

© 2688-

ctes J. & L. vander Straeten-Ponthoz.

BRUXELLES-MAYENCE.

**Les cartes, plans tracés, profils, etc., etc., figurent à l'Exposition
d'Anvers, Galerie belge du génie civil.**

PROJET

D'UN

CHEMIN DE FER DIRECT

DE

**BRUXELLES, OSTENDE ET ANVERS A MAYENCE
& A FRANCFORT-S/M,**

PAR

WAVRE, HUY, VIELSALM, L'EIFEL ET LE HUNDSRÜCK.

- » Les auteurs de ce projet de chemin de fer ont montré jusqu'ici une trop grande réserve. Je leur adresse ce reproche du sein même du Sénat. Ils auraient dû faire connaître ce chemin de fer à la Belgique entière au moyen de brochures et de cartes répandues à profusion.
- » Ce projet de chemin de fer est trop important pour rester dans les cartons ministériels; il faut qu'il en sorte. »

M. LE BARON DE TORNACO. (Séance du Sénat du 29 avril 1873, *Annales parlementaires*, p. 179.)

Lorsqu'en 1864 le projet de chemin de fer de Bruxelles-Mayence a été produit, on étudiait, depuis plus de vingt ans, le moyen d'établir une nouvelle voie ferrée allant de la frontière Belge-Allemande au Rhin, aboutissant au-dessus de Coblenz et le plus près possible de Mayence.

Le but que l'on se proposait était d'établir entre Ostende, Anvers, Bruxelles et Mayence une communication plus directe que la ligne actuelle par Liège, Herbenthal et Cologne.

Plusieurs projets traversant la frontière Belge avaient été étudiés, mais tous se raccordaient au Rhin au-dessous de Coblenz.

Le Bruxelles-Mayence direct a été le premier et est resté le seul projet qui ait atteint le but.

Partant de Bruxelles où il est en communication directe avec Ostende, Calais et Anvers, il va droit à Mayence en franchissant la frontière belge près de Vielsalm et en recoupant les contrées de l'Eifel et du Hundsrück dans toute leur longueur jusqu'à la Nahe qu'il traverse pour se raccorder ensuite au chemin de fer Louis de Hesse et atteindre ainsi Mayence et Francfort-s/M.

La concession pour la partie Belge du projet avait été assurée en 1868 et 1869 par MM. Vanderstichelen et Jamar, Ministres des Travaux publics.

Le capital nécessaire aux cautionnements, à la construction, au matériel

roulant et d'exploitation de la ligne tout entière (partie belge et partie prussienne), avait été régulièrement constitué en 1868 et 1872.

Le 2 février et le 2 mars 1872, nous avons déposé sur le bureau de M. Moncheur, à cette époque Ministre des Travaux publics, un cautionnement de 1,000,000 de francs pour garantir l'exécution de la concession de la partie belge.

En 1873 et 1874, le Gouvernement ne tenant aucun compte des engagements que MM Vanderstichelen et Jamar avaient bien voulu prendre envers nous, a refusé de nous accorder la concession de la partie belge à l'époque même où cette concession nous était assurée à Berlin pour la partie prussienne du projet.

Le privilège et l'autorisation de procéder aux travaux provisoires de la partie prussienne du projet ont été accordés par dépêche ministérielle datée de Berlin 20 janvier 1869.

Nous avons déposé, le 16 mars 1870, un cautionnement provisoire dans les caisses du Gouvernement à Coblençe.

Les modifications de tracés et de profils qui nous avaient été imposées par dépêches ministérielles des 2 novembre, 20 décembre 1872 et 6 mai 1873, ont été réalisées et elles furent soumises, le 21 janvier 1874, au Ministère des Travaux publics, à Berlin.

Ces modifications, les documents et le devis de construction du projet, ont été contrôlés par M. l'ingénieur royal Behrendt.

Notre projet, accepté par le Ministère des Travaux publics à Berlin (dépêche ministérielle du 5 mars 1874), a été soumis au commissariat royal des chemins de fer de Coblençe, qui l'a approuvé.

La concession au capital de 24,000,000 de thalers, pour la partie prussienne, nous a été assurée par dépêche du 9 septembre 1874 de M. Achenbach, Ministre des Travaux publics et du Commerce à Berlin.

Le refus de notre Gouvernement de nous accorder la concession de la partie belge devait naturellement avoir pour conséquence de nous mettre dans l'impossibilité de donner suite à la concession que nous avions obtenue du Gouvernement de Berlin pour la partie prussienne du projet.

Jusqu'en 1870 on avait établi les tracés et les profils en s'attachant surtout à réduire le coût kilométrique et en tenant compte des instructions ministérielles de Bruxelles et de Berlin qui exigeaient que le passage des lignes déjà construites eussent lieu à niveau.

On ne s'était donc guère préoccupé de la direction de la ligne ni de ses déclivités au point de vue de la rapidité des transports et des frais d'exploitation.

Depuis 1870, mais surtout depuis 1873, l'expansion du commerce et surtout du commerce extérieur chez la plupart des nations du continent avait pris de telles proportions que la nécessité d'un grand réseau européen, bien agencé, bien coordonné et pour ainsi dire homogène, s'imposait pour satisfaire aux relations internationales des différents pays entre eux.

Les chemins de fer d'intérêt purement local ont été relégués à l'arrière-plan et n'ont plus préoccupé l'attention publique que d'une façon toute secondaire.

Dès lors les Gouvernements et les Compagnies ont cherché à développer autant que possible leurs réseaux de chemins de fer en les reliant à ceux des contrées limitrophes, de manière à obtenir des voies de communications internationales non interrompues et autant que possible *les plus courtes*.

La grande, l'unique question, pourrait-on dire, a été, dans ces derniers temps, de procurer à l'exubérance de l'esprit commercial un écoulement rapide, et d'assurer aux relations de toutes sortes des divers pays entre eux les plus notables économies d'argent et de temps, *de temps surtout*.

Cette idée préoccupe le monde et le parcourt sans s'arrêter.

On la rencontre partout, à Suez, à Panama, au Mont Cenis, au Gothard, à l'Arl-Berg, au Simplon, au Grand Central Asiatique.

C'est cette idée qui a fait construire les lignes :

Anvers-Maestricht-Aix-la-Chapelle.

Mons-Hautmont.

Anvers-Ottignies-Charleroi-Givet.

Bruxelles-Louvain.

Anvers-Gladbach.

Bruxelles-Charleroi direct.

C'est elle aussi qui a fait établir la jonction directe d'Amsterdam à la mer et qui préside aux travaux actuellement en cours pour Rotterdam.

L'Allemagne nouvelle, l'Autriche, la Hongrie, les Principautés danubiennes, la Turquie et l'Italie se sont outillées, sous le rapport de leurs chemins de fer, d'une façon si remarquable que ces contrées sont en mesure de satisfaire à leurs relations commerciales non seulement avec la plupart des divers pays du continent, mais aussi avec l'Angleterre et les pays transatlantiques.

La Belgique, qui a eu l'honneur de construire les premiers chemins de fer du continent, ne semble pas avoir compris que par sa situation géographique elle était appelée avec la Hollande à servir de dépôts et d'étapes au mouvement considérable d'échange et de transit réciproques qui s'accroît de plus en plus entre l'ancien et le nouveau monde.

Il faut malheureusement bien le reconnaître, les nouvelles lignes s'établissent encore en Belgique plutôt en vue de satisfaire à des intérêts locaux et à des exigences de politique intérieure qu'en vue des intérêts généraux du pays et de ses relations internationales avec le monde entier.

Le grand fait économique que nous venons de rappeler et auquel le Gouvernement belge ne paraît pas vouloir s'associer, avait frappé d'autant plus vivement les auteurs du projet primitif du chemin de fer de Bruxelles-Mayence, qu'au moyen de certaines modifications de tracé et de profil, ce projet devait nécessairement devenir la ligne internationale de tout premier ordre, *la plus courte et la plus rapide* entre la concentration des chemins de fer de l'Europe centrale, de l'Orient et de l'Italie à Mayence et Francfort s/M d'une part, la Belgique, l'Angleterre et les pays transatlantiques d'autre part.

Depuis 1870, mais surtout depuis 1873, de nouvelles études ont été faites et continuées sans interruption dans le but d'améliorer le tracé et le profil du projet.

Il a été tenu compte dans les modifications et améliorations réalisées pour la partie Belge :

1° Des nécessités qui s'imposaient relativement à la suppression d'une gare particulière à Schaerbeck, au raccordement de la ligne en projet à la gare du

Nord, plus tard à celle du Quartier-Léopold, puis à la ligne du Luxembourg elle-même, à Groenendal et enfin à la Hulpe ;

2° Du désir manifesté par M. Moncheur, Ministre des Travaux publics, en 1875, de faire passer la nouvelle ligne par Wavre et d'abandonner l'embranchement vers Hal (Calais) en faveur d'un projet de chemin de fer de Jurbise vers Jodoigne, dont M. de Burlet, représentant pour Nivelles, réclamait la construction il y a quelques jours à la Chambre.

Dans les documents soumis au Gouvernement belge à l'appui du renouvellement de nos demandes en concession du 18 septembre 1882 et du 18 février 1885 pour la partie belge du projet Bruxelles-Mayence direct, les réductions de distances obtenues par les études précédentes de 1875-1880, n'ont pas été maintenues.

La distance de Bruxelles à Mayence est indiquée par 340 kilomètres dans les derniers documents fournis au Gouvernement, dont 180 pour la partie belge.

Par contre, ces documents assurent l'établissement de la nouvelle ligne conformément aux types actuellement en usage pour la construction des grandes lignes internationales postales allemandes et anglaises, à savoir :

40 ou 41 millimètres maximum pour les déclivités ;

1000 mètres minimum pour le rayon des courbes ;

Suppression complète des passages à niveau, aussi bien pour les lignes de chemin de fer que pour les routes et chemins à traverser.

Des modifications et améliorations analogues à celles réalisées pour la partie belge ont été étudiées et sont prévues pour la partie prussienne du projet. La distance de la frontière belge à Mayence est réduite dans les documents de 1881 à 190 kilomètres.

La ligne construite dans ces conditions (comme nous le proposons au Gouvernement 1), secondée à Ostende par un service de bons steamers (1), permettrait :

1° De porter la vitesse sur son parcours, au maximum des vitesses des grands Express anglais, des Rapides français et des Eilzüge allemands ;

2° De franchir la distance qui sépare Londres de Mayence et de Francfort-s/M, en 12 et 13 heures au lieu de 20 heures 12 minutes par les routes

(1) Un service régulier de steamers rapides pourrait être établi entre Ostende et Port Victoria.

La Compagnie du South-Eastern-Railway s'entendrait sans aucun doute avec le Gouvernement belge ou avec les concessionnaires de Bruxelles-Mayence direct, pour établir ce service, qui offrirait de grands avantages pour les relations internationales par la Belgique et Ostende.

Un train Express rapide partirait de Port Victoria pour Londres à l'arrivée du bateau d'Ostende, quelle qu'en soit l'heure d'arrivée.

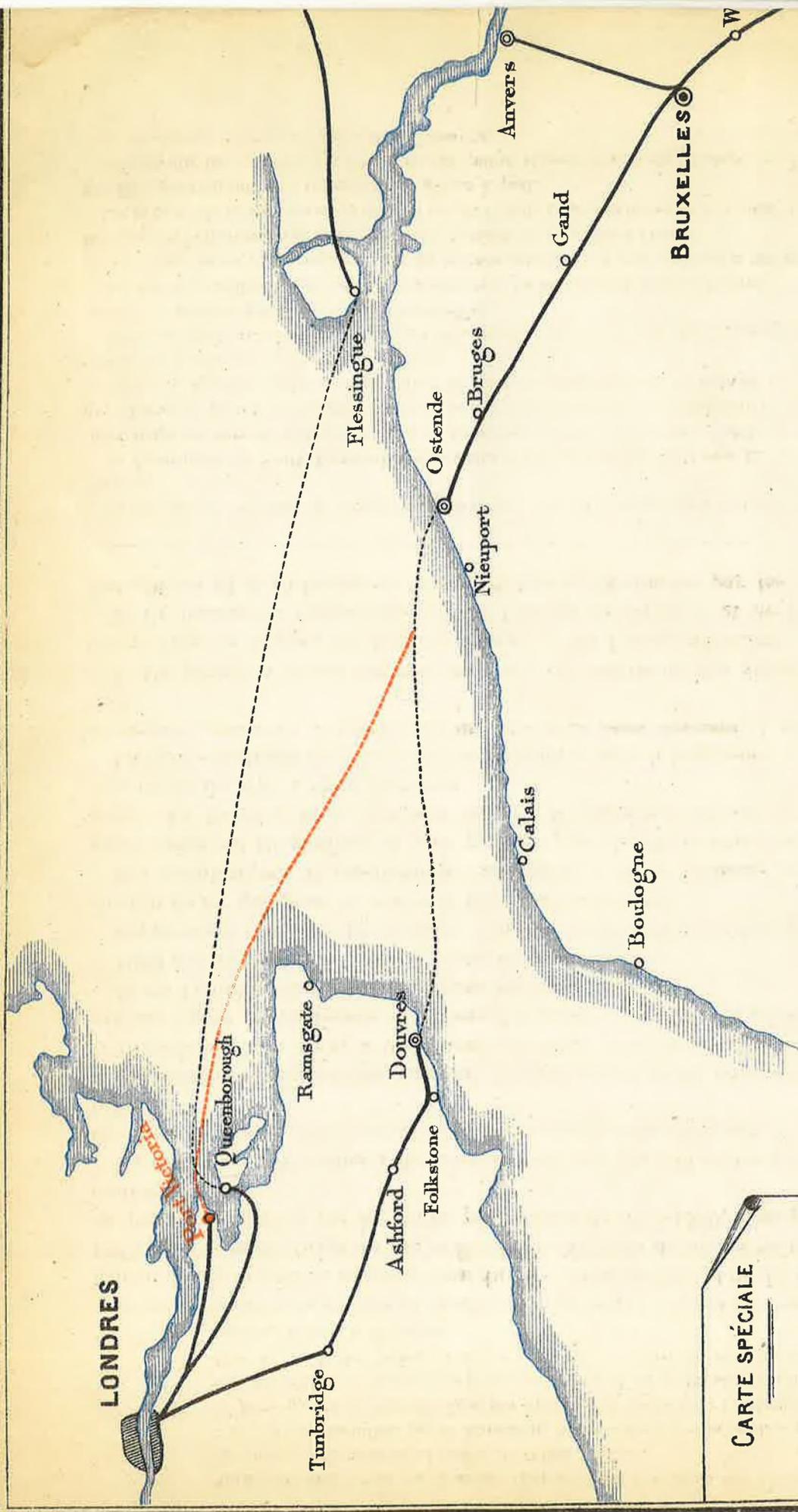
Cette combinaison assurerait une régularité complète pour le service des voyageurs et de la poste — régularité qui laisse à désirer aujourd'hui.

Les malles actuelles en service d'Ostende-Douvres ne font que 14 milles à l'heure.

Elles vont, dit-on, être remplacées par des bateaux semblables à ceux qui font le service entre Boulogne et Folkstone (type Louise Dagmar), à raison de 18 milles à l'heure.

Les bateaux de ce type ayant un tirant d'eau de 7 pieds 10 pouces devant et de 8 pieds 5 pouces derrière, peuvent entrer à Ostende et s'y placer à quai.

1 Cela résulte des constatations officielles des ponts et chaussées et du pilotage. — Voir les diagrammes qui figurent à l'Exposition d'Anvers.



CARTE SPÉCIALE

Indiquant les traversées
d'Ostende à Douvres
idem à Port Victoria.

actuelles d'Ostende et Calais, Liège et Cologne, et de 23 heures 57 minutes par celle de Flessingue ;

3° D'organiser des trains internationaux directs et accélérés de marchandises, qui seraient conduits d'Ostende ou d'Anvers à Mayence et Francfort, et réciproquement, sans arrêts autres que ceux qui sont nécessités pour l'alimentation des machines et pour les formalités de la douane, en 10 ou 11 heures au plus.

La vitesse de 70 kilomètres à l'heure, actuellement inconnue en Belgique, et qui ne pourra jamais être obtenue sur les lignes construites aujourd'hui, devrait être adoptée pour la ligne nouvelle dès sa mise en exploitation.

La sécurité des voyageurs serait encore mieux assurée sur la ligne Bruxelles-Mayence direct à la vitesse de 70 kilomètres, qu'elle ne l'est aujourd'hui dans les Express roulant sur les lignes belges à la vitesse de 50 ou 60 kilomètres, parce que ces Express sont exposés aux dangers multiples résultant des passages à niveau et des nombreuses stations qui surchargent les lignes belges et leur créent des difficultés de service et d'exploitation avec lesquelles on n'aurait pas à compter sur la ligne nouvelle.

Néanmoins, pour éviter toute contestation à ce sujet, le temps nécessaire pour effectuer les trajets indiqués ci-dessous a été calculé à raison de 60 kilomètres seulement à l'heure.

DE BRUXELLES A MAYENCE.

Par Liège et Cologne.

Le trajet s'effectue (station Nord) :

Par train express n° 75	en	12 ^h 18
— n° 69		11 55
— n° 85		11 28
— n° 67		10 17

(Voir livret officiel belge, 15 mai 1885, p. 106, n° 106.)

Par la ligne directe Bruxelles-Mayence.

Le trajet s'effectuerait (stat. Quart. Léopold) :

De Bruxelles à Mayence	en	5 ^h 40
----------------------------------	----	-------------------

(Voir Mémoires et Documents du projet.)

D'ANVERS A MAYENCE.

Par Gladbach et Cologne.

d'Anvers à Dusseldorf	en	5 ^h 20
de Dusseldorf à Mayence		8 07

Durée du trajet	15 ^h 27
---------------------------	--------------------

(Voir livret officiel belge 15 mai 1885, p. 116, n° 114 et Henschel's Telegraph, p. 405.)

Par Louvain, Liège et Cologne

d'Anvers à Mayence	en	10 ^h 42
------------------------------	----	--------------------

Durée du trajet	10 42
---------------------------	-------

(Voir livret officiel belge 15 mai, p. 106, n° 106).

Par la ligne en projet

d'Anvers à Schaerbeek	en	0 ^h 48
de Schaerbeek à Bruxelles		(Q. L.) 0 12
de Bruxelles Q. L. à Mayence		5 40

Durée du trajet	6 40
---------------------------	------

(Voir Mémoires et Documents du projet.)

DE LONDRES A OSTENDE ET BRUXELLES.

SERVICE ACTUEL.

Par Douvres :

de Londres à Douvres	en	1 ^h 50
de Douvres à Ostende		5 30
d'Ostende à Bruxelles (Nord)		2 10

Durée du trajet	9 50
---------------------------	------

(Voir livret officiel belge, 15 mai 1885, p. 106.)

**SERVICE A ÉTABLIR
AVEC DES MALLES TYPE BOULOGNE-FOLKSTONE.**

Par Douvres :

de Londres à Douvres	en	1 ^h 50
de Douvres à Ostende		5 20
d'Ostende à Bruxelles (Q. L.)		2 00

Durée du trajet	7 10
---------------------------	------

Par Port Victoria :

de Londres à Port Victoria	en	0 ^h 45
de Port Victoria à Ostende		4 45
d'Ostende à Bruxelles (Q.L.)		2 00

Durée du trajet	7 50
---------------------------	------

DE LONDRES A MAYENCE.

<p>Par Flessingue et Cologne.</p> <p>Le trajet s'effectue en 25^h 37 (Voir Hendschel's Telegraph, p. 231, n° 78°.)</p> <p>Par Ostende, Bruxelles et Cologne.</p> <p>Le trajet s'effectue :</p> <p>Par train express n° 85 en 26^h 53 — n° 69 25 05 — n° 75 22 11 — n° 67 20 12</p> <p>(Voir livret officiel belge, 15 mai 1885, p. 106, n° 106)</p>	<p>Par Calais, Bruxelles et Cologne.</p> <p>Le trajet s'effectue. en 20^h 12 (Voir livret officiel belge, 15 mai 1885, p. 106, n° 106.)</p> <p>Par Ostende, Bruxelles et la ligne en projet</p> <p>Le trajet s'effectuerait :</p> <p>De Londres à Bruxelles (Q. L.) . . . en 7^h 10 De Bruxelles (Q. L.) à Mayence . . . 5 40</p> <hr style="width: 100px; margin-left: 100px;"/> <p>Durée du trajet 12 50</p>
---	---

Comparaison des quatre lignes.

Par Flessingue et Cologne	en 25 ^h 37
Calais-Bruxelles et Cologne	20 12
Ostende-Bruxelles et Cologne (train le plus rapide).	20 12
la ligne directe Bruxelles-Mayence	12 50

N. B. Pour Francfort s/M, il faut ajouter 0h. 45 à la durée des trajets pour Mayence.

Aucun projet de chemins de fer n'a en Belgique soulevé contre son établissement une opposition aussi forte que celle qui a fait obstacle à la construction de la ligne directe de Bruxelles-Mayence.

Après dix années de lutte et de travail, et grâce à l'appui qu'il a rencontré pendant les trois dernières sessions des Chambres belges de la part d'hommes compétents, ce projet est devenu un objet de sérieuses préoccupations pour l'opinion publique.

On a compris que ce n'est pas au nom des villes d'Anvers et d'Ostende seules que l'établissement du Bruxelles-Mayence direct s'imposait.

Quatre provinces, dix arrondissements, dix-neuf cantons de justice de paix, cent trente-cinq communes et les villes de Liège, Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges et Ostende, sont directement intéressés à la construction de la nouvelle ligne qui traverse, jusqu'à la frontière, sept lignes de chemins de fer.

Charleroi-Louvain	}	à Wavre.	
Tamines-Landeu		}	à Ramillies.
Namur-Tirlemont	}		à Huy.
Landeu-Ciney			
Paris-Cologne	}	à Bomal.	
Arlon-Liège.		}	à Vielsalm.
Luxembourg-Pepinster			

Son importance a été reconnue,

En Belgique :

Par MM. Vanderstichelen, Jamar, Wasseige et Moncheur, par M. Saintellette lui-même, Ministres des Travaux publics, et par M. Malou, chef du cabinet en 1873.

- Vous savez tous, disait M. Malou, que le réseau allemand ne s'est presque pas formé dans les régions qu'on appelle l'Eifel et le Hundsrück.
- Aussi, tous les transports vers le groupe important de Bingen, Mayence, Francfort, et au delà, se font aujourd'hui par des lignes qui obligent à de grands détours. Il est désirable, il est même probable que, dans un avenir prochain, une ligne plus directe s'établira entre notre principal port, notre réseau de chemin de fer et le groupe que je viens d'indiquer. Il existe même plusieurs projets et des demandes en instance. Il en a été fait notamment pour un chemin de fer direct de Bruxelles à Mayence passant par Huy, Vielsalm, allant sur Saint-Vith, se dirigeant sur Gérolstein.

(Séance du 6 mars 1873, *Annales parlementaires*, page 648.)

Par le comité mixte des travaux publics auquel le projet avait été soumis par M. Moncheur en mars 1873 ;

Par de nombreuses pétitions adressées à la même époque à la Chambre et au Sénat ;

Par l'Association maritime et commerciale d'Ostende ;

Par les conseils communaux de Huy et de Bruxelles ;

Par les conseils provinciaux du Luxembourg, de Liège et du Brabant ;

A la Chambre et au Sénat belges par MM. d'Andrimont, Balisaux, Crocq-Delcour, Le Hardy de Beaulieu, Van Hoorde, Janssens, Jottrand, Limbourg-Stirum, de Macar, Malou, Meeus, Montéfiore-Lévi, Osy, Reynaert, Saintellette, Scailquin, de Tornaco, Vaucamps, Vilain XIII, Willequet, de Woelmont, etc.

Par les rapports :

1^o De M. Le Hardy de Beaulieu, rapporteur de la section centrale de la Chambre pour le Budget des Travaux publics de 1881, pages 56 et suivantes ; et pour le Budget général de l'État de 1883, pages 38, 40, 41, 44, 45, 46 et suivantes ;

2^o De M. Jottrand, rapporteur de la section centrale de la Chambre pour la loi des crédits pour travaux d'utilité publique en 1881, pages 32 et suivantes ;

- La section centrale, organe de toutes les sections, estime que cette création
- est indispensable en présence de la concurrence de plus en plus vive faite ou
- résolue au transit par la Belgique.

3^o De M. Scailquin, rapporteur de la section centrale de la Chambre pour le Budget des Travaux publics de 1882, pages 71 et suivantes ;

4^o De M. Montéfiore-Lévi, rapporteur de la commission du Sénat pour le Budget général de l'État pour 1884, page 20 ;

5^o De M. Balisaux, rapporteur de la commission du Sénat pour les Travaux publics de 1884, tableau VIII, pages 7 et 8 ;

6^o De M. de Reinach, consul de Belgique à Francfort s/M., du 10 juin 1884, voir *Recueil consulaire*, t. XLVII, 5^{me} livraison, pages 395 et 396 ;

Par une note de M. Le Hardy de Beaulieu, vice-président de la Chambre

des Représentants, que la section centrale a fait annexer à la suite du rapport de M. Jottrand (voir annexe A);

Par des articles publiés par l'*Indépendance belge*, le *Publicateur de Wavre*, le *Courrier de Huy*, et spécialement par le *Journal des intérêts maritimes, commerciaux et industriels d'Anvers*;

En Allemagne :

Par de nombreuses dépêches des différents Ministres qui se sont succédés, depuis 1868, au Département des Travaux publics, à Berlin;

Par les souscriptions officielles et abandons de terrain recueillis dans l'Eifel et le Hunsrück pour plus d'un million de marks;

Par le rapport d'un des ingénieurs royaux les plus distingués de l'Allemagne, M. Behrendt;

Par l'avis favorable du commissariat royal des chemins de fer de Coblenz;

Par la dépêche ministérielle du 9 septembre 1874 qui nous assurait la concession de la partie prussienne du projet au capital de 24,000,000 de thalers;

Par les Chambres de commerce de Mayence, de Francfort, etc., etc., qui se sont adressées au Grand Chancelier de l'Empire et au Ministre de l'Intérieur et des Travaux publics à Berlin pour obtenir l'établissement de la ligne directe de Francfort-s/M. et Mayence à Bruxelles, Anvers et Ostende;

Par de nombreux articles publiés par les journaux allemands et spécialement par le *Journal de Francfort* du 4 février 1885. (Voir annexe B.)

Il faut encore remarquer que l'importance du Bruxelles-Mayence a été constatée de la manière la plus formelle par le Ministère belge qui en 1873 et 1874 a fait obstacle à l'établissement de cette ligne.

En effet, ce Ministère a soumis à l'approbation des Chambres trois grands projets de chemins de fer :

Athus-Givet	le 13 novembre 1872;
Anvers-Gladbach	» 14 janvier 1873;
Projet des lignes du Luxembourg	» 4 février 1873.

Les exposés des motifs de ces projets (et les discussions de la Chambre) renferment de nombreux arguments en faveur du Bruxelles-Mayence, et ils pourraient même servir de modèle pour un exposé des motifs pour ce dernier projet.

Exposé des motifs Anvers-Gladbach,
14 janvier 1873, page 1.

« Notre réseau de chemin de fer se rattache par douze voies aux lignes françaises, non compris les raccordements décrétés ou en construction; du côté de notre frontière du Nord, six voies nous relient à Terneuzen, Rotterdam, Tilbourg, Eindhoven, Maestricht; mais à l'Est, pour nos relations avec l'Allemagne, nous n'avons encore que la ligne du Luxembourg et les trois voies qui convergent à Aix-la-Chapelle, l'une

Exposé des motifs Bruxelles-Mayence, 18...

« Notre réseau de chemin de fer se rattache par vingt voies aux lignes françaises, du côté de notre frontière du Nord, six voies nous relient à Terneuzen, Rotterdam, Tilbourg, Eindhoven, Venloo, Maestricht; mais à l'Est, pour nos relations avec l'Allemagne, nous n'avons encore que la ligne du Luxembourg et les trois voies qui convergent à Aix-la-Chapelle, l'une par Liège et Verviers, l'autre

par Liège et Verviers, l'autre par Hasselt et Maestricht, la troisième par Bleyberg.

» De ce fait ressort l'utilité qu'offre pour nous la création d'une ligne directe vers le groupe si important de *Dusseldorf-Elberfeld et du bassin de la Ruhr*, où le réseau allemand est à mailles si serrées et où viennent se réunir et s'entre-croiser les grandes lignes de toute l'Allemagne du Nord. »

par Hasselt et Maestricht, la troisième par Bleyberg.

» De ce fait ressort l'utilité qu'offre pour nous la création d'une ligne directe vers le groupe si important de *Mayence-Francfort et du bassin du Rhin*, où le réseau allemand est à mailles si serrées et où viennent se réunir et s'entre-croiser les grandes lignes de toute l'Allemagne centrale et méridionale de la Suisse, de l'Autriche, de la Hongrie, de l'Orient, etc. »

L'Exposé des motifs et les pièces jointes de l'Anvers-Gladbach étaient signés par trois membres du Cabinet de 1873.

Il suffit du reste d'examiner la carte indiquant les grandes lignes internationales qui traversent l'Europe et aboutissent aux ports de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord, pour apprécier toute l'importance du projet et en reconnaître la valeur incontestable, non seulement au point de vue spécial, en Belgique, d'Ostende, d'Anvers et de Bruxelles, et, en Allemagne, des villes et des contrées de l'Eifel, du Hunsrück, de Mayence, de Darmstadt, de Francfort-s/M., etc., etc., mais encore à celui des relations internationales de la Belgique tout entière, de l'Allemagne, de l'Europe et de l'Orient avec l'Angleterre, etc., etc.

On a reproché et on reproche encore au projet de faire une trop grande concurrence : 1° aux lignes de l'État et principalement à la ligne de Bruxelles, Liège, Verviers, Herbesthal, à celle du Luxembourg et à celle de l'Amblève; et 2° aux lignes du Grand-Central et de l'ancien Hesbaye-Condroz.

Ce reproche de la concurrence aux lignes de l'État est tout spécialement réservé pour combattre le projet direct de Bruxelles-Mayence. Il disparaît toutes les fois qu'il s'agit d'un autre projet; la concurrence à une ligne de l'État semble même avoir été un argument pour le Gouvernement en faveur de la ligne Vivegnis-Bleyberg.

Par contre c'est l'argument dont le Gouvernement s'est servi en 1873 et 1874 pour refuser la concession de la partie belge du projet, et cependant, depuis nombre d'années, toutes les lignes construites en Belgique ont été établies pour obtenir des raccourcissements qui devaient créer nécessairement des concurrences aux lignes en exploitation.

C'est ce qui est arrivé spécialement pour les lignes de :

Anvers-Aerschot-Hasselt-Aix-la-Chapelle;
Anvers-Aerschot-Louvain-Ottignies-Charleroi;
Bruxelles-Alost-Gand;
Bruxelles-Louvain;
Hal-Enghien-Ath;
Bruxelles-Charleroi direct;
Mons-Hautmont;
Les plateaux de Herve, etc., etc.

Le Cabinet de 1873 lui-même n'a pas accordé une seule concession ni fait

construire une seule ligne qui ne soit une concurrence à des lignes existantes :

Athus-Givet-Gembloux ;
Anvers-Gladbach ;
Landen-Ciney ;
Vivegnis-Bleyberg ;
Tirlemont-Diest-Beverloo, etc., etc.

Le projet n'enlèvera rien à la ligne de l'État vers Cologne.

Lorsque la Hollande aura organisé ses lignes et outillé convenablement Flessingue et Rotterdam, les transports, venant de Mayence, Francfort-s/M et au delà, arrivés à Cologne, abandonneront la route vers la Belgique par Herbestal et Liège, pour suivre les lignes de la Hollande et celle de Gladbach à Anvers.

La ligne actuelle est incapable de rendre les services qu'Ostende, Anvers et le pays tout entier réclament pour leurs relations avec l'Europe centrale, l'Orient, l'Angleterre et l'Amérique.

Tout le monde connaît les plans inclinés de Liège (Ans) et d'Aix-la-Chapelle (Ronheide), qui nécessitent la division des trains. l'emploi de locomotives de renfort et de wagons à freins spéciaux, ce qui amène une complication de service continuelle en haut et en bas de ces rampes.

Il n'est personne qui ne sache que la plupart des stations, jusqu'à Aix-la-Chapelle inclusivement, sont de beaucoup trop petites et absolument insuffisantes au mouvement des voyageurs et des marchandises.

La station de Liège, toutes celles de la vallée de la Vesdre, celle de Dolhain placée entre un viaduc considérable et une forte rampe en courbe, la station d'Herbestal, celle d'Aix-la-Chapelle, en courbe, entre une forte pente et un long viaduc, sont incontestablement trop petites pour satisfaire aux exigences toujours plus grandes du mouvement, de jour en jour plus considérable des chemins de fer.

La ligne actuelle a, en outre, deux stations à rebroussements qui offrent des dangers très sérieux : Verviers et Cologne ; ces dangers sont d'autant plus considérables, que les trains qui parcourent cette ligne surchargée de stations et de passages à niveau sont plus nombreux.

Les multiples services locaux et internationaux qui se raccordent à la ligne présentent des difficultés insurmontables à l'amélioration de l'exploitation.

En effet, les trains de Bruxelles doivent se combiner à Louvain avec ceux de l'État et du Grand-Central ; à Liège, avec ceux du Nord-Belge, du Grand-Luxembourg et des plateaux de Herve ; à Herbestal et à Aix-la-Chapelle, avec ceux de Welkenraedt, du Grand-Central, etc., etc., pour ne parler que des lignes de chemins de fer exploitées en Belgique.

Mais c'est surtout à Cologne que se remarquent l'accumulation et la convergence des nombreux trains internationaux et nationaux.

Ils arrivent en cette ville pour se diriger ensuite vers les différentes parties de l'Allemagne et de la Hollande. Solidaires en quelque sorte les uns des

Pourquoi la France s'opposerait-elle à la construction de la ligne directe de Bruxelles-Mayence, alors que l'Allemagne ne s'est pas opposée à la construction des seize lignes en plus dont la France dispose aujourd'hui pour entrer en Belgique?

Ces objections, il faut le reconnaître, ne sont pas sérieuses; elles n'ont d'autre but, en soulevant des questions qu'il serait beaucoup plus patriotique de laisser de côté, que de faire obstacle à l'établissement d'une ligne qui, peut-être, porte préjudice à quelques intérêts locaux ou personnels, mais qui, en somme, et on le reconnaît du reste, est utile et nécessaire aux intérêts plus respectables d'Ostende, de Bruges, de Gand, de Liège, d'Anvers, de Bruxelles et du pays tout entier.

En peine d'arguments, on a eu recours, dans ces derniers temps, à certains organes de la presse commerciale et financière pour faire le procès au Bruxelles-Mayence direct.

Anvers, dit-on, prend depuis l'ouverture du Gothard une importance inquiétante pour les ports allemands. Par conséquent, le Gouvernement prussien ne peut pas prêter les mains à l'établissement d'une ligne qui placerait Anvers dans une situation de concurrence vis-à-vis des ports de Hambourg, de Brême, etc., etc.

Quoi qu'on dise, quoi qu'on fasse, les voyageurs, le trafic et le transit venant d'Orient, de la Russie, d'Italie, de la Hongrie, de l'Autriche et de l'Allemagne centrale ne remonteront pas, lorsqu'ils seront arrivés à la hauteur de Strasbourg, Carlsruhe, Mayence ou Francfort à l'embouchure de l'Elbe, du Weser et de l'Ems pour être dirigés de là vers l'Angleterre et les pays transatlantiques (voir la carte). Ils gagneront nécessairement par la voie la plus courte, la moins coûteuse et surtout la plus rapide, les ports de la côte la plus rapprochée, par conséquent le Havre, Calais, Dunkerque, Ostende, Anvers, Flessingue, Rotterdam et Amsterdam.

D'un autre côté, les voyageurs, le trafic et le transit venant des pays transatlantiques et de l'Angleterre en destination de l'Europe centrale, de l'Orient, etc., etc., se dirigeront nécessairement vers les ports les *plus rapprochés, qui seront le mieux outillés et le mieux desservis par des lignes internationales de premier ordre, les plus courtes et les plus rapides pour les mener à leur destination.*

Le commerce, l'industrie, l'opinion publique ne s'égareront pas longtemps avec les organes de la presse auxquels nous faisons allusion plus haut; ils reconnaîtront bientôt qu'il y a là un mirage produit, en faveur des ports allemands, non par un sentiment de patriotisme respectable, mais par une coalition d'intérêts locaux et privés qui n'a d'autre but que d'arrêter le développement d'Anvers au profit des ports français et des ports hollandais, et de favoriser des intérêts privés engagés dans les entreprises maritimes de Wilhelmshaven et de Emden et peut-être aussi dans des lignes de chemins de fer belges.

Une nouvelle objection basée sur la loi des tarifs pour les plus courtes distance a été produite récemment contre le projet.

Si, comme nous l'avons dit plus haut page 13, la construction de nouvelles

lignes profite aux lignes construites traversées, de même l'établissement de voies de Chemins de fer plus courtes ne diminue que temporairement le trafic des lignes plus anciennes lorsque celles-ci ont elles-mêmes une certaine importance.

S'il n'en était pas ainsi, on aurait eu tort d'établir les lignes plus courtes de Bruxelles à Gand, à Liège, à Charleroi etc., etc.

Le Bruxelles-Mayence ne causera donc aucun préjudice aux lignes existantes de l'État et du Grand-Central qu'on a en vue. Les wagons qui de Mayence suivront la nouvelle ligne seront remplacés sur celle d'Herbestal, Liège, Bruxelles ou Anvers et celle d'Aix-la-Chapelle-Maestricht à Anvers par d'autres wagons provenant des concentrations des chemins de fer à Cologne et à Aix-la-Chapelle. Mais nous le faisons remarquer de nouveau, ce n'est plus la question.

Aujourd'hui, les wagons venant de Mayence ne suivent déjà plus ou ne suivront bientôt plus les deux directions indiquées. Arrivés à Cologne ces wagons sont ou seront dirigés pour la plus grande partie vers les routes et les ports de la Hollande et pour une petite partie vers le Gladbach et Anvers. Ils sont où ils seront perdus aussi bien pour la ligne de l'État belge que pour celle du Grand-Central.

C'est là le fait auquel Bruxelles-Mayence direct est appelé à remédier (voir pages 10 et 11.)

L'État regagnerait par l'établissement du Bruxelles-Mayence les transports perdus pour lui sur sa ligne vers Cologne, et le Grand-Central lui-même pourrait récupérer, à partir de Wavre jusqu'à Anvers et à la frontière de Hollande, les pertes qu'il éprouve ou pourrait éprouver sur la ligne Aix-la-Chapelle-Maestricht-Aerschot.

Si cela était jugé absolument nécessaire, on pourrait peut-être charger la nouvelle ligne de tarifs plus élevés pour les trains express rapides de voyageurs et pour les trains de vitesse pour marchandises, faisant ainsi payer aux voyageurs et au commerce la pleine valeur des avantages qu'elle leur procurerait.

Dans notre pays, on n'a tenu aucun compte d'un principe généralement admis en Angleterre, en France, en Prusse, en Autriche, etc., etc., pour l'établissement des lignes de chemins de fer, à savoir :

Que les lignes importantes, celles destinées aux grands transports et au transit, doivent être établies d'une *frontière à une autre frontière*, en traversant le centre du pays et en se rapprochant autant que possible de sa capitale.

C'est à Londres, à Paris, à Berlin, à Vienne, etc., etc., que toutes les grandes lignes aboutissent, pour se diriger ensuite vers les frontières opposées.

Les lignes de chemins de fer établies selon ce principe, procurent aux pays et aux capitales qu'elles traversent tous les avantages qu'ils peuvent en retirer, tandis qu'établies comme le Gouvernement belge les a autorisées ou fait faire, le long des frontières et sans passer par le centre du pays ou par la capitale, elles profitent principalement aux pays situés aux extrémités de ces lignes.

On peut compter en Belgique douze lignes plus ou moins internationales dont les plus importantes appartiennent : trois au Grand-Central, une au Nord-Belge et dont aucune ne passe par Bruxelles.

Deux lignes partant d'Anvers et se dirigeant l'une sur Gladbach, Dusseldorf et Cologne, l'autre vers Maestricht, Aix-la-Chapelle et Cologne.

Une ligne partant également d'Anvers et gagnant la frontière de France à Erquelinnes et à Givet par Aerschot, Louvain, Ottignies, etc., etc.

Une ligne partant encore d'Anvers pour aller rejoindre la frontière de France, vers Calais, par Termonde, Gand et Dixmude et vers Douai par Termonde et Audenarde.

Une ligne de la Hollande vers Paris passant par Roosendaël, Anvers et Bruxelles.

Une ligne allant de Calais et d'Ostende par Bruxelles et Arlon vers Bâle.

Une ligne venant de Calais et d'Ostende vers Aix-la-Chapelle, Cologne et Dusseldorf (passant par Bruxelles ou plus directement par Malines).

Une ligne, celle du Nord-Belge, venant de Paris par Erquelinnes et de Givet par Dinant, et allant d'un côté vers Cologne et de l'autre vers les ports de la Hollande.

Deux lignes venant du Luxembourg à Liège pour gagner Anvers et les ports de la Hollande.

Une ligne allant d'Ostende à la frontière française, à Armentières par Thourout et Ypres, à Erquelinnes par Courtrai et Mons, et à Givet enfin par Mons et Thuin.

Une ligne, celle d'Athus, qui longe la frontière belge et reliera les lignes allemandes et luxembourgeoise à Givet et par conséquent à Paris, au Havre et à Calais.

Il est question d'organiser une treizième ligne analogue aux précédentes pour relier Ostende et Gladbach.

De ces treize lignes trois seulement passent par Bruxelles, celles

De Calais et d'Ostende vers Bâle.

De Calais vers Aix-la-Chapelle, Dusseldorf et Cologne.

De Roosendaël à Paris.

Il ressort de ce qui précède que, depuis vingt-cinq ans, on a fait tout ce qui devait être fait en faveur des voyageurs et du transit des pays voisins, de façon que la Belgique et sa capitale en profitent le moins possible.

Le Rhin était autrefois avec la Meuse la grande voie conduisant à la mer. On a été obligé d'adjoindre successivement à cette route deux lignes de chemins de fer sur les rives mêmes du fleuve allemand.

Cela ne suffit déjà plus aux exigences actuelles.

La mise en exploitation des lignes du Gothard et de l'Arberg, l'achèvement et le raccordement des voies de la Hongrie et de l'Orient, la construction du Panama, l'établissement assuré du tunnel du Simplon et la construction éventuelle de celui sous la Manche, augmenteront nécessairement et dans des proportions incalculables les relations internationales réciproques de l'Orient, de l'Europe et des pays d'outre-mer.

La Belgique et la Hollande, nous l'avons déjà fait remarquer plus haut, étaient appelées par leur situation géographique à servir de dépôts et d'étapes à ce mouvement considérable d'échange et de transit.

Il en résultait tout naturellement, pour ces deux pays, l'obligation de cher-

cher, au prix des plus grands sacrifices, à profiter, dans la mesure la plus large, de leur situation privilégiée.

Cette obligation, pour la Hollande, a été remplie par les travaux exécutés à Flessingue et ceux en exécution à Rotterdam, par l'établissement de lignes directes de chemins de fer de Flessingue, de Rotterdam et d'Amsterdam vers les chemins de fer allemands de Hanovre, de Dusseldorf et de Cologne, par la construction d'un canal à grandes sections d'Amsterdam au Rhin et à la Meuse, etc., etc.

La Hollande ne reculera devant aucun sacrifice pour atteindre son but.

« Flessingue, par ses communications directes avec le reste de l'Europe et son port de mer, un des plus sûrs de l'Europe, absorbera dans quelques années le commerce d'Anvers. » (*La Question Franco-Belge*, La Haye, 1869, page 12.)

En Belgique on a pensé qu'il suffirait pour satisfaire à l'obligation indiquée plus haut, de dépenser des sommes considérables pour travaux et installations maritimes de tout premier ordre à Anvers.

Mais on n'a pris aucune mesure pour assurer à nos ports une alimentation suffisante de trafic et de transit. L'établissement de notre ligne donnerait toute certitude aux grandes Compagnies de navigation, que leurs steamers ne seraient pas souvent exposés à *faire planche* dans les ports belges desservis par des lignes internationales de premier ordre, les plus courtes et les plus rapides.

La France, par l'organisation de ses lignes de chemins de fer du Rhin à la mer, par des travaux considérables exécutés dans les ports du Havre, de Calais et de Dunkerque, s'apprête à faire une concurrence des plus sérieuses aux ports belges et hollandais.

Les ports du Havre, de Calais et de Dunkerque étant reliés à Vienne, à Pesth et à l'Orient, accapareront, à leur profit et à celui des lignes françaises, une notable partie du trafic et du transit de l'Orient tout entier et de la plus grande partie de l'Europe avec l'Angleterre et les pays transatlantiques.

Les journaux de Paris, du Havre et de Calais n'ont pas dissimulé que l'établissement du train Orient-Express n'avait d'autre but que de préparer l'organisation de la ligne internationale du Havre, de Calais et de Paris à Vienne, Pesth, etc.

De plus, la mise en état de la ligne de Bordeaux à Lyon par Clermont et Tulle, dont on s'occupe en ce moment, créera une ligne internationale de Bordeaux vers la Suisse et par l'Ar-Berg vers la vallée du Danube et la Hongrie.

Le but de cette ligne, est d'attirer à Bordeaux le transit des passagers et des marchandises en destination de l'Amérique du Sud.

Il résulte clairement de ce qui précède :

1^o Que les lignes de chemins de fer et les ports de la Hollande et de la France se partageront prochainement le transit réciproque des passagers et des marchandises de l'Europe, de l'Orient, de l'Angleterre et des pays transatlantiques, au préjudice d'Ostende, d'Anvers et de la Belgique toute entière;

2^o Que le seul moyen de sauvegarder notre pays du danger qui le menace, c'est de lui assurer par la construction du Bruxelles-Mayence direct une ligne

internationale de tout premier ordre, *plus courte et plus rapide* qu'aucune des lignes hollandaises ou françaises, entre la mer et la concentration des chemins de fer allemands à Mayence et à Francfort-s/M.

Devant les faits qui se produisent aujourd'hui, on ne peut plus nier les dangers réels qui menacent Ostende et Anvers (1).

La seconde Chambre des États Généraux Néerlandais a approuvé dans sa séance du 24 juin la convention conclue entre le Gouvernement de La Haye et la Compagnie *Zeeland* pour doubler le service de Flessingue-Queensboroug.

Le *Moniteur officiel du Commerce*, annonce que tout prochainement la ligne d'Ostende-Douvres sera privée en faveur de la ligne Flessingue-Queensborough du service postal entre l'Allemagne et l'Angleterre.

Enfin le point d'attache des grandes lignes transatlantiques allemandes est décidément fixé à Flessingue, au détriment d'Anvers.

Il devient urgent, croyons-nous, pour le Gouvernement, de prendre une résolution définitive et d'assurer l'établissement de notre ligne en projet tant en Belgique qu'en Prusse, comme ligne internationale de tout premier ordre.

Il ne faut pas oublier que le Gouvernement prussien ne s'occupera plus de l'établissement de cette ligne que si la construction en est décrétée et assurée en Belgique. Alors, mais alors seulement, le Gouvernement belge sera en situation de se renseigner sur les véritables intentions du Gouvernement prussien et de négocier avec lui pour obtenir l'établissement de la ligne au travers de l'Eifel et du Hundsrück.

On objectera sans aucune doute, comme on l'a dit à la Chambre et au Sénat (*Annales parlementaires*, séance de la Chambre du 27 mars 1884, page 975, et *Annales parlementaires* du Sénat, séance du 3 mai 1884, pages 260 et 261). que le Gouvernement de Berlin n'est plus disposé à donner la concession ou à faire construire la partie prussienne du projet.

C'est possible; mais quel intérêt le Gouvernement de Berlin pourrait-il avoir à favoriser, sans profit pour les ports allemands, le développement des ports français et hollandais au détriment d'Ostende, d'Anvers et de la Belgique?

Il nous paraît, au contraire, qu'il a tout avantage à assurer le développement d'Anvers et d'Ostende, en aidant à la construction de la ligne de Bruxelles-Mayence, route la plus courte et la plus rapide pour les relations internationales de l'Allemagne méridionale et centrale avec l'Angleterre, les États-Unis, etc., etc.

Il faut bien le remarquer, la nouvelle ligne traverserait les contrées prussiennes du Hundsrück et de l'Eifel dans lesquelles le développement agricole, commercial et industriel commence à s'accroître, pour aboutir aux ports les plus rapprochés des côtes de l'Angleterre.

(1) Nous n'avons pas cessé depuis 1872 et 1875 d'attirer l'attention du Gouvernement sur les dangers qui menaçaient Ostende et Anvers, et sur la nécessité d'assurer l'établissement du Bruxelles-Mayence direct qui seul pouvait sauvegarder nos ports et le pays tout entier contre la concurrence des ports français et hollandais et tout spécialement de Flessingue. (Voir nos demandes en concession, les documents joints, et nos mémoires, 30 janvier et 5 novembre 1881 et 26 mai 1885.)

Les conséquences immédiates de l'organisation des lignes du Rhin vers les ports de la France et de la Hollande seront nécessairement :

En tous cas, de n'apporter aucun profit aux ports allemands de Hambourg, Brème, Wilhemshaven et Emden :

De causer une perte considérable et certaine aux lignes de chemins de fer et aux *contrées allemandes*, situées depuis Passau jusqu'à Francfort-s/M. et Mayence ;

De causer un préjudice encore plus considérable et plus certain à Bruxelles, Anvers, Gand, Bruges, Ostende et à la Belgique entière, en faveur des lignes de chemins de fer et des ports français et hollandais, et sans profit, répétons le encore, pour les ports allemands.

L'Orient, la Hongrie, l'Autriche, l'Allemagne, spécialement les contrées de Mannheim, Worms, Darmstadt, Francfort-s/M, Mayence, etc., etc., ont intérêt à voir établir la ligne commerciale la plus courte pour leurs relations réciproques, par la Belgique, *pays neutre*, plutôt que par la France qui restera toujours mêlée à toutes les questions et à tous les incidents politiques de l'Europe.

L'établissement de la ligne en projet coûtera, il ne faut pas se le dissimuler, très cher, aussi bien pour la partie prussienne que pour la partie belge, 450,000 francs par kilomètre, prix beaucoup moins élevé cependant que celui des lignes anglaises, qui coûtent de 600 à 640,000 francs, et moins cher probablement aussi que n'a coûté à l'Etat belge la ligne du Luxembourg telle qu'elle est aujourd'hui.

Il faut bien tenir compte de ce que la ligne, pour obtenir le maximum de la vitesse et de la puissance de traction qui lui est nécessaire, doit être construite et armée de tous les perfectionnements réalisés par la science moderne pour la construction des voies ferrées de premier ordre.

Qu'importe le coût de construction d'une ligne de cette espèce qui *serait unique en Europe*, si elle rend les services qu'on en attend et si elle produit un bénéfice suffisant pour le capital engagé ?

Faut-il compter quand il s'agit de sauvegarder d'une façon certaine Ostende et Anvers et d'assurer au pays les avantages que lui procurerait la clientèle de 50 à 60,000,000 de producteurs et de consommateurs qui s'intéresseraient d'autant plus au maintien de la nationalité et de la neutralité belges ?

Pourquoi le Gouvernement a-t-il décrété une dépense de 40,000,000 de francs pour la construction de la ligne d'Athus, qui était considérée (sans grande raison, paraît-il) comme le remède à la triste situation de l'industrie de Charleroi ?

Pourquoi le Gouvernement a-t-il dépensé 100,000,000 de francs à Anvers et à Gand ?

On n'a certainement jamais pensé pouvoir assurer la rentabilité de ces capitaux qui pèsent et pèseront si lourdement sur les contribuables, par les seuls transports et les seules relations commerciales du pays.

La Belgique peut-elle, doit-elle dépenser pour l'établissement de cette ligne exceptionnelle un capital moins considérable que celui qui est absorbé par la construction du Palais de Justice de Bruxelles et plus élevé de quelques millions seulement que le coût de la ligne d'Athus ?

On objectera sans doute que, si avantageuse que puisse être la ligne en projet, la situation financière actuelle du Trésor ne permet pas de penser à la construire et que le Gouvernement belge ne peut pas en accorder la concession, parce que cela serait contraire au principe de concentration dans les mains de l'État de toutes les lignes du pays.

Cette objection, si sérieuse qu'elle puisse paraître, ne doit ni empêcher, ni retarder l'établissement de la ligne directe de Bruxelles-Mayence-Francfort-s/M.

Le Gouvernement peut, sans abandonner le principe d'exploitation et de concentration de toutes les lignes belges aux mains de l'État, accorder la concession que nous lui avons demandée.

Soit :

En se réservant (comme nous le lui avons proposé, l'exploitation de la ligne et son rachat, à un *prix fixé* et à une *date prévue* dans l'acte même de concession.

Soit :

En nous imposant une convention analogue à celle qui a été conclue par le Gouvernement pour la ligne de Braine-le-Comte à Gand.

Une convention de l'espèce assurerait :

1° L'établissement de la ligne directe de Bruxelles-Mayence-Francfort-s/M., alors qu'il en est temps encore;

2° Un intérêt suffisant pour le capital engagé :

3° Un bénéfice net, annuel de 1,000,000 de francs, à réaliser par l'État et à répartir sur ses lignes en perte.

Ajoutons que nous avons offert au Gouvernement une somme de 500,000 francs pour l'appropriation de la gare du Luxembourg.

Pourquoi dans ces conditions faire encore obstacle à la construction de la ligne de Bruxelles-Mayence-Francfort-s/M., qui seule peut assurer la rentabilité des capitaux considérables engagés à Anvers, à Gand et à Ostende, et pour laquelle nous ne demandons rien au Trésor ?

Nous croyons encore aujourd'hui, pouvoir reconstituer le capital nécessaire à l'établissement de la ligne dans les conditions que nous avons formulées, et nous nous engageons à en fournir, sans retard, la preuve au Gouvernement, si, de son côté, il nous donne l'assurance formelle de déposer, dans le courant de la session prochaine, un projet de loi nous accordant la concessions que nous sollicitons. Il est, en outre, entendu que cet engagement de sa part serait subordonné à l'affirmation donnée par le Gouvernement de Berlin que la partie prussienne de la ligne serait construite soit par l'État lui-même, soit par voie de concession.

Cette preuve et cette réserve faites, ils nous semble que toute objection vient à tomber et que jamais proposition plus nette n'a été soumise au Gouvernement.

En n'assurant pas l'établissement de notre ligne en Belgique, en n'obtenant pas du Gouvernement de Berlin qu'elle soit continuée en Prusse, le Gouvernement belge renonce tout simplement aux avantages que la situation géographique du pays lui assigne.

A la faute commise en 1873 et 1874, il ajoutera une faute nouvelle, irrémédiable cette fois.

Il signera la déchéance et la ruine d'Anvers et d'Ostende en faveur des ports français et hollandais, sans profit aucun pour les ports allemands.

Il consacrera l'injustice commise envers la capitale, en éloignant d'elle toutes les grandes lignes de chemins de fer qui auraient pu concourir à l'accroissement de sa prospérité.

L'Allemagne, la Suisse, la Hollande, la France dépensent des millions par centaines pour assurer à leurs lignes de chemins de fer une partie des transports et du transit de l'Océan, de l'Europe et de l'Orient.

La Belgique n'a qu'à vouloir pour s'approprier la plus grande partie de ce transit et de ces transports, et elle hésite!

Il ne faut plus se faire illusion; le temps des indécisions est passé.

L'établissement de la ligne directe de Bruxelles (Anvers et Ostende) à Mayence et Francfort-s/M. par Wavre, Huy, Vielsalm, l'Eifel et le Hundsrück, est peut-être déjà compromis; il deviendra impossible. nous l'avons dit souvent et nous le répétons encore, lorsque les lignes de second ordre de l'Eifel et du Hundsrück seront complètement et définitivement organisées.

Bruxelles, le 6 Juillet 1885.

C^{te} J^o VAN DER STRATEN-PONTHOZ.

C^{te} L^s VAN DER STRATEN-PONTHOZ.

ANNEXES.

Annexe A.

Note relative au chemin de fer direct de BRUXELLES-MAYENCE, communiquée par M. LE HARDY DE BEAULIEU et dont la section centrale a autorisé l'impression à la suite du rapport de M. Jottrand sur la loi des crédits pour travaux d'utilité publique en 1881 (pp. 57, 58, 59 et 60) (1).

La note du Gouvernement en réponse à la question posée par la section centrale prouve que l'Administration des Travaux publics ne se rend pas bien compte de la situation des choses. Il est donc nécessaire de la rappeler succinctement.

A Mayence se trouve la jonction d'un vaste réseau de chemins de fer qui se dirigent par cinq branches principales vers l'Europe orientale et méridionale, et qui font converger sur ce point le trafic de plus de cinquante millions de population, appartenant à des nations diverses.

Dans l'état « actuel » des choses, le trafic qui se concentre sur ce point, soit qu'il vienne de la mer, soit qu'il se dirige vers cette grande route du monde, suit, soit le Rhin, soit les voies ferrées vers Cologne et la Hollande, et de Cologne, celles qui se dirigent vers Flessingue ou Anvers ou Ostende. Il fait un détour que l'examen le plus superficiel des cartes suffit pour constater.

Tout l'effort des Compagnies de chemin de fer existantes se porte sur la conquête d'un trafic aussi vaste, tant en marchandises qu'en voyageurs. Cela est aussi incontestable qu'incontesté, sauf pour l'Administration des chemins de fer belges qui paraît en douter.

Une étude d'un chemin de fer direct de Mayence vers Bruxelles a été soumise au Gouvernement belge dès 1868. L'Administration belge exigeait alors que la ligne projetée entrât dans la station du Nord, malgré l'allongement inutile qu'imposait cette direction et la difficulté de gravir le plateau fort raviné qui sépare la Senne de la Dyle. Toutefois, cela pouvait se comprendre à une époque où le Luxembourg n'était pas encore racheté par l'État, bien que la loi, comme l'intérêt public, autorisât l'État à imposer un parcours commun au Luxembourg. Mais, depuis la reprise de cette ligne rien ne s'oppose à ce que l'on se serve de ses quinze à dix-huit premiers kilomètres qui sont dans la direction la plus courte vers Mayence, et de ses installations de Bruxelles qui se trouvent à un niveau élevé, et qui devraient déjà être agrandies.

Par le tracé proposé par MM. Van der Straten en 1872-73 le parcours, en Belgique, partant de Bruxelles et mesuré sur le terrain était de 154 kilomètres, et le parcours en Allemagne mesuré sur des plans revus et vérifiés par les autorités supérieures compétentes est de 205 kilomètres. Total 557 kilomètres.

Par les chemins de fer actuels, la distance, dans les livrets anciens, était 251 kilomètres de Bruxelles à Cologne et de 186 kilomètres de Cologne à Mayence, total 417 kilomètres, réduits dans les livrets actuels à 414 kilomètres, bien que la ligne ait été plutôt allongée que raccourcie. Mesurée sur les rails et sans tenir compte du rebroussement de Cologne, la distance serait donc plus près de 420 kilomètres que de 417 kilomètres. La différence de distance est donc de 60 kilomètres au moins, ainsi que cela a été annoncé, et il est étonnant que l'Administration conteste sans preuves des affirmations parlementaires.

Quant aux pentes et rampes, il est inutile de rappeler que la ligne de Bruxelles à Cologne compte les plans inclinés de Liège et d'Aix-la-Chapelle; plus la voie de la Vesdre avec son passage de Verviers et ses nombreux tunnels (2). Cette voie dans son profil comme dans son

(1) Cette note qui est du mois de juillet 1881, n'est plus en rapport pour le kilométrage et les déclivités, avec le projet déposé au Département le 18 septembre 1882.

(2) La voie Ourthe-Amblyve aura les mêmes inconvénients que celle de la Vesdre.

assiette et ses agencements est une des plus anciennes du continent, c'est assez dire qu'elle est défectueuse sous plus d'un rapport, et son trafic est si encombré qu'il est difficile de songer à la moderniser; il a fallu des années pour améliorer un peu la traversée de Verviers seulement. Elle ne peut être utilisée pour les relations nouvelles et pour gagner Bruxelles en venant de Vielsalm par la voie Amblève et Ourthe, elle sera toujours *en Belgique* de 15 kilomètres plus longue que la voie nouvelle proposée.

Sans doute la nouvelle ligne aura à traverser l'Eifel en Prusse, et les Ardennes en Belgique, mais dans des conditions qui ne sont ni meilleures ni pires que celles qu'ont eu à vaincre les lignes de la Vesdre et du Luxembourg.

Les tracés soumis depuis longtemps au Gouvernement, et qu'il a pu vérifier à son aise, démontrent qu'on peut traverser le massif condruso-ardennais avec les mêmes pentes et rampes que celles du Grand-Luxembourg; or, il suffirait de dépenser quelques millions de plus en allongeant les tunnels et en faisant des viaducs au lieu de remblais, pour obtenir un profil qui rendrait toute comparaison impossible avec nos anciens chemins de fer dans les pays montagneux. Si cette dépense est nécessaire, pourquoi hésiter à la faire? Pourquoi traverse-t-on les Alpes sur quatre ou cinq points malgré les neiges perpétuelles et les précipices alpins?

La seule question est donc de savoir si la ligne de Mayence-Bruxelles aura un trafic suffisant pour justifier une dépense supplémentaire de *cent ou cent cinquante mille francs* par kilomètre, pour en faire une ligne de premier ordre, c'est-à-dire permettant d'atteindre des vitesses de 60 à 75 kilomètres à l'heure et de transporter des trains de marchandises de plusieurs centaines de tonnes.

Le trafic existe déjà, il n'est pas à créer, il faut l'attirer par des conditions meilleures; on nous affirme qu'*actuellement* on expédie deux trains par heure de Mayence vers Cologne en destination des ports de Hollande et d'Anvers. Le Nord-Belge (Grand-Central) accapare les trains en destination d'Anvers, bien que sur sa ligne le parcours soit plus long. Néanmoins la ligne de Cologne par Liège vers Bruxelles, Anvers, Ostende est et reste encombrée tant par le trafic local que par le transit.

D'autre part la ligne du Luxembourg ne peut suffire au trafic qui lui est acquis et que la ligne proposée n'effleurera seulement pas. Pour la dégager on n'a pas hésité à dépenser *quarante millions* pour la ligne locale et problématiquement utile d'Athus à Charleroi.

Le trafic existe donc sans parler des transports locaux qui seront aussi considérables que sur le Luxembourg; il y aurait donc lieu, pour de simples spéculateurs ne songeant qu'à un placement profitable de capitaux, de tenter cette entreprise; mais on peut dire que le trafic actuel n'est rien en comparaison de celui qui créerait un chemin plus court du centre de l'Europe vers la mer. Il ne faut pas oublier que les chemins de fer créent le trafic et font surgir des légions de voyageurs qui semblaient ne pas exister.

Ajoutons à ces considérations suffisantes pour justifier l'insistance de la section centrale qu'en Belgique, comme en Allemagne, la ligne entière est déjà décrétée par tronçons; qu'elle a été jugée utile, sinon nécessaire; qu'il n'y a donc lieu, comme nous le disions plus haut, qu'à une dépense *supplémentaire* à ajouter à celle qui se fera tôt ou tard pour les seuls besoins locaux.

Toute la question se réduit donc à dépenser *cent ou cent cinquante mille francs* de plus par kilomètre, c'est-à-dire *trois cent ou trois cent cinquante mille francs* par kilomètre au lieu de *deux cent mille (Athus à Charleroi)* pour raccourcir le tracé et en diminuer les pentes et les rampes; nous croyons en effet possible de raccourcir encore le tracé tant en Belgique qu'en Allemagne, ce n'est qu'une simple question d'argent.

Sur les 154 kilomètres de parcours en Belgique réductibles à 150, sinon à moins encore, 40 environ sont construits, mais devraient être améliorés, les 110 autres sont à construire, disons à raison de 350,000 francs par kilomètre, soit 38 millions. Les lignes décrétées déjà, mais qui seraient beaucoup plus longues afin d'éviter les travaux d'art et de suivre autant que possible les sinuosités des rivières ou des crêtes, coûteraient 200,000 francs au moins, soit pour au moins 150 kilomètres (déduction faite des sections construites), à 200,000 francs par kilomètre, 26,000,000 de francs. C'est donc tout simplement d'une dépense *en plus* de douze millions qu'il s'agit, soit 480,000 francs de rente et 20,000 d'amortissement, en tout 500,000 francs pour

transformer des chemins de fer locaux improductifs, impuissants pour la prospérité générale, en une ligne européenne qui assurera à la Belgique le transit, *sans concurrence possible*, du trafic afférent à une population de plus de cinquante millions d'habitants.

Notons aussi que toutes les lignes internationales sans exception payent leurs intérêts, plus ceux des lignes locales qui, la plupart, ne couvrent pas leurs dépenses, d'où il suit que les 38 millions à dépenser ne coûteront rien à l'État, lui procureront même un excédant de revenu tandis que les 26 millions de lignes locales lui coûteraient très probablement un million d'intérêts annuels plus 125 à 150 mille francs d'amortissement. Au point de vue financier la comparaison entre les deux systèmes n'est donc pas soutenable.

Mais il y a d'autres et plus puissantes considérations encore à faire valoir en faveur de la prompte exécution du chemin direct vers Moyence :

1. Pourquoi dépensons-nous tant de millions à Anvers et à Ostende ? Pour conserver et étendre notre transit international ; or, c'est ce transit que les Hollandais, d'une part, et les Français, de l'autre, veulent nous enlever par leurs travaux maritimes d'Amsterdam, Rotterdam, Flessingue et Dunkerque, complétés bientôt par un système de canaux pour gagner le Rhin plus rapidement. Notre navigation par les eaux intérieures de la Hollande est compromise ; la Chambre hollandaise vient de voter les fonds pour relier Amsterdam au Rhin. Ce n'est que par nos chemins de fer que nous pourrions lutter victorieusement contre cette concurrence.

2. Pourquoi améliorer nos *malles* et nos installations maritimes si c'est pour laisser dériver le courant des passagers d'une part sur Flessingue, où il est déjà solidement établi par notre faute, et de l'autre sur Dunkerque, vers lequel le South Eastern porte ses vues faute d'avoir pu s'entendre avec le Gouvernement belge. Le South Eastern proposait d'établir le départ des malles à Nieuport, où elles peuvent toujours arriver en une marée, tandis qu'à Ostende il arrive fréquemment, à toutes saisons, qu'il faille aller s'embarquer ou débarquer dans la rade. Mais la routine et un intérêt local mal entendu l'emportent sur les intérêts les plus vitaux du pays. Nulle explication n'a encore mis la Législature à même de juger des raisons qui ont fait échouer les négociations avec le South Eastern.

Un abaissement plus marqué du prix de la traversée d'Ostende à Douvres ramènerait les passagers de ce côté en attendant qu'une économie de trois heures sur le parcours jusqu'au centre de l'Allemagne lui assure la suprématie contre toute entreprise concurrente. Mais la routine toute-puissante empêche ce progrès.

3. Anvers ne doit pas être seul pris en considération. Les intérêts de la capitale et ceux d'une notable partie du pays ont bien aussi le droit de se faire entendre dans l'occurrence. Ce n'est pas peu de chose pour une grande ville que d'être le point de rayonnement d'un vaste réseau international et d'être sur le passage obligé de plusieurs nations vers la mer.

Et pour les villes et localités du parcours nouveau il n'est pas indifférent d'être sur une grande ligne qui leur permettra d'économiser la moitié et même les deux tiers du temps que leur prendraient de petits chemins locaux avec leurs trains peu rapides, mal organisés et leurs transbordements multiples.

L'intérêt est tout aussi grand pour les villes industrielles du parcours entre Bruxelles et la mer. Alost, Gand, Bruges, sans parler de nos stations balnéaires, qui, rapprochées de trois heures du centre de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Autriche-Hongrie et des pays au delà, verraient leur clientèle doublée ou triplée en peu de temps.

On peut donc, sans exagération, dire que le pays tout entier a un intérêt direct à conserver et à étendre le transit à travers la Belgique *jusqu'à la mer*, car toute l'industrie, tout le commerce profitent des facilités que le transit donne pour les exportations, les importations ou les voyages.

Cela n'a pas besoin d'être démontré. Les efforts gigantesques faits, en ce moment même, dans les pays voisins pour nous enlever notre transit et qui sont poussés en France et en Allemagne jusqu'à l'injustice la plus flagrante par les surtaxes d'entrepôt, nous font un devoir impérieux d'insister sur la prompte exécution de la nouvelle ligne internationale, dont la Chambre a déjà signalé l'utilité au Gouvernement, utilité qu'une administration irresponsable persiste seule à nier malgré l'évidence. Nous espérons que, cette fois, notre voix sera écoutée sans réplique.

Nous ajouterons, en terminant sur ce point, que le réseau belge devra être tout entier soumis à une étude sévère afin de le resserrer et de l'étendre davantage, tant au point de vue de la vitesse des parcours que de l'économie de l'exploitation. Le temps est la seule économie réelle qu'aient procurée les voies ferrées ; il faut que cette économie soit aussi complète que possible pour tous les habitants de la Belgique.

Annexe B.

EXTRAITS DE JOURNAUX ALLEMANDS.

Il n'est pas tenu compte des articles publiés pendant les années antérieures à 1882, non plus que de ceux qui ont été publiés par les journaux des petites localités, spécialement de l'Eifel et du Hundsrück.)

Kölnische-Zeitung, 9 mars 1882. — Rend compte de la résolution prise par la Diète du district de Zell (réunion du 4 mars, présidée par le conseiller communal Steinmann) d'adresser une pétition au Ministre des Travaux publics à Berlin pour réclamer la construction de la ligne directe de Bruxelles-Mayence qui est nécessaire aux intérêts des districts de Kreuznach, Simmern, Zell, Daun, etc., etc., et à l'ouverture finale du Hundsrück et de l'Eifel à l'industrie générale, etc., etc., et pour mettre directement en rapport l'Allemagne du Sud avec la Belgique, etc., etc.

Dans le but d'obtenir l'établissement de cette ligne, riche de prospérité pour le pays, la Diète décide qu'elle se mettra en rapport avec les Diètes des districts de Kreuznach, de Simmern et de Daun.

Frankfurter-Zeitung, 12 avril 1882. — Examine le projet dont le journal a déjà fait ressortir toute l'importance pour les relations générales et les intérêts de l'Allemagne du Sud-Ouest.

Il rappelle la bienveillance témoignée anciennement au projet de Berlin, alors qu'il n'en était pas de même pour le Gouvernement belge, ce qui s'explique difficilement. Actuellement le projet a trouvé à Bruxelles un grand appui par le fait qu'un des vice-présidents de la Chambre, d'accord avec un groupe de députés, a pris position en faveur du projet pour la prochaine discussion du Budget des Travaux publics belges.

Le projet ouvrirait la ligne la plus courte aux nombreuses lignes qui se rassemblent à Francfort et à Mayence pour le commerce et le transit pour l'Angleterre et les États-Unis. L'exploitation du Gothard et l'organisation des lignes orientales augmentent et complètent la valeur du projet qui réduirait le voyage de Francfort et de Mayence à Londres à 12 et 15 heures au plus, et permettrait d'accorder à certains trains internationaux de marchandises une grande vitesse, etc., etc. Il est à souhaiter que notre Gouvernement fasse son possible pour assurer l'exécution d'un projet qui aura une importance européenne.

Berliner-Börsen-Telegraph, 13 avril 1882. — On espère qu'on se montrera bienveillant dans les cercles gouvernementaux de Berlin pour le projet direct de Bruxelles-Mayence et Francfort dont il a déjà été question il y a plusieurs années. Le journal entre dans quelques considérations sur les avantages que le projet produirait, etc., etc.

Maluzer-Zeitung, 13 avril 1882. — Publie une correspondance de la Hesse sur le projet de Bruxelles-Mayence dont il fait ressortir les avantages non seulement au point de vue général et au point de vue spécial de l'Eifel et du Hundsrück, mais aussi au point de vue du travail national pour de grands États de l'Europe centrale. C'est une question vitale pour Darmstadt, Francfort et

Mayence et toute la Hesse rhénane de soutenir les efforts des hommes influents et techniques qui appuient le projet en Belgique. Il est à souhaiter, dit le journal, que les autorités, les districts, les chambres de commerce et les représentants urbains ne regarderont pas cette affaire comme une haute fantaisie.

Mainzer-Anzeiger, 15 avril 1882. — Rapporte que l'ancien projet de Bruxelles, Mayence, Francfort est activement repris en considération pour en amener la construction. Ce projet doit être accueilli favorablement à Berlin et en Hesse par le seul fait qu'il est favorable aux intérêts de l'Eifel et du Hundsrück. En raison de son importance comme voie directe de l'Italie et de l'Orient par Francfort et Mayence vers Ostende, il y a toutes raisons de faire bon accueil au projet qui renferme des intérêts vitaux pour la Hesse, Darmstadt, Francfort et Mayence, et il est nécessaire que le Gouvernement, les Chambres de Berlin soient informés par les chambres de commerce.

Frankfurter-Zeitung, 19 avril 1882. — Annonce que le Gouvernement belge, pressé par le rapport de la commission de la Chambre pour les Travaux publics, a pris l'engagement de faire faire un examen sérieux du projet de chemin de fer direct de Bruxelles-Mayence.

Frankfurter-Zeitung, 9 mai 1882. — Rend compte de l'examen que la chambre de commerce de Mayence a fait du projet, des avantages qu'il procurerait sur les lignes actuelles pour le gros transit et termine en s'occupant du rapport de M. Scailquin sur le Budget.

Mainzer-Zeitung, 17 mai 1882. — Rend compte de l'amendement proposé par un certain nombre de députés demandant un crédit de 100,000 francs pour les travaux d'études du chemin de fer. Le journal publie le discours prononcé par M. Le Hardy de Beaulieu dans la séance du 11 mai.

Darmstadter-Zeitung, 20 mai 1882. — Rend compte de la demande de crédit de 100,000 francs déposée à la Chambre belge le 11 mai, et publie à cette occasion de nombreuses considérations.

Mainzer-Zeitung, 26 juillet 1882. — S'occupe de nouveau du projet de Bruxelles-Mayence direct et rend compte de la séance du conseil communal de Bruxelles du 17 juillet et des discours de MM. Buls, bourgmestre, et Vautier.

Frankfurter-Zeitung (supplément du 4 août 1882). — Contient une annonce assez originale relativement aux 22 heures qui sont actuellement nécessaires pour aller de Francfort à Londres.

Nord-deutsche-Allgemeine-Zeitung, 2 septembre 1882. — Publie un article sur les retards apportés en Belgique à la transmission de la correspondance entre Londres et Berlin. Elle explique pourquoi, par suite des explications de l'autorité belge, le projet de transmettre la poste entre Berlin et Londres, par Flessingue, est abandonné momentanément.

Die Post, 5 septembre 1882. — Se fait l'écho des plaintes nombreuses que le service postal direct de Berlin à Londres, par la Belgique, soulève. Après avoir communiqué l'article de la *Nord-deutsche-Allgemeine-Zeitung*, il ne se déclare pas satisfait de sa conclusion, parce que si la route par Flessingue laisse encore à désirer, c'est parce que le port anglais a été mal choisi. Le véri-

table port anglais pour la voie par Flessingue est celui de Queenborough qui est desservi de Londres (comme le port de Douvres) par le chemin de fer de Londres-Chatam. Par Flessingue et Queenborough, si la traversée est plus longue que par Ostende-Douvres, elle se fait au moins dans d'excellents bateaux confortables pour des centaines de passagers et si les installations locales sont insuffisantes à Flessingue, le Gouvernement hollandais y pourvoira.

(C'est donc par Flessingue que le service postal de Berlin pour Londres doit se faire.)

Malnzer-Zeitung, 26 octobre 1882. — Le journal, après avoir examiné les bases sur lesquelles repose le projet direct de Bruxelles-Mayence, fait remarquer que ce projet n'a pas seulement pour but de protéger des intérêts belges, mais aussi des intérêts allemands. Cela avait du reste été reconnu anciennement par le Gouvernement de Berlin lorsqu'il avait, sur le rapport favorable du secrétariat royal des chemins de fer de Coblenz, accordé, en 1874, la concession du projet à M. le C^{ie} van der Straten-Ponthoz.

Il faut à tout prix pour Francfort et Mayence élargir et augmenter les voies de communication par le moyen de cette ligne directe. Les intérêts allemands doivent faire cause commune avec les intérêts belges pour amener et conserver le plus longtemps possible le parcours du transit sur la terre allemande et belge et empêcher les lignes françaises de se saisir des transports du Gothard.

Le journal s'occupe ensuite de la séance du 17 juillet du conseil communal de Bruxelles dans laquelle le bourgmestre Buis a défendu le projet, et termine en rapportant l'appui que le rapport de l'association commerciale et maritime d'Ostende pour 1881 donne au projet.

Frankfurter-Journal, 11 novembre 1882. — Annonce que le projet gagne chaque jour un appui chaleureux et qu'il n'est pas douteux que les autorités de la contrée et de la ville de Francfort ne s'unissent aux efforts de la chambre de commerce et à ceux de la chambre de commerce de Mayence pour réclamer la construction de la ligne en faisant ressortir les résultats avantageux qui en résulteraient. Le journal ajoute qu'à Berlin l'esprit prévoyant du Ministre des Travaux publics, M. Maybach, est d'autant plus une garantie pour le projet qu'il s'agit d'un travail d'une grande importance internationale.

Kölnische-Zeitung, 27 décembre 1882. — Annonce que la chambre de commerce de Francfort a joint ses efforts à ceux de la chambre de commerce de Mayence en faveur de la construction de la ligne directe de Bruxelles à Mayence par l'Eifel.

Frankfurter-Zeitung, 3 janvier 1885. — La presse s'est occupée périodiquement pendant des années de cette question importante. Au printemps dernier la *Gazette de Francfort* a traité ce même thème. Il paraissait que l'opposition incompréhensible du Gouvernement belge qui n'avait pas pour cause des motifs techniques ou financiers, mais plutôt des motifs de politique intérieure, allait être abandonnée.

Les représentations de quatre provinces se sont nettement prononcées pour le projet.

Le précédent Ministère avait, avant sa chute, proposé le rachat du chemin de fer Liège-Limbourg; les membres du Ministère actuel ont fait rejeter la mesure. Ce sera là un obstacle pour la construction du Bruxelles-Mayence parce que s'il était construit, la ligne Liège-Limbourg reprendrait toute sa

valeur et que le Ministère actuel, ayant refusé le rachat par l'État du Liège-Limbourg à 28 %, pourrait entendre de ce chef des choses désagréables.

Quant à la partie allemande du projet, il est à espérer que le Gouvernement prussien se décidera promptement en faveur de la construction. Si le Rhénan, qui appartient aujourd'hui au Gouvernement, perd quelques transports, celui-ci trouvera une compensation d'autre part et la ligne Rhénane sera soulagée du mouvement écrasant actuel. L'Eifel, qui est bien pauvre, est cependant riche en produits métalliques et serait ouvert au commerce universel. Quant à Francfort et Mayence, le projet serait d'un avantage inestimable.

Mainzer-Tagblatt, 14 et 28 janvier 1885. — S'occupe du projet et des démarches et pétitions que la chambre de commerce doit adresser au Ministre des Travaux publics à Berlin en faveur du projet si productif pour l'Eifel et une grande partie des provinces du Rhin. Ces démarches sont adressées au Ministre des Travaux publics à Berlin et à celui de l'Intérieur et de la Justice à Darmstadt.

Le numéro du 28 janvier informe que la chambre de commerce de Francfort a demandé l'urgence à Berlin pour l'établissement de la ligne directe Bruxelles-Mayence et qu'elle engage la chambre de commerce de Mayence de se joindre à elle dans ce but.

La chambre de commerce de Mayence décide de faire savoir qu'elle a déjà adressé une requête au Chancelier de l'Empire, au Ministre des Travaux publics à Berlin et au Ministère Grand-Ducal à Darmstadt et qu'elle a invité les corporations commerciales et les chambres de commerce de Darmstadt, Giessen, Offenbach, Worms, Bingen, Mannheim, Aschaffenburg, Hanau, Furth, Nuremberg, Wurzburg, Ratisbonne et Passau à faire des démarches identiques.

Frankfurter-Journal, 4 février 1885. — Publie un article sur les grandes lignes de chemins de fer qui restent à construire. Le Bruxelles-Mayence vient en première ligne. (Voir annexe C.)

Frankfurter-Journal, 12, 13 et 14 mars. — Reproduit un rapport (en trois parties) adressé à la Société de commerce et d'industrie de Bockenheim, près de Francfort-s/M., par M. Carl Merz, sur le projet Bruxelles-Mayence.

M. Merz donne un exposé du projet, il indique qu'avant 1872 il avait un caractère de ligne internationale de deuxième ordre seulement, que de 1872 à 1874 il est devenu un projet international de premier ordre, et qu'aujourd'hui il a revêtu les caractères d'une ligne européenne d'une importance exceptionnelle.

Il est regrettable pour le projet que l'auteur ne se soit pas souvenu de cette transformation successive dans la suite de son travail.

L'auteur conclut à l'établissement de la ligne même avec le raccourcissement de 3 heures 18 minutes seulement pour le trajet.

M. Merz termine son travail en examinant le projet au point de vue de l'Eifel et du Hundsrück. Cette question est longuement traitée, et il n'hésite pas à dire qu'à ce point de vue seul, l'établissement du projet doit être recommandé, et que c'est le Ministre de l'Intérieur à Berlin lui-même qui devra prendre les mesures efficaces pour assurer aux populations de ces contrées les avantages que le projet leur procurerait.

Projets de chemins de fer de grande importance.

Comme pour les animaux qui facilitent et complètent par eux-mêmes le développement de leur existence, de même la vie et l'activité économique produit elle-même et dans son propre intérêt, les facilités et le développement de son organisation au moyen des voies de communication. Le développement s'effectue de la même façon d'un côté comme de l'autre.

Les changements qui se produisent dans l'organisation des communications sont les symptômes du bien-être ou du marasme des situations économiques. Les besoins plus grands de moyens de transport se produisent en raison même de la production, et quand les affaires ne prospèrent pas, l'esprit d'entreprise pour la construction des lignes de chemins de fer devient malade. Il est arrêté non pas parce que les capitaux font défaut, mais parce que les affaires étant stagnantes, le besoin d'étendre les moyens de communication ne se fait pas sentir.

Si le développement économique ne s'était déjà pas fait sentir ailleurs, celui qui se produit chez nous suffirait pour prouver l'urgence du développement de nos moyens de communication, non seulement par l'amélioration de nos réseaux intérieurs, mais aussi par celle de nos lignes vers l'extérieur afin de procurer à l'augmentation toujours grandissante de notre production de marchandises, des voies plus nombreuses, moins coûteuses et plus courtes vers les marchés étrangers.

Actuellement, outre les nombreuses questions relatives à l'amélioration de la navigation des canaux et des rivières, il y a trois projets de chemins de fer de grande importance qui appellent l'attention des pays producteurs et doivent servir à l'exportation de leurs produits.

La ligne en travers (directe) de Mayence-Bruxelles.

La ligne de la Bavière (Fern-Bahn) vers l'Italie.

Le raccordement des lignes de la Turquie aux chemins de fer austro-hongrois.

Ces trois projets, sur lesquels nous ne pouvons naturellement pas nous arrêter longuement, ont cela de commun qu'ils sont la conséquence des besoins d'expansion de la production. Leur établissement sera la récompense des peines qu'on prend en Allemagne pour l'écoulement des produits.

La question à examiner quant au but qui leur est commun est de savoir à qui ils profiteront.

Pour apprécier leur valeur quant aux besoins auxquels ils répondent, on ne peut nier qu'il existe déjà aujourd'hui de nombreuses voies de communication conduisant vers l'Ouest, vers le Sud et le Sud-Est et qu'elles suffisent jusqu'à présent à notre commerce d'exportation.

Il reste donc simplement à comparer entre elles les lignes qui existent déjà et les lignes à construire.

Il résulte de cette comparaison qu'elle est en faveur pour le 1^{er} et le 3^{me} des projets indiqués ci-dessus, ce qu'on ne peut pas prétendre quant au projet de la ligne bavaroise vers l'Italie (la Fern-Bahn).

L'Allemagne, par de grands sacrifices, s'est créé avec le chemin de fer du Gothard une ligne vers l'Italie, indépendante de la politique des tarifs autrichiens et français. Ce chemin est également à la disposition des contrées de production au sud de la Bavière qui désirent la construction de cette voie bavaroise dont nous parlons.

La route de Brenner conduit de l'Autriche vers l'Italie et on voudrait construire entre cette route et celle du Gothard une grande ligne coûteuse au travers des Alpes entre Landeck, la vallée de l'Inn via Malojia vers Chiavenna. Cette ligne, tout en faisant du tort aux deux autres lignes, n'arriverait jamais à couvrir ses frais.

Cette ligne, sans tenir compte des intérêts locaux qui disparaissent vis-à-vis de l'importance des frais de construction et d'entretien, s'emparerait néanmoins d'une petite partie des transports en transit et pour l'Allemagne.

L'Allemagne n'a donc pas d'intérêt à faire quelque chose en faveur de l'agitation produite par ce projet et l'Autriche de son côté a déjà refusé d'une façon officielle, par la bouche de son Ministre du Commerce, de s'y intéresser.

Le projet de Mayence-Bruxelles est plus favorable : avec une longueur de 300 kilomètres environ il coûterait sans doute beaucoup moins cher et présenterait au point de vue économique une capitalisation plus productive.

S'il ne s'agissait en effet que d'établir une communication avec la capitale belge, le projet n'aurait pas grande valeur ; mais pour les pays producteurs du Rhin, il se trouve au delà de Bruxelles, d'abord Anvers, place de commerce universel, qui depuis les derniers temps dépasse de beaucoup Amsterdam, sa rivale, surtout en ce qui concerne les produits importants de l'Amérique du Sud et l'exportation des fabricats du Rhin, et de plus Londres avec son importance pour le commerce cosmopolite.

Comme conséquence du chemin de fer Mayence-Bruxelles qui raccourcirait la distance actuelle via Cologne de 27 $\frac{1}{2}$ %, on prévoit un trajet régulier par Ostende ou Nieuport qui donnerait la possibilité de faire en express le chemin de Francfort à Londres en 13 ou 14 heures.

Il s'agit donc ici pour les pays du Rhin central dont l'industrie est fortement développée, d'un raccourcissement sur les voies actuelles de transport vers les pays transatlantiques et il en résulterait une amélioration pour l'exploitation.

On peut prétendre la même chose du raccordement des chemins de fer d'Orient. La stagnation actuelle des affaires est un des principaux obstacles aux efforts de l'Autriche et de l'Allemagne pour ouvrir ce pays qui est le dernier terrain économique de l'Europe centrale.

Il est vrai qu'en première ligne l'ancienne situation politique permettait aux commerces français et anglais de dominer dans le Levant, et si pendant des centaines d'années nos intérêts ont été dans une position d'attente qui n'existe plus aujourd'hui, cela résultait, en partie du moins, de l'absence des voies de communication.

Nos expéditions de marchandises pour l'Orient qui alloient anciennement par Gênes et en partie par Londres vont aujourd'hui par Trieste et cependant il y a des lignes plus courtes par l'Autriche et la Hongrie vers les places importantes de commerce de Salonique et de Constantinople.

Si le chemin de fer d'Orient en projet Orsova-Belowa était construit, on pourrait aller de Vienne à Constantinople en deux jours au lieu de sept par Trieste.

On pourrait dire la même chose de la ligne toujours inachevée de Zieniza-Mitrowitza pour Salonique. L'achèvement de cette ligne créerait le chemin le plus court jusqu'au cœur du Levant européen et vers la Syrie et l'Égypte. Ce serait là une voie libre pour nos exportations vers le Sud-Est.

Le raccordement aux chemins de fer d'Orient de même que le projet de Mayence-Bruxelles résistent donc, au point de vue politique d'exploitation, à tout examen ; c'est un devoir pour les autorités et autant que cela est possible pour nos cercles nationaux économiques d'appuyer ces projets, car relativement à la production et aux moyens de communication, c'est le cas de rappeler la phrase : « une main lave l'autre. »

Annexe C.

Depuis 1875, chaque fois que des Membres de la Chambre et du Sénat et des Membres de la section centrale ont appelé l'attention du Gouvernement sur l'importance, l'utilité et la nécessité du projet de chemin de fer Bruxelles-Mayence direct, il ne leur a été répondu que par des fins de non-recevoir ou des renseignements manquant d'exactitude.

Les réponses données en 1881 par M. Sainetelette à la section centrale de la Chambre (voir le rapport de M. Jottrand, 19 juillet 1881, pp. 52 et 53) et le discours de M. Rolin-Jaequemyns du 27 mars 1884 à la Chambre des Représentants (*Annales parlementaires*, pp. 966 et 967) tendaient à amoindrir la valeur du projet Bruxelles-Mayence direct et à lui enlever le caractère de grande ligne internationale de 1^{er} ordre qui lui appartient, sans contestation possible, au profit des lignes de l'Amblève et de Marche-Vielsalm préconisées par le Gouvernement.

Communications du Département à la section centrale de 1881.

Il a été répondu aux communications de M. Sainetelette à la section centrale par notre mémoire du 5 novembre 1881.

Le Département avait très habilement déplacé la question en laissant supposer que le projet n'avait en vue *que les relations d'Anvers-Mayence et vice versa*. C'était une erreur complète.

Nous avons relevé les erreurs de distances et de déclivités commises par le Département qui affirmait que les inclinaisons du projet atteindraient sur presque tout son parcours 0,020 et 0,022, tandis que sur la ligne de l'Amblève les déclivités *ne dépasseraient pas 0,07 et par exception seulement sur une petite section 0,016*.

Nos anciens profils ne contenaient aucune déclivité de 0,020 pour la première section; une seule rampe de 0,020 avait été maintenue en 1875 dans les profils de la seconde section pour satisfaire à l'obligation imposée au projet par le Gouvernement de traverser la ligne de l'Ourthe à Bomal en passage à niveau.

Le Département a donc mal renseigné M. Sainetelette et par suite la section centrale sur des questions de la plus haute importance, alors qu'il devait avoir pris connaissance des nouveaux profils déposés au Ministère le 17 janvier et le 6 juin 1875, et qu'il ne pouvait pas ignorer que les déclivités indiquées par lui pour les lignes de l'Amblève étaient supérieures (sans tenir compte des plans inclinés de Haut-Pré et d'Ans) à celles qu'il indiquait.

Le Département avait affirmé aussi que la ligne en projet serait trois fois moins avantageuse que la ligne par l'Amblève.

Il a été démontré dans le Mémoire du 5 novembre 1881, pages 11, 12 et 15, que cette affirmation n'était pas fondée.

Nous ajouterons, en terminant, que l'indication (dans la cinquième réponse du Gouvernement aux demandes de la section centrale) d'une *ligne de Malmédy à Trois-Ponts*, qui n'a jamais existé et qui, en tous cas, n'aurait rien eu à voir dans la question, permet de supposer que les renseignements fournis par les bureaux n'étaient rien moins que sérieux.

Discours de M. Rolin-Jaequemyns à la Chambre, le 27 mars 1884.

Lors de la discussion des Budgets à la Chambre en février et mars 1884, M. Le Hardy de Beaulieu, rapporteur de la section centrale (tableau VIII), et MM. Buls, Janssens et Osy ont réclamé comme urgent l'établissement de la ligne Bruxelles-Mayence direct.

M. Rolin-Jaequemyns, Ministre de l'Intérieur, a répondu à ces Messieurs dans la séance de la Chambre du 27 mars.

Comme cela avait eu lieu en 1881 pour M. Sainctelette, le Département a également mal renseigné M. Rolin-Jaequemyns en 1884 relativement au projet de Bruxelles-Mayence direct.

Nous ne réfuterons pas ligne par ligne les erreurs de distances, de déclivités, etc., etc., qui se rencontrent dans le discours de M. le Ministre de l'Intérieur.

Les tracés et profils du 18 septembre 1882 fixent :

1° La distance de Bruxelles (quartier Léopold) à la frontière à 150 kilomètres, d'où il résulte que le projet ne compte pas 20 kilomètres de plus, comme le Département l'a fait dire à M. Rolin-Jaequemyns, que la ligne par Louvain-Liège et l'Amblève;

2° Les déclivités les plus fortes à 11 millimètres seulement au lieu de 20 et 22 millimètres, comme le discours du 27 mars l'indique.

Ces erreurs sont d'autant moins explicables que depuis le 18 septembre 1882, le Département est en possession de tracés et de profils nouveaux pour la partie belge du projet qui permettaient moins encore de parler de déclivités de 0,020 et 0,022 en 1884 qu'en 1881.

On peut donc légitimement supposer que ces erreurs ont été produites dans le but d'amoindrir la valeur du projet Bruxelles-Mayence et de faire ressortir, au contraire, l'importance de la ligne par Louvain-Liège et l'Amblève ou de celle par Namur-Marche et Vielsalm.

Ce n'est pas le lieu ici d'examiner si, comme l'indique le discours du 27 mars, le projet n'offre *aucun avantage quelconque pour Anvers*. Cette question a été examinée ailleurs.

Il suffit de faire remarquer que la construction du Bruxelles-Mayence devait nécessairement assurer à Anvers l'escale des lignes transatlantiques allemandes et à Ostende les transports postaux de l'Allemagne et de la Russie qui viennent d'être donnés à Flessingue.

La conclusion à tirer aussi bien des réponses du Gouvernement à la section centrale en 1881 que du discours prononcé à la Chambre le 27 mars 1884 par M. Rolin-Jaequemyns, c'est que le projet de chemin de fer direct de Bruxelles-Mayence n'a plus été examiné ni étudié sérieusement au Département depuis l'époque où MM. Vanderstichelen et Jamar étaient Ministres des Travaux publics.