

NOTICE

A L'APPUI DE LA DEMANDE EN CONCESSION

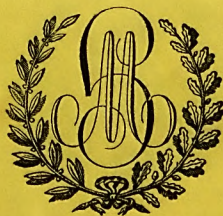
DU

CHEMIN DE FER DIRECT DE MONS A ANVERS,

PRÉSENTÉE LE 8 MAI 1864,

PAR

MM. J.-B. DE MAYER ET COUTURIAUX.



BRUXELLES,

IMPRIMERIE DE M. HAYEZ, RUE DE L'ORANGERIE, 16.

1866.

190428

NOTICE

A L'APPUI DE LA DEMANDE DE CONCESSION

DU

CHEMIN DE FER DIRECT DE MONS A ANVERS,

PRÉSENTÉE LE 8 MAI 1864,

PAR

MM. J.-B. DE MAYER ET COUTURIAUX.



BRUXELLES,

IMPRIMERIE DE M. HAYEZ, RUE DE L'ORANGERIE, 46.

1866.



Bruxelles, le 10 Février 1866.

A Monsieur le Ministre des Travaux publics, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Comme suite à la dernière demande que nous vous avons adressée le 14 avril 1865, nous avons l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, les pièces composant l'avant-projet du chemin de fer direct de Mons à Anvers, avec embranchement de Boom à Lierre, dont nous sollicitons la concession.

Les changements que les concessionnaires du chemin de fer de Frameries à Chimay se proposent d'apporter au tracé primitif de cette ligne et le rachat qu'ils ont fait récemment de tous les embranchements du Haut et du Bas-Flénu, nous ont déterminés, Monsieur le Ministre, à abandonner la partie de notre projet comprise entre Mons et la frontière française, en sorte que notre demande de concession s'applique aujourd'hui à une ligne qui, partant à Nimy du chemin de fer de Mons à Manage, se dirige par Neufvilles, Enghien, Assche, Merchtem et Londerzeel vers Boom, pour rejoindre, dans cette dernière localité, le chemin de fer d'Anvers à Douai, ou pour se prolonger plus tard vers Anvers en longeant la rive droite de l'Escaut, si le Gouvernement juge à propos d'autoriser cette extension.

Nous demandons aussi accessoirement la concession d'un embranchement de Boom à Lierre par Rumpst et Duffel.

Afin de remplir toutes les conditions auxquelles vous avez déclaré vouloir subordonner à l'avenir l'octroi des concessions de chemin de fer, nous avons fait dresser à grands frais un projet très-détaillé, reposant sur des études minutieuses et sur un nivellement de la plus grande exactitude.

Nous avons voulu aussi nous assurer à l'avance le concours financier indispensable à la prompte réalisation de notre projet, et vous trouverez ci-joint, Monsieur le Ministre, une délibération, en date du 31 janvier dernier, par laquelle le conseil administratif de la *Banque générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics* a décidé, non-seulement de mettre à notre disposition le cautionnement qu'il vous plaira de fixer, mais encore de faire le capital nécessaire à l'établissement de la nouvelle voie.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, que, grâce à cette circonstance exceptionnelle qui assure l'exécution immédiate de notre combinaison et à l'incontestable utilité que celle-ci présente, vous daignerez accueillir favorablement notre demande et comprendre le chemin de fer direct de Mons à Anvers dans le plus prochain projet de loi de concessions.

Les pièces ci-annexées comprennent :

- 1° Une notice à l'appui du projet;
- 2° Le tracé de la ligne sur une carte à l'échelle de $1/20.000^e$;
- 3° Le nivellement détaillé du profil longitudinal;
- 4° Les profils en travers pour les parties du tracé où le terrain ne peut pas être considéré comme horizontal dans le sens perpendiculaire à l'axe de la voie;
- 5° Le détail estimatif de la dépense;
- 6° Une copie de la délibération susmentionnée du conseil administratif de la *Banque générale pour favoriser l'agriculture et les travaux publics*.

Veillez, Monsieur le Ministre, avoir l'obligeance d'accuser réception de ces pièces à l'un de nous, et recevoir la nouvelle assurance de notre haute considération.

LES DEMANDEURS EN CONCESSION :

J.-B. DE MAYER, *industriel, à Boom*;
COUTURIAUX, *propriétaire, à Neufvilles*.

NOTICE

SUR LE

CHEMIN DE FER DIRECT DE MONS A ANVERS.

Il est d'usage, dans une notice comme celle-ci, de débiter par quelques considérations générales destinées à faire ressortir les services que les chemins de fer rendent au commerce et à l'industrie, l'influence qu'ils exercent sur la prospérité des contrées qu'ils traversent, le rôle considérable qu'ils remplissent dans le développement du progrès et de la civilisation. Nous ne reprendrons point cette thèse banale, qui peut être considérée comme un hors-d'œuvre, depuis que des faits nombreux et irrécusables sont venus démontrer, d'une manière éclatante, la haute utilité des communications perfectionnées, réunissant la vitesse et l'économie.

Nous nous bornerons à établir sommairement que la voie ferrée dont nous demandons la concession desservira des intérêts nombreux et importants qui, jusqu'à cette heure, ont été méconnus ou n'ont point obtenu une satisfaction assez complète, et, en outre, qu'elle doit être envisagée, pour les bassins houillers du Hainaut, comme le complément indispensable des mesures intelligentes prises par le Gouvernement en vue de développer l'exportation maritime des charbons et de relever ainsi une industrie qui a vu diminuer, d'une manière fort inquiétante, les débouchés qu'elle trouvait précédemment dans les pays voisins.

Nous avons divisé ce travail en trois parties : la première contient la description succincte du projet ; la seconde fait connaître l'utilité générale du chemin de fer direct de Mons à Anvers et l'importance des localités qu'il est appelé à desservir ; la troisième expose les avantages que présentera cette nouvelle voie de communication au point de vue de l'exportation maritime des charbons.

I.

Description du projet.

La ligne projetée, dont le tracé est figuré sur la carte ci-jointe, a son origine sur le chemin de fer de l'État de Mons à Manage, à 2,240 mètres de la station de Mons, en face du bâtiment des recettes de la station de Nimy. Après avoir longé ledit chemin de fer sur 608 mètres de longueur, elle passe d'abord à proximité des villages de S^t-Denis et de Casteau, qu'elle laisse sur la droite, et va se raccorder à la station de Neufvilles avec le chemin de fer de l'État de Mons à Bruxelles. De là, en passant à la gauche de Horrués et de Hoves, elle se dirige vers Enghien, où elle rencontre les lignes concédées de Hal à Ath et de Braine-le-Comte à Gand. Après avoir suivi la première sur une distance de 3,140 mètres, elle se continue vers le Nord pour passer successivement entre Haut-Croix et Bogaerden, à la gauche des villages de Pepinghen et d'Elinghen, entre Lennick-S^t-Quentin et Lennick-S^t-Martin, entre Borght-Lombeek et Wambeek, et elle va se relier au chemin de fer direct de Bruxelles à Gand à la station de Ternath. Au delà de celle-ci, elle touche à Assche, à Molhem, à Merchtem et à Londerzeel, pour rejoindre la station établie dans cette dernière localité sur le chemin de fer de l'État de Malines à Gand. Elle passe enfin contre Thisselt et Willebroeck, et elle arrive à Boom, où elle se rattache à la ligne concédée d'Anvers à Douai.

La nouvelle voie pourra se prolonger jusqu'à Anvers, en longeant la rive droite de l'Escaut, et aboutir près de l'ancienne citadelle du Sud, où se trouve un emplacement très-convenable pour les installations que nécessitera l'exportation maritime des charbons. Nous réservons formellement tous nos droits sur ce prolongement, qui a été compris dans notre première demande, ainsi que sur les autres extensions dont le Gouvernement serait disposé à autoriser plus tard la construction.

Nous sollicitons aussi accessoirement la concession d'un embranchement qui relierait Boom à Lierre, en passant par la station de Duffel.

Le tracé de la ligne principale, depuis son origine à Nimy jusqu'à l'extrémité de la station de Boom, se compose de quarante alignements droits qui mesurent ensemble 61,981 mètres, et de quarante-trois courbes de raccordement ayant un développement total de 17,788 mètres.

La longueur de voie à construire est donc de 79,769 mètres ; en y ajoutant 159 mètres pour la station de Neufvilles, 3,140 mètres pour l'emprunt fait à la ligne de Hal à Ath aux abords d'Enghien, 428 mètres pour la station de Ternath, et 370 mètres pour celle de Londerzeel, on verra que le parcours total est de 83,866 mètres entre les deux extrémités. L'une d'elles étant, comme nous l'avons dit plus haut, à 2,240 mètres de la station de Mons, et l'autre se trouvant à 17,500 mètres de la station d'Anvers par le chemin de fer de l'État et celui d'Anvers à Douai, la distance entre lesdites stations sera de 103,606 mètres par la voie nouvelle ; il y aurait seulement 102 kilomètres entre la station de Mons et les quais d'embarquement, si la ligne était prolongée jusqu'à la citadelle du Sud, par la rive droite de l'Escaut.

Les alignements droits de la ligne principale varient en longueur depuis 132 jusqu'à 5,836 mètres.

Les rayons des courbes de raccordement sont compris entre 400 et 1,500 mètres pour la section de Nimy à Neufvilles, entre 600 et 1,000 mètres pour celle de Neufvilles à Enghien, entre 400 et 8,000 mètres pour celle d'Enghien à Ternath, entre 400 et 6,000 mètres pour celle de Ternath à Londerzeel, entre 400 et 10,000 mètres pour celle de Londerzeel à Boom. En cours ordinaire, ils s'élèvent au moins à 500 mètres ; ils ne descendent à 400 mètres qu'aux abords des stations existantes avec lesquelles la voie nouvelle doit se raccorder.

Le profil longitudinal est établi dans des conditions qui assurent une exploitation facile : les pentes et les rampes sont généralement modérées, sauf en quelques points où la configuration du terrain et la nécessité d'éviter des terrassements trop considérables ont exigé des inclinaisons assez fortes ; toutefois dans ces endroits, qui ne sont point nombreux, elles ne dépassent pas la limite que l'on adopte communément aujourd'hui. En effet, les inclinaisons *maxima* que présente le profil de la voie principale sont les suivantes :

9.9 millimètres par mètre sur une longueur de 906 mètres.					
9.9	—	—	—	4,007	—
10	—	—	—	4,200	—
10	—	—	—	4,088	—
10	—	—	—	4,885	—
10	—	—	—	4,075	—
10	—	—	—	4,511	—
10	—	—	—	4,807	—

10	millimètres	par	mètre	sur	une	longueur	de	2,312	mètres.
11	—	—	—	—	—	—	—	2,137	—
11.5	—	—	—	—	—	—	—	2,121	—
12	—	—	—	—	—	—	—	3,793	—

Ces parties, qui comprennent ensemble 21,040 mètres, ne forment donc pas le quart de la longueur totale.

L'embranchement de Boom à Lierre, qui passera par le village de Rumpst et la station de Duffel, en traversant les nombreuses briqueteries qui sont échelonnées sur la rive droite du Rupel entre Boom et Rumpst, se composera de neuf alignements droits ayant ensemble une longueur de 12,511^m.80 et de onze courbes de raccordement d'un développement total de 3,772^m.70. La longueur à construire sera donc de 16,284^m.50, à laquelle il faut ajouter, pour avoir la distance de Boom à Lierre, 84^m.80 empruntés à la station de Duffel et 500 mètres pris sur l'embranchement de Lierre à Contich.

A l'exception d'un alignement auquel des obstacles locaux n'ont permis de donner que 61^m.40, les parties droites varient en longueur de 514^m.50 à 3,271^m.10.

Les rayons des courbes de raccordement descendent à 300 mètres aux abords de la station de Duffel; sur le restant du parcours ils ont de 400 à 5,000 mètres.

La plus forte inclinaison que présente le profil longitudinal n'atteint pas 5 millièmes.

Le profil transversal a été réglé conformément aux prescriptions du cahier des charges modèle adopté pour la concession du chemin de fer de Tirlemont à Diest et inséré au *Moniteur belge* du 17 février 1864, n° 48.

La ligne sera construite d'abord à simple voie entre Neufvilles et Boom; la section de Nimy à Neufvilles, qui mesure 9,576 mètres, devra, par les motifs que nous indiquerons plus loin, recevoir immédiatement une double voie. Sur tout le parcours, les terrains seront achetés et les ouvrages d'art établis pour deux voies. C'est sur ces bases que le devis estimatif de la dépense a été dressé.

Indépendamment des stations de Nimy, de Neufvilles, d'Enghien, de Ternath, de Londerzeel et de Boom, qui seront communes avec d'autres lignes, le tronc principal comporte dix stations nouvelles, qui seront établies à Casteau, Horrues, Bogaerden, Pepinghen, Lennick-S'-Quentin, Wambeek, Assche, Merchtem, Thisselt et Willebroeck.

Il y aura donc en totalité seize stations pour un parcours de 84 kilomètres environ, ou, en moyenne, une station par lieue.

L'embranchement de Boom à Lierre aura trois stations : à Rumpst, Duffel et Lierre, dont deux seront communes avec des lignes déjà exploitées.

II.

*Utilité générale du chemin de fer direct de Mons à Anvers. —
Importance des localités qu'il est appelé à desservir.*

Deux voies ferrées se dirigent de Mons vers le nord du pays : l'une aboutit à Anvers en passant par Braine-le-Comte et Bruxelles ; l'autre, qui s'embranchement sur la première à Jurbise, fait un détour par Ath et arrive à Lokeren en passant par Lessines, Denderleeuw, Alost et Termonde. Ces voies, qui sont à peu près parallèles sur la plus grande portion de leur parcours, comprennent entre elles une bande de territoire qui mesure quatre lieues dans sa partie la plus étroite (de Bruxelles à Denderleeuw), et dont la largeur atteint cinq et six lieues dans les autres endroits. Il en résulte que les localités assez nombreuses qui sont situées dans la partie moyenne se trouvent à une distance de deux à trois lieues des chemins de fer dont nous venons de parler, en sorte qu'on peut dire qu'elles sont privées du bénéfice des communications rapides et économiques, ou tout au moins qu'elles n'en jouissent que dans une bien faible mesure.

Le chemin de fer direct de Mons à Anvers, qui se développe dans le milieu de la région dont il a été question ci-dessus, tirerait un grand nombre de communes de l'isolement où elles sont restées jusqu'à cette heure ; son influence s'étendrait non-seulement aux localités traversées, mais encore à toutes celles qui seraient comprises dans une zone d'une lieue de part et d'autre de la voie, puisque les communes placées à cette distance seraient plus rapprochées du nouveau chemin de fer que des lignes actuelles.

Il desservirait, en outre, à son extrémité nord, les populeuses communes groupées sur les rives du Rupel et qui, malgré les importantes industries dont elles sont le siège, la masse énorme de matières premières qu'elles emploient et celle, plus considérable encore, des produits divers qu'elles livrent à la consommation, n'ont point encore été

rattachées au réseau de nos voies ferrées d'une manière conforme à leurs véritables intérêts.

La région comprise entre le chemin de fer de l'État de Mons à Anvers et celui d'Ath à Lokeren est coupée, il est vrai, par diverses lignes en exploitation ou en construction, mais il est à remarquer que toutes la traversent dans la direction de l'Est à l'Ouest, c'est-à-dire dans le sens de la largeur, de manière que chacune d'elles ne profite qu'à un petit nombre de localités et ne répond pas à tous les besoins; il faut nécessairement, pour compléter les communications existantes, une voie nouvelle qui, se dirigeant du Midi au Nord, puisse servir de trait d'union aux précédentes, relier par la voie la plus courte des localités qui ont entre elles des relations obligées et incessantes, et mettre celles-ci en rapport direct, d'une part, avec le bassin de Mons où elles trouveront le charbon nécessaire aux usages domestiques et industriels, d'autre part, avec la métropole commerciale, d'où elles pourront tirer des marchandises de toutes sortes, et avec les fabriques de produits céramiques établies sur la rive droite du Rupel et de l'Escaut, où elles iront s'approvisionner de matériaux de construction de première qualité.

Le chemin de fer projeté de Mons à Boom comblera donc une véritable lacune. Bien qu'il se développe, dans une partie de son parcours, parallèlement à deux lignes exploitées par l'État, il n'en sera pas moins d'une incontestable utilité, puisque ces dernières ne desservent que fort incomplètement ou pas du tout un grand nombre de localités situées dans l'espace trop considérable qu'elles laissent entre elles.

L'importance de la région qu'il traversera ressort du nombre considérable de localités qui s'y trouvent, de leur population et du développement des industries de tous genres qu'elles renferment. Nous allons entrer dans quelques détails à ce sujet.

Ainsi que nous l'avons dit précédemment, l'influence de la ligne s'étendra au moins à une lieue de part et d'autre, puisque les localités situées dans cette zone seront plus rapprochées de la voie nouvelle que de toute autre, en tant que l'on considère les relations du Nord au Midi ou réciproquement. Dès lors, le tronc principal desservira, entre Mons et Boom, 54 localités dans le Hainaut, 53 dans le Brabant et 17 dans la province d'Anvers, soit en totalité 104 communes, dont la population, d'après le recensement opéré au 31 décembre 1863, est de 226,171 habitants ou le $\frac{1}{21}$ environ de celle de tout le pays. La distance entre ces deux points étant de 86,106 mètres, il y aura 1.21 localité et 2,627 habitants par kilomètre.

Si l'on considère le chemin de fer projeté comme s'étendant jusqu'à Anvers, où il aboutira, soit directement, soit par l'intermédiaire de la ligne concédée d'Anvers à Douai et de la ligne de l'État de Malines à Anvers, on trouve que l'ensemble desservira 122 localités renfermant une population de 390,894 habitants (le $\frac{1}{13}$ ^e de celle du pays), pour un développement *maximum* de 103,606 mètres, ce qui fait 1.18 localité et 3,773 habitants par kilomètre.

La valeur de ces indications sera mieux comprise lorsque nous les mettrons en regard de chiffres analogues applicables à des lignes établies. C'est pourquoi nous avons réuni les éléments du tableau ci-après, qui donne le nombre de localités et celui des habitants pour plusieurs chemins de fer construits dans les parties les plus peuplées de notre pays. Nous avons pris, pour chacun, toutes les communes renfermées dans une zone d'une lieue de part et d'autre de la voie et dans le rayon d'une lieue des deux extrémités, de manière à rendre les résultats parfaitement comparables.

Désignation DES LIGNES.	LONGUEURS.	NOMBRE de localités desservies.	POPULATION.	NOMBRE de localités par kilomètre.	NOMBRE d'habitants par kilomètre.	Observations.
Ath à Lokeren	74,112	78	203,736	1.05	2,753	Il y a 8 villes importantes dans la zone desservie.
Gand à Anvers, par St-Nicolas.	49,690	30	258,511	0.63	5,201	Y compris Anvers.
Gand à Bruges, par Eecloo . .	46,000	26	257,034	0.56	5,587	Y compris Gand et Bruges.
Courtrai à Bruges.	53,000	39	212,158	0.74	4,003	Y compris Courtrai et Bruges.
Jurbise à Tournay.	47,506	80	125,121	1.69	2,634	Y compris Tournay.
Louvain à Herenthals.	38,000	39	96,541	1.02	2,541	Y compris Louvain.
Lichtervelde à Furnes	33,847	33	49,444	0.97	1,454	
Hainaut et Flandre	75,822	94	161,804	1.24	2,134	
Contich à Turnhout	43,912	44	92,696	1.00	2,106	

Ce tableau plaide éloquemment en faveur de notre projet : il établit, en effet, que, parmi les lignes construites jusqu'à ce jour par voie de concession, il en est plusieurs qui desservent proportionnellement un moindre nombre d'habitants et de localités que n'en aura celle dont nous nous occupons. La moyenne déduite des renseignements ci-dessus est de une localité et de 3,157 habitants par kilomètre, et l'on a vu que,

suivant que l'on considère la voie nouvelle comme s'arrêtant à Boom ou comme se prolongeant jusqu'à Anvers, le nombre de localités auxquelles elle profitera sera de 1.18 à 1.21, et celui des habitants de 2,627 à 3773 par kilomètre.

Notons, en passant, qu'elle touche à quatre chefs-lieux de canton : Enghien, Lennick-S^t-Quentin, Assche et Wolverthem, dont trois sont à grande distance des voies ferrées existantes, et qu'un cinquième chef-lieu de canton, le bourg de Puers, qui est aujourd'hui à deux lieues de la station la plus rapprochée, se trouvera seulement à cinq kilomètres du tracé.

On arrive à des résultats aussi favorables que les précédents, lorsque l'on fait le relevé des diverses industries que comprend la zone sur laquelle le chemin de fer de Mons à Boom étendra sa bienfaisante influence.

Entre Nimy et la rive gauche du Rupel, on trouve dans la zone desservie par la ligne projetée : 117 brasseries, 173 moulins à farine, dont plusieurs à vapeur, 27 distilleries, 33 fabriques d'huile, 29 briqueteries ou tuileries, 11 fabriques de tuyaux de drainage, 24 fabriques de chicorée, 2 grandes sucreries, 1 faïencerie et 2 fabriques de pipes, 6 ateliers de construction et 1 fonderie de fer, 7 fabriques d'instruments aratoires, 20 tanneries, plusieurs fours à chaux, 10 carrières de pierres à bâtir et 3 carrières de pavés, 6 taillanderies, 3 grandes filatures, 3 fabriques de bas et de bonneterie, 4 fabriques de tissus de laine, 4 fabriques de toile, 3 grandes tisseranderies, 3 fabriques de fil de dentelles et 3 fabriques de dentelles, 13 blanchisseries de toile, 16 fabriques de chandelles, 1 poudrière, 1 fabrique de pâte à papier et 2 papeteries, 3 salines, 3 savonneries, 9 vinaigreries, 11 teintureries, 14 corderies, 4 grandes scieries de bois, 1 fabrique d'allumettes chimiques, 3 ciriers, 2 imprimeurs sur étoffes, 1 carderie de laine, 1 fabrique de cardes, 3 fabriques de tabac et 1 fabrique de carton.

Parmi ces établissements, il en est plusieurs qui ont une très-grande importance : nous citerons, par exemple, la fabrique de pâte à papier de Willebroeck, qui emploie annuellement 10,500 tonnes de charbon et 19,500 tonnes de matières premières qu'elle doit chercher au loin, et qui expédie 9,000 tonnes de produits, dont la moitié se dirige vers la France.

Les cinq communes de Boom, Rumpst, Niel, Schelle et Hemixem, qui sont sur la rive droite du Rupel, renferment 12 chantiers de con-

struction pour navires, 28 brasseries, 3 salines importantes, 5 huileries dont deux à vapeur, 1 fabrique d'huile de schiste montée sur une grande échelle, 3 tanneries, 3 fabriques de trass et de ciment, 16 moulins à farine dont quatre à vapeur, 1 atelier de construction pour matériel de chemin de fer, 1 fonderie de fer, 4 grandes distilleries, 1 savonnerie, 3 clouteries à la mécanique, 3 grandes scieries de bois, des tissanderies, des corderies, des teintureries, des fabriques de voiles, de mâtures, de tabac, de chandelles, enfin 92 fabriques de pannes, carreaux et tuyaux et 45 briqueteries.

D'après les renseignements puisés dans une statistique publiée en 1859 par une commission spéciale et complétée en 1864 pour ce qui concerne les industries céramiques, on peut estimer à 78,546 tonnes la quantité de charbon nécessaire aux cinq communes dont nous venons de parler et à 12,550 tonnes le bois employé comme combustible. Elles utilisent, en outre, annuellement 108,021 tonnes de matières premières, denrées et marchandises diverses, et elles livrent à la consommation 775,326 tonnes, dans lesquelles les produits céramiques entrent pour 700,000 tonnes environ.

En présence de ces indications, il n'est point possible de mettre en doute la haute utilité du chemin de fer direct de Mons à Boom. Nous avons établi, en effet, qu'il profitera à des populations nombreuses et à des industries importantes, en leur permettant de faire venir à bas prix, du Nord ou du Midi, le combustible, les matières premières et les marchandises dont elles ont besoin, et en facilitant l'écoulement de leurs produits; en outre, il favorisera les exploitations houillères du Borinage en leur assurant, à l'intérieur du pays, des débouchés considérables, car les seules localités, au nombre de 84, situées dans le voisinage immédiat de la ligne consomment annuellement plus de 200 mille tonnes de charbon; enfin, il viendra puissamment en aide à l'industrie charbonnière du Hainaut en contribuant, comme nous le démontreront plus loin, à développer les exportations maritimes.

A côté de ces avantages, il en est d'autres que nous ne pouvons point passer sous silence.

La section de Nimy à Neufvilles raccourcira de 7,584 mètres le trajet de Mons à Bruxelles, en sorte que le transport des voyageurs pourra se faire avec plus de célérité entre ces points. Il est probable qu'une entente avec l'État belge et la compagnie du Nord fera de cette section une partie de la grande voie de Paris à Bruxelles, et qu'elle

servira, par la suite, pour tous les trains de voyageurs circulant entre Bruxelles et Mons qui ne devront pas faire arrêt à Jurbise. C'est pour ce motif qu'elle sera construite à double voie dès le principe.

Le chemin de fer projeté formera avec la ligne concédée de Malines à Terneuzen par St-Nicolas une communication directe du Borinage vers le port de Terneuzen et l'ouest de la Hollande.

D'un autre côté, l'embranchement de Boom à Lierre, outre qu'il passe au cœur des briqueteries de Boom et de Rumpst, établira vers Turnhout et l'Est de la Hollande une communication qui n'aura pas à subir les entraves qu'occasionne l'interruption au Moerdyck de la ligne d'Anvers à Rotterdam. En même temps, il réduira de 3,836 mètres la distance de Turnhout et de Lierre à Bruxelles.

III.

Utilité du chemin de fer projeté au point de vue de l'exportation maritime des charbons du Hainaut.

L'industrie houillère du Hainaut subit depuis quelques années, surtout dans l'arrondissement de Mons, les fâcheuses conséquences d'une crise dont la gravité a été signalée, à diverses reprises, par les rapports des chambres de commerce de cette province. La situation dont on se plaint, et qui compromet sérieusement des intérêts considérables, tient à des causes permanentes, parmi lesquelles on peut signaler principalement :

1° Le développement que l'extraction de la houille prend chaque jour dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, ainsi que dans les bassins de la Moselle et de la Rhur ;

2° La concurrence, de plus en plus grande, que les charbons anglais font aux produits similaires de Belgique sur plusieurs marchés du continent.

Il est parfaitement établi que les exportations du Hainaut vers la France tendent à diminuer, d'année en année, par suite de la production des houilles indigènes dans ce dernier pays. Il en est de même des envois qui se faisaient vers les Pays-Bas, malgré la suppression à peu près complète du droit de fr. 19.83 par tonne-métrique dont les houilles étrangères y étaient frappées autrefois : les provinces de l'Est s'alimentent aujourd'hui aux mines de la Rhur, dont les charbons y

reviennent seulement à fr. 1.05 pour le transport, tandis que la partie occidentale emploie de préférence les charbons anglais, à cause du bas prix du fret, bien qu'ils soient notoirement inférieurs aux nôtres pour certains usages spéciaux.

La consommation intérieure s'est accrue, il est vrai, dans une certaine proportion : en 1863 elle a atteint 7,088,000 tonnes, tandis qu'elle était seulement de 5,375,000 tonnes en 1854 ; mais cette augmentation relativement faible ne répond pas à l'accroissement de production que comporte le développement de l'industrie charbonnière durant la même période et elle n'est pas de nature à contrebalancer l'influence des causes que nous avons indiquées plus haut, en sorte que maintenant les divers agents affectés à la production houillère, capitaux, machines et ouvriers, ne trouvent point à déployer toutes leurs ressources, ni à utiliser toute leur énergie,

Aussi le revenu net imposable des houillères, qui était dans le Hainaut de fr. 2.20 par tonneau en 1854, est-il descendu à fr. 1.18 en 1863. Dans le couchant de Mons, la production de 1863, comparée à celle de 1861, accuse une diminution de 44,563 tonneaux, et le salaire moyen annuel, qui était de 744 francs en 1861, est tombé à 690 francs en 1863. Il y a là un mal réel, auquel il importe d'appliquer des remèdes prompts et énergiques, si l'on ne veut voir s'arrêter dans son essor une branche de la richesse nationale qui a donné, en 1863, pour le Hainaut, un revenu net imposable de 8,975,710 francs et qui a occupé dans les trois bassins de cette province 60,091 ouvriers, dont 26,278 pour le couchant de Mons.

Le moyen de parer à cette situation critique est naturellement indiqué par les circonstances. Du moment où il est constaté, d'une part, que le développement des industries belges qui consomment la houille ne correspond pas à celui qui se manifeste dans la production de ce combustible, d'autre part, que l'exportation vers les marchés que nous avons exploités jusqu'aujourd'hui menace de s'amoinrir par suite de l'ouverture de charbonnages mieux situés que les nôtres pour alimenter ces marchés, il ne peut y avoir de salut que dans la création de nouveaux et importants débouchés. De là l'impérieuse nécessité pour l'industrie houillère d'aller chercher au loin les consommateurs qui lui font défaut chez nos voisins et d'arriver aux exportations maritimes, qui font depuis quelques années l'objet des préoccupations de tous les producteurs du Hainaut.

« A Charleroy comme à Mons, sur les bords de la Basse-Sambre » comme dans le Centre, on étudie avec une très-vive sollicitude les » moyens d'organiser un courant d'exportation vers les pays d'outre- » mer. » (*Rapport de la Chambre de commerce de Charleroy, pour l'année 1863.*)

Le Gouvernement, dont l'intelligente sollicitude pour toutes les branches de l'industrie nationale ne s'est jamais manifestée d'une manière aussi éclatante que dans ces dernières années, a parfaitement compris cette tendance, et il en a facilité jusqu'à un certain point la réalisation. Sans parler des avantages donnés à l'exportation de nos produits par des mesures d'un caractère général, telles que l'acte mémorable du rachat des péages de l'Escaut, l'abaissement des droits de navigation sur les canaux, les traités de commerce conclus avec différents pays, nous rappellerons seulement qu'un arrêté du 24 mai 1863 a introduit dans le tarif du chemin de fer de l'État une modification fort importante au point de vue qui nous occupe, en réduisant à 3 centimes par tonne-kilométrique les frais de transport des charbons à exporter par les ports d'Anvers et d'Ostende, et que dans le dernier crédit extraordinaire pour l'exécution de travaux publics figure une somme de quatre millions destinée à développer le commerce d'exportation, d'importation et de transit par le port d'Anvers.

Quelques bienfaites que soient ces mesures, on ne peut cependant point les considérer comme complètes ni suffisantes, aussi longtemps qu'il restera possible de faciliter le transport des charbons vers les lieux d'embarquement, et d'en diminuer le prix à l'aide d'une réduction de parcours. C'est seulement quand on aura placé la production houillère dans les conditions les plus favorables sous ce rapport que l'on pourra espérer de voir s'organiser avec succès pour l'exportation des services de navigation à vapeur, des agences, des procédés faciles et économiques pour opérer le chargement sur navires de grandes masses de marchandises pondéreuses, en un mot, tous les moyens qui ont amené la prépondérance commerciale de l'Angleterre et qui ont imprimé à plusieurs de ses ports une si prodigieuse activité, en assurant en même temps le développement progressif et l'avenir de ses principales industries.

L'exportation des charbons anglais, grâce à des facilités de tous genres, s'est rapidement développée, au point qu'elle atteignait 8,800,420 tonnes en 1864, tandis qu'il est seulement sorti de notre

pays par le port d'Anvers 28,049 tonnes de houille et de coke en 1865 ! Comment expliquer une différence aussi énorme ? Comment se fait-il que la Belgique, dont les charbons ne le cèdent en rien à ceux d'Angleterre et leur sont même supérieurs pour beaucoup d'usages, n'ait point conquis, jusqu'à cette heure, une plus large place sur le vaste marché que ce dernier pays approvisionne ? La raison en est simple et elle a été indiquée à plusieurs reprises dans la presse : elle tient, d'un côté, à ce que l'on ne trouve pas au port d'Anvers les engins nécessaires au chargement rapide et économique des grands navires, d'autre part, à ce que les voies ferrées qui mettent les bassins houillers du Hainaut en communication avec l'Escaut sont notoirement insuffisantes. Des faits nombreux démontrent, en effet, que le chemin de fer de l'État est beaucoup trop encombré pour suffire aux transports spéciaux destinés à l'exportation ; c'est pour cela que l'on voit constamment des navires qui ont amené des marchandises à Anvers quitter ce port à vide ou sur lest pour aller prendre un chargement de charbon à Newcastle. Il est notoire encore que souvent les quais d'Anvers sont encombrés de marchandises qui se détériorent, faute de moyens de transport.

Il n'est donc point surprenant que les charbonnages du Hainaut et les négociants d'Anvers réclament énergiquement la construction d'une ligne industrielle, dont la nécessité se fait impérieusement sentir.

Le chemin de fer de Mons à Boom satisfait complètement aux besoins dont nous venons de parler.

Cette voie nouvelle pourra entreprendre, dans toutes les conditions de célérité et d'économie désirables, les transports spéciaux que ne peut point effectuer complètement la ligne de l'État de Mons à Anvers, puisqu'elle reliera directement le Borinage à l'Escaut avec un raccourcissement de six kilomètres si elle aboutit à la station actuelle, et de sept kilomètres si elle est prolongée jusqu'à la citadelle du Sud par Hemixem et Hoboken. Il importe de remarquer, d'ailleurs, que rien n'empêcherait les houilles destinées à l'exportation de s'embarquer à Boom, les plus grands navires pouvant mouiller dans le Rupel en face de cette localité et les rives de ce fleuve présentant en cet endroit des emplacements très-convenables pour y établir des quais munis d'engins perfectionnés pour le chargement ; de cette manière, les charbons n'auraient plus à parcourir que 82 kilomètres à partir de Mons pour arriver à un port d'embarquement, tandis qu'ils doivent supporter aujourd'hui par chemin de fer un transport de 109 kilomètres, qui augmentera encore



lorsque l'on aura effectué le nouveau raccordement des stations du Nord et du Midi, à Bruxelles.

Nous ferons observer encore, et cette considération a une très-grande importance, que notre projet, envisagé dans ses rapports avec le développement des exportations maritimes, ne favorisera pas exclusivement le Borinage; il est appelé à offrir aussi de très-grands avantages au bassin houiller de Charleroy et à celui du Centre: ce dernier, en effet, pourra être mis en communication avec notre ligne par un embranchement de Casteau à Havré, et quant au premier, ses charbons pourront arriver directement au Rupel par un embranchement que nous offrons de construire entre Bruxelles et Londerzeel, en prolongement du chemin de fer direct de Luttre à Bruxelles.

Nous n'insisterons pas davantage sur l'utilité d'un projet à l'exécution duquel le concours pécuniaire de plusieurs communes importantes et celui d'une puissante société financière belge qui s'est engagée à faire le capital, sont déjà garantis. Nous croyons avoir établi, d'une manière péremptoire, que le chemin de fer de Mons à Boom desservira des localités nombreuses, une population très-dense, des industries considérables, et qu'il comblera une lacune aussi préjudiciable au commerce d'Anvers qu'aux exploitations houillères du Hainaut. Cette ligne se trouvera, d'ailleurs, dans des conditions exceptionnellement favorables sous le rapport du trafic, attendu qu'elle aura dans les deux sens des transports, assurés qui seront alimentés, d'un côté, par les charbons destinés à la consommation intérieure ou à l'exportation, de l'autre, par les marchandises du port d'Anvers et surtout par les produits céramiques de la rive droite du Rupel. On peut donc avancer que peu de lignes de notre pays réunissent de pareils éléments d'utilité et de succès; aussi avons-nous le ferme espoir que le Gouvernement accueillera avec bienveillance notre demande de concession.

Bruxelles le 10 février 1866.

LES DEMANDEURS EN CONCESSION:

J.-B DE MAYER, *industriel, à Boom;*
COUTURIAUX, *propriétaire, à Neufvilles.*



