembre 1837, par MM. Toillier et de Royer, délégués de différentes communes, et par M. Colmant, banquier à Boussu.	146
Pétition du conseil communal d' <i>Élouges</i> , du 2 mars 1837, à laquelle ont adhéré les conseils communaux de <i>Wihéries</i> , d' <i>Andregnies</i> et de <i>Baisieux</i> , et les directions des charbonnages de la <i>Grande Veine sur Élouges</i> , de la <i>Grande machine à feu de Dour</i> , du <i>Midi du bois de Boussu</i> , et de la société de <i>Ste Croix sur Dour</i> .	150
Pétition des administrateurs de la commune d' <i>Hautrages</i> , du 7 mars 1837.	151
Pétition des habitans du <i>Fayt</i> .	152
Pétition des habitans de la commune de <i>Thieu</i> , du 10 avril 1837.	152
Lettre de M. Colmant, avocat, du 12 avril 1837.	153
Pétition du sieur Colmant, adressée au Roi le 16 avril 1837.	154
Pétition du conseil communal et des habitans de <i>Cuesmes</i> , du 17 mai 1837.	154
Lettre de M. Colmant, du 20 mai 1837.	155

Quinze pièces appartenant à la seconde catégorie n'ont pas été publiées; en voici l'analyse.

1. *Lettre de M. le comte Vander Burch*, du 9 février 1837 (n° 61 de la liste générale). Cette lettre est consacrée, pour la majeure partie, à un parallèle entre les industries que l'on rencontre sur les deux lignes; elle contient en outre des considérations assez développées sur l'industrie des Écaussinnes, la quantité de houille, qui s'y consomme, et la difficulté de s'y approvisionner de ce combustible, dans l'état actuel des voies de communication.
2. *Pétition de l'administration communale de Quévrain* du 7 mars 1837 (n° 68 de la liste générale des pièces). Voir, page 140, la lettre des bourgmestres de Dour et de Boussu et de M. Colmant, avocat, du 12 février 1837, qui est conçue dans les mêmes termes.
3. *Pétition des sieurs Hennokinne, Derbaix et consors*, du 8 mars 1837 (n° 69 de la liste générale). Voir également la lettre des bourgmestres de Dour et de Boussu et de M. Colmant, avocat, dont la rédaction est la même page 140.
4. *Lettre de M. Colmant, avocat*, du 9 mars 1837 (n° 70 de la liste générale). Demande d'audience; l'auteur de la lettre offre de prouver que, loin d'être utile, le projet de MM. Vifquain, Noël et de Moor nuit à l'industrie, tandis que le projet de MM. Simons et de Ridder répond aux besoins du commerce et de la population du Hainaut.
5. *Pétition des administrateurs de la commune de Hainin* du 10 mars 1837 (n° 71 de la liste générale). Même rédaction que la pétition des administrateurs de la commune d'Hautrages (voir page 151).
6. *Pétition de l'administration communale de Warquignies* du 15 mars 1837 (n° 72 de la liste générale). Voir, page 140, la lettre des bourgmestres de Dour et de Boussu et de M. Colmant, qui est conçue dans les mêmes termes.
7. *Pétition des habitans de la commune de Boussu* (n° 73 de la liste générale). Voir, page 140, la lettre des bourgmestres de Dour et de Boussu et de M. Colmant, qui est conçue dans les mêmes termes.
8. *Pétition des habitans de Strepy-Bracquegnies* (n° 76 de la liste générale). Les pétitionnaires se fondent sur ce que leur commune, si importante par ses mines de charbon et ses fours à chaux, se trouve privée de tout moyen de communication pendant une grande partie de l'année.
9. *Pétition du conseil communal d'Houdeng-Goegnies*, du 16 avril 1837 (n° 78 de la liste générale). Les pétitionnaires allèguent l'importance de l'industrie des localités qui seraient traversées par le projet des Écaussinnes, et l'insuffisance des moyens actuels de communication.
10. *Pétition des habitans de Ville-sur-Haine*, du 16 avril 1837 (n° 79 de la liste générale). Voir, page 152, la pétition des habitans de la commune de Thieu, dont la rédaction est la même.
11. *Pétition des habitans de Maurage* du 19 avril 1837 (n° 81 de la liste générale). Les pétitionnaires allèguent, comme principal motif, que leur localité est dépourvue de tous moyens de communication.
12. *Pétition des administrations communales d'Hainin, de Thulin, de Montrœul, d'Henstes et de Boussu* (n° 84 de la liste générale). Même rédaction que celle de la pétition des bourgmestres de Dour et de Boussu et de M. Colmant, page 140.
13. *Pétition du conseil de régence de Dour, approuvée par les administrations communales de Quévrain, d'Augies, d'Augreau, d'Athies, d'Autreppes, de Blaugies, d'Erquennes, de Fayt-le-Franc, de Montignies-sur-Roc, de Marchipont, d'Onnegies, de Roisin et de Wihéries* (n° 85 de la liste générale).

ralé des pièces). Même rédaction que celle de la pétition des bourgmestres de Dour et de Boussu et de M. Colmant, page 140.

14. *Lettre de M. le comte Vander Burch du 6 septembre 1837* (N° 88 de la liste générale). M. Vander-Burch explique pourquoi les canaux ne sont que médiocrement utiles aux carrières de pierres à bâtir, et pourquoi il en serait autrement d'un chemin de fer. Il pense que le chemin de fer serait beaucoup plus utile aux carrières des Écaussines, qu'il ne pourrait l'être aux carrières de pavés de Quenast, auxquelles le canal de Charleroy convient, et qui seront reliées à ce canal par un chemin de fer spécial.

15. *Lettre de M. Lefebvre Meuret, sénateur et propriétaire des charbonnages d'Asquillies, Elouges, Baisieux et Dour, du 6 septembre 1837* (N° 89 de la liste générale). Adhésion aux pétitions des délégués des communes du Borinage, que nous avons publiées pages 140 et 146. Cette lettre se termine par le paragraphe suivant :

- Le vice de direction du canal de Condé était un avertissement pour tout le monde. Eloigner aujourd'hui un
- chemin de fer des charbonnages et des populations, serait une faute impardonnable. Ce nouveau mode de
- communication peut-il être trop rapproché de l'industrie et de la porte des voyageurs? L'Etat construit dix
- lieues de chemin de fer pour atteindre une ville de 75,000 habitans, comme Anvers. Le Borinage présente
- « 75,000 habitans répartis au milieu de la plus vaste production du royaume. Comment hésiter à adopter le
- projet qui traverse tout cela, en présence de celui qui s'en éloigne de plus d'une demi lieue, et qui se
- forme, par un canal, un abord de difficile accès? »
- »

§ 3.

Direction par Braine-le-Comte.

	Pages.
Pétition des bougmestres, échevins, membres du conseil de régence, négocians et industriels de Braine-le-Comte, en faveur de cette direction.	155

§ 4.

Pétitions en faveur de la station projetée aux Bogards.

Mémoire de l'administration municipale de Bruxelles, du 5 décembre 1836.	156
Pétition du conseil d'administration des hospices et d'un grand nombre d'habitans de Bruxelles.	158

Depuis la clôture de l'enquête, il a été adressé au ministère un grand nombre de pétitions, qui n'ont pu trouver place dans ce recueil, les publications n'ayant pu comprendre que les pièces communiquées à la commission.

TROISIÈME PARTIE.

Procès-verbaux et rapports de la commission d'enquête.

	Pages
Procès-verbal de la première partie des opérations de la commission, clos le 27 août 1837.	160
Procès-verbal de la seconde partie des opérations de la commission, clos le 9 septembre 1837.	161
Motifs à l'appui de l'opinion émise par la majorité des membres de la commission.	164
Motifs à l'appui de l'opinion émise par la minorité.	170

FIN DE LA TABLE.