

# CHEMIN DE FER

DIST DE

C  
BRUXELLES A COUVAIN,

AIX ROBERT

AU CAMP DE BEVERLOO PAR DIEST.



TRACÉ D'AIT AERSCHOT.



## MÉMOIRE

AERSCHOT

**CONSEIL COMMUNAL D'AERSCHOT AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES.**



AERSCHOT,

IMPRIMERIE DE F.-X. JOGELBERG-YAN DE VEYER.

—  
1856.

# CHEMIN DE FER

DIRECT

BRUXELLES A LOUVAIN,

AVEC PROLONGEMENT

AU CAMP DE BEVERLOO PARMES.

---

TRACÉ FAU AERSCHOT.

§ I.

Depuis longtemps l'idée de relier, par un Chemin de fer direct, Bruxelles et Louvain, avec prolongement au Camp de Beverloo, préoccupe vivement les esprits et rencontre partout une grande sympathie. Sa réalisation semble aujourd'hui nécessaire aux intérêts du Gouvernement, et le projet déposé aux Chambres, répondant par son opportunité à des besoins urgents et reconnus, semble offrir de nombreuses chances de succès.

Il est inutile de présenter ici les avantages que la nouvelle voie ferrée est destinée à produire au point de vue du développement général du pays; les différentes brochures, qui ont été publiées sur ce sujet, traitent la question ex-professo et ne laissent aucun doute à cet égard.

Nous croyons donc pouvoir garder le silence sur ce point et n'émettre que des considérations d'intérêt général et particulier sur la convenance du tracé à adopter. Guidés par l'intérêt public, par l'équité et par la justice, nous accomplissons un devoir de bons citoyens.

Puisse notre travail empêcher et prévenir ses conséquences déplorables qu'entraîne avec elle une entreprise manquée, et contribuer à créer une source de prospérité nouvelle sur une surface considérable de notre chère patrie !

§ II.

L'histoire (les Chemins de fer prouve que les premières routes ferrées dont la construction s'est faite en Belgique n'ont point réalisé les espérances de leurs créateurs, qui, dans une pensée de centralisation, croyaient pouvoir impunément et à leur gré déplacer toutes les populations et les faire converger autour d'un point donné. Vingt années d'expérience condamnent leur système que la saine raison avait déjà (axé d'utopie.

En effet la nature n'a-t-elle point, doté certaines localités plus avantageusement que d'autres et destiné ainsi les premières, grâce aux éléments de richesse dont elles étaient pourvues, à prendre un développement rapide de population, auquel la situation ingrate des secondes ne pourrait jamais atteindre, même au prix d'immenses sacrifices. Le rapprochement de la mer, le voisinage d'un fleuve ou d'une rivière, la richesse minéralogique ou agricole du sol sont les éléments de prospérité qui fondent le développement d'un pays et qui en déterminent la condition soit commerciale, soit industrielle, soit agricole.

La situation géographique d'une ville, comme d'une contrée, est donc la cause principale, unique peut-être de son degré de prospérité et la loi commune qui a présidé au développement de sa population.

Partant, il serait dangereux, nuisible, inutile même, l'expérience l'a démontré, d'éviter les centres populeux pour la ligne droite et de vouloir établir et créer une route nouvelle, nuire que celle dont les besoins des populations intéressées ont tracé les points et qu'une longue habitude a consacrée. Tout Chemin de fer, comme toute autre route, où l'on s'est écarté de ce principe simple et clair, n'a point réalisé le but de sa fondation.

**Rapprocher** au contraire le consommateur du producteur et faciliter les moyens d'échange, rapprocher les populations en raccourcissant les distances, activer ainsi les moyens de la **civilisation**, tel est le but que le Gouvernement doit poursuivre, en s'efforçant de produire des sources nouvelles de bien-être sans nuire aux positions acquises, en un mot *édifier sans détruire.*

§ m.

Heureusement les intérêts locaux se confondent ici avec l'intérêt général pour préférer une voie Terrée à travers les contrées peuplées et le favoritisme, exclu de notre pays, serait seul capable de méconnaître les avantages que retireraient de pareil tracé, et le pays tout entier et les constructeurs de cette voie par les gros bénéfices qui en seraient le résultat immédiat.

Nulle entreprise n'est capable d'exister et de vivre, qu'à la condition de réaliser une somme de bénéfices, si non supérieure, du moins égale aux espérances qui l'ont fait naître.

Or, pour réaliser ces bénéfices, lorsqu'il s'agit d'un Chemin de fer, créé en vue d'augmenter le développement des relations individuelles, il faut, la saine raison l'indique, passer au cœur des contrées peuplées, où les ressources sont abondantes, et partant où il y a espoir de voir s'établir un mouvement plus grand de voyageurs, et un échange plus considérable de produits variés, dont la nature et l'industrie ont doté ces contrées. C'est-à-dire, en d'autres termes, que les pays peuplés, offrant plus de sources de richesse que les pays abandonnés ni stériles, les recettes du Chemin de fer augmenteront en proportion du nombre plus grand de voyageurs et de la quantité de marchandises échangées.

§ IV.

Ces prémisses posées, quelques considérations d'intérêt général et local suffiront, croyons-nous, pour faire déterminer le tracé qu'il convient de suivre dans la trajectoire de Louvain au Camp de Beverloo par Diest, pour faire rejeter la ligne par Winghe-Saint-Georges et adopter définitivement celle par Aersclot.

1° Les besoins que le Chemin de fer projeté est appelé à satisfaire sont trop généralement connus et appréciés pour qu'il soit nécessaire de les rappeler ici. Retirer la Campine Anversoise et Limbourgeoise de l'Etat d'isolement dans lequel elle a vécu jusqu'ici pour la relier au grand réseau des Chemins de fer Belges et la faire jouir des bénéfices que ces voies de locomotion procurent, la mettre en communication avec les autres provinces de la Belgique et créer des sources nouvelles à la prospérité générale, tels sont en résumé les principaux bienfaits que le Chemin de fer doit répandre.

2° La ville d'Aersclot, située sur le Dénier, qui la traverse de ses eaux navigables, est l'un des débouchés principaux de la Campine et l'une des grandes artères par où s'établissent les relations commerciales de cette contrée avec Louvain et les autres Villes centrales du pays. Elle doit cette position, non seulement à son importance relative et à l'étendue du rayon peuplé qui l'entoure, mais surtout à l'accès facile qu'elle offre, et aux communications nombreuses qui permettent d'y transporter à peu de frais les produits boisés dont la

Campinc est couverte. Elle est donc l'un des entrepôts des marchandises que le futur railway est destiné à transporter pour les répandre avec facilité sur tous les marchés.

5<sup>n</sup> La situation de Winglie-Sainl-Georges et celle de Lubbéek sont loin d'atteindre la même importance : d'un côté, le rapprochement de ces communes de Tirlcmont. et de Louvain sera un obstacle permanent pour le développement de leurs stations parce que les populations rurales voisirties, par motif d'économie, se transporteront de préférence vers les stations de ces deux villes.

D'un autre côté, les nombreuses populations qui se trouvent agglomérées autour d'Aerschot, préféreront toujours de se transporter directement à Louvain, où la communication est facile et commode, plutôt que d'aller jusqu'à Winghe-Saint-Georges ou Lubbéek, dont elles sont séparées par une contrée montagneuse, entrecoupée de ravins profonds, et dont l'accès, grâce à des pentes rapides, est pour elles presque impossible.

Il ne peut donc exister aucun espoir d'y attirer les populations avo&iuant. Aerschot, surtout lorsqu'on considère que celte ville est pour ainsi dire à la même distance et de Louvain et de Winghe-Saint-Georges.

4<sup>o</sup> Lorqu'on compare les deux lignes entre Louvain et Diest par rapport à la population que le Chemin de fer est destiné à desservir, on trouve pour le tracé :

À. PAR AERSCHIOT,

" Wilsole . . . . .	1,300.
Holsbeek . . . . .	1,210.
Werchter . . . . .	2,500.
Rotselaer . . . . .	<b>2,000.</b>
Wesemael . . . . .	1,524.
Gelrode . . . . .	0,900.
Nieuwrode. . . . .	<b>1,200.</b>
Belccom. . . . .	<b>2,000.</b>

A reporter . . . . . 12,454

	Report . . . . .	12,454.
Bael . . . . .		1,000.
Beggynendyck. . . . .		1,100.
Aerschot. . . . .		4/(00.
Thielt . . . . .		1,700.
Ilauwaort. . . . .		<b>0,808.</b>
Tremeloo . . . . .		1,700.
Uersselt. . . . .		4,600.
Oosterwyck . . . . .		<b>0,600.</b>
Boisschot. . . . .		2,500.
Langdorp . . . . .		<b>2,200.</b>
Messelbroeck . . . . .		0,700.
Testelt . . . . .		<b>1,100.</b>
Rillaer . . . . .		1,000.
Montaigu. . . . .		2,500.
Sichem . . . . .		2,400.
Cortryck-Dutsel . . . . .		1,500.
lhode-St.-Pierre . . . . .		1,063.
	Total . . . . .	<u>45,867 habitants.</u>

B, PAR WINGUE-ST.-GEORGES.

Linden . . . . .	1,000.	
"Winghe-St.-Georgcs . . . . .	<b>1,1 Gi.</b>	
Lubbéek . . . . .	<b>2,000.</b>	
Molenbéek. . . . .	1,400.	
Caggevinne . . . . .	1,460.	
Webbecom . . . . .	0,545,	
Thiel . . . . .	1,701).	
Ilauwaort . . . . .	<b>0,868.</b>	
Cortryck-Dulsel . . . . .	1,500.	
Rhode-St.-Pierre . . . . .	1,065.	
Binckom . . . . .	<b>0,002.</b>	
	Total . . . . .	<u>15,715 habitants.</u>

Donc une population plus forte en faveur d'Aerschot de 50,154 habitants, quadruple de celle par Winghe-St.-Georges.

5° Le mouvement des marchandises est en rapport direct avec l'importance de la population ; les raisons en ont été développées dans les § II et III et la statistique en fournit la preuve matérielle. Les deux chaussées de Louvain à Diest, dont l'une traverse Aerschot et dont l'autre passe par Winghe-Saint-Georges, possèdent une valeur très-diverse et, quoique la première soit plus longue que la seconde, elle attire cependant vers elle tout le mouvement commercial. Les cinq diligences et les nombreux services de roulage, établis entre Louvain et Diest (la moitié en appartient à Aerschot), passent par Aerschot et doivent en grande partie leur existence aux correspondances établies sur ce point avec la Campine. Au contraire toutes les tentatives (faites jusqu'à ce jour pour fonder un service de diligence par Winghe-Saint-Georges) ont été infructueuses et l'unique voiture qui parcourt cette localité ne va que par les voyageurs qu'elle prend et dépose à Diest.

G° Quand on considère le commerce qui s'exerce à Aerschot et les produits variés, presque tous propres à cette localité, qui en font l'objet, l'intérêt commun du pays réclame impérieusement le tracé par Aerschot. Les sapinières, qui couvrent ses environs, en rendent tributaires et les belles houblonnières des Flandres pour les perches à houblon, et les provinces de Namur, du Hainaut et de Liège pour élayer les galeries de leurs houillères, toutes les provinces réunies enfin, les départements du nord de la France même pour les bois de construction de toute espèce. Déjà il s'en fait un commerce de plus de sept millions de francs par an, chiffre énorme qui n'est allé nulle part et dont une voie de transport commode et facile, tout en assurant l'écoulement plus grand de ces produits, amènerait pour le consommateur un rabais de 25 p 100, sur les prix actuels.

7° Par une loi naturelle de réciprocité les autres provinces de la Belgique, une fois que la Campine serait mise en communication directe avec les charbonnages de Mous et de Clirleroy, enverraient, les produits minéralogiques qui font leur richesse, dans une vaste contrée où le besoin s'en fait vivement sentir (actuellement 5,200,000 kilogrammes de houille sont consommés à Aerschot sur place). Les marbres,

les plâtres et les chaux de Namur n'y serviraient plus exclusivement à construire des habitations, mais seraient employés pour amener une foule de terrains, et convertir des terres médiocres en terrains riches de fertilité.

8° Adopter le tracé d'Aerschot, c'est permettre l'approche de l'importante commune de Moutiers, où un pèlerinage célèbre amène annuellement, de tous les points de la Belgique, un nombre de pèlerins qu'on peut sans exagération évaluer à 100,000. Quelle abondante ressource de voyageurs, pour assurer les recettes du Chemin de fer ! Et quelle garantie de succès\* pour une opération financière dont il serait l'objet.

9° Au point de vue des intérêts spéciaux de l'Etat, le railway par Aerschot complète la ligne de Clirleroy à Louvain, aujourd'hui sans avenir. Grâce à ce mouvement productif, les finances de l'Etat seront exonérées d'une dépense considérable contractée en garantissant le minimum d'intérêt. Le trésor obtiendrait les mêmes avantages pour le Chemin de fer de Liège à Turnhout, si un jour, peu éloigné peut-être, cette ligne est reliée par une voie ferrée à Hrenthuis, avec Aerschot et Louvain, en exécution de la loi du 21 juin 1855. On comprend aisément combien le parcours de ce dernier chemin à construire serait réduit, si la ligne de Louvain au Camp de Beverloo suit le tracé d'Aerschot, et combien sera grande l'économie et sur les capitaux à employer, et sur les terrains enlevés à l'agriculture.

10° Pour rendre palpable et visible l'importance d'Aerschot, il suffira de mentionner succinctement, les diverses industries auxquelles ses habitants se livrent et qui font l'objet de son commerce. Nous avons déjà mentionné l'important commerce de bois. — Aerschot jouit d'un marché aux grains qui peut rivaliser avec celui de Diest ; et d'un marché au bétail qui n'est pas moins suivi et dont les transactions montent à plus d'un demi million de francs par an. — Trois brasseries, trois distilleries, trois tanneries, trois huileries, quatre meuneries, dont deux à vapeur, tous en pleine activité, inondent de leurs produits variés les principaux marchés de la Belgique. Des ateliers nombreux de coutellerie forment avec les cordonneries,

les autres industries remarquables de l'endroit. Si la culture maraîchère s'y trouve encore peu développée, la science agricole est loin d'être négligée, car il est à remarquer que les sapinières n'y sont point le produit spontané et séculaire d'un sol presque stérile, mais constituent une culture régulière et méthodique, rendant beaucoup contre beaucoup de travail.

t l' Le tracé par Aerschot offre donc seul tous les éléments de succès. Il viendrait en partie réparer une injustice, en indemnisant cette ville, qui jouissait autrefois du transit des marchandises de In Campine Limbourgeoise et Anversoise des perles que lui'a fait éprouver le Chemin de fer de Hasselt, et les routes nombreuses créées dans la Campine, qui détournent aujourd'hui, chacune de leur côté vers Hasselt, Anvers, Malines ou Lierre, les populations dont le mouvement se dirigeait alors sur Aerschot vers Louvain.

§ v.

i« Les difficultés d'exécution, que quelques esprits spécieux et intéressés se plaisent à mettre en avant pour décrier le tracé que nous demandons comme le plus conforme aux principes d'équité et de justice, et comme devant procurer les plus grands avantages, ne sont point sérieuses; et si elles étaient fondées, n'y aurait-il pas ample dédommagement pour une faible dépense dans la somme plus grande de bénéfices? La lettre suivante adressée à l'administration communale d'Aerschot par la société Thimisler et comp", l'un des nombreux demandeurs en concession, répond victorieusement à cet bruit d'impossibilité.

«Monsieur le Bourgmestre,

t Nous avons l'honneur de vous adresser par ce courrier i deux exemplaires du mémoire que nous publions à l'appui i du Chemin de fer dont nous demandons la concession.

« Bien que dans notre projet nous ayons préféré la direction « par Winghe-St.-Georges, nous ne devons pas vous laisser « ignorer que nous sommes prêts à suivre le tracé par Aerschot, « si le Gouvernement le juge préférable.

s Nous nous en référons sur ce point à sa décision et aux « plans et profils que nous avons remis en 1832 au départe- « ment des Travaux publics pour la section de Louvain à Diest < par Aerschot. Cette circonstance nous fait espérer que vous it voudrez bien appuyer notre projet auprès du Gouvernement « et de la législature,

i Sans solliciter votre appui dans des vues d'intérêt person-

si mil, nous croyons pouvoir vous demander d'appuyer l'idée  
i qui fait la base de toutes les conceptions de Chemin de fer  
« vers Diest et Ieverloo, c'est-à-dire la connexion des conces-  
« sions...les Chemins de fer de Bruxelles à Louvain et de Louvain  
« vers Ieverloo et Yverloo, connexion sans laquelle ce dernier  
» n'est plus réalisable.

< Nous avons l'honneur d'être, Monsieur le Bourgmestre,  
« vos humbles serviteurs.

POUR THIMISTEK ET Cour<sup>0</sup>.

(Signé) E. TimmsTEii.

• Diest, le 1<sup>er</sup> Mars 1856. »

2° Une autre objection sera peut-être faite encore, en pré-  
sentsant la situation d'Aerschot comme destinée à être mise  
bientôt en relation avec Louvain par la voie de Herenthals, —  
Celle objection n'est pas plus sérieuse que la première et  
plaide plutôt en faveur du tracé par Aerschot qu'en faveur du  
tracé par Winghe-St.-Georges. — En effet, le Chemin de  
fer de Louvain à Herenthals par Aerschot, décrété depuis 1855,  
serait depuis longtemps exécuté, si sa construction, dans l'état  
d'isolement où il laisse la *Campine Limbourgeoise*, avait offert à  
une société concessionnaire l'espoir de réaliser des bénéfices.

Si la voie de Winghe-St.-Georges était faite, le railway  
d'Herenthals, dont on se plaint de doter Aerschot, rencontrerait  
des difficultés d'exécution bien plus grandes encore, puisque  
la première voie lui enlèverait définitivement les voyageurs  
et les marchandises qui se dirigent de Louvain sur Diest vers  
la *Campine Limbourgeoise*, et le priverait d'une somme de  
recettes, dont dépend son avenir et sans lesquelles il ne peut  
vivre.

Quand toutes les ressources réunies de la *Campine* sont  
nécessaires pour alimenter une ligne de Chemin de fer, tant  
sur Aerschot que sur Diest, afin d'alléger les dépenses que  
nécessite son exploitation et défrayer l'entreprise, il ne peut  
être question de faire deux tronçons parallèles, là où un seul  
suffit. — Une connaissance parfaite des localités nous rend  
à même de prédire que l'une et l'autre voie seraient improduc-  
tives, si elles étaient exécutées dans ces conditions.

Si, au contraire, les villes de Louvain et de Diest se trouvent  
reliées par Aerschot, on évite à tous les inconvénients de la  
séparation; et le parcours commun de Louvain à cette dernière  
ville faciliterait singulièrement la ligne vers Herenthals s'il  
entre dans les vues du Gouvernement de la construire, et  
créerait un acheminement pour rendre productive la ligne de  
Lierre à Turnhout.

§ VI

Déjà dans toutes les circonstances analogues où il s'est agi de U<sup>n</sup>, c<sup>n</sup>, i<sup>n</sup> de fer, les droits de la ville d'Aerschot ont été reconnus, sanctionnés même par la loi du 21 Juin 1833, qui a décrété la ligne de Louvain à Uerenthals. Pleins de confiance dans la sagesse du Gouvernement et des Chambres dont la mission législative doit tendre à assurer à toutes les parties ^ la population la somme de bien-être à la quelle elles ont droit prétendre, nous attendons avec sécurité les décisions à intervenir, persuadés qu'elles donneront satisfaction pleine et entière aux intérêts légitimes d'une population laborieuse, depuis longtemps en possession de nombreux éléments de civilisation qui attendent leur développement du Chemin de fer projeté.

Par le Conseil Communal, en séance à l'hôtel de ville à Aerschot, le 29 Mars 1856.

LE BOURGMESTRE PRÉSIDENT,

YAK OPIUM.

Par le Conseil !

LE SECRÉTAIRE,

L. LE COÛT BESIËT.