CHEMIN DE FER DU NORD-EST BELGE.

MÉMOIRE.

CHEMIN DE FER DU NORD-EST BELGE.

MÉMOIRE

A L'APPUI DU PROJET

RELIANT BRUXELLES AU RAILWAY RHÉNAN A CREFELD,

EN PASSANT PAR

LOUVAIN, DIEST, LE CAMP DE BEVERLOO ET VENLOO,

DEMANDÉ EN CONCESSION

PAR

MM. Thimister et Cie.

BRUXELLES.
IMPRIMERIE DE E. GUYOT ET STAPLEAUX FILS,
RUE DE SCHAERBEEK, 12.

1856

CHEMIN DE FER DU NORD-EST BELGE.

PROJET

RELIANT BRUXELLES AU RAILWAY RHÉNAN A CREFELD, EN PASSANT PAR LOUVAIN, DIEST, BEVERLOO ET VENLOO.

CHAPITRE Ier.

EXPOSÉ GÉNÉRAL DU PROJET.

Le projet dont les soussignés demandent la concession et auquel ils donnent le nom de *Chemin de fer du Nord-Est belge*, consiste dans l'exécution d'une voie ferrée partant de la station du Nord à Bruxelles, pour aboutir au railway rhénan de Crefeld, en passant par Louvain, Diest, le camp de Beverloo, Peer et Venloo.

Les demandeurs en concession le subdivisent en deux parties distinctes : la première, comprenant les trois sections de Bruxelles à Louvain, de Louvain à Diest et de Diest au camp de Beverloo, fait l'objet de la présente demande en concession. Son développement est de 74 kilomètres. Les soussignés se bornent aujourd'hui

à demander la préférence pour l'exécution de la partie belge du restant de leur projet, dont le développement est de 39 kilomètres.

L'ensemble du projet a été conçu en vue de mettre la Belgique et la France en communication directe avec le nord de l'Allemagne, par la création d'une ligne internationale réduisant considérablement les parcours entre les capitales de ces deux pays, les villes hanséatiques, Berlin, etc. Il est le prolongement naturel de la grande artère qui, partant de Paris, vient aboutir à Louvain en passant par Saint-Quentin, Erquelinnes et Charleroi. La section de Bruxelles à Louvain en est un corollaire.

La première partie du projet a pour but :

1° De satisfaire aux justes exigences du public en général, et des villes de Bruxelles et de Louvain en particulier, en supprimant le détour par Malines ;

2° De relier, par une voie ferrée, le canton de Diest au réseau national ;

3° De desservir notre bel et important établissement militaire de Beverloo ; et

4° De provoquer et d'aider le défrichement des bruyères de la Campine limbourgeoise.

CHAPITRE II.

MODE DE CONCESSION.

Par lettre en date du 15 décembre 1852, MM. E. Delloye-Tiberghien et Cie, banquiers à Bruxelles, et J. Beeckman, entrepreneur à Diest, demandèrent, à Monsieur le Ministre des travaux publics, la concession d'un chemin de fer partant de Louvain et se dirigeant vers Venloo, en passant par Diest et le camp de Beverloo; et ce, moyennant la garantie par l'État d'un minimum d'intérêt de 4 p. c. sur le capital d'exécution. Le principe de la garantie par l'État ayant été repoussé, la susdite demande en concession resta sans effet. Depuis lors, la Société représentée en nom par les demandeurs soussignés, auxquels MM. Delloye et Beeckman ont cédé leurs droits de priorité, fit de nouvelles études, qui lui démontrèrent qu'en ajoutant à son projet primitif la section directe de Bruxelles à Louvain, elle pouvait renoncer à la garantie du minimum d'intérêt qu'elle avait d'abord sollicitée, et offrir au public et au trésor des avantages assez sérieux pour que son projet fût favorablement accueilli.

Les auteurs du projet, demandeurs en concession, proposent en conséquence aujourd'hui à Monsieur le Ministre des travaux publics :

1° D'exécuter à leurs frais, sans aucune dépense pour l'État, le

chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg, dont l'exploitation resterait à l'État;

2° D'exécuter et d'exploiter à leurs frais le chemin de fer reliant la ville de Diest et le camp de Beverloo au réseau national à Louvain; et, éventuellement, le prolongement de cette voie ferrée jusqu'à la frontière néerlandaise vers Venloo, lorsque le gouvernement hollandais aura concédé la partie de ce projet qui traverse son territoire; et ce, aux conditions du cahier des charges ci-annexé, qui se résument comme suit :

1° Que la durée de la concession sera de 43 ans pour la section de Bruxelles à Louvain (1), et de 90 ans pour le restant de la ligne projetée;

2° Que la section de Bruxelles à Louvain sera exécutée à double voie et la ligne de Louvain au camp à simple voie, hormis les travaux d'art et les acquisitions de terrains, qui se feront pour deux voies;

3° Que, pour servir les intérêts du capital engagé dans l'entreprise et l'avoir amorti aux termes ci-dessus fixés, l'État payerait annuellement aux concessionnaires, ou à la Société qui les représenterait, pendant les 43 années de la concession de la première section, et pour chacun des 28 kilomètres de cette section, la moitié de la recette moyenne par kilomètre, du réseau entier des chemins de fer de l'État, et lui concéderait tous les péages à percevoir pour l'exploitation du restant de la ligne pendant 90 ans.

(1) Durée que les demandeurs en concession pourraient diminuer encore moyennant certaines modifications à leur projet, que le gouvernement pourrrait autoriser.

CHAPITRE III.

NÉCESSITÉ ET UTILITÉ DU PROJET. — AVANTAGES QU'IL PRÉSENTE.

Plusieurs sociétés financières ont produit des projets et demandé la concession du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain; mais en est-il une qui présente des avantages, non pas supérieurs, mais seulement égaux à ceux que nous offrons? Nous ne le pensons pas. Le principal but de cette publication est de mettre cette vérité en évidence, et de prouver en même temps qu'aux incontestables avantages généraux que la réalisation de l'ensemble de notre projet offre à la fois au public, au trésor et à ses actionnaires, se joint une question d'équité si pressante, qu'il nous paraît difficile d'admettre qu'aucun des projets de nos concurrents puisse être comparé au nôtre.

Sans avoir besoin de passer ces projets en revue, nous pouvons faire remarquer qu'aucun d'eux n'offre au pays une compensation au sacrifice que l'État ferait en les accueillant. Le nôtre seul lui assure cet avantage; son caractère tout exceptionnel d'utilité générale et d'équité, nous permet d'espérer que le gouvernement s'empressera de le prendre en sérieuse considération. Il n'obvie pas seulement, pour le transit franco ou anglo-rhénan, aux inconvénients du détour par Malines, il rattache au réseau national une partie intéressante de notre territoire, laissée jusqu'à ce jour en

dehors des avantages immédiats que procurent les voies ferrées aux localités qu'elles traversent; il ajoute une province à la Belgique.

La nécessité de supprimer le détour par Malines est aujourd'hui trop généralement reconnue pour que nous nous attachions ici à la faire ressortir encore. Toute la question est de décider par qui cette lacune dans nos voies ferrées sera comblée. Le gouvernement paraissant peu disposé à se charger de la construction du chemin de fer direct de Bruxelles à Louvain, plusieurs sociétés offrent de s'en charger moyennant certaines conditions. Que l'on étudie, que l'on compare les projets, et une solution favorable au nôtre ne se fera pas attendre.

Diest est la seule ville de quelque importance, en Belgique, qui ne soit pas encore dotée d'un chemin de fer. Le camp de Beverloo est devenu un centre de mouvement des plus importants. La Campine limbourgeoise n'attend qu'une voie de communication prompte et des moyens de transport économiques, pour écouler ses énormes quantités de bois de sapin et voir ses bruyères défrichées; elle en a impérieusement besoin, elle est préparée à les recevoir. Cependant, aucune société financière n'est parvenue à réunir, sans la garantie par l'État d'un minimum d'intérêt, les capitaux nécessaires pour l'exécution de la ligne de Louvain au camp de Beverloo. Cette partie du pays est trop peu connue; elle est restée trop longtemps en dehors du mouvement des voies ferrées. Quoiqu'on puisse, aujourd'hui, fournir des données officielles certaines sur le mouvement commercial des localités à desservir, données qui assurent un bel avenir financier à la ligne de Louvain au camp de Beverloo, les capitalistes n'osent s'engager dans cette entreprise. Malgré les ressources locales, malgré les relations déjà établies, malgré les transports des produits du Midi qui vont se faire en Campine, et ceux de ses propres produits qui se feront par notre ligne, il reste toujours un doute sur le résultat financier. On ne tient pas compte des améliorations survenues dans cette contrée. La ligne de Louvain au camp, isolée, inspire de la défiance. Mais que la section de Bruxelles à Louvain soit

concédée à la même Société, dans les conditions énoncées au chapitre précédent, le produit bien connu de cette partie de notre projet assurant aux actionnaires, dans toute éventualité, un intérêt convenable d'une partie de leurs capitaux, les fonds se présentent immédiatement, et nous faisons disparaître deux taches de la carte des chemins de fer belges.

Il y a peu de temps que la Campine est étudiée : avant 1830 aucune route n'y existait ; elle était réputée déserte et improductive. Sans y pénétrer, sans approfondir les causes d'un injuste oubli, la vaste contrée comprise entre la frontière hollandaise, Anvers, Lierre, Louvain, Hasselt et Maestricht, fut victime de l'indifférence générale. Jusqu'en ces derniers temps il eût été financièrement impossible de créer des chemins de fer en Campine. Mais depuis vingt ans, que de changements ! que de progrès dans cette contrée ! De bonnes routes pavées, la sillonnant dans tous les sens, lui ont permis de suivre l'impulsion générale ; les étrangers y ont pénétré, et avec eux les capitaux, l'industrie, le progrès, le mouvement. Des milliers d'hectares de bruyères ont été convertis en admirables prairies irriguées par les eaux d'un canal construit depuis peu ; d'autres ont été boisés ou transformés en terres arables ; enfin, un ensemble d'éléments de prospérité a été la conséquence de la création de ces routes. La Campine peut maintenant faire avec les provinces méridionales un commerce d'échange jadis impossible. Elle y envoie déjà, par les voies de communication existantes, ses bois, ses minerais, ses grains, ses bières, ses genièvres, ses produits manufacturés. Enfin, la création du camp de Beverloo a attiré sur elle l'attention publique ; et l'imagination a peine à se figurer à quel degré de prospérité la création de notre chemin de fer peut maintenant élever cette contrée. C'est la seule chose qui lui manque. Par la création des routes et du canal, par des subsides, des encouragements de toute nature, le gouvernement a préparé la Campine à recevoir le bienfait dont nous voulons la doter.

En 1830 il n'existait que 70 kilomètres de routes pavées en Campine ; il en existe maintenant près de 500. Il n'y avait pas de

canaux navigables ; il y en a plus de 200 kilomètres construits et en construction. Grâce à l'intelligente initiative de M. l'ingénieur en chef Kummer, près de 6,000 hectares de bruyères ont été défrichés par les irrigations depuis la création du canal. Les résultats surprenants obtenus par ces défrichements ont provoqué la formation de puissantes sociétés financières, qui les continuent sur une vaste échelle; et plusieurs milliers d'hectares de bruyères seront encore bientôt convertis en prairies. La quantité de bruyères transformées en terres arables a été proportionnée à la création des prairies. Douze mille hectares de sapins ont été plantés depuis 1835, et en comparant la valeur actuelle de toutes ces propriétés foncières à leur valeur à l'état de bruyère, on constate avec orgueil une augmentation de valeur de 30 millions de francs en quelques années. La bruyère elle-même a augmenté de valeur dans une proportion à peine croyable : l'hectare de bruyère qui, il y a 20 ans, se vendait encore à 50 fr., se paye maintenant 300 et même jusqu'à 500 francs. On serait accusé d'exagération si l'on traduisait en chiffres ce progrès de la Campine.

La population a suivi une progression croissante, conséquence de cet accroissement de richesse, et si l'on reconnaît qu'il eût été inopportun de créer en 1835 un chemin de fer dans la Campine, on ne peut s'empêcher de proclamer qu'il est urgent d'en établir un en 1855. C'est cet accroisement de richesses et de besoins qui nous porte à aborder sérieusement le projet de pénétrer au cœur de la Campine par une voie ferrée et de la traverser par une grande ligne internationale à laquelle nous donnons deux points favorables de raccordement. D'une part, Louvain est, pour le Midi comme pour le Nord, d'une importance extrême depuis la création du chemin de fer de Charleroi à Louvain et de ceux qui s'y rattachent. Le tableau A (annexe 2) qui montre de combien notre projet diminue les distances à parcourir entre la plupart des localités de l'Ouest et du Sud de la Belgique et le camp de Beverloo, justifie le choix de ce premier point de suture. Nous montrerons dans un autre travail à combien de besoins le nœud que nous voulons établir à Crefeld peut satisfaire, nous bornant à rappeler ici que le

chemin de fer de Louvain au camp, dont nous nous occupons exclusivement dans ce chapitre, n'est qu'une section d'une grande artère ferrée qui abrégera considérablement les distances entre l'occident de l'Europe et le nord de l'Allemagne, en se raccordant au réseau européen, aux points les plus convenables aux intérêts du public et de l'entreprise. Le seul examen de la carte des chemins de fer de l'Europe démontre la nécessité de la ligne que nous projetons, et le tableau B (annexe n° 5) montre de combien elle diminue les parcours entre Paris, c'est-à-dire, la France, Bruxelles et Anvers, c'est-à-dire la Belgique, etc., et le nord de l'Allemagne. Les remarquables conditions de vitalité dans lesquelles notre ligne est conçue permettent de lui prédire un brillant avenir.

Le gouvernement, qui a garanti un minimum d'intérêt pour assurer l'exécution du chemin de fer de Lierre à Turnhout, dans la Campine anversoise, pourrait-il équitablement nous refuser la concession de la section de Bruxelles à Louvain, alors que, sans demander aucun sacrifice au trésor, nous offrons de faire jouir la Campine limbourgeoise des bienfaits des voies ferrées? Cette contrée doit sortir de l'injuste oubli dans lequel elle est restée jusqu'à ce jour. La justice distributive et l'intérêt général bien entendu veulent qu'elle ait sa part des grands travaux d'utilité publique qui s'exécutent dans le pays. Il y a là des intérêts en souffrance à desservir.

Assurer la liaison du canton de Diest et de la Campine limbourgeoise au réseau des chemins de fer de l'État, ce sera réparer une injustice; car depuis vingt ans ils supportent leur part des charges qui pèsent sur le pays par suite de l'exécution de cette grande entreprise nationale, sans jouir des avantages qu'elle procure aux localités qui s'y trouvent rattachées. L'isolement dans lequel cette contrée est restée jusqu'à ce jour ne peut pas être éternel. Si l'État ne veut pas exécuter lui-même le chemin de fer de Louvain au camp de Beverloo, qu'il en facilite du moins la construction en concédant la ligne de Bruxelles à Louvain à la Société qui veut se charger de celle de Louvain au camp de Beverloo.

L'intérêt général se joint à l'intérêt local pour plaider en faveur

de notre projet. Des trois provinces qui confinent à la Campine, celles d'Anvers et de Liége y sont reliées par des chemins de fer, des voies navigables et de bonnes routes, tandis que le Brabant n'y est relié que par des chaussées montueuses. Notre projet comble heureusement cette lacune. Il satisfait non-seulement les besoins des populations des localités qu'il doit réunir ou traverser, mais, par le chemin de fer concédé de Charleroi à Louvain et ses affluents, il relie aussi le Hainaut et la province de Namur à la Campine; il ouvre ce marché aux produits pondéreux des bassins houillers de Charleroi et du Centre, aux chaux des bords de la Sambre et de ses affluents, aux pierres, aux marbres et aux fers de l'Entre-Sambre-et-Meuse, aux ardoises du Luxembourg, etc. Des relations qui n'ont été jusqu'à présent qu'accidentelles, prendront nécessairement un grand développement; et, à ce point de vue déjà, on peut dire qu'il est d'un intérêt général.

La diminution du prix des transports assure qu'un plus grand usage sera fait de la houille, des pierres, des marbres, etc., au delà de Louvain. La chaux surtout sera employée abondamment pour les défrichements, qui se feront alors sur une grande échelle; et les convois ramèneront en retour, à peu de frais, vers nos bassins houillers, les énormes quantités de bois que ceux-ci tirent aujourd'hui, à grands frais de la Campine, par les routes ordinaires.

Si le camp de Beverloo présente une grande valeur, dans le sens du produit des transports, à ceux qui s'associeront à l'exécution de notre entreprise, de quelle importance cet établissement n'est-il pas au point de vue de la défense du pays? Est-il nécessaire d'appeler l'attention sur les services que la section de Louvain au camp de Beverloo pourrait rendre au gouvernement dans certaines circonstances? Elle permettrait de transporter promptement, dans un moment donné, vers tous les points de notre territoire, les troupes que l'insuffisance du casernement du pays forcerait de rassembler au camp, si l'armée était sur le pied de guerre; et elle soulagerait en tout temps les habitants de beaucoup de localités de l'impôt, toujours gênant, des logements militaires.

Ces transports de troupes, annuels ou accidentels, seront, pour l'État, une économie, un puissant secours, et pour notre ligne une riche source de produits, que viendront encore accroître les transports des masses d'individus, de denrées et de bestiaux qui sont la conséquence des réunions annuelles de troupes pour les périodes de manœuvres.

Nous apprécierons plus loin en chiffres les résultats financiers promis au railway de Louvain au camp de Beverloo. Arrêtons-nous un moment aux conséquences de l'établissement de cette voie ferrée considérée dans ses rapports avec les chemins de fer existants.

Il est, en fait d'économie de chemin de fer, des axiomes que la statistique des railways a établis et qu'il suffit de citer pour appuyer notre projet :

1° Le nombre de voyageurs augmente quand la durée du trajet diminue;

2° Le parcours moyen de chaque voyageur augmente avec le développement des lignes;

3° Les lignes perpendiculaires sont des affluents favorables aux lignes existantes; les lignes parallèles leur sont presque toujours nuisibles.

Le seul énoncé de ces axiomes démontre que la situation actuelle des choses influe défavorablement sur le chiffre des recettes du réseau national, et que l'exécution de notre projet lui sera favorable.

Le trajet du camp de Beverloo à Bruxelles exige aujourd'hui dix heures, et celui de Diest à Bruxelles ne se fait pas en moins de cinq heures et demie. Ils se feront respectivement en une heure trois quarts et en une heure vingt minutes par notre projet. Donc, en vertu du premier axiome cité, il en résultera pour le trésor public une augmentation de recettes à la station de Louvain. Ces recettes augmenteront encore en vertu du 2e axiome; et enfin, l'on ne contestera pas que la ligne de Louvain au camp de Beverloo soit dans le cas des affluents favorables signalés dans le 3e axiome ci-

dessus, et que le mouvement de voyageurs qu'elle produira aux lignes de l'État sera nouveau.

Bien que nous n'aimions pas à avoir recours à des chiffres (moyen d'argumentation assez justement discrédité de nos jours) pour appuyer nos raisonnements, nous ne pouvons résister au désir de citer un fait à l'appui de nos assertions :

Les recettes de toutes natures des stations de Mouscron et de Tournai furent respectivement de fr. 57,923 et fr. 134,460 en 1843, alors que la ligne de Tournai à Jurbise n'était pas construite. En 1854, les recettes de ces mêmes stations ont été respectivement de fr. 103,404 et 371,256, c'est-à-dire qu'en dix années de temps, le nouvel affluent de Tournai à Jurbise a augmenté de 78 p. c. la recette de la station de Mouscron, et de 176 p. c. celle de la station de Tournai.

La recette totale de la station de Louvain a été de fr. 410,072 en 1854 (non compris celle du bassin); sans prétendre que le nouvel affluent l'augmentera dans une aussi forte proportion que celle de Tournai, attendu que les circonstances, pour être analogues, ne sont cependant pas identiques, on peut prédire que l'exécution de notre projet élèvera cette recette à plus de fr. 600,000 en peu d'années.

Si la construction de la ligne de Louvain au camp de Beverloo est, à l'évidence, directement favorable au trésor par l'incontestable augmentation de recette qu'elle produira à la station de Louvain, elle lui est encore avantageuse sous un autre rapport qui, quoique plus indirect, n'est pas moins évident : l'État a garanti un minimum d'intérêt sur un capital de fr. 8,500,000 à la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Charleroi à Louvain; or, il n'est rien moins que démontré que cette ligne soit en position de ne pas avoir recours à la garantie de l'État; mais que notre ligne de Louvain au camp soit établie en prolongement de la première, et tout doute cesse à cet égard, la voie de Charleroi à Louvain devient productive et nous exonérons l'État d'une éventualité que nous croyons devoir nous dispenser d'apprécier ici.

Nous ne nous sommes pas arrêtés à démontrer la nécessité et

l'utilité, évidentes pour tous, de la section de Bruxelles à Louvain, nous nous bornerons à faire ressortir sommairement les avantages généraux qui résultent des conditions auxquelles nous voulons l'établir.

Faisons d'abord remarquer que, tout en suivant le tracé le plus direct possible et en desservant d'importantes localités, le profil de cette section ne présentera aucune inclinaison supérieure à 5/1000, et que par suite son exploitation n'exigera aucune exception dans le service général de l'exploitation du réseau de l'État, tout en procurant les avantages suivants :

1° Le développement de notre projet étant de 28 kilomètres, et la distance actuelle par Malines de 44 kilomètres, nous réduisons de 16 kilomètres le parcours de tous les transports pratiquant la ligne de l'Est, réduction qui aura pour conséquence certaine une augmentation considérable de mouvement.

2° En prenant le chiffre de 15,600 fr. pour le coût moyen des frais d'entretien et d'exploitation par kilomètre de parcours, la réduction ci-dessus représente une diminution annuelle de dépenses de 16 × 15,600 = fr. 249,600, dont les 4/7 environ peuvent être considérés comme une perte sèche pour le trésor public, puisque les prix de transport entre Bruxelles et les localités de la ligne de l'Est sont établis sur un parcours de 35 kilomètres au lieu de 44.

3° Déjà très-productive, nonobstant le détour par Malines, cette section deviendra certainement l'une des plus productives du pays, lorsque le parcours sera réduit de plus d'un tiers. Cependant, loin de demander à l'État le produit net de cette section, nous ne lui demandons, par kilomètre, que *la moitié* de la recette kilométrique *moyenne* de tout le réseau national. De ce chef donc, nous offrons un avantage au trésor au lieu de lui demander un sacrifice.

4° L'augmentation de revenu qui sera la conséquence naturelle des plus grandes facilités offertes aux voyageurs, et que l'on peut estimer à plus de 100,000 francs par an, est abandonnée par nous au trésor public en sus de la part de bénéfices que la condition ci-dessus rappelée lui assure.

5° A ces incontestables avantages offerts au trésor public, nous ajoutons celui de ne demander notre concession que pour une durée de moitié moindre que celles admises jusqu'à ce jour par la législature.

C'est donc avec raison que nous avons pu dire, au commencement de ce mémoire, que notre projet offre à l'État et au public plus d'avantages qu'aucun de ceux qui comprennent la même section directe de Bruxelles à Louvain, sans demander aucun sacrifice au trésor.

On a beaucoup parlé, depuis peu, d'un projet désigné par ses auteurs sous le nom de *Jonction centrale des chemins de fer de Belgique*, qui comprend, comme le nôtre, la section directe de Bruxelles à Louvain, à laquelle, au lieu de notre ligne de Louvain au camp de Beverloo, les demandeurs en concession ajoutent une station centrale à Bruxelles ; mais à quel prix?... Non-seulement nos concurrents demandent le produit de 29 kilomètres, alors que nous ne demandons que celui de 28 kilomètres, mais ils demandent en outre, pour leur station centrale : 1° fr. 125,000 de loyer annuel à l'État ; 2° fr. 0,5, 0,4 ou 0,3 par voyageur de 1re, 2e ou 3e classe partant de Bruxelles ou y arrivant ; et 3° fr. 3 par waggon chargé faisant usage de la nouvelle station : conditions qui se traduisent en un sacrifice annuel de plus de fr. 789,000, que les auteurs de ce projet demandent au trésor et au public, pour l'exécution de travaux qui n'ont certainement pas le caractère d'utilité générale et d'équité qui est la pressante raison d'être de la ligne de Louvain au camp de Beverloo, que nous offrons d'établir sans demander d'autre compensation qu'une concession pure et simple de l'ensemble de notre projet.

Non-seulement la nécessité d'une station centrale à Bruxelles (fût-elle établie dans des conditions moins onéreuses que celles ci-dessus rappelée) est loin d'être démontrée pour tout le monde, mais on se demande si elle serait favorable aux intérêts bien entendus de la capitale? En second lieu, est-il possible de majorer de fr. 0,5, 0,4 ou 0,3 le prix du transport d'un voyageur de Bruxelles à Vilvorde ou à Ruysbroek, par exemple, sans provo-

quer de légitimes mécontentements? Nous ne le pensons pas. Ce projet nous semble pécher par la base et ne pouvoir soutenir aucune comparaison avec le nôtre. C'est au gouvernement à apprécier l'un et l'autre. Que tous les projets soient soumis à un examen comparatif et à une étude sérieuse : les caractères de haute utilité publique de l'ensemble de notre projet jailliront de cet examen.

CHAPITRE IV.

DESCRIPTION DU PROJET.

Le chemin de fer projeté se compose, en Belgique, de quatre sections, savoir :

1° Celle de Bruxelles à Louvain, par Cortenberg;

2° Celle de Louvain à Diest, par Winghe-Saint-George;

3° Celle de Diest au camp de Beverloo, par Beringen;

Et 4° celle du camp de Beverloo à la frontière hollandaise vers Venloo, par Peer et Brée.

TRACÉ.

Première section.

Le projet prend son origine à 65 mètres des excentriques de la bifurcation des voies de marchandises et de voyageurs du chemin de fer de l'État près de la station du Nord. Il se dirige vers Louvain en s'élevant sur les hauteurs au N.-E. de Bruxelles, pour passer par Evere, Saventhem, Nosseghem et Cortenberg, où il y aura une station. Il longe ensuite la chaussée jusqu'à Velthem, d'où il se prolonge, presque en ligne droite, vers Herent, en suivant le pied des hauteurs que la route pavée franchit. Il traverse à niveau la chaussée de Louvain à Malines, à environ 200 mètres de la borne kilométrique n° 3, pour descendre dans la vallée de la

Dyle en passant par le hameau de Bas-Wilsele, où il traverse le canal et la chaussée d'Aerschot, pour aller se raccorder avec le chemin de fer de l'État, à 40 mètres du pont sur la Leybeek, ou à 1,350 mètres de la station de Louvain.

Indépendamment de la station de Cortenberg, il y aura des haltes, pour certains convois, à Saventhem et à Herent ou Winxele.

Le développement du tracé de cette section se décompose comme suit, en sept courbes et six alignements rectilignes :

Du piquet n° 1 au piquet n° 2, courbe à droite de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de.	429m,3	
Du piquet n° 2 au piquet n° 3, alignement de.		1488m,0
Du piquet n° 3 au piquet n° 4, courbe à droite de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de.	1291m,5	
Du piquet n° 4 au piquet n° 5, alignement de.		3712m,0
Du piquet n° 5 au piquet n° 6, courbe à gauche de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de.	823m,2	
Du piquet n° 6 au piquet n° 7, alignement de		4544m,0
Du piquet n° 7 au piquet n° 8, courbe à droite de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de	161m,0	
Du piquet n° 8 au piquet n° 9, alignement de		5572m,0
Du piquet n° 9 au piquet 10, courbe à gauche de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de	104m,5	
A reporter. . .	2809m,5	15316m,0

Report. . .	2809m,5	15516m,0
Du piquet n° 10 au piquet n° 11, alignement de		4210m,0
Du piquet n° 11 au piquet n° 12, courbe à droite de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de . , ...	1082m,0	
Du piquet n° 12 au piquet n° 13, alignement de		661m,0
Du piquet n° 13 au piquet n° 14, courbe à droite de 900 mètres de rayon et d'un développement de	872m,0	
Totaux. . .	4763m,5	20187m,0
Ensemble. . .	24950m,5	
Ajoutant le parcours à faire, sur le chemin de l'État, aux deux extrémités de la section, qui est de	3249m,5	
le parcours entre Bruxelles et Louvain est de.	28200m,0	

dont environ 1/5 en courbes, généralement de 2,000 mètres de rayon.

Deuxième section.

Cette section part du chemin de fer de l'État, à 272 mètres au nord du milieu de la station de Louvain, dont il s'éloigne par une courbe à droite pour aller traverser à niveau la chaussée de Louvain à Diest, à environ 200 mètres à l'ouest de la borne kilométrique n° 30. Il longe ensuite cette chaussée au sud, franchit le Mont-Saint-Martin en déblai, et se dirige sur Winghe-Saint-George dont il laisse l'agglomération au nord. Fléchissant ensuite à gauche, il croise une seconde fois la chaussée de Diest, à environ 200 mètres à l'ouest de la borne kilométrique n° 41, et franchit la montagne de Thielt en déblai, pour se diriger vers le village de

Becquevoort, en se rapprochant autant que possible de l'importante station de Montaigu. Par une courbe à droite, le tracé traverse de nouveau, à niveau, la route de Diest à Louvain, non loin de la borne kilométrique n° 49, pour entrer dans la vallée du ruisseau dit Koeibeek, qu'il suit jusqu'à la station de Diest, située au S. E. de la ville, contre les fortifications, à la sortie de la route de Diest à Hasselt, à l'est de celle-ci.

Le développement du tracé de cette section se décompose comme suit en 11 courbes et 10 alignements rectilignes.

Du piquet n° 1 au piquet n° 2, courbe à droite de 500 mètres de rayon et d'un développement de	916m,30	
Du piquet n° 2 au piquet n° 3, alignement de.		3060m,0
Du piquet n° 3 au piquet n° 4, courbe à gauche de 2000 mètres de rayon et d'un développement de.	460m,75	
Du piquet n° 4 au piquet n° 5, alignement de.		1380m,0
Du piquet n° 5 au piquet n° 6, courbe à gauche de 2000 mètres de rayon et d'un développement de.	280m,25	
Du piquet n° 6 au piquet n° 7, alignement de.		5904m,0
Du piquet n° 7 au piquet n° 8, courbe à gauche de 600 mètres de rayon et d'un développement de.	241m,0	
Du piquet n° 8 au piquet n° 9, alignement de		1232m,0
Du piquet n° 9 au piquet n° 10, courbe à gauche de 1000 mètres de rayon et d'un développement de.	270m,50	
A reporter. . .	2168m,80	11576m,0

Report. . .	2168m,80	11576m,0
Du piquet n° 10 au piquet n° 11, alignement de.		215m,0
Du piquet n° 11 au piquet n° 12, courbe à droite de 1000 mètres de rayon et d'un développement de.	296m,0	
Du piquet n° 12 au piquet n° 13, alignement de.		1171m,0
Du piquet n° 13 au piquet n° 14, courbe à gauche de 1000 mètres de rayon et d'un développement de.	134m,0	
Du piquet n° 14 au piquet n° 15, alignement de		4686m,0
Du piquet n° 15 au piquet n° 16, courbe à droite de 1000 mètres de rayon et d'un développement de.	982m,0	
Du piquet n° 16 au piquet n° 17, alignement de.		1438m,0
Du piquet n° 17 au piquet n° 18, courbe à gauche de 1000 mètres de rayon et d'un développement de.	694m,0	
Du piquet n° 18 au piquet n° 19, alignement de		904m,0
Du piquet n° 19 au piquet n° 20, courbe à gauche de 1000 mètres de rayon et d'un développement de	235m,6	
Du piquet n° 20 au piquet n° 21, alignement de.		3140m,4
Du piquet n° 21 au piquet n° 22, courbe à gauche de 500 mètres de rayon et d'un développement de.	54m,0	
Totaux.	4564m,4	23130m,4
Ensemble.	27694m,8	

Report. . .		27649m,8
Ajoutant le parcours à faire sur la ligne de l'État, près de la station de Louvain, qui est de		272m,0
le parcours entre Louvain et Diest est de		27966m,8

dont environ 1/6 en courbes généralement de 1000 mètres de rayon, sauf près des stations extrêmes, où elles n'ont que 500 mètres de rayon.

Troisième section.

Le tracé de cette section traverse la vallée du Démer, en partant de la station de Diest, pour gagner celle du ruisseau le Zwaertbeek qu'il suit jusqu'au delà de Beringen, où il y a une station. Il se dirige ensuite, presque en ligne droite, vers le camp de Beverloo. La station du camp se trouve près de la limite sud des propriétés de l'État, dans le prolongement du front de bandière.

Indépendamment de la station de Beringen, il y aura une halte, pour certains convois, à Meldert.

Le développement du tracé de cette section se décompose comme suit, en six alignements rectilignes et cinq courbes :

Du piquet n° 1 au piquet n° 2, alignement de.		580m,0
Du piquet n° 2 au piquet n° 3, courbe à droite de 1,000 mètres de rayon et d'un développement de.	706m,8	
Du piquet n° 3 au piquet n° 4, alignement de.		2990,m0
Du piquet n° 4 au piquet n° 5, courbe à gauche de 1,000 mètres de rayon et d'un développement de.	523m,6	
A reporter. . .	1230m,4	3570m,0

Report. . .	1230m,4	3570m,0
Du piquet n° 5 au piquet n° 6, alignement de.		4172m,0
Du piquet n° 6 au piquet n° 7, courbe à gauche de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de.	864m,0	
Du piquet n° 7 au piquet n° 8, alignement de.		6533m,0
Du piquet n° 8 au piquet n° 9, courbe à droite de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de.	447m,5	
Du piquet n° 9 au piquet n° 10, alignement de.		3978m,0
Du piquet n° 10 au piquet n° 11, courbe à droite de 2,000 mètres de rayon et d'un développement de.	363m,6	
Du piquet n° 11 au piquet n° 12, alignement de.		200m,0
Totaux. . .	2905m,5	18453m,0
Ensemble. . .	21358m,50	

Quatrième section.

Cette section, dont on croit inutile de produire les détails au delà de Peer avant que les deux gouvernements intéressés aient fixé le point de la frontière où la jonction se fera, mais dont on a cependant étudié le tracé jusqu'à la frontière hollandaise vers Kessenich et vers Neeriter, cette section, disons-nous, part de la station du camp de Beverloo et se dirige presque en ligne droite vers Peer, où il y aura une station. Au delà de Peer, jusqu'à la frontière à Kessenich, le tracé ne présente, pour ainsi dire, qu'un seul alignement, et la plus forte inclinaison n'est que de 0m,003 par mètre.

Le développement du tracé de la partie de cette section comprise

entre le camp et Peer se décompose comme suit en trois alignements rectilignes et deux courbes :

Du piquet n° 1 au piquet n° 2, alignements de		110m,0
Du piquet n° 2 au piquet n° 3, courbe à droite de 1,000 mètres de rayon et d'un développement de.	298m,4	
Du piquet n° 3 au piquet n° 4, alignement de.		11566m,0
Du piquet n° 4 au piquet n° 5, courbe à droite de 1,000 mètres de rayon et d'un développement de.	247m,6	
Du piquet n° 5 au piquet n° 6, alignement de.		160m,0
Totaux. . .	546m,0	11836m,0
Ensemble. . .	12382m,0	
Ajoutant la partie comprise entre Peer et la frontière, dont le développement est de	26520m,0	
le développement de la 4e section est de	38902m,0	

RÉCAPITULATION.

1re section	24950m,5
2e —	27694m,8
3e —	21358m,5
Le développement de la première partie du projet est donc de.	74003m,8
Ajoutant les parcours à faire sur les lignes de l'État, aux extrémités des deux premières sections, qui est de	3521m,5
le parcours de Bruxelles au camp est de	77525m,3
4e section	38902m,0
Total du développement du projet. . .	116427m,3

2° PROFILS.

Le profil en travers sera conforme à celui des lignes de l'État pour la section de Bruxelles à Louvain. Il offre les dimensions suivantes, en crête de la voie, pour le restant du projet :

1° Pour deux voies de $1^m,50$ d'axe en axe	$3^m,00$
2° Pour l'entrevoie	$1^m,80$
3° Pour les accotements, à partir de l'axe des rails : $0^m,9$ en déblai et $1^m,20$ en remblai, ou moyennement. .	$2^m,10$
Le profil moyen entre crêtes sera donc de	$6^m,90$

pour deux voies. Il sera de $1^m,5 + 2^m,1 = 3^m,60$ pour une voie.

Les tranchées seront toujours pourvues de contre-fossés latéraux. Il en sera établi suivant les besoins des localités, là où la route est en remblai.

Les talus des déblais et des remblais n'auront jamais une inclinaison moindre de 45°. Ils seront adoucis là où la nature des terres l'exigera ; ceux des déblais seront en outre coupés par des bermes horizontales lorsque leur hauteur excédera dix mètres.

Le profil en long offre les pentes et rampes suivantes :

Première section.

Sur une longueur de	100^m,	niveau.	
— —	400 ,	rampe de $0^m,003$	par mètre.
— —	5240 ,	id. 0 ,005	id.
— —	1480 ,5	niveau.	
— —	3000 ,	rampe de 0 ,003	par mètre.
— —	454 ,7	niveau.	
— —	1142 ,8	pente de 0 ,0035	par mètre.
— —	200 ,	niveau.	
— —	3777 ,8	pente de 0 ,0045	par mètre.
A reporter. . .	$15795^m,8$		

Report. . .	15795m,8		
Sur une longueur de	955 ,2	niveau.	
— —	1000 ,	rampe de 0m,002	par mètre.
— —	3969 ,	niveau.	
— —	1944 ,	pente de 0 ,005	par mètre.
— —	615 ,5	niveau.	
— —	227 ,	pente de 0 ,003	par mètre.
— —	444 ,	niveau.	
Total.	24950m,5.		

Deuxième section.

Sur une longueur de	527m,0	pente de 0m,003	par mètre.
— —	538 ,0	niveau.	
— —	2400 ,0	rampe de 0 ,005	par mètre.
— —	3000 ,0	id. 0 ,007	id.
— —	556 ,0	niveau.	
— —	2667 ,0	pente de 0 ,006	par mètre.
— —	318 ,0	niveau.	
— —	1000 ,0	rampe de 0 ,004	par mètre.
— —	1233 ,3	id. 0 ,003	id.
— —	100 ,0	niveau.	
— —	2217 ,0	rampe de 0 ,006	par mètre.
— —	833 ,67	niveau.	
— —	2833 ,33	pente de 0 ,006	par mètre.
— —	566 ,4	niveau.	
— —	4000 ,0	pente de 0 .002	par mètre.
— —	84 ,1	niveau.	
— —	2500 ,0	pente de 0 ,004	par mètre.
— —	1200 ,0	id. 0 ,005	id.
— —	1221 ,0	niveau.	
— —	200 ,0	rampe de 0 ,005	par mètre.
— —	100 ,0	niveau.	
Total.	27694m,80.		

Troisième section.

Sur une longueur de	200m,00	niveau.	
— —	1300 ,00	pente de	0m,003 par mètre.
— —	1292 ,00	niveau.	
— —	1000 ,00	rampe de	0 ,003 par mètre.
— —	1218 ,40	niveau.	
— —	1100 ,00	pente de	0 ,001 par mètre.
— —	596 ,00	niveau.	
— —	3000 ,00	rampe de	0 ,001 par mètre.
— —	3000 ,00	id.	0 ,0014 id.
— —	1650 ,00	id.	0 ,002 id.
— —	894 ,34	niveau.	
— —	2763 ,16	rampe de	0 ,0038 par mètre.
— —	494 ,60	niveau.	
— —	2750 ,00	rampe de	0 ,004 par mètre.
— —	100 ,00	niveau.	
Total.	21358 ,50.		

Quatrième section.

Sur une longueur de	300m,00	niveau.	
— —	1000 ,00	rampe de	0m,003 par mètre.
— —	1000 ,00	id.	0 ,005 id.
— —	1000 ,00	id.	0 ,002 id.
— —	2000 ,00	id.	0 ,005 id.
— —	1102 ,00	niveau.	
— —	1000 ,00	pente de	0 ,003 par mètre.
— —	600 ,00	niveau.	
— —	1000 ,00	rampe de	0 ,002 par mètre.
— —	390 ,90	niveau.	
— —	1000 ,00	pente de	0 ,002 par mètre.
— —	796 ,00	niveau.	
— —	1000 ,00	rampe de	0 ,001 par mètre.
— —	194 ,00	niveau.	
Total.	12382 ,00.		

CHAPITRE V.

ESTIMATION DE LA DÉPENSE D'ÉTABLISSEMENT.

Nos devis estimatifs, établis dans tous leurs détails avec le plus grand soin, élèvent la dépense de la ligne de Bruxelles au camp de Beverloo, stations et dépendances comprises, à la somme de. . . . . fr. 11,919,100 00

Le matériel roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne de Louvain au camp de Beverloo coûtera 659,400 00

Nos frais généraux s'élèveront à 1,200,000 00

A quoi nous ajoutons pour dépenses imprévues une somme de 821,500 00

Le capital nécessaire à l'exécution de cette première partie de notre projet est donc de fr. 14,600,000 00

La ligne ayant une longueur de 74 kilomètres, le prix moyen du kilomètre sera de 197,300 francs.

Au lieu d'entrer dans des détails et de produire des chiffres qui ne prouvent rien à qui ne peut tout vérifier, nous joignons au devis annexé au présent mémoire (annexe n° 4) une soumission par laquelle les auteurs du projet s'engagent à exécuter le chemin de fer tel qu'il est décrit ci-dessus, au prix de l'évaluation qu'ils

en ont faite. Une semblable pièce a une éloquence autrement persuasive et concluante que tous les chiffres qu'il est d'usage de produire à l'appui des projets de grands travaux publics.

Nous nous occuperons dans un prochain travail de l'évaluation de la dépense d'établissement de la partie belge du restant de notre projet.

CHAPITRE VI.

ÉVALUATION DE LA DÉPENSE ANNUELLE D'EXPLOITATION.

Nous n'avons pas à nous occuper des dépenses d'exploitation et d'entretien de la section de Bruxelles à Louvain, qui restent à charge de l'État. Quant à celles de la ligne de Louvain au camp de Beverloo, nous croyons pouvoir l'évaluer à 12,000 francs par kilomètre et par an, sans devoir établir point par point les chiffres qui confirment notre évaluation : le coût de l'exploitation et de l'entretien des railways est, aujourd'hui, trop bien connu pour qu'il soit nécessaire d'entrer dans des détails fastidieux pour apprécier celui de notre ligne. Les chiffres que nous pourrions fournir ne seraient pas plus éloquents que les faits connus; d'ailleurs, pour bien des lecteurs, ils paraîtraient toujours reposer sur des données contestables.

CHAPITRE VII.

TARIF DES PÉAGES.

Les tarifs de l'État seront constamment appliqués sur toute la ligne. Toutefois, si, par suite de modifications apportées à ces tarifs, le produit brut de notre railway venait à diminuer de 1 p. c. du capital d'exécution, les concessionnaires, ou la société qui les représenterait, seraient en droit d'obtenir une prolongation de durée de leur concession, proportionnée à la diminution des produits de la ligne.

CHAPITRE VIII.

ÉVALUATION DES PRODUITS ANNUELS.

1° Section de Bruxelles à Louvain.

D'après le mode de concession proposé au chapitre 2 ci-dessus, le revenu net de la section de Bruxelles à Louvain sera de 28 fois la moitié du produit kilométrique moyen des lignes de l'État. Cette moitié a été de 16,500 francs pour l'exercice 1854; si le mouvement des transports restait stationnaire sur le réseau national, cette section rapporterait aux actionnaires 462,000 francs.

2° Section de Louvain à Diest (1).

Le rapport officiel de l'administration communale de la ville de Diest, que nous reproduisons plus loin (annexe n° 5), sur le mouvement commercial de cette ville, nous permet d'apprécier avec certitude la recette brute aunuelle que vaudront à notre chemin de fer la ville de Diest et sa banlieue, considérées comme point

(1) Nous évaluons les produits de la ligne de Louvain au camp de Beverloo, en envisageant séparément chacune des deux sections qui la composent, afin de faire mieux ressortir le parfait accord de nos évaluations avec le rapport officiel de l'administration communale de Diest.

d'expédition et de destination. C'est de ce rapport que nous extrayons les évaluations ci-dessous.

VOYAGEURS.

Le rapport précité constate dans la direction du projet un mouvement journalier de 400 voyageurs arrivant à Diest ou en partant, qui fourniraient 4,088,000 voyageurs-kilomètres, s'ils parcouraient toute la section de Louvain à Diest. Nous ne compterons que sur les trois quarts, ou 3,066,000 voyageurs-kilomètres :

Les voyageurs civils se sont répartis par classes, en 1853, dans les proportions suivantes, sur le réseau de l'État :

11 7/10 p. c. en 1re classe.
26 2/10 » 2e »
62 1/10 » 3e »

Pour avoir égard aux habitudes des populations rurales que notre ligne traverse, nous admettrons qu'aussi longtemps qu'elle s'arrêtera à Beverloo, les voyageurs se répartiront comme suit :

10 p. c. en 1re classe.
25 » 2e »
65 » 3e »

Nos 3,066,000 voyageurs-kilomètres donneront donc :

306,600	v.-k.	de 1re	classe	à fr.	0,08 —	24,528,00
766,500	»	2e	»	»	0,06 —	45,990,00
1,992,900	»	3e	»	»	0,04 —	79,716,00
		Ensemble fr. .				150,234,00

Les troupes que le gouvernement rassemble chaque année, en plusieurs périodes d'instruction et de manœuvre, au camp de Beverloo seront, pour la section de Louvain à Diest, du chef de leur transport à prix réduit, une source de produits que nous pouvons évaluer à. 8,000 00

Report. . . . fr. 158,234 00

Report. . . . fr. 158,234 00

BAGAGES.

D'après les comptes rendus officiels de l'exploitation des chemins de fer de l'État, le produit des bagages correspond à 7 4/10 p. c. de la recette due au mouvement des voyageurs; mais les considérations qui nous ont portés à admettre ci-dessus un classement particulier pour nos voyageurs, nous portent à n'évaluer le produit des bagages qu'à 5 p. c. de celui dû au transport des voyageurs, soit, de ce chef, une recette de. 7,511 70

FINANCES ET VALEURS.

L'emploi en Campine du charbon, de la chaux, des pierres, etc., qui, à l'aide de notre chemin de fer, se fera sur une grande échelle; les autres produits que cette contrée tire de nos provinces méridionales, ainsi que les rassemblements de troupes au camp, nécessiteront une circulation de numéraire dont le transport entre Louvain et Diest peut être évalué annuellement à 2,000 00

TRANSPORT DU BÉTAIL ET DES CHEVAUX.

Diest est le centre d'un commerce de bestiaux très-important : on expose annuellement 18,000 à 20,000 têtes de bétail à son marché hebdomadaire; plus de 6,000 génisses et bouvillons, pour la plupart tirés de la Hollande, sont engraissés, chaque année, dans les prairies grasses qui environnent la ville. Ces bêtes grasses sont ensuite expédiées vers Bruxelles et Malines par Louvain. C'est donc rester au-des-

A reporter. . . . 167,745 70

Report. . .		167,745 70
sous des probabilités les plus certaines que de n'évaluer qu'à	2,000	
le nombre de bestiaux que nous aurons à transporter de Diest vers Louvain.		
La Hollande nous envoie des quantités considérables de bestiaux : la douane a constaté, en 1853, une importation de près de 17,000 têtes de bêtes à cornes et près de 5,000 têtes de petit bétail. La création de notre chemin de fer, en rendant les transports moins lents et moins coûteux, accroîtra encore le chiffre de ces importations et en attirera une partie dans la direction de Beverloo à Louvain. Nous compterons de ce chef sur un transport de	1,500	
On tire de l'intérieur du pays au delà de 1,500 bêtes à cornes pour Diest et le camp de Beverloo ; le transport des 2/3 de ce nombre est acquis à notre ligne, soit.	1,000	
4,000 chevaux sont rassemblés au camp, chaque année, pendant les périodes de manœuvres. Nous en transporterons certainement plus de 1,500 de Louvain à Diest et de Diest à Louvain. En ayant égard à la réduction de prix qui est assurée aux transports militaires, nous ne les compterons que pour moitié ou .	1,500	
têtes ; soit, ensemble	6,000	
têtes de gros bétail ou 1,000 waggons à fr. 39-60.		39,600 00
. . . A reporter. . . .		207,345 70

Report. . . . 207,345 70

Nous estimons que le transport du petit bétail sera, pour la section de Louvain à Diest, une source de revenu de. 2,500 00

TRANSPORT DES ÉQUIPAGES.

Le nombre de voitures à transporter entre Louvain et Diest devrait être bien petit pour ne pas produire une recette brute de. 1,800 00

MARCHANDISES.

A. *Marchandises à grande vitesse.*

Les détails donnés par l'administration communale de Diest sur le commerce de la ville, nous permettent d'évaluer les marchandises de cette catégorie transportées par les diligences et le roulage actuels, dans les deux directions, à la charge d'un demi-waggon par jour, soit 912 tonneaux à fr. 28 . . . . . 25,536 00

B. *Marchandises à petite vitesse.*

1° *Houille.* Les déclarations faites à l'octroi de la ville n'élèvent sa consommation annuelle en houille qu'à 5,000 tonneaux, mais on sait que les quantités sont toujours atténuées dans ces sortes de déclarations. Nous nous arrêterons cependant à ce chiffre officiel pour la ville seule; mais nous trouvons, à l'article *Bois* du rapport d'où nous extrayons nos données, que 3,101 passe-debout ont été délivrés à des voituriers traversant la ville avec des charges de bois : or, le bois est le chargement habituel en retour des voituriers wallons qui approvisionnent de charbon la

A reporter. . fr. 237,181 70

Report. . fr. 237,181 70

banlieue de Diest. Leur chargement moyen étant de 5000 kil., nous pourrions compter sur un transport de plus de 15,000 tonnes de charbon : mais nous admettrons seulement que les deux tiers de ces voituriers aient amené ce combustible en ville et aux environs, ce qui réduit à 5,000 tonnes la consommation de charbon de la banlieue de Diest et à 10,000 tonnes ou 2,000 waggons, la quantité que nous aurons à transporter (1) à fr. 42 par waggon 84,000 00

2° *Métaux*. D'après ce qui est dit à l'article *Forgerie* du rapport précité, et en considérant que Diest est le lieu d'approvisionnement du fer dit *fer marchand* pour toute la Campine, depuis Gheel jusqu'à Peer, l'importance de cet article peut certainement être évaluée à un demi-waggon par jour, soit 800 tonneaux à fr. 12,2. . . . . 9,760 00

3° *Bois*. C'est par Diest que la Campine écoule la majeure partie de ses bois de sapin. D'après le nombre de passe-debout délivrés en 1851, l'administration communale évalue à plus de 15,000 tonnes les

A reporter. . . fr. 330,941 70

(1) Nous croyons devoir répondre ici à l'observation que ne manquera pas de faire le lecteur attentif : Pourquoi n'ajoute-t-on pas à ces chiffres ceux des quantités de charbon nécessaires aux populations qui seront desservies par la section de Diest au camp? Ces populations, qui s'approvisionnent aujourd'hui (par chariots) à Hasselt, de houille et de divers autres articles, les tireront du Hainaut, par la ligne de Louvain à Charleroi, lorsqu'une voie ferrée les y reliera directement, et le transport de ces articles sera acquis à notre projet. Mais, pour l'article *houille* comme pour la plupart de ceux qui suivent, nous avons voulu, par cette apparente omission, tenir compte de la navigation du Démer. Quelque difficile et coûteuse que soit cette navigation, la création de notre chemin de fer ne l'annulera pas entièrement et nous devons en tenir compte. C'est ce que nous faisons largement en admettant qu'elle absorbera la somme des transports que nous négligeons ici. L'accord de nos évaluations avec le rapport de l'administration communale de Diest reste ainsi plus évident. Si nos prévisions sont dépassées, nos actionnaires n'auront qu'à se louer de la réserve que nous nous faisons un rigoureux devoir d'apporter dans nos évaluations des produits.

Report. . fr. 330,941 70

quantités de bois expédiées de Diest vers nos bassins houillers. En admettant que la moitié seulement de ces expéditions suive la voie de Louvain, nous aurons 7,500 tonnes, ou 1,500 waggons de bois, à transporter annuellement, qui, à fr. 42 par waggon, vaudront 63,000 00

4° *Grains.* Les quantités renseignées au rapport de l'administration communale comme consommation de la ville avec ses brasseries et ses distilleries, jointes à l'importance de ses deux marchés hebdomadaires, nous permettent d'évaluer à 600 tonneaux la quantité de grains que nous aurons à transporter annuellement de Diest à Louvain ou réciproquement, soit 120 waggons à fr. 42. . . . . 5,040 00

5° *Objets manufacturés.* Les laines, les bas, les draps, les étoffes diverses, les bières, les boissons distillées expédiées de et vers la Campine, les poissons, le savon, etc., importés à Diest seront une branche de mouvement que les chiffres du rapport que nous résumons ici nous permettent d'évaluer à plus de 1,000 tonneaux à transporter annuellement, qui, à 15 fr., par tonne procureront une recette de. 15,00 000

6° *Pommes de terre et écorces.* Le commerce de ces denrées est, à Diest, d'une importance telle, qu'il nous assure un transport annuel de 2,000 tonneaux de ces marchandises qui, à fr. 12,2, feront. 24,400 00

7° *Matériaux de construction.* Les briques, pannes, carreaux, pierres de taille, marbres, pavés, etc., employés à Diest et au delà, assurent à notre ligne un transport annuel de 1,500 tonneaux ou 300 waggons à fr. 42, qui produiront. 12,600 00

8° *Minerais de fer.* De grands dépôts de minerais de fer se rencontrent sur le parcours de cette section;

A reporter. . . fr. 450,981 70

Report. . . 450,981 70

malgré le défaut de communication, on en expédie déjà beaucoup vers Charleroi. Notre chemin de fer sera leur voie directe de destination. Nous comptons sur 1 waggon par jour de cette marchandise, parcourant moyennement 3 lieues, ou 365 waggons à fr. 22,5, donnant 8,212 50

9° *Chaux et engrais.* Les chiffres officiels manquent pour évaluer le produit de cette branche de transports; pour rester au-dessous des probabilités les plus modestes, nous ne compterons que sur 150 waggons annuellement, parcourant moyennement 22 kilomètres, qui, à fr. 30 par waggon, produiront 4,500 00

Total. 463,694 20

Nous venons d'évaluer les produits dus au mouvement commercial de la ville de Diest et de sa banlieue; mais la section dont nous nous occupons ici dessert encore les besoins des nombreuses populations groupées autour des stations ou arrêts de Becquevoort, Montaigu, Winghe-Saint-George et Lubbeek.

La première de ces stations ne peut être comparée qu'à celle de Hal : le nombre de pèlerins qui visitent chaque année la vierge miraculeuse de Montaigu est bien supérieur à celui qui se rend à Hal. Or, il y a eu en 1853 un mouvement de 81,311 voyageurs partis de la station de Hal, donc autant y arrivés. Nous ne compterons cependant, pour cette station, que sur 70,000 des voyageurs y arrivant et en partant, qui emploieront notre chemin de fer, en parcourant, les uns 6 kilomètres vers Diest, les autres 22 kilomètres vers Louvain, ou moyennement 14 kilomètres chacun, et fournissant ainsi 1,960,000 voyageurs-kilomètres.

A reporter. . . 463,694 20

Report. . . 463,694 20

La station de Winghe-Saint-George, village d'une population de 1,164 habitants, situé à moitié chemin de Diest à Louvain, dans une contrée riche et fertile, sera le centre du mouvement d'un grand nombre de communes voisines, comprenant ensemble une population de 11,380 habitants, dont les rapports avec les villes de Diest et de Louvain sont journaliers. La population de ce rayon fournira au moins 40 voyageurs par jour, allant à Louvain ou à Diest, et en revenant; soit, annuellement, 14,600 voyageurs, fournissant 408,800 voyageurs-kilomètres.

La station de Lubbeek, située à 6 kilomètres de Louvain, nous donnera un nombre de voyageurs au moins égal à celle de Winghe-Saint-George, vu la fréquence des rapports de la population rurale avec Louvain; mais ils ne fourniront que 175,200 voyageurs-kilomètres.

Nous aurons donc pour ces trois stations ou arrêts :

1,960,000	voy.-kil.	à Montaigu.
408,800	»	à Winghe-St-George.
175,200	»	à Lubbeek.
Ensemble 2,544,000	qui donneront :	

254,400	v.-kil.	en 1re cl.	à 0,08	payant	20,352 00	
636,000	»	2e »	à 0,06	»	38,160 00	
1,653,600	»	3e »	à 0,04	»	66,144 00	124,656 00

TRANSPORT DU BÉTAIL ET DES CHEVAUX.

Nous estimons que les trois stations intermédiaires nous procureront annuellement cent expéditions de bestiaux de la 2e catégorie, parcourant en

. . . . . A reporter. . . 588,350 20

Report. . . . fr. 588,350 20

moyenne 15 kilomètres, et payant 18 fr. chacune, ou ensemble. 1,800 00

MARCHANDISES.

a. *Marchandises à grande vitesse.*

Le peu de besoins des populations rurales groupées autour des trois stations intermédiaires nous porte à n'estimer qu'à. . . . . 3,000 00 francs le produit du transport des marchandises de cette catégorie.

b. *Marchandises à petite vitesse.*

Indépendamment des denrées et des produits manufacturés que les populations desservies par nos trois stations intermédiaires tirent des autres provinces, elles font un commerce de bois et de grains très-étendu. Nous pouvons donc prédire, avec la certitude de rester au-dessous de la réalité, que les marchandises de toute nature expédiées de et vers ces stations produiront une recette au moins égale au tiers de celle due au transport des voyageurs, ou 41,552 00

Total. . . . fr. 634,702 20

DÉLIVRANCE DES BILLETS D'INSCRIPTION.

Cet article est estimé rapporter 7 francs par jour : donc, par an. 2,555 00

RECETTES ET PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Les produits de cette nature sont évalués annuellement à 1,742 80

Ce qui porte le produit total de la section de Louvain à Diest à la somme de 639,000 00

Qui se décompose comme suit :

1°	Voyageurs civils	274,890 00
2°	Id. militaires	8,000 00
3°	Bagages	7,511 70
4°	Finances et valeurs	2,000 00
5°	Bétail et chevaux	43,900 00
6°	Équipages	1,800 00
7°	Marchandises à grande vitesse	28,536 00
8°	Id. à petite vitesse	268,064 50
9°	Délivrance des billets d'inscription	2,555 00
10°	Produits extraordinaires	1,742 80
	Total. . . . fr.	639,000 00

Loin de faire la part du développement commercial qui serait, pour le canton de Diest, la conséquence de l'établissement d'un chemin de fer vers Louvain, nous n'avons pas même admis, dans les évaluations ci-dessus, que tout le mouvement des transports constatés aujourd'hui et qui, pour la plupart, se font par chariots, aura lieu par notre chemin de fer. Cependant, on doit s'attendre à un progrès immense. L'exportation des bières de Diest, dont l'usage est très-répandu en Belgique, s'accroîtra considérablement ; les distilleries reprendront leur ancienne activité : la production des brasseries et des distilleries, qui est aujourd'hui de 160,000 hectolitres, sera bientôt doublée ; et de ce chef seul on doit s'attendre à une augmentation de recette au moins égale à la moitié de celle provenant de la production actuelle de ces sortes d'établissements.

La forgerie, la clouterie et les autres industries travaillant le fer, prendront inévitablement une grande extension, quand la ville sera directement reliée par un chemin de fer aux lieux de provenance du fer et du combustible. Enfin, le défrichement, favorisé par notre railway, se pratiquera sur une échelle autrement vaste qu'aujourd'hui ; et les avantages qu'en retireront le pays en général et le trésor public en particulier, ne seront pas moins notables

que l'augmentation de recettes qu'il vaudra à la section de Louvain à Diest.

Ces considérations nous permettent d'ajouter à l'évaluation détaillée que nous avons faite des produits annuels, 10 p. c. sur le montant total, à titre d'accroissement de produits, et malgré cela, nous avons la certitude que nos prévisions seront encore dépassées.

Le produit annuel de la section de Louvain à Diest se trouve ainsi fixé à *sept cent et deux mille neuf cents francs.*

3° Section de Diest au camp de Beverloo.

VOYAGEURS.

Les voyageurs qui circuleront sur cette section peuvent se diviser en quatre catégories. Dans la première catégorie nous rangeons les troupes que nous aurons à transporter de Diest au camp et réciproquement. La deuxième catégorie comprendra les voyageurs que fournira la population avoisinante du tracé. La troisième catégorie proviendra de la population habitant à une certaine distance de notre tracé, qui sera obligée de se servir de notre ligne. Enfin, la quatrième catégorie se composera des militaires voyageant isolément, et des curieux qui se rendent au camp de Beverloo. C'est dans cette catégorie que nous comprendrons les produits des trains de plaisir de Bruxelles au camp, à organiser les jours des grandes manœuvres.

Première catégorie. Chaque année le gouvernement rassemble, pendant plusieurs mois, environ 14,000 hommes au camp. Souvent ces troupes se renouvellent; et, quelquefois encore, 6,000 à 7,000 recrues y sont envoyées pour recevoir l'instruction. Il y a donc souvent 34,000 à 35,000 militaires envoyés au camp annuellement, donc autant qui en partent. Pour mettre nos prévisions à l'abri de toute critique, nous supposerons que 15,000 hommes seulement arrivent et partent dans la direction de Diest, par

notre chemin de fer. Ils fourniront 660,000 voyageurs-kilomètres.

Deuxième catégorie. Les populations comprises dans une zone d'une lieue de largeur, de chaque côté du tracé de cette section, atteignent le chiffre de 72,000 âmes, qui augmentera nécessairement de 1/10 en peu d'années, soit 79,000 âmes. Nous estimons que ces voyageurs parcourront une fois l'an la section de Diest au camp, et réciproquement, et fourniront ainsi 3,506,000 voyageurs-kilomètres.

Troisième catégorie. Les rassemblements de troupes au camp y amènent chaque année une multitude de petits commerçants venant de l'intérieur du pays. Ceux que le commerce interlope de la population frontière des cantons de Peer et d'Exel appelle en Campine se serviront aussi de notre ligne. Ces populations elles-mêmes n'auront pas de voie de communication plus courte ni plus économique pour se rendre dans nos provinces du Sud et de l'Ouest. Enfin les défrichements amèneront et amènent déjà, une population voyageante dont l'accroissement n'est pas douteux. Nous pouvons donc prévoir, pour cette catégorie, un mouvement journalier de 30 voyageurs parcourant toute la section et fournissant 240,900 voyageurs-kilomètres.

Quatrième catégorie. Il serait difficile de préciser le chiffre des voyageurs que nous rangeons dans cette catégorie. On compte que 8 militaires quittent le camp, ou y arrivent, chaque jour, isolément; leurs parents et amis s'y rendent par milliers pour les y visiter; enfin tout Bruxelles voudra jouir du spectacle des grandes manœuvres, quand le voyage de Bruxelles au camp ne sera plus qu'une promenade d'une heure et demie. Nous resterons certainement au-dessous de la réalité en évaluant à 6,000 le nombre annuel des voyageurs de cette catégorie que nos convois transporteront de Diest au camp, ou réciproquement, et qui nous procureront un mouvement de 132,000 voyageurs-kilomètres.

Les voyageurs civils des trois dernières catégories fourniront ainsi 3,878,900 voyageurs-kilomètres, qui se répartiront comme suit :

387,890 voyag.-kil.	en 1re cl.	à fr. 0,08	payant fr.	31,031 20
969,725 »	2e »	» 0,06	»	58,183 50
2,521,285 »	3e »	» 0,04	»	100,851 40
		Ensemble. . . .	fr.	190,066 10

Les voyageurs militaires compris dans notre première catégorie produiront. . . . . fr. 13,200 00

BAGAGES.

En évaluant, comme précédemment, le produit des bagages à 5 p. c. de la recette due au transport des voyageurs civils, on aura de ce chef un produit de . . . . . fr. 9,503 30

FINANCES ET VALEURS.

Nous estimons que cette branche de transport vaudra à cette section une recette de. . . . fr. 1,800 00

TRANSPORT DU BÉTAIL ET DES CHEVAUX.

Nous avons rappelé que la Hollande nous envoie chaque année des milliers de têtes de bétail, gros et petit. 1,500 têtes, au moins, de celles importées dans la direction de notre projet, profiteront, annuellement, des facilités de transport que la section du camp de Beverloo à Diest offrira. Nous pouvons compter aussi sur un transport considérable, tant vers le camp que vers Diest, de bestiaux provenant des extrémités de notre ligne et des localités traversées. Nous estimons ce mouvement à 1,500 têtes de gros bétail, parcourant annuellement toute la section de Diest au camp; soit

A reporter. . . . fr. 214,569 40

Report. . . . fr. 214,569 40

ensemble 3,000 têtes ou 500 expéditions de 3e catégorie, à fr. 32-40, produisant . . . . . fr. 16,200 00

Le transport du petit bétail sera, pour cette section, une branche de revenu que nous évaluons à 50 waggons, parcourant toute la section, et produisant annuellement . . . . . fr. 1,620 00

Des centaines de chevaux, venant du Hanovre et du Mecklembourg, sont importés annuellement en Belgique dans la direction de notre projet : nous en transporterons au moins 300 chaque année du camp vers Diest. Enfin, des 4,000 chevaux que le département de la guerre rassemble chaque année au camp de Beverloo, 1,500 au moins parcourront cette section dans les deux sens. En ayant égard à la réduction de prix acquise aux transports militaires, nous ne compterons de ce chef que 1,500 chevaux. Donc, en tout, 1,800 chevaux ou 600 waggons à fr. 32-40, produisant . . . . . fr. 19,440 00

TRANSPORT DES ÉQUIPAGES.

Nous estimons que, pendant les premières années de l'établissement de notre ligne, aussi longtemps qu'elle ne se reliera pas au réseau allemand, ce genre de transport ne rapportera annuellement que. . . . . fr. 1,000 00

MARCHANDISES.

A. *Marchandises à grande vitesse.*

L'exécution de notre projet fera du Bourg-Léopold le lieu d'approvisionnement d'un grand nombre de

A reporter. . . . fr. 252,829 40

. . . . Report. . . . fr. 252,829 40

communes, telles que Lommel, Overpelt, Nerpelt, Achel, Hammont, Exel, Hechtel, Peer, Brée, etc., situées dans un rayon de 16 kilomètres au delà de notre station extrême, qui tirent aujourd'hui de Diest et de Hasselt les marchandises de détail qu'elles consomment. Les besoins de ces populations et de celles des localités traversées (70,000 habitants, déduction faite de la population de Djest) s'élèvent certainement à plus de 20 kilogrammes de marchandises de détail par tête et par an, dont le transport se fera à grande vitesse. Il y aura donc annuellement 1,400 tonneaux de marchandises transportés à grande vitesse, qui parcourront, en moyenne, 15 kilomètres sur cette section et payeront 15 fr. par tonneau, soit une recette de . . . . fr. 21,000 00

B. *Marchandises à petite vitesse.*

Houille. Que les 70,000 âmes de population desservies par cette section tirent ce combustible des charbonnages du Levant, du Centre ou du Couchant, son transport nous est acquis. Quoique les documents officiels dénoncent l'emploi de 650 kilogr. de charbon par chaque habitant de la province de Brabant, nous ne prendrons que 220 kilogrammes pour base de la consommation annuelle individuelle de charbon, sur toute la population avoisinant notre tracé, afin de faire la part des habitudes des populations rurales et d'avoir égard au petit nombre d'établissements industriels que nous aurons à approvisionner. Cette base nous donne une consommation annuelle totale de 15,400 tonneaux de houille, dont nous devons déduire les 5,000 tonnes consommées

. . . . A reporter. . . . fr. 373,829 40

. . . . Report. . . . fr. 373,829 40

dans la banlieue de Diest; restent donc 10,400 tonnes ou 2,080 waggons que nous aurons à transporter, en moyenne, sur les 3/4 de cette section, ou 16 kilomètres, et qui, à 24 fr. par waggon, produiront fr. 49,920 00

On consomme en outre, annuellement, au camp, 900 tonneaux de charbon, pendant les périodes de campement. Nous aurons à les transporter sur toute la section, ce qui produira. . . . . fr. 6,600 00

2° *Les métaux* expédiés du Midi ou de Liége forment un article dont l'importance peut être estimée à un demi-waggon par jour, parcourant toute la section, soit 800 tonneaux, qui, à fr. 9-8, produiront . . . . . fr. 7,840 00

3° *Les bois.* Le bois de sapin est un des principaux produits de la Campine. Nous avons constaté que 15,000 tonnes de bois de sapin traversent annuellement la ville de Diest; sur ce nombre, 12,000 tonnes au moins, ou 2,400 waggons, proviennent des environs du tracé de cette section. Nous aurons à les transporter, en moyenne, sur un parcours de 16 kilomètres, ce qui, à 24 fr. par waggon, donne . fr. 57,600 00

4° *Grains.* Les marchés hebdomadaires qui se tiennent à Louvain, Diest et Aerschot, et les quantités, bien connues, de céréales que l'on tire de l'intérieur du pays pour la nourriture des hommes et des chevaux campés chaque année, pendant plusieurs mois, à Beverloo, nous font présager de nombreuses expéditions de cette catégorie de marchandises par notre chemin de fer. Nous restons certainement au-dessous des prévisions les plus modestes, en estimant à 600 tonnes les quantités de céréales que nous aurons à transporter annuellement, dans

. . . . A reporter. . . . fr. 395,578 40

Report. . . . fr. 395,789 40

l'un et l'autre sens, sur cette section; soit 130 wag-
gons à 33 fr., produisant . . . . . fr. 4,290 00

5° *Objets manufacturés.* Il se fait, le long de la frontière hollandaise, au nord et au nord-est de Beverloo, un commerce interlope des plus actifs, qui attire dans la direction de notre projet d'énormes quantités d'objets manufacturés : les draps et autres étoffes, les bas, les laines, les savons, le tabac, etc., transportés de et vers la Campine, nous donneront annuellement 800 tonneaux à transporter sur toute la section, qui, à 12 fr., produiront. . . . . fr. 9,600 00

6° *Boissons.* Il n'y a ni brasserie ni distillerie au camp de Beverloo. Indépendamment de la consommation des populations du voisinage de cette section, d'énormes quantités de bière se débitent dans le camp, pendant les périodes de manœuvres, qui durent souvent trois mois. Ces bières proviennent de Bruxelles, Louvain, Tirlemont et Diest. C'est de la même direction que le camp tire ses vins et ses liqueurs. Le transport des uns et des autres est acquis à notre projet, et lui assure un mouvement annuel de 600 tonneaux, parcourant toute la section, qui, à 12 fr. par tonneau, produiront. . . fr. 7,200 00

7° *Matériaux de construction.* Les travaux de construction pour l'établissement de casernes et d'écuries permanentes au camp, dureront encore nombre d'années. Ils exigent annuellement des quantités considérables de matériaux, tels que pannes, carreaux, pierres de taille, bois de charpente, fers, plomb en feuilles, en tuyaux et en saumons, verre à vitre, clous, etc.

L'érection successive et continue de ces édifices en

A reporter. . . . fr. 416,879 40

Report. . . . fr. 416,879 40

donnant à notre bel établissement militaire un caractère de stabilité qu'il n'avait pas à son origine, détermine les particuliers à multiplier au Bourg-Léopold des bâtisses qui n'exigent pas moins de matériaux. Ce progrès s'étend à un rayon de plusieurs lieues autour du camp; partout on voit des maisons en briques et pierres de taille, couvertes en tuiles, remplacer les chaumières en torchis, couvertes en chaume; et l'établissement de notre railway donnera encore une nouvelle impulsion à ce mouvement de bâtisse. D'un autre côté, le réseau de routes pavées, quoique déjà très-développé en Campine, est loin d'y être complet. Les matériaux qu'elles exigent sont tirés, comme ceux ci-dessus cités, de l'extrémité sud de notre projet. Leur transport, qui nous est acquis, sera certainement d'une importance annuelle de 1,500 tonneaux, parcourant toute la section, qui, à fr. 7-60, produiront . . . . . 11,400 »

8° *Minerais.* Il existe entre Diest et Beringen de nombreux et riches gisements de minerais de fer non exploités faute de moyens de transports économiques. Notre chemin de fer donnera une valeur à cette richesse du sol, aujourd'hui délaissée, et nous pouvons compter d'avoir à en transporter au moins un waggon par jour, sur une longueur moyenne de 10 kilomètres, qui, à raison de 15 fr. par waggon, produiront . . . . . 5,475 »

9° *Chaux et engrais.* Autant il est impossible de prévoir jusqu'où la création de notre chemin de fer élèvera la prospérité de la Campine, autant il est difficile de fixer le chiffre des transports de ces articles.

A reporter. 433,754 40

Report. . . . fr. 416,879 40 Report. 433,754 40

Nous sommes convaincus de faire très-petite la part du progrès de l'agriculture en Campine, en n'évaluant ces transports qu'à 400 waggons, parcourant en moyenne 16 kilomètres sur cette section, et produisant annuellement . . . . . 2,400 »

10° *Articles divers.* Les cuirs, les écorces, les pommes de terre, les légumes ne rentrent dans aucune des catégories de marchandises ci-dessus envisagées. Les cuirs des bestiaux abattus tant au camp que le long de notre tracé, sont tannés à Diest. C'est à Diest que les Campinois vendent les écorces à principes tanins, et les pommes de terre que la contrée produit en sus des besoins de sa consommation.

D'un autre côté, la culture maraîchère n'a pu, faute d'engrais, prendre, aux environs du camp, le développement nécessaire pour suffire à la consommation des troupes campées pendant les périodes de manœuvres : la route de Diest au camp est, pendant plusieurs mois de l'année, couverte de chariots chargés de toutes espèces de légumes. Le commerce de ces diverses denrées nous assure un transport annuel de plus de 2,500 tonneaux parcourant toute la section, qui produiront . . . . . 16,500 »

DÉLIVRANCE DES BILLETS D'INSCRIPTION.

Les billets d'inscription produiront annuellement. 2,572 50

RECETTES ET PRODUITS EXTRAORDINAIRES.

Nous évaluons ces produits à 1,973 10

Ce qui porte le produit total de la section de Diest au camp à la somme de . . . . . 457,000 »

Qui se décompose comme suit :

1° Voyageurs civils. . .	490,056	10
2° Id. militaires	15,200	»
3° Bagages	9,503	30
4° Finances et valeurs.	1,800	»
5° Bétail et chevaux	57,260	»
6° Équipages.	1,000	»
7° Marchandises à grande vitesse	21,000	»
8° Id. à petite vitesse.	178,823	»
9° Délivrance des billets d'inscription. . . .	2,572	50
10° Produits extraordinaires	4,975	10
Total. . . fr.	457,000	»

Comme pour la section précédente, nous ajoutons à cette évaluation détaillée 10 p. c. de son total, à titre d'accroissement de produits ; ce qui élève le produit brut annuel de la section de Diest au camp de Beverloo à la somme de cinq cent deux mille sept cents francs.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE DE L'ÉVALUATION DES PRODUITS ANNUELS DE LA LIGNE DE LOUVAIN AU CAMP DE BEVERLOO.

1° Voyageurs civils.	464,956	10
2° Id. militaires	21,200	»
3° Bagages	17,015	»
4° Finances et valeurs.	3,800	»
5° Bétail et chevaux	81,160	»
6° Équipages	2,800	»
7° Marchandises à grande vitesse	49,536	»
8° Id. à petite vitesse.	446,889	50
9° Délivrance des billets d'inscription. . . .	4,927	50
10° Produits extraordinaires	3,715	90
Total. . fr.	1,096,000	»
10 p. c. à ajouter à titre d'accroissement de produits	109,600	»

Le total de la recette brute annuelle de la ligne de Louvain au camp de Beverloo est ainsi évalué à fr. 1,205,600 »

Ce qui correspond à une recette de. . . . . fr. 24,112 »
par kilomètre. . . . . .

Nous avons la certitude d'être restés, dans nos évaluations des produits, au-dessous des probabilités les plus certaines; et l'on en conviendra avec nous si l'on veut bien comparer la recette des chemins de fer de l'État par kilomètre de route exploitée, avec la recette que nous estimons acquise à notre projet. D'après le compte rendu officiel de M. le Ministre des travaux publics, sur les opérations du chemin de fer pendant l'exercice 1854, le produit kilométrique moyen des lignes de l'État a dépassé fr. 33,000 (1); c'est-à-dire, qu'il a été de fr. 9,000 supérieur à celui que nous prévoyons pour notre projet. Si, pour rendre cette différence plus sensible, nous appliquons ce produit des chemins de fer de l'État aux 50 kilomètres qui forment la longueur de la ligne de Louvain au camp, nous trouvons que cette base nous donnerait une recette brute annuelle de fr. 33,000 × 50 = fr. 1,650,000-00, c'est-à-dire supérieure de fr. 444,400-00 à notre évaluation.

(1) Non compris le produit des télégraphes.

CHAPITRE IX.

BALANCE ENTRE LES RECETTES ET LES DÉPENSES.

Nous avons établi que les recettes brutes de la ligne de Louvain au camp de Beverloo s'élèveront annuellement à fr. 1,205,600. Les dépenses d'exploitation absorberont, avons-nous dit (chapitre VI), fr. 12,000 par kilomètre, ou fr. 600,000 par an. Le produit net annuel de cette ligne sera donc de. . . . . 605,600 »
la section de Bruxelles à Louvain donnant un produit net de. . . . . 462,000 »

Le produit net annuel de la première partie de notre projet sera de . . . . . 1,067,600 »
ce qui correspond à 7,31 p. c. du capital d'exécution.

Tel serait le résultat financier promis à notre entreprise si le mouvement des transports restait stationnaire; mais il progresse continuellement et il n'est pas encore près d'atteindre son apogée.

CHAPITRE IX.

RÉSUMÉ ET CONCLUSION.

L'exposé de l'ensemble de notre projet, considéré comme ligne internationale, fait l'objet d'un second travail que nous produirons sous peu.

En élaguant des considérations développées dans ce mémoire, à l'appui de la première partie de notre projet, les détails qui peuvent faire perdre de vue les points capitaux de nos argumentations, nous pouvons nous résumer comme suit :

1° Le chemin de fer de Bruxelles au camp de Beverloo, concédé aux conditions de notre cahier des charges, n'entraîne l'État à aucune dépense; il ne lui demande ni sacrifice ni garantie d'aucune sorte.

2° Il supprime le détour par Malines d'une manière plus avantageuse pour l'État et pour le public en général, qu'aucun des projets qui ont été produits jusqu'à ce jour.

3° Il répare une injustice en reliant par une voie ferrée le canton de Diest et la Campine limbourgeoise au réseau national.

4° Il ouvre un nouveau marché aux produits pondéreux de nos provinces méridionales.

5° Il augmente les recettes du réseau de l'État, en y amenant un mouvement de voyageurs nouveaux.

6° Il augmente nécessairement les produits du chemin de fer de Charleroi à Louvain, auquel le Gouvernement a garanti un minimum d'intérêt.

7° Il est utile au Gouvernement en desservant notre bel et important établissement militaire de Beverloo.

8° Enfin, en provoquant et aidant le défrichement des bruyères de la Campine limbourgeoise, il ajoutera bientôt une nouvelle province à la Belgique.

En adressant à M. le Ministre des travaux publics leur demande de concession, les soussignés espèrent donc, avec raison, y voir donner une prompte suite.

Toutes les données qui se rapportent à notre projet ont été étudiées assez consciencieusement pour que nous puissions mettre la main à l'œuvre dans le plus bref délai. Nous prions en conséquence M. le Ministre des travaux publics de bien vouloir soumettre notre projet à un examen sérieux, nous déclarant prêts à y apporter les modifications de détail dont cet examen démontrerait la nécessité.

Diest, le 10 décembre 1855.

Pour Thimister et Compe,

E. Thimster.

ANNEXES.

ANNEXE N° 1.

PROJET DE CAHIER DES CHARGES.

ART. 1er. Le chemin de fer de Bruxelles au camp de Beverloo prendra son origine à 65 mètres au nord des excentriques de bifurcation des voies de voyageurs et de marchandises de la ligne du Nord du chemin de fer de l'État, pour suivre le tracé indiqué aux plans ci-annexés, approuvés par M. le Ministre des travaux publics. Il passera par Cortenberg, Louvain, Winghe-St.-George, Diest et Beringen.

La longueur développée du tracé à construire est d'environ 74 kilomètres. Des voies de raccordement devront être disposées convenablement, à la station de Louvain, avec le chemin de fer de l'État.

ART. 2. Dans le courant de l'année, à compter du jour où l'arrêté royal de concession aura été publié, les concessionnaires sou-

mettront à l'approbation du Ministre des travaux publics les projets complets, consistant en plans, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature, les détails de la voie ferrée, la traverse à niveau des routes et chemins, les ponts à bascule et loges de garde, les projets de stations, bâtiments et dépendances et généralement de tous les ouvrages nécessaires au parachèvement de la ligne et à sa mise en exploitation régulière.

Art. 3. Le Ministre des travaux publics pourra apporter aux propositions et projets dont il s'agit telles modifications qu'il trouvera nécessaires et utiles; les concessionnaires devront s'y conformer, et, dans le cours de l'exécution, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés que moyennant l'autorisation expresse et formelle du département des travaux publics. La décision ministérielle portant approbation ou improbation des projets complets sera signifiée dans le mois qui suivra leur présentation.

Art. 4. La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'État.

Art. 5. Le fer pour la voie proviendra des usines du pays.

Art. 6. Les locomotives, voitures et waggons seront confectionnés dans le pays; cependant, à raison des perfectionnements qui pourraient être apportés, à l'étranger, dans la fabrication des locomotives, les concessionnaires ont la faculté d'y acheter celles qui leur seraient nécessaires pour servir de modèles.

Art. 7. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les localités, sous la condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité et qu'ils seront mis en œuvre d'après les règles de l'art, de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

La section de Bruxelles à Louvain sera exécutée à deux voies. Les concessionnaires auront la faculté de n'exécuter la ligne de Louvain au camp de Beverloo, entre les stations, que pour une seule voie de railway; les terrassements pourront également être exécutés, dans cette hypothèse, d'une route à simple voie

seulement, mais l'acquisition des terrains et la construction des ouvrages d'art se feront, dès l'origine, en vue de l'établissement de deux voies.

Art. 8. Les travaux et constructions seront achevés, au plus tard, et dans les trois années, pour la section de Bruxelles à Louvain, et les quatre années pour la ligne de Louvain au camp de Beverloo, à compter du jour fixé par l'art. 2, de façon qu'à l'expiration de ces délais respectifs, chacun de ces chemins puisse être exploité sur toute sa longueur par locomotives.

Art. 9. Les concessionnaires ne pourront poursuivre aucune expropriation, ni commencer aucun travaux, avant d'avoir justifié, à la satisfaction du Département des travaux publics, de la réalisation du premier versement, en Belgique, de *trois millions de francs*, y compris le cautionnement exigé par l'art. 13.

Art. 10. Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls, et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement du matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement des chemins de fer de Bruxelles à Louvain et de Louvain au camp de Beverloo, en même temps que pour l'exploitation et pour l'entretien de ce dernier. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

L'État reste chargé de l'exploitation et de l'entretien de la section de Bruxelles à Louvain.

Art. 11. La mise en possession des propriétés bâties et non bâties nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, auraient lieu comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

Art. 12. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donc

neront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien et l'exploitation, l'entretien et la réparation des chemins de fer et de leurs dépendances.

Art. 13. La convention, ou concession provisoire, accordée aux concessionnaires, serait nulle et comme non avenue, si, dans les six mois qui suivront, les concessionnaires n'avaient point versé dans les caisses de l'État, un cautionnement de *deux cent cinquante mille francs* en espèces, bons du trésor ou emprunts nationaux. Ce cautionnement demeurera affecté à la garantie de leurs engagements ; le Gouvernement en restera dépositaire sans devoir aucun intérêt. Il sera restitué aux concessionnaires par moitiés : la première moitié, à l'achèvement de la section de Bruxelles à Louvain, et la seconde après la mise en exploitation des deux lignes sur toute leur étendue.

Art. 14. Si, dans le délai d'une année, à partir de la publication de l'arrêté royal de concession, les concessionnaires n'ont pas justifié de la réalisation du versement de trois millions exigé par l'art. 9, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce fait et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

Art. 15. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans les délais fixés par l'art. 8 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à la fin de la première année pour le chemin de Bruxelles à Louvain, et de la troisième pour celui de Louvain au camp de Béverloo.

Art. 16. Dans le cas de déchéance prévue par les deux articles précédents, il sera pourvu au parachèvement des travaux, au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemins de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumission-

naires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix; les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever, à charge de l'État, aucune réclamation ni prétention de quelque chef que ce puisse être. Dans le cas où le cautionnement des concessionnaires ne leur aurait pas encore été entièrement restitué, ce cautionnement ou ce qui leur en demeurerait dû, serait acquis à l'État, à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aurait lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement, égal à la somme ainsi acquise au Gouvernement.

Si l'adjudication, ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette dernière tentative demeurait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel et toute la partie non remboursée du cautionnement, seraient acquis sans aucune indemnité au Gouvernement, qui pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 17. Les art. 14 et 15 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure, dûment constaté.

Art. 18. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art, et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, l'administration pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires, et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition.

Art. 19. Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties des chemins de fer et de leurs dépendances; ils feront également dresser à leurs frais et contra-

contradictoirement avec l'administration, un état descriptif et détaillé de la ligne entière de la voie ferrée, des gares, ouvrages d'art, clôtures, ponts à bascule, bâtiments, etc. Des expéditions, dûment certifiées, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, seront déposées, aux frais des concessionnaires, dans les archives de l'administration.

Art. 20. Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie, actuellement en vigueur ou à intervenir, par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront applicables aux chemins de fer de Bruxelles à Louvain et de Louvain au camp de Beverloo et à leurs embranchements.

Le Gouvernement, après avoir entendu les concessionnaires, arrêtera les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté des chemins de fer et de leurs dépendances.

Les concessionnaires sont autorisés à faire, sauf l'approbation de l'administration, les règlements qu'ils jugeront utiles pour le service et l'exploitation des chemins.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes qui précèdent sont obligatoires pour les concessionnaires, et, en général, pour les personnes qui feront usage des chemins de fer.

Art. 21. Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de leur concession, les chemins de fer et leurs dépendances, ainsi que le matériel de locomotion et de transport, en parfait état d'entretien et d'exploitation ; si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à cet effet par l'administration, le gouvernement pourrait y faire procéder d'office, et, dans ce cas, il aurait le droit de s'approprier toutes les recettes, jusqu'à concurrence du montant des travaux et fournitures exécutés, majoré d'un cinquième à titre de dommages et intérêts.

Les concessionnaires établiront sur les chemins concédés un nombre de convois qui sera toujours en rapport avec les besoins de l'industrie et du commerce.

Art. 22. Il sera facultatif au Gouvernement de faire recon-

naître l'état des chemins de fer et de leurs dépendances, ainsi que celui du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

Art. 23. Pour indemniser les concessionnaires des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement leurs obligations, le Gouvernement leur payera annuellement, pendant un terme de quarante-trois ans, à dater de la mise en exploitation de la section de Bruxelles à Louvain, et pour chacun des 28 kilomètres de cette section, la moitié de la recette moyenne par kilomètre du réseau entier des chemins de fer de l'État; et leur concède, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, à dater de la mise en exploitation de la ligne de Louvain au camp de Beverloo sur toute sa longueur, l'autorisation d'y percevoir des péages égaux à ceux des tarifs en vigueur pour tous les transports sur les chemins de fer de l'État, les transports se faisant entièrement aux frais et par les soins des concessionnaires sur cette dernière ligne.

Tout parcours de deux kilomètres et moins payera pour une lieue.

Toutefois si, par suite de modifications apportées aux tarifs des transports sur les chemins de fer de l'État, le produit brut du railway de Bruxelles au camp de Beverloo venait à diminuer de 1 p. c. du capital d'exécution, les concessionnaires ou la société qui les représenterait, seraient en droit d'obtenir une prolongation de durée de leur concession, proportionnée à la diminution des produits de la ligne.

Art. 24. Dans le cas où les concessionnaires jugeraient utile et convenable d'abaisser au-dessous des limites maxima déterminées par le tarif, les droits qu'ils sont autorisés à percevoir, les droits abaissés ne pourront plus être rétablis qu'après un délai de trois mois.

Art. 25. Tous changements apportés dans les tarifs devront être approuvés par un arrêté du Ministre des travaux publics, pris sur la proposition des concessionnaires, et annoncés au moins un mois à l'avance par voie d'affiches et de publications.

Art. 26. La perception des droits devra se faire par les concessionnaires, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois; les réductions ou rémises accordées à des indigents, à des sociétés artistiques, ou pour encourager des solennités publiques, ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 27. Les militaires en service, voyageant en corps où isolément, ne seront assujettis, eux ni leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

Art. 28. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne des chemins de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation des chemins de fer.

Art. 29. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement, seront tranportées gratuitement et par les convois ordinaires sur toute l'étendue des chemins de fer.

A cet effet, les concessionnaires seront tenus de réserver chaque jour, à l'arrière du train des voitures d'un des convois de voyageurs, expédiés dans l'une et l'autre direction, un coffre suffisamment grand et fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

Art. 30. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au Gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

Art. 31. Au moyen de la perception des droits réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, les concessionnaires contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à leurs frais

et par leurs propres moyens, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs qui leur seront confiés.

Les concessionnaires auront la faculté, sous réserve de l'approbation du Gouvernement, de substituer sur tout ou partie de la ligne de Louvain au camp de Beverloo, au mode d'exploitation par locomotives, tout autre mode de traction ou de propulsion présentant des avantages de sécurité et de régularité au moins équivalents.

Art. 32. Il sera loisible à qui que ce soit d'établir, avec l'autorisation du département des travaux publics, le long des chemins de fer et sur un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggons, à condition d'établir, en dehors du chemin de fer, une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons en chargement ou déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer ou les embranchements.

Art. 33. Le gouvernement pourra également autoriser l'établissement d'embranchements aboutissant au chemin de fer, et qui ne soient pas de nature à faire l'objet d'une concession par voie de péages.

Art. 34. Les concessionnaires des chemins de fer de Bruxelles à Louvain et de Louvain au camp de Beverloo ne pourront en aucun temps mettre obstacle à ces embranchements, ni à ceux qui seraient établis en vertu de l'art. 42, et pour lesquels les concessionnaires n'auraient pas usé du droit de préférence que leur attribue ledit article. L'établissement de ces embranchements ne pourra motiver de leur part aucune demande d'indemnités, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à leur charge.

Les concessionnaires s'engagent à n'apporter aucune entrave à la libre exploitation de ces embranchements, et à adopter à leur égard des mesures analogues à celles qui seront consacrées par les conventions à intervenir pour régler les conditions de la cir-

culation du matériel de l'État et de la Compagnie sur les lignes respectives.

Art. 35. Il ne pourra être établi pendant la durée de la concession, sur les chemins de fer de Bruxelles à Louvain et de Louvain au camp de Beverloo, ni sur leurs embranchements, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de l'une ou l'autre des provinces traversées par lesdits chemins de fer, soit au profit d'une ou plusieurs communes.

Art. 36. Le choix et la nomination des agents nécessaires à l'exécution des travaux, à l'exploitation de la route et à la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires, mais le Gouvernement aura le droit de désigner ceux de ces agents qui seront assermentés aux fins de remplir les fonctions d'officier de police judiciaire, au vœu de la loi du 15 avril 1843.

Art. 37. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux, tant de premier établissement que d'entretien, ainsi que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires. A cet effet, les concessionnaires verseront, endéans les trois mois à compter de la date de la concession, et annuellement pendant la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, une somme de 2,000 francs; et, jusqu'à l'expiration de la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 500 francs.

Le Gouvernement se réserve de prescrire les règles à observer dans la comptabilité pour la justification des recettes et dépenses, et de prendre les mesures nécessaires pour assurer l'efficacité du contrôle de ces recettes et dépenses, tant par l'examen des livres que par toutes autres mesures qu'il jugerait convenables.

Art. 38. La surveillance à opérer par le Gouvernement aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public, et par suite elle ne peut faire naître à leur charge aucune obligation quelconque.

Art. 39. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession

de la ligne de Louvain au camp de Beverloo, ce chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien, et, par suite, si, pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complétement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les produits des péages et de les employer à rétablir en bon état les chemins de fer et toutes leurs dépendances.

Art. 40. A dater de l'expiration des termes fixés pour la concession, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel tels qu'ils existeront à cette époque, ainsi que de ses produits.

Le prix du matériel, fixé par expertise contradictoire, sera payé aux concessionnaires.

Art. 41. Les concessionnaires ont la faculté de former une société anonyme, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière.

Lorsque les statuts de cette société auront reçu l'approbation du Gouvernement, les concessionnaires seront déchargés des obligations résultant du présent cahier des charges et de la convention à laquelle il est annexé; la société anonyme sera substituée en leur lieu et place comme si elle avait directement accepté ces deux actes.

Art. 42. Le Gouvernement conserve la faculté d'autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de route, canal ou chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque.

Le Gouvernement se réserve également de décréter l'exécution d'embranchements accessoires aux chemins de fer concédés et notamment celui destiné à y rattacher le chemin de fer de Turnhout.

A conditions égales, la Compagnie aura la préférence pour le prolongement de sa ligne jusqu'à la frontière hollandaise vers Venloo et pour l'exécution des embranchements autres que celui

ci-dessus spécifié, qui feront, le cas échéant, l'objet de concessions nouvelles, octroyées par arrêté royal. Lorsque le Gouvernement aura notifié à la Compagnie une proposition qui lui aura été faite pour l'exécution de semblables embranchements, ladite Compagnie devra faire connaître sa résolution dans le délai d'un mois, à dater du jour de la notification ; passé ce délai, la Compagnie sera déchue de son droit de préférence, sauf pour elle à rentrer dans ce droit, si les auteurs de la proposition n'exécutaient pas leurs engagements.

Art. 43. Les concessionnaires seront non recevables à réclamer des indemnités :

1° A titre des modifications que pourraient subir la taxe des barrières et les péages établis, tant sur les voies de communication actuellement existantes que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° A titre de modification au tarif des douanes ;

3° A titre de toutes autres mesures, prises ou provoquées par l'administration, dans le cercle de ses attributions.

Art. 44. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient les chemins de fer concédés ou leurs embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité que le remboursement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

Art. 45. S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou par une société dût suivre une partie du tracé des lignes qui font l'objet de la présente concession, cette partie du tracé pourra être déclarée commune, et dans ce cas les concessionnaires devront livrer passage aux convois désignés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou à dire d'experts.

Art. 46. Dans aucun cas les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement, au moment où ils auront été posés, ou, au plus tard, dans les 30 jours suivants.

Art. 47. Dans aucun cas ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

Art. 48. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration du terme qui leur est accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

Art. 49. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, requisitions et ordres émanés de l'administration. Les communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

Art. 50. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires: en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être responsable, ni des erreurs, imperfections et lacunes, dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

Art. 51. Dans le cas où l'on découvrirait, dans les fouilles à faire pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendront la propriété de l'État.

Art. 52. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante et dix centimes en principal.

Fait à Bruxelles, le

Pour Thimister et Cie,

E. Thimister.

Tableau comparatif des longueurs de parcours à faire pour atteindre les mêmes points :

1° Au moyen des lignes de chemin de fer actuellement existantes ou concédées.

2° Au moyen de la première partie de notre projet.

LOCALITÉS A ATTEINDRE.	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en kilomètres.	DIFFÉRENCES en faveur du projet.	*Observations.*
Bruxelles et Louvain.	Par Malines.	44	16	
	Par le projet	28		
Bruxelles et Liége. .	Par Malines, Louvain, etc.	114	16	
	Par le projet	98		
Bruxelles et Diest. .	Par Malines.	71 *	15	* Dont 28 kilom. par route pavée.
	Par le projet	56		
Bruxelles et le camp de Beverloo. . .	Par Malines, Landen et Hasselt.	120*	43	* Dont 26 kilom. par route pavée.
	Par le projet	77		
Charleroi et le camp de Beverloo. . .	Par Wavre, Louvain, Landen et Hasselt	149*	35	* Idem.
	Par Wavre, Louvain et le projet.	114		
Namur et le camp de de Beverloo. . .	Par Wavre, Louvain, Landen et Hasselt	149*	35	* Idem.
	Par Wavre, Louvain et le projet.	114		
Manage et le camp de Beverloo	Par Wavre, Louvain, Landen et Hasselt	152*	35	* Idem.
	Par Wavre, Louvain et le projet.	117		

LOCALITÉS A ATTEINDRE.	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en kilomètres.	DIFFÉRENCES en faveur du projet.	*Observations.*
Mons et le camp de Beverloo	Par Bruxelles, Malines, Landen et Hasselt.	190*	52	* Dont 26 kilom. par route pavée.
	Par Bruxelles, Louvain et le projet.	138		
	Par Manage, Wavre, Louvain, Landen et Hasselt.	177*	35	* Idem.
	Par Manage, Wavre, Louvain et le projet . . .	142		
Tournai et le camp de Beverloo	Par Jurbise, Bruxelles, Malines, Landen, et Hasselt.	226*	52	* Idem.
	Par Jurbise, Bruxelles et le projet.	174		
Gand et le camp de Beverloo. . . .	Par Malines, Landen et Hasselt	165*	35	* Idem.
	Par Malines, Louvain et le projet.	150		

Tableau comparatif des longueurs de parcours à faire pour atteindre divers points à l'étranger :

1° Au moyen des lignes de chemin de fer actuellement existantes ou concédées ;

2° Au moyen de l'ensemble de notre projet.

LOCALITÉS A ATTEINDRE.	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en		DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en	
		kilom.	milles anglais.	kilom.	milles anglais.
Paris et Berlin . .	Par Douai, Mons, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Ruhrort, Hamm, Minden, Hanovre et Magdebourg	1206	749 $\frac{1}{2}$	69	43
	Par Douai, Mons, Bruxelles, Louvain, *le projet*, Crefeld, Hamm, etc	1137	706 $\frac{1}{2}$		
	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Namur, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, etc	1115	693	18	11 $\frac{1}{4}$
	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Louvain, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, Hamm, etc	1146	712 $\frac{1}{4}$	49	30 $\frac{1}{2}$
	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Louvain, *le projet*, Crefeld, Hamm, etc.	1097	681 $\frac{3}{4}$		
Paris et Hambourg.	Par Douai, Mons, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Ruhrort, Hamm, Minden et Hanovre.	1064	661 $\frac{1}{4}$	69	43
	Par Douai, Mons, Bruxelles, *le projet*, Crefeld, Ruhrort, Hamm, Minden et Hanovre.	995	618 $\frac{1}{4}$		

LOCALITÉS A ATTEINDRE.	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en kilom.	PARCOURS en milles anglais.	DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en kilom.	DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en milles anglais.
Paris et Hambourg. (*Suite.*)	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Namur, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	973	604 3/4	18	11 1/4
	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Louvain, Landen, Hasselt, Maestricht, Créfeld, etc.	1004	624	49	30 1/2
	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	955	593 1/2		
Paris à Brême . .	Par Douai, Mons, Bruxelles, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden et Nienburg . . .	976	606	69	43
	Par Douai, Mons, Bruxelles, Louvain, *le projet*, Crefeld, Hamm, etc. . . .	907	563		
	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Namur, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	885	550	18	11 1/4
	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Louvain, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc	916	569 1/4	49	30 1/2
	Par Creil, Saint-Quentin, Charleroi, Louvain, *le projet*, Crefeld, Hamm, etc. .	867	538 3/4		
Bruxelles et Berlin.	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, Hanovre et Magdeburg	836	519 1/2	69	43
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, Hamme, etc.	832	517	65	40 1/2
	Par Louvain, *le projet*, Crefeld, Hamm, etc.	767	476 1/2		
Bruxelles et Hambourg.	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, Hanovre	694	431 1/4	69	43
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc.	690	428 3/4	65	40 1/2
	Par Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	625	388 1/4		
Bruxelles et Brême.	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm,				

LOCALITÉS A ATTEINDRE.	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en		DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en	
		kilom.	milles anglais.	kilom.	milles anglais.
Bruxelles et Brême.	Minden, Nienburg. . . .	606	376 3/4	69	43
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc.	602	374 1/4	65	40 1/2
	Par Louvain, *le projet*, Crefeld, etc	537	333 3/4		
Anvers et Berlin.	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, Hanovre et Magdeburg	840	522	53	33
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, Hamm, etc.	836	519 1/2	49	30 1/2
	Par Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, Hamm, etc.	787	489		
Anvers et Hambourg.	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden et Hanovre. . . .	698	434	53	33
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, Hamme, etc.	694	431 1/2	49	30 1/2
	Par Malines. Louvain, *le projet*, Crefeld, Hamm, etc.	645	401		
Anvers et Brême. .	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, Nienburg. . . .	610	379	53	33
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc.	606	376 1/2	49	30 1/2
	Par Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc	557	346		
Ostende et Berlin.	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, Hanovre et Magdeburg.	939	583 1/2	53	33
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc	935	581		
	Par Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc. . . .	886	550 1/2	49	30 1/2
Ostende et Hambourg.	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, Hanovre, etc. . .	797	495 1/2	53	33
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc.	793	493	49	30 1/2
	Par Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc. . . .	744	462 1/2		
Ostende et Brême.	Par Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm,				

LOCALITÉS A ATTEINDRE	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en		DIFFÉRENCE de parcours en faveur du projet en	
		kilom.	milles anglais.	kilom.	milles anglais.
Ostende à Brême. (*Suite.*)	Minden et Nienburg . . .	709	440 $\frac{3}{4}$	53	33
	Par Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc.	705	438 $\frac{1}{4}$	49	30 $\frac{1}{2}$
	Par Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc . . .	656	407 $\frac{3}{4}$		
Calais et Berlin.	Par Lille, Gand, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, Hanovre et Magdebourg. . . .	1048	951 $\frac{1}{4}$	53	33
	Par Lille, Gand, Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc	995	618 $\frac{1}{4}$		
	Par Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	1072	666 $\frac{1}{4}$	69	43
	Par Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, *le projet*, Crefeld, etc	1003	623 $\frac{1}{4}$		
	Par Lille, Tournai, Manage, Charleroi, Namur, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc. . .	1070	665	43	26 $\frac{3}{4}$
	Par Lille, Tournai, Manage, Wavre, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	1027	638 $\frac{1}{4}$		
Calais à Hambourg.	Par Lille, Gand, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, et Hanovre.	906	563	53	33
	Par Lille, Gand, Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc	853	530		
	Par Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	930	578	69	43
	Par Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, *le projet*, Crefeld, etc	861	535		
	Par Lille, Tournai, Manage, Charleroi, Namur, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc. . .	928	576 $\frac{1}{2}$	43	26 $\frac{3}{4}$
	Par Lille, Tournai, Manage, Wavre, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	885	549 $\frac{3}{4}$		

LOCALITÉS A ATTEINDRE.	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en kilom.	PARCOURS en milles anglais.	DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en kilom.	DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en milles anglais.
Calais à Brême.	Par Lille, Gand, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden et Niembourg.	818	508 ½	53	33
	Par Lille, Gand, Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	765	475 ½		
Calais à Brême. (*Suite.*)	Par Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	842	523 ¼	69	43
	Par Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, *le projet*, Crefeld, etc.	773	480 ¼		
	Par Lille, Tournai, Manage, Charleroi, Namur, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc. . .	840	522	43	26 ¾
	Par Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, *le projet*, Crefeld, etc.	797	495 ¼		
Londres et Berlin.	Par Douvres, Ostende, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden, Hanovre et Magdebourg. . .	1179	733	53	33
	Par Douvres, Ostende, Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	1126	700		
	Par Douvres, Ostende, Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc. . . .	1175	730 ½	49	30 ½
	Par Calais, Lille, Gand, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	1224	760 ¾	53	33
	Par Calais, Lille, Gand, Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc	1171	727 ¾		
	Par Calais, Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	1248	775 ¾	69	43
	Par Calais Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, *le projet*, Crefeld, etc.	1179	732 ¾		

LOCALITÉS A ATTEINDRE.	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en kilom.	PARCOURS en milles anglais.	DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en kilom.	DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en milles anglais.
Londres et Berlin. (*Suite.*)	Par Calais, Lille, Tournai, Manage, Charleroi, Namur, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	1246	774 $\frac{1}{2}$	43	26 $\frac{3}{4}$
	Par Calais, Lille, Tournai, Manage, Wavre, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc. . . .	1203	747 $\frac{5}{4}$		
Londres et Hambourg.	Par Douvres, Ostende, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden et Hanovre	1037	644 $\frac{3}{4}$	53	33
	Par Douvres, Ostende, Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc. . . .	1033	642 $\frac{1}{2}$	49	30 $\frac{1}{2}$
	Par Douvres, Ostende, Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	984	611 $\frac{3}{4}$		
	Par Calais, Lille. Gand, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	1082	672 $\frac{1}{2}$	53	33
	Par Calais, Lille, Gand, Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	1029	639 $\frac{1}{2}$		
	Par Calais, Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	1106	687 $\frac{1}{2}$	69	43
	Par Calais, Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, *le projet*, Crefeld, etc.	1037	644 $\frac{1}{2}$		
	Par Calais, Lille, Tournai, Manage, Charleroi, Namur, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, etc.	1104	886 $\frac{1}{4}$	43	26 $\frac{3}{4}$
	Par Calais, Lille, Tournai, Manage, Wavre, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc. . . .	1061	659 $\frac{1}{2}$		
Londres et Brême.	Par Douvres, Ostende, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, Hamm, Minden et Nienburg.	949	589 $\frac{3}{4}$	53	33
	Par Douvres, Ostende, Malines, Landen, Hasselt, Maestricht, Crefeld, etc. . . .	945	587 $\frac{1}{4}$	49	30 $\frac{1}{2}$
	Par Douvres, Ostende, Ma-				

LOCALITÉS A ATTEINDRE.	ITINÉRAIRES.	PARCOURS en		DIFFÉRENCES de parcours en faveur du projet en	
		kilom.	milles anglais.	kilom.	milles anglais.
Londres et Brême. (*Suite.*)	lines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	896	556		
	Par Calais, Lille, Gand, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	994	617 $\frac{3}{4}$	53	33
	Par Calais, Lille, Gand, Malines, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc.	941	584 $\frac{3}{4}$		
	Par Calais, Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, Malines, Liége, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc	1018	632 $\frac{3}{4}$	69	43
	Par Calais, Lille, Tournai, Jurbise, Bruxelles, *le projet* Crefeld, etc.	949	589 $\frac{3}{4}$		
	Par Calais, Lille, Tournai, Manage, Charleroi, Namur, Aix-la-Chapelle, Crefeld, etc.	1046	651 $\frac{1}{2}$	43	26 $\frac{3}{4}$
	Par Calais, Lille, Tournai, Manage, Wavre, Louvain, *le projet*, Crefeld, etc. . .	973	604 $\frac{3}{4}$		

ANNEXE N° 4.

Détail estimatif de la dépense d'établissement du chemin de fer de Bruxelles au camp de Beverloo.

NATURE DES DÉPENSES.	SOMMES partielles.	SOMMES totales.
SECTION DE BRUXELLES A LOUVAIN, EXÉCUTÉE A DOUBLE VOIE.		
1° *Acquisitions de terrains.*		
Terrains acquis définitivement.	784,000 00	
Id. occupés temporairement.	81,000 00	
Acquisitions de maisons, abatage d'arbres. . .	102,000 00	
Indemnités pour remploi de fonds. . . .	120,000 00	
Id. pour récoltes et engrais.	40,000 00	
Frais d'acquisitions	160,000 00	
		1,287,000 00
2° *Terrassements et talus.*		
Déblais, transports et remblais	1,097,600 00	
Talutage.	12,000 00	
Gazonnement aux abords des ouvrages d'art. .	9,000 00	
Fascinage aux dérivations, etc.	18,000 00	
		1,136,600 00
3° *Travaux d'Art.*		
Viaducs, ponts fixes et tournants, arches d'inondation, ponceaux, aqueducs, buses, cascades, etc.	722,000 00	
		722,000 00
4° *Matériel pour railway.*		
Rails de 32 kilogrammes au mètre courant. . .	1,078,000 00	
Coussinets	264,000 00	
Chevilles et clavettes en fer battu.	102,000 00	
Billes en chêne.	312,000 00	
		1,756,000 00
A reporter, fr. . . .	. . .	4,901,600 00

NATURE DES DÉPENSES.	SOMMES partielles.	SOMMES totales.
Report, fr.	. . . . .	4,901,600 00
5° *Pose du railway et fourniture de balast.*		
Formation du coffre et des banquettes	26,000 00	
Pose des rails	36,800 00	
Fourniture et mise en place du sable de balast.	243,200 00	
Gargouilles d'asséchement.	8,000 00	
		314,000 00
6° *Dépendances de la route.*		
Barrières, traverses de chemins, maisons et maisonnettes de gardes-barrières, poteaux de défenses, bornes kilométriques, bornes de délimitation, pavage, garde-corps, haies, ensemencement de talus etc.	169,000 00	
		169,000 00
7° *Stations.*		
Station de Cortenberg	104,000 00	
Halte de Saventhem	24,000 00	
— de Winxele	24,000 00	
Agrandissement des stations de Louvain et de Bruxelles.	202,000 00	
		354,000 00
Total de la 1re section, fr.	. . . . .	5,738,600 00
SECTION DE LOUVAIN A DIEST.		
EXÉCUTÉE A SIMPLE VOIE, HORMIS LES ACQUISITIONS DE TERRAINS ET LES TRAVAUX D'ART QUI SERONT FAITS POUR DEUX VOIES.		
1° *Acquisitions de terrains.*		
Terrains acquis définitivement.	522,000 00	
Id. occupés temporairement.	20,000 00	
Acquisitions de maisons, abatage d'arbres.	71,000 00	
Indemnité pour remploi de fonds.	77,000 00	
Id. récoltes et engrais	12,000 00	
Frais d'acquisitions	91,000 00	
		793,000 00
2° *Terrassements et talus.*		
Déblais obligés, transports, régalage et talutage,	591,000 00	
Gazonnement aux abords des ouvrages d'art.	9,000 00	
Fascinages aux dérivations, etc	11,000 00	
		611,000 00
A reporter.	. . . . .	1,404,000 00

NATURE DES DÉPENSES.	SOMMES partielles.	SOMMES totales.
Report, fr. . . .	. . . . .	1,404,000 00
3° *Travaux d'art.*		
Viaducs, ponts, ponceaux, arches d'inondation, aqueducs, buses, cascades, etc.	466,700 00	466,700 00
4° *Matériel pour railway.*		
Rails.	502,900 00	
Coussinets	120,000 00	
Chevilles et clavettes.	41,000 00	
Billes.	138,000 00	
		801,900 00
5° *Travaux de railway et fourniture de balast.*		
Formation du coffre et des banquettes. . . .	151,000 00	
Pose des rails	21,000 00	
Fourniture et mise en place du sable de balast .	104,000 00	
Gargouilles.	7,000 00	
		283,000 00
6° *Dépendances de la route.*		
Barrières, traverses des chemins, maisons et maisonnettes de gardes-barrières, poteaux de défenses, bornes kilométriques et de délimitation, pavage, garde-corps, haies, ensemencement de talus, etc.	170,000 00	170,000 00
7° *Stations.*		
Halte de Lubbeek.	11,000 00	
Station de Winghe-Saint-George.	32,000 00	
Halte de Montaigu-Becquevoort.	14,000 00	
Station aux marchandises à Louvain. . . .	155,000 00	
Station de Diest.	160,000 00	
		372,000 00
Total de la 2e section. . .	. . . . .	3,497,600 00
SECTION DE DIEST AU CAMP DE BEVERLOO,		
EXÉCUTÉE A SIMPLE VOIE, HORMIS LES ACQUISITIONS DE TERRAINS ET LES TRAVAUX D'ART, QUI SERONT FAITS POUR DEUX VOIES.		
1° *Acquisitions de terrains.*		
Terrains acquis définitivement.	421,000 00	
A reporter. . .	421,000 00	

NATURE DES DÉPENSES.	SOMMES partielles.	SOMMES totales.
Report, fr. . .	421,000 00	
Terrains occupés temporairement	7,000 00	
Acquisitions de maisons, abatage d'arbres. . .	43,000 00	
Indemnités pour remploi de fonds. . . .	40,000 00	
Id. récoltes et engrais.	9,000 00	
Frais d'acquisitions	67,000 00	
		587,000 00
2° *Terrassements.*		
Déblais obligés, transports, régalage et talutage.	444,000 00	
Gazonnement aux abords des ouvrages d'art. .	9,000 00	
Fascinage aux dérivations, etc.	7,000 00	
		460,000 00
3° *Travaux d'art.*		
Viaducs, ponts fixes et tournants, ponceaux, arches d'inondation, aquédues, buses, cascades, etc. .	436,000 00	
		436,000 00
4° *Matériel pour railway.*		
Rails	401,000 00	
Coussinets	92,000 00	
Chevilles et clavettes.	31,000 00	
Billes.	98,000 00	
		622,000 00
5° *Travaux de railway et fourniture de balast.*		
Formation du coffre et des banquettes	116,000 0	
Pose des rails	18,000 00	
Fourniture et mise en place du sable de balast. .	91,000 00	
Gargouilles d'asséchement, etc.	6,000 00	
		231,000 00
6° *Dépendances de la route.*		
Barrières, traverses de chemins, maisons et maisonnettes de gardes-barrières, poteaux de défenses, bornes kilométriques et de délimitation, pavage, garde-corps, haies, ensemencement de talus, etc.	142,000 00	
		142,000 00
7° *Stations.*		
Halte de Meldert	10,000 00	
Station de Béringen.	22,000 00	
Station du camp de Beverloo.	173,000 00	
		205,000 00
Total de la 3e section.	. . . . .	2,683,000 00

NATURE DES DÉPENSES.	SOMMES partielles.	SOMMES totales.
RÉCAPITULATION.		
1re section.	5,738,500	
2e id.	3,497,600	
3e id.	2,683,000	
		11,919,100 00
Matériel roulant pour la ligne de Louvain au camp de Beverloo.		
6 locomotives à. . . . . fr. 47,000 00	282,000	
6 diligences pour voyageurs . . . 4,000 00	24,000	
12 chars à bancs id. . . . 3,300 00	39,600	
40 waggons id. . . . 3,000 00	120,000	
6 id. à bagages. . . . 2,800 00	16,800	
10 id. à bestiaux. 2,600 00	26,000	
6 id. à chevaux. 3,100 00	18,600	
50 id. à marchandises. . . 2,000 00	100,000	
4 id. pour le service d'entretien. 1,600 00	6,400	
6 camions. 1.000 00	6,000	
Brouettes, charrettes à bras, échelles, gabarits, lanternes et autres menus engins.	20,000	
		659,400 00
FRAIS GÉNÉRAUX.		
Intérêt du capital pendant les travaux, administration, conduite et surveillance des travaux, concession, projet, droit d'auteur, commission, courtage		1,200,000 00
FRAIS IMPRÉVUS.		
La somme à réserver dans cette prévision peut être limitée à.		821,500 00
Total général, fr. . .	. . . . .	14,600,000 00

SOUMISSION.

Je soussigné Eugène Thimister, officier du génie, domicilié à Diest, déclare m'engager vis-à-vis de la Société concessionnaire du chemin de fer de Bruxelles à Beverloo par Louvain et Diest :

1° A acheter pour son compte et à lui livrer tous les terrains nécessaires pour l'assiette du railway de Bruxelles à Louvain, ses

stations et dépendances, pour les raccordements de chemins et routes, les détournements de cours d'eau, les dépôts et emprunts de terre, etc., conformément au projet que je fournis à cette Société;

2° A construire ledit chemin de fer, à mes risques et périls, à doubles voies identiques à celles du chemin de fer de l'État, et conformément au susdit projet; comprenant dans cette construction :

A. Tous les terrassements et tous les travaux ressortissant aux terrassements, y compris les terre-pleins des stations.

B. Tous les ouvrages d'art, bâtiments de stations et leurs dépendances, clôtures, barrières, loges de gardes, pavages, haies, plantation et ensemencement de talus, et généralement tous les travaux ressortissant aux ouvrages d'art, faisant toutefois exception expresse pour les remises de locomotives et les bâtiments devant servir d'ateliers.

C. Toutes les fournitures nécessaires pour la voie et les gares d'évitement, telles que rails, coussinets, billes, excentriques, aiguilles de croisement, plates-formes, sable, gargouilles et généralement tout ce qui est nécessaire pour l'achèvement des voies ferrées, ainsi que la pose des voies, le tout dans le délai de 15 mois à partir de la date de la signature du cahier des charges à intervenir, et moyennant la somme de *deux cent trente mille francs* par kilomètre de double voie, soit, pour les 24,950 mètres courants du projet, une somme de cinq millions sept cent trente-huit mille cinq cents francs.

Je m'engage de même à remplir les obligations analogues aux prédites, effectuer les travaux et faire les fournitures semblables à ceux ci-dessus détaillés, en ce qui concerne le chemin de fer de Louvain au camp de Beverloo que j'ai projeté, sauf que les terrassements du chemin ne seront établis que pour une voie, dont le matériel, tel que les billes, rails, coussinets, etc., sera identique à celui du chemin de fer de Charleroi à Louvain, lequel sera pris pour type de comparaison en ce qui concerne les bâtiments et ouvrages d'art; ajoutant aux exceptions expressément stipulées ci-dessus

toutes les additions aux ouvrages de fortifications de la ville de Diest, que le génie militaire pourrait exiger des concessionnaires; le tout dans le délai de trente mois à partir de la date de la signature du cahier des charges à intervenir, et moyennant la somme de cent vingt-six mille francs par kilomètre de voie; soit, pour les 49,053 mètres courants du projet, une somme de *six millions cent quatre-vingt mille six cents francs;* faisant avec la précédente, pour l'ensemble du projet, une somme totale de *onze millions neuf cent dix-neuf mille cent francs.*

Fait à Diest, le 1er décembre 1855.

(*Signé*) E. Thimister.

RAPPORT de l'administration communale de la ville de Diest, sur le mouvement commercial de cette localité.

La ville de Diest possède, d'après la statistique du Gouvernement, une population de 8,426 âmes. Elle est baignée par le Démer et se trouve située sur la limite de deux provinces, le Limbourg et le Brabant. Cette position la rend le marché non-seulement de toutes les communes du canton dont elle est le chef-lieu, mais encore d'un grand nombre de localités situées à de plus grandes distances.

C'est ainsi que le marché au bétail, où depuis le 1er janvier de cette année il a été exposé 18,668 bestiaux, non compris les porcs et les pourceaux, est fourni non-seulement par les communes limitrophes, mais encore par la Hollande, les villes de Turnhout, Herenthals, Gheel, Lierre, Heyst-op-den-Berg, Beringen, Peer, Hasselt et par les communes environnant ces villes.

Il en est de même des marchés mensuels aux chevaux, qui, quoique moins importants que le marché hebdomadaire aux bestiaux, gagnent chaque année une extension considérable.

Le commerce de détail est, à Diest, d'une importance extrême. N'ayant devant elle que des villes situées à de grandes distances, et n'en ayant aucune derrière elle, cette ville est tout naturellement le lieu d'approvisionnement de toutes les populations qui se trouvent dans un rayon de plusieurs lieues à la ronde : de là un commerce actif, continu, toujours renaissant, des transactions très-étendues, des relations commerciales avec l'étranger extrêmement

considérables, relations ayant pour but de fournir les négociants de la ville de toutes ces marchandises, que chaque jour ceux-ci écoulent en détail. Anvers, Louvain, Bruxelles, Charleroi, Namur, Liége, Lierre, Malines, approvisionnent la ville de Diest de café, sucre, bières, savons, pierres de taille, fers, chaux, charbon, soieries, grains, fourrages, objets de luxe, etc. Une circulation non interrompue de chariots, diligences et voitures de toutes espèces en est la conséquence inévitable. Aussi, indépendamment des voitures particulières qui entrent chaque jour dans Diest, celles qui roulent en vertu d'une concession ministérielle sont :

A. Chaque jour cinq diligences à trois chevaux, entre Diest et Louvain.

B. Tous les deux jours trois chariots sur Louvain et *vice versa*.

C. Toutes les semaines deux chariots sur Bruxelles et un sur Liége passant par Louvain ; un sur Anvers par Aerschot et Lierre ; deux sur Malines par Aerschot ; un sur Tirlemont.

Indépendamment de ces moyens de transport, il y a des diligences de Diest sur Turnhout, Gheel, Beverloo, Bourg-Léopold, Hasselt, Tirlemont et plusieurs autres localités.

Les relations les plus considérables de Diest avec les villes *qui* l'environnent sont celles qu'elle entretient avec Louvain.

La proximité de cette ville et sa station de chemin de fer rendent ce soutenement évident.

Les relations de Diest avec le camp sont également très-considérables.

Non-seulement cette ville est le marché légumier du camp, mais elle est aussi le lieu de transit de toutes les marchandises et des nombreux bagages qui, chaque année, sont expédiés vers ce lieu de campement des troupes belges. Pendant les périodes de manœuvres, alors qu'il y a dans les bruyères de Beverloo une population flottante de 20,000 hommes et au delà, toutes les routes qui aboutissent à Diest, et principalement les deux chaussées de Louvain, sont constamment sillonnées de voitures de louage, voitures de maîtres, charrettes et chariots, transportant à Bourg-Léopold des milliers de voyageurs et des millions de marchandises.

Les grains, les fourrages, les matériaux de construction, les bières, les vins et une multitude d'autres marchandises que le chemin de fer débarque à Louvain et qui y arrivent de tous les points de la Belgique, traversent Diest pendant tout l'été en destination pour le camp de Beverloo.

Deux diligences roulent entre ces deux localités, et un grand nombre de charrettes s'y rendent et en reviennent chargées tous les jours.

Diest consomme chaque année environ 5 millions de kilogrammes de charbon. (L'hiver de 1851 ayant été d'une douceur exceptionnelle, la consommation n'a été que de 4,274,250 kilogrammes.) Ce combustible y arrive par charrettes; la voie ferrée de Louvain à Diest aurait infailliblement pour conséquence de transporter le charbon nécessaire à toutes les usines, en le prenant à Charleroi ou à Liége.

Cinquante-sept brasseries et sept distilleries fonctionnent à Diest.

Trente-cinq à quarante mille hectolitres de froment, quarante à quarante-cinq mille hectolitres d'orge, trente à trente-cinq mille d'avoine, vingt-cinq à trente mille de seigle y sont, en moyenne, consommés tous les ans. La moitié de ces grains arrive de l'étranger, et certes, si la facilité et la rapidité des communications était plus grande, la deuxième moitié viendrait aussi du dehors, le grain d'Anvers, de Namur et de Louvain étant reconnue contenir, pour la fabrication de la bière de Diest, une puissance créatrice plus grande que les grains récoltés dans le canton.

Le commerce d'écorces a de l'importance : à l'époque à laquelle les négociants font leurs approvisionnements, il arrive à Diest, de toutes les directions, un grand nombre de voitures chargées de cette matière. La voie ferrée en serait naturellement la voie de transport.

Les fortifications de Diest sont loin d'être achevées.

Des matériaux de construction, très-considérables, arrivent par le coûteux et dangereux Démer, navigable seulement en certaines parties de l'année. La majeure partie d'entre eux serait

certainement transportée par le chemin de fer qui relierait Diest à celui de l'État à Louvain.

Au delà de mille hectolitres de boissons étrangères ont été introduits dans la ville de Diest, pendant l'année 1851. Les vins et les bières de Bruxelles et de Louvain forment la majeure partie de ce chiffre, qui aura été doublé à la fin de la présente année. Dans ce chiffre ne sont pas comprises les liqueurs, telles que cognac, punch, rhum, arac, curaçao, menthe, genièvre de Hollande, etc.; les quantités introduites ne sauraient être exactement évaluées, ces liqueurs n'étant soumises à aucune taxe municipale.

Diest reçoit une quantité de poisson réellement étonnante, eu égard à la position géographique de cette localité et à la difficulté de ses voies de communication. A certaines époques de l'année, et principalement pendant les mois d'octobre, novembre et décembre, janvier, février et mars, il se fait des criées publiques à la minque, cinq et quelquefois six fois par semaine.

La poisson frais et salé arrive exclusivement par les chaussées de Louvain. Les quantités introduites ne peuvent en être déterminées, ce comestible étant affranchi de tout droit d'octroi.

Diest n'a pas de savonnerie. Tout le savon nécessaire aux besoins de la localité arrive conséquemment de l'étranger et principalement de Louvain, Sempst, Lierre et Malines. Cette matière arrive à Louvain par canal ou par chemin de fer, et est ensuite transportée jusqu'au lieu de consommation par voitures particulières. Aucun droit ne frappe le savon. Les registres des taxes municipales ne constatent donc pas les quantités introduites. L'administration communale fait observer que divers établissements, tels que fabriques de laines, blanchisseries, teintureries, etc., en font une consommation importante; elle en évalue le montant à plusieurs milliers d'hectolitres.

Un tiers de la population est agricole, et les terres sont soigneusement amendées par toutes espèces d'engrais : la chaux est, sous ce rapport, très-recherchée, et les propriétaires et agriculteurs en font une consommation sérieuse. Les constructions particulières

en absorbent de même une quantité très-considérable. Elle est achetée à Tournai et à Namur.

Les pavés qui arrivent à Diest sont extrêmement nombreux. Outre ceux que l'administration locale achète chaque année et qui, en 1852, se sont élevés à 32,650 (nombre très-restreint en comparaison de celui des années précédentes et de celui qui sera employé à l'avenir), les grès sont employés aux chaussées de Beverloo, Turnhout, aux traverses de Diest, au chemin vicinal pavé de cette dernière ville à Tessenderloo, aux chemins vicinaux que les communes rurales construisent tous les ans, aux réparations et améliorations de toutes les voies pavées qui aboutissent à Diest. Ces matériaux de construction sont, pour la majeure partie, transportés par voie de terre et par la chaussée de Louvain, 185 tonnes seulement étant arrivées en 1851, par le Démer, dans le port de Diest.

Il est dit, au commencement de ce rapport, que cette ville fait un commerce de détail très-important. Une mention particulière doit être faite au sujet des cotonnades, étoffes de laine, fabricats de tous genres. Une bonne partie des communes rurales du Brabant, du Limbourg et même de la province d'Anvers, viennent s'y approvisionner de ces divers articles. Aussi, chaque jour, les diligences de Louvain, et les chariots de Liége et de Bruxelles, passant par la première de ces villes, amènent à Diest une multitude de ballots et de colis.

Ce qui précède forme le résumé succinct des principales marchandises que reçoit annuellement la ville de Diest.

Le mouvement des voyageurs peut, d'une manière équitable, être évalué de la manière suivante : Dix diligences quittent chaque jour la ville et y rentrent le soir ; en supposant que chacune d'elle transporte à chaque voyage en moyenne dix voyageurs, le nombre de ceux qui arrivent à Diest et en sortent chaque jour est de 200. A ce chiffre doit être ajouté celui des personnes qui, se trouvant éloignées de la localité à de moindres distances, font actuellement le trajet à pied, mais que le bas prix des places en chemin de fer et la rapidité du transport engageraient infailliblement à

profiter de la voie ferrée. Le nombre de celles-là, joint à celui des étrangers qui chaque jour entrent en ville par voitures particulières, double évidemment le premier chiffre posé ci-dessus.

Il s'ensuit que quatre cents étrangers voyagent journellement vers Diest, ou en reviennent, surtout si l'on considère que pendant l'époque des pèlerinages à Notre-Dame de Montaigu, des milliers de pèlerins traversent chaque jour la ville, se dirigeant vers cette commune, et que le chemin de fer emporterait nécessairement vers le lieu de leur destination.

Le commerce de Diest avec l'étranger peut se résumer dans les branches suivantes : 1° *la forgerie, la clouterie, la ferblanterie,* et la *chaudronnerie.*

Un grand nombre de bras sont employés à forger le fer, à façonner des clous, à fabriquer des calorifères, à manier le cuivre, etc., etc.

Il y a dans la localité des industriels de ce genre qui occupent 50 ouvriers, et les produits qui sortent de ces ateliers jouissent au dehors d'une réputation justement méritée.

La majeure partie des matières premières qui alimentent ces usines est fournie par Charleroi, qui y expédie annuellement des milliers de kilogrammes de fer.

2° *Les pommes de terre.* Diest, a-t-il déjà été dit dans le courant de ce rapport, est essentiellement agricole : une multitude d'hectares de terre servent exclusivement à la culture de ce tubercule.

Tout ce qui ne sert pas à la consommation locale est exporté vers Malines, Louvain et Bruxelles. Le Démer en transporte une partie. C'est ainsi qu'en 1851, 808 tonnes ont été écoulées par cette voie. Du 1er janvier au 1er décembre 1852, il en a été exporté par eau pour une contenance de 1,940 tonnes, ou 1,940,000 kilogrammes. Ce transport par eau n'aurait certes pas lieu, si une voie plus rapide, moins coûteuse et moins dangereuse que cette rivière, sur laquelle des sinistres fréquents ont lieu, était ouverte aux négociants et cultivateurs du canton.

3° *Le bétail gras.* La vallée du Démer, renommée par sa fertilité, est formée de pâturages dits *Vet weyden,* où les éleveurs engrais-

sent une quantité notable de bestiaux, tous destinés à l'exportation.

Indépendamment de ceux qui sont écoulés sur le marché de Malines, 2,000 génisses et bœufs sont tous les ans vendus sur le marché de Bruxelles.

Actuellement deux et souvent trois journées de marche sont nécessaires pour conduire ces animaux dans la capitale du royaume.

Une voie ferrée, étant de nature à les y amener en quelques heures, sera incontestablement préférée.

4° *Les genièvres.* Il y a à Diest sept distilleries agricoles. Pendant l'année 1851, 43,130 hectolitres de matières macérées ont été soumis aux droits d'accise. Pour qui est au courant des opérations que les distillateurs font subir à la matière contenue dans les cuves, il est certain que le chiffre qui précède peut être avec raison porté à 60,000.

Jadis cette ville possédait 75 *distilleries ;* la décadence de cette industrie doit être exclusivement attribuée à la difficulté et à la lenteur que présentent les voies de communication. Un chemin de fer qui transporterait à peu de frais et rapidement les genièvres sur les principales villes du pays contribuerait immensément à relever les distilleries et à les rendre à leur ancienne activité et à leur ancienne splendeur.

5° *Les brasseries.* Cinquante-sept brasseries sont en pleine activité.

Les droits d'accise payés à l'État pendant l'année 1851 ont monté à fr. 174,705 52, et la fabrication a produit 83,894 hectolitres. Les brasseurs ne manquant pas de faire subir, après la déclaration au bureau des accises, la même opération signalée ci-dessus pour les distilleries, il s'en suit que la production a annuellement dépassé 100,000 hectolitres.

Cette bière, renommée à juste, titre est exportée vers les différentes localités du pays, mais principalement vers Anvers, Bruxelles, Charleroi, Liége, Louvain, Gand et Aerschot.

Se conservant difficilement, ne résistant pas à l'action de l'air

et de la chaleur, elle doit être transportée le plus rapidement possible; c'est ainsi que dans le tableau du mouvement de la navigation sur le Démer, pendant l'année 1851, ne figure pas un seul tonneau de bière de Diest; cette voie de communication étant trop lente et d'ailleurs trop coûteuse. Le transport s'en fait par chariots, qui en été circulent la nuit. La voie ferrée, réunissant les avantages de la célérité et du bon marché, monopoliserait infailliblement le transport des 100,000 hectolitres de bières fabriquées à Diest.

6° *Les bois.* Les forêts de sapins qui entourent la localité et qui s'étendent à plusieurs lieues, alimentent principalement les charbonnages de tout le bassin de Charleroi, dont elles servent à étayer les galeries des houillères : il en est de même, quoiqu'en moindre quantité, pour les charbonnages de Liége. Les sapins de moindre volume, ainsi que les chênes de l'immense forêt de l'abbaye d'Everbode, sise à une lieue de Diest, sont dans le pays entier employés aux constructions. Le bois de sapin que l'on appelle perche à houblon est expédié vers les Flandres.

Tous ces bois sont actuellement voiturés par chariots jusqu'à destination. En ne prenant pour base du calcul du poids de ces matériaux qu'un chariot par jour (et certes reste-t-on alors en dessous de la réalité), dont la charge varie de 7 à 9 mille kilogrammes, on trouve que 2,920,000 kilog. de bois quittent Diest chaque année. Il est à remarquer que dans ce chiffre ne sont pas compris les fagots, bois de raspe, bois sciés, etc., etc., charriés par le Démer, et qui en 1851 ont fourni une contenance de 3,009 tonnes ou 3,009,000 kilogrammes.

Il est, du reste, facile de se faire une idée précise de l'importance de ce commerce de bois, quand on considère que, pendant la seule année 1851, il a été délivré 3,101 passe-debout à des voituriers traversant la ville avec des charges de bois.

Le canton de Diest, composé de onze communes, renferme une population de 21,711 habitants. Ce canton est évidemment tout entier intéressé à la construction d'un chemin de fer le traversant dans toute son étendue.

Les communes rurales en dehors du canton, mais étant limitro-

phes, également intéressées à l'établissement de cette voie ferrée, et qui en profiteront directement, sont : Lummen, Meldert, Pael, Beringen, Zeelhem, Donck, Haelen, Herck-la-Ville, Linckhout, Béverloo, Tessenderloo, Zolder, Heusden, Verle, Geet-Betz, Glabbeek et Kersbeek-Miscom. Elles forment une population d'au delà 27,000 habitants. Il en résulte que, pour le seul canton de Diest et les communes environnantes, le chemin de fer étendra ses bienfaits sur plus de 48,000 âmes.

Comme conséquence de l'exposé qui précède, le collége des bourgmestre et échevins de la ville de Diest estime qu'un chemin de fer constituerait le plus grand bien que l'État pût faire à cette ville et au canton du même nom, tant sous le rapport matériel que sous le rapport moral ; qu'il augmenterait considérablement les recettes du railway de l'État et de celui projeté entre la Sambre et Louvain ; et, que, eu égard à la grande quantité de produits de toutes espèces, circulant sans cesse entre Diest et Louvain, et dont les principaux ont été succinctement énumérés dans le présent rapport, le chemin de fer reliant ces deux villes serait appelé en peu de temps à un avenir très-prospère.

Fait en séance, à Diest, le 4 décembre 1852.

Le Collége des Bourgmestre et Échevins,

(Signé) F. MATHEYS, échevin.

Par le collége,

Le Secrétaire,

(Signé) DUYSTERS.

Pour copie conforme :

E. THIMISTER.

ANNEXE N° 6.

Tableau des populations sédentaires dans le rayon d'une lieue du tracé.

DÉSIGNATION DES LOCALITÉS.	POPULATION.	DÉSIGNATION DES LOCALITÉS.	POPULATION.
		Report.	271,781
Bruxelles.	144,389	Leefdael	1,816
Molenbeek-St.-Jean	15,255	Heverlé.	2,192
Forêt	1,611	Néder-Ockerzeel	913
Zele.	7,155	Velthem	1,264
St.-Gilles	5,210	Winxele	1,273
Ixelles.	19,411	Herent.	2,540
Anderlecht.	7,458	Wilsele.	1,178
Watermael-Boitsfort	3,964	Louvain	30,265
Auderghem	1,022	Vieux-Heverlé	1,105
Etterbeek.	5,478	Corbeek-Dyle.	651
Woluwe-St.-Lambert	1,221	Corbeek-Loo.	860
Woluwe-St.-Pierre.	1,390	Pellenberg.	752
Woluwe-St.Etienne.	995	Lovenjoul.	685
St.-Josse-ten-Noode	19,575	Kessel-Loo.	2,060
Schaerbeek	8,975	Bas-Loo	502
Laeken.	4,918	Holsbeek	1,210
Jette.	2,331	Wesemael.	1,580
Ganshoren.	1,094	Cortryck	1,196
Koekelberg	2,777	Dudzele.	431
Berchem-St.-Agathe.	670	Heydeken.	512
Evere	1,425	Gelleberg.	470
Haeren.	798	Rode-St.-Pierre.	1,065
Diegem.	1,294	Hauwaert.	867
Saventhem.	1,579	Molen-Dries	533
Crainhem.	785	Kerckom	789
Sterrebeek.	988	Binckum	902
Wesembeek	899	Attenrode.	721
Stockel.	521	Kieseghem.	460
Ophem.	507	Winghe-St.-George.	1,164
Nosseghem	602	Thielt-St.-Martin	1.772
Cortenberg	865	Thielt-Notre-Dame.	611
Humelghem	422	Glabbeek	738
Steenockerzeel	1,528	Cappellen.	697
Wambeek.	1,508	Molenbeek.	849
Erps-Querbs.	2,073	Wersbeek.	510
Everbergh.	1,167	Waenrode.	907
Meerbeek	411	Kersbeek-Miscom	1,020
Berthem	1,510	Becquevoort.	1,172
A reporter.	271,781	A reporter.	341,005

DÉSIGNATION DES LOCALITÉS.	POPULATION.	DÉSIGNATION DES LOCALITÉS.	POPULATION.
Report.	341,003	Report.	387,436
Montaigu.	2,335	Heppen.	961
Billaert.	1,909	Beverloo	2,805
Sichem.	2,401	Beringen	1,268
Testel	1,183	Coursel.	1,896
Molenstede.	605	Heusden	1,511
Webecom.	545	Solder.	2,002
Caggevinne	1,496	Eversel.	602
Cassent.	614	Helchteren.	768
Cortenaken	1,051	Bourg-Léopold	922
Haelen.	2.331	Kerckhoef.	401
Herck-la-Ville.	2,236	Hechtel.	1,057
Diest.	8,435	Kleynhendt	333
Zelick.	405	Lommel	2,584
Linckhout.	607	Exel.	1,472
Zeelem.	618	Wechmael.	430
Meldert.	760	Neerpelt	1,363
Lummen	2,999	Overpelt	1,641
Schuelen	1,048	Klein-Brogel.	331
Tiwinkel	214	Groote-Bragel	746
Bolderberg	336	Caulille.	504
Vierversel.	412	Bocholt.	1,641
Genyken	307	Reppel.	278
Schaffen	2,148	Beek.	663
Caggevinne	410	Gerdingen.	435
Henghsbergen	521	Peer.	1,929
Deurne.	498	Elicom.	344
Tessenderloo.	3.469	Brée.	2,077
Pael.	2,441	Wishaagen.	314
Terwant	612	Meuwen	1,048
Quaedmechelen.	1,267	Tongerlo	722
Oostham	1,222	Opitter.	460
A reporter. . . .	387,436	TOTAL.	421,844

TABLE DES MATIÈRES.

ANNEXES.

CHEMIN DE FER
DU
NORD-EST BELGE.

Mer du Nord

HAMBOURG
Groningue
Harlingen
Oldenburg
Breme
Meppel
Nienburg
Hanovre
Haarlem
AMSTERDAM
Osnabruck
la Haye
Utrecht
Rotterdam
Arnhem
Thielt
Rhin Fl.
Munster
Breda
Bois-le-Duc
Wesel
Tilburg
Paderborn
Venloo
Ruhrort
Hamm
Ostende
Bruges
Turnhout
Anvers
Grefeld
Gand
Lierre
Herenthals
Meuse Fl.
Viersen
Dusseldorf
Calais
Dunkerque
Lokeren
Termonde
Camp de Beverloo
Neuss
Aerschot
Malines
Hasselt
Boulogne
Ypres
Audenarde
Diest
BRUXELLES
Louvain
Cologne
Maestricht
Lille
St Trond
Ath
Waavre
Liége
Aix-la-Chapelle
Tournay
Bonn
Mons
Namur
Douai
Arras
Charleroi
Erquelinnes
Amiens
St Quentin
Vreux
Noyon
Campiègne
Arlon
Creil
PARIS

Légende.

- Chemins de fer existants ou concédés.
- idem. dont la concession est demandée.
- Projet Thimister et Cie
- Suite à donner au projet.

Imp. et Lith. de Guyot et Stapleaux, à Bruxelles.