2

(N° 119.)

Chambre des Représentants.

Séance du 31 Janvier 1846.

Modifications à la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi dont le but est d'autoriser le Gouvernement à modifier les conditions de la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre, dans les termes d'une convention provisoire du 22 de ce mois.

Cette convention, annexée au présent exposé des motifs, sous le n° 1, a pour objet :

1° D'assigner à la station de Louvain un emplacement à proximité des bassins du canal;

2° De substituer, pour la section de Louvain à Wavre, un tracé par la vallée de la Dyle, au tracé par les plateaux prévu dans la convention primitive;

3° De relier directement Namur et Charleroy à la ligne concédée, par une bifurcation partant de Gembloux;

4° De charger la société concessionnaire de l'exploitation de l'embranchement qui réunit la station de la porte de Diest aux bassins du canal de Louvain.

La ligne concédée demeurerait, de la sorte, ligne de jonction de Louvain à la Sambre, par Wavre et Gembloux, avec cette différence que le but de la jonction serait mieux atteint, par l'addition des deux branches de Gembloux sur Namur et vers Charleroy et qu'entre Louvain, Wavre et Gembloux on adopterait un tracé nouveau, mieux en rapport avec les besoins de la circulation et le seul qui permît d'établir la station de départ à proximité des bassins du canal de Louvain, conformément aux intentions exprimées à cet égard par la Législature.

J'aurai maintenant à donner quelques explications sur chacune des modifications qui viennent d'être indiquées.

Station de Louvain.

Le cahier des charges, annexé à la loi de concession (voir ci-après, p. 14), plaçait la station de Louvain *aux abords de la porte de Tirlemont.* Cet emplacement, commandé en quelque sorte par le tracé des plateaux, prévu dans le même cahier des charges, fut loin d'obtenir l'assentiment de l'administration communale et du commerce de Louvain; et, sur les réclamations qui leur furent adressées à ce sujet, les Chambres statuèrent que le tracé prendrait son origine à un point à déterminer par le Gouvernement, et aussi rapproché des bassins du canal de Louvain qu'il serait jugé praticable de le faire.

(Voir, à cet égard, la loi du 21 mai 1845, annexe n° 2, p. 11).

La proposition de modifier l'emplacement de la station de Louvain est due à l'initiative de la société concessionnaire.

(Voir, à ce sujet, sa proposition du 22 octobre 1845, ci-annexée sous le n° 3, p. 25).

Le tracé par la vallée de la Dyle permet, non-seulement de rapprocher la station des bassins du canal, mais même de la rendre contiguë aux bassins. Cette considération est l'une de celles qui ont déterminé la société à demander un changement de direction entre Louvain et Wavre.

Tracé nouveau par la vallée de la Dyle.

Le tracé primitif prend son origine à une station située près de Louvain, à la droite de la chaussée de cette ville vers Tirlemont, à 12^{m},37 au-dessus de la station du chemin de fer de l'État et à 21^{m},57 au-dessus des quais du canal. De ce point il se dirige vers Wavre, en gravissant les plateaux; entre Bierbeek et Hamme-Mille, il s'élève à 46 m. de hauteur, au-dessus du point de départ à Louvain; il descend ensuite de 29 m. en deçà de Grez-Doiceau, puis remonte de 36 mètres pour atteindre la station de Wavre. Il présente des pentes de 0^{m},008 et 0^{m},0.011 sur d'assez grandes longueurs.

D'après le projet nouveau, le tracé serait placé sur la rive droite de la Dyle jusqu'à Wavre; il serait d'un parcours facile eu égard à la configuration du sol. Sauf une rampe de 10 millimètres sur 755 mètres à l'entrée de la station de Wavre, l'inclinaison des pentes et rampes ne dépasserait pas 0^{m}.0046. La station de Wavre serait placée à 30 mètres moins haut que dans le premier projet, et serait beaucoup plus accessible aux habitants de la localité.

Le tracé nouveau serait donc plus favorable que le premier aux intérêts de Louvain et de Wavre, et mieux approprié aux besoins d'une circulation facile des convois.

La direction par la vallée exige l'adoption d'un tracé modifié entre Wavre et Gembloux; ce tracé, qui a été étudié par les ingénieurs de la compagnie et les ingénieurs de l'État, a fait l'objet des deux rapports, l'un, de l'ingénieur en chef Groetaers, l'autre, de l'inspecteur divisionnaire De Moor, annexés au présent exposé des motifs sous les numéros 7 et 8 (p. 35 et 40) et, en outre, d'un avis du conseil des ponts et chaussées, qui confime entièrement les conclusions de ces deux fonctionnaires. M. Groetaers est parvenu à établir, à l'ouest de la chaussée de Bruxelles à Namur, un tracé satisfaisant sous tous les rapports. Ce tracé se développe, sur le versant de la vallée, en rampe de 10 millimètres sur

7,000 mètres de longueur. A partir de l'extrémité de cette rampe et jusqu'à Gembloux, l'inclinaison des pentes et rampes n'excède pas $0^m,0075$, dans la direction vers Gembloux, et $0^m,002$ en sens inverse.

Bifurcation de Gembloux vers Charleroy et Namur.

Cette bifurcation a été demandée par la société concessionnaire, en présence du projet présenté par la société dite de la *Grande Jonction* et dont deux branches aboutissent, l'une à Namur, l'autre à Charleroy. (Voir annexe n° 4, p, 27.)

La société de Louvain à la Sambre a craint de se voir dépouillée de deux affluents principaux de sa ligne, au cas où le projet de la grande jonction serait adopté.

Se basant sur les rapports des ingénieurs de l'État et sur les termes de l'exposé des motifs présenté à la Chambre, le 14 avril dernier, elle a posé en fait que, pour assigner au chemin de fer de Louvain à la Sambre son véritable caractère, il fallait y voir un débouché ouvert aux charbonnages et aux carrières de la Sambre, de la Meuse supérieure, aux marbres, pierres et chaux, qui abondent dans les provinces de Namur et de Hainaut, avec retour de denrées coloniales, provenant des ports d'Anvers et de Louvain, vers deux grandes agglomérations de populations, Namur et Charleroy.

Les calculs de produits présumés, faits par les ingénieurs de l'État, à l'appui du projet qui a servi de base à la concession, lui ont d'ailleurs paru pouvoir être invoqués pour établir qu'on ne peut concéder à d'autres les branches de Namur et Charleroy, sans lui enlever les trois quarts des recettes, sur lesquelles ses actionnaires ont dû compter.

Après examen de la question, le Gouvernement a reconnu qu'il ne serait ni juste ni convenable de placer la société de Louvain à la Sambre dans des conditions ruineuses de concurrence.

Il lui a aussi paru démontré que les branches de Gembloux vers Charleroy et Namur formaient le complément naturel de la ligne de Louvain à la Sambre et que, si cette extension était favorable à la compagnie, elle devait en même temps être considérée comme parfaitement conçue au point de vue des intérêts généraux du pays.

Il est incontestable, en effet, que Namur et Charleroy sont les deux points de la vallée de la Sambre qu'il est le plus essentiel de mettre en communication avec Louvain, et que la bifurcation proposée rend cette jonction beaucoup plus directe, plus réelle qu'elle ne peut l'être par le tracé de Jemeppe, puisqu'elle raccourcit les distances, de la manière la plus marquée, dans l'une comme dans l'autre direction, et permet de substituer des convois directs à des services d'embranchement et de coïncidence.

Les reconnaissances faites sur le terrain ont permis aux ingénieurs de l'État de constater la possibilité d'exécution des branches proposées de Gembloux à Namur et vers Charleroy, et pour lesquelles des avant-projets ont été présentés par les compagnies qui en demandent la concession. Un rapport spécial sur ces branches sera transmis à la Chambre sous peu de jours.

Par la bifurcation de Gembloux vers Charleroy et Namur, la section de Gembloux à Jemeppe-sur-Sambre du projet primitif, ne serait plus appelée qu'à livrer passage à des transports fort limités et hors de toute proportion avec le

capital considérable qu'il faudrait consacrer à son établissement. C'est ce qui a motivé l'art. 8 de la convention provisoire du 22 janvier, article qui autorise la société à substituer à cette section, un chemin de fer industriel, pour le transport des matières pondéreuses, et destiné à rattacher le bassin de Jemeppe à un point, à déterminer par le Gouvernement, de la ligne de Louvain à Charleroy. Cette disposition a paru suffisante pour donner pleine satisfaction au seul intérêt qui fût encore engagé dans la question. (Voir la pétition ci-annexée n° 6, p. 33.)

Embranchement du canal de Louvain.

L'embranchement qui réunit actuellement la station de la porte de Diest aux bassins du canal de Louvain, doit, d'après l'art. 3 de la convention du 22 janvier, servir de jonction entre la station de la société et le chemin de fer de l'État. L'usage en est, en conséquence, cédé à la société, pour la durée de sa concession, à la condition d'y doubler la voie, d'y faire les travaux de rectification et d'amélioration qui seront prescrits par le Gouvernement et, en outre, d'en assurer l'entretien et l'exploitation régulière, aux conditions de son cahier des charges.

Pour les transports entre la station de l'État et les bassins du canal, la société percevra les prix déterminés par le tarif de sa concession (art. 4, § 1er de la convention du 22 janvier), c'est-à-dire 45 centimes par tonneau et par lieue de 5,000 mètres, ce qui correspond à 9 centimes par kilomètre.

L'embranchement ayant environ 900 mètres, le prix dû sera celui d'un kilomètre ou 9 centimes, et le commerce de Louvain recueillera, de ce chef, un dégrèvement de 41 centimes par tonneau, le prix actuel étant de 50 centimes.

Pour ce qui est des transports à destination ou venant d'un point quelconque de la ligne de Louvain à la Sambre ou de ses embranchements, le § 2 de l'art. 4 de la convention dispose que le tarif sera appliqué en prenant le milieu du raccordement comme point de départ ou d'arrivée.

Cette disposition a été introduite dans l'intérêt du chemin de fer de l'État et dans l'intérêt du commerce en général; elle a pour résultat de mettre sur un pied de parfaite égalité la station du chemin de fer de l'État et la station à établir par la société près des bassins.

L'embranchement du canal de Louvain a été établi par l'État, exclusivement dans l'intérêt du commerce de Louvain; il exige un service spécial de traction et d'administration assez coûteux. Au point de vue de l'intérêt du trésor de l'État, il n'est pas désirable que le Gouvernement en conserve l'exploitation, surtout avec la perspective de la réduction du péage, fixé aujourd'hui à un taux trop élevé pour pouvoir être définitivement maintenu.

La cession de l'embranchement de Louvain à la société concessionnaire est d'ailleurs nécessaire pour éviter toute solution de continuité entre le chemin de fer de l'État et le chemin de Louvain à la Sambre, et pour placer les deux stations de Louvain sur un pied de parfaite égalité, quant aux péages, dans l'intérêt du chemin de fer de l'État et dans l'intérêt du commerce en général.

Les stipulations nouvelles de la convention provisoire du 22 janvier 1846, augmentent, d'une manière notable, le développement des lignes à construire par la société concessionnaire, ainsi que le capital d'établissement des travaux.

En laissant de côté l'embranchement de Diest, qui demeure régi par les dispositions de la concession des 21 et 27 mai 1845, il s'agissait primitivement d'un chemin de fer de 55 kilomètres et d'un capital de 18 millions de francs.

La société se charge aujourd'hui de l'exécution de plus de 97 kilomètres de chemin de fer, et d'une dépense d'environ 25 millions de francs.

Les longueurs seraient les suivantes :

	KILOM
Section de Louvain à Wavre, par la vallée de la Dyle . . .	22
— de Wavre à Gembloux	18
— de Gemboux à Namur	15 1/4
— de Gembloux vers Charleroy	27 1/2
Embranchement vers Jemeppe	7 1/2
— vers Châtelineau	7 1/2
	97 3/4

La dépense, non compris les travaux d'appropriation à faire à l'embranchement actuel du canal de Louvain, s'élèverait à 24.793.500 francs, savoir :

Section de Louvain à Wavre . . . . . fr.	4,900,000	»
— de Wavre à Gembloux	3,960,000	»
— de Gembloux à Namur	4,000.000	»
— de Gembloux vers Charleroy	6,050,000	»
Embranchement vers Jemeppe	1,000,000	»
— vers Châtelineau	1,350,000	»
Matériel d'exploitation	2,739,000	»
Dépenses générales	794,500	»
Total. . . . . fr.	24,793.500	»

Les extensions à accorder à la société concessionnaire ont motivé le cautionnement supplémentaire exigé par l'art. 9 de la convention provisoire du 22 janvier et les stipulations de garantie qui font l'objet de l'art. 10 de la même convention.

En résumé, Messieurs, les modifications proposées donnent un caractère d'utilité générale plus marqué à la ligne de Louvain à la Sambre; elles sont entièrement favorables aux intérêts de plusieurs localités et de la ville de Louvain, en particulier; elles améliorent beaucoup la position de la compagnie concessionnaire, en lui donnant un chemin de fer placé dans les conditions les plus avantageuses, au lieu d'une ligne n'aboutissant qu'à un petit village situé sur les bords de la Sambre; enfin, elles témoignent ainsi de la haute sollicitude du Gouvernement, pour les intérêts des compagnies qui ont obtenu des concessions sur le sol belge.

Comme la décision du pouvoir Législatif permettra de mettre prochainement la main à l'œuvre, je me plais à croire que la Chambre consentira à s'occuper incessamment du projet qui lui est soumis.

Le Ministre des Travaux Publics,

C. D'HOFFSCHMIDT.

PROJET DE LOI.

Léopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera aux Chambres, en Notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à modifier la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre, dans les termes de la convention provisoire du 22 janvier 1846, annexée à la présente loi.

Donné à Laeken, le 30 janvier 1846.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux Publics,

C. D'HOFFSCHMIDT.

ANNEXES.

N° 1.

CONVENTION.

Entre le Gouvernement Belge, représenté par M. le Ministre des Travaux Publics, d'une part,

Et la Société anonyme du chemin de fer de Louvain à la Sambre, représentée par M. Eugène Chatard de Fargeas, aux termes de la procuration passée par les membres du comité d'administration, par-devant M. Venn, notaire public à Londres, en date du 23 décembre 1845, dûment légalisée par M. le consul de Belgique, enregistrée à Bruxelles, le , d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le chemin de fer de Louvain à la Sambre prendra son origine à Louvain, aux abords de la porte du canal, vis-à-vis des bassins, entre l'embranchement ferré appartenant à l'État et l'ancien mur d'enceinte. Le tracé, après avoir traversé une partie de la ville dont il coupera le rempart, entre la vieille porte de Bruxelles et le Voer, se développera sur la rive gauche de la Dyle jusqu'à la hauteur du château d'Héverlé ; après quoi, il franchira cette rivière dont il suivra la rive droite jusqu'au delà de Wavre, en passant par les communes de Vieux-Héverlé, Weert-St-George et Archennes. De Wavre, le tracé s'élèvera à l'ouest de la route de Bruxelles à Namur, sur le versant de la vallée de la Dyle, et atteindra Gembloux, en laissant à sa droite les communes de Blammont, Chastre et Ernage.

ART. 2.

De Gembloux, le dit chemin de fer se dirigera, par une bifurcation, vers Namur et vers Charleroy.

L'embranchement de Namur, passant par Rhisnes, viendra se relier, le plus directement possible, à la station du chemin de fer de l'État et au chemin de fer concédé de Namur à Liége.

L'embranchement de Charleroy passera par Fleurus.

Sa partie extrême sera tracée de manière à obtenir la jonction la plus favorable possible avec le chemin de fer de l'État et les chemins de fer concédés de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de Marchienne-au-Pont à Erquelines.

Les deux embranchements de Namur et de Charleroy seront construits à double voie, comme l'artère principale de ladite ligne de Louvain à Gembloux.

ART. 3.

L'embranchement qui réunit actuellement la station de la porte de Diest aux bassins du canal de Louvain, servira de jonction entre la station des bassins et le chemin de fer de l'État. L'usage en est cédé à la société, pour la durée de sa concession, à la condition d'y doubler la voie, d'y faire les travaux de rectification et d'amélioration qui seront prescrits par le Gouvernement et, en outre, d'en assurer l'entretien et l'exploitation régulière, aux conditions de son cahier des charges et sans préjudice à ce qui est statué à l'art. 4 ci-après.

ART. 4.

Les transports entre les bassins du canal et la station du chemin de fer de l'État, se feront, sur cet embranchement, aux prix déterminés par le tarif de la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre.

Pour ce qui est des transports à destination ou venant d'un point quelconque de la ligne de Louvain à la Sambre et de ses autres embranchements, le tarif sera appliqué en prenant comme point de départ ou d'arrivée, tant des voyageurs que des marchandises, le milieu du raccordement, de telle sorte que les prix soient les mêmes pour les deux stations (des bassins ou du chemin de fer de l'État), tant à l'arrivée qu'au départ.

ART. 5.

La société sera tenue d'avoir, soit dans la station de l'État, soit sur un emplacement contigu à cette station, conformément à ce qui sera réglé par le Ministre des Travaux Publics, les bureaux et dépendances jugés indispensables pour opérer la translation des voyageurs et marchandises venant du chemin de fer de l'État ou à destination de ce chemin de fer.

Les convois de voyageurs arrivant à Louvain continueront leur marche jusqu'à la station de l'État; la société devra également prendre, à la station de l'État, les voyageurs qui, de cette station, voudraient se rendre à l'un ou l'autre point des lignes qui lui sont concédées.

ART. 6.

La société s'engage à fournir les projets définitifs des deux embranchements de Namur et de Charleroy, dans les six mois à dater de la promulgation de la loi à intervenir.

Elle s'oblige à commencer les travaux sur ces deux embranchements, immédiatement après l'approbation des plans, les délais d'exécution demeurant fixés conformément aux stipulations du cahier des charges.

ART. 7.

Elle s'engage aussi à ouvrir les travaux de la section de Louvain à Wavre, dans les quinze jours de la promulgation de la loi et à les poursuivre sans interruption.

ART. 8.

Il sera loisible à la société de substituer à la section de Gembloux à Jemeppe, un chemin de fer industriel (*tramroad*) pour le transport des matières pondéreuses, et destiné à rattacher le bassin de Jemeppe à un point à déterminer par le Gouvernement, de la ligne de Louvain à Charleroy.

ART. 9.

La société contractante, pour assurer l'exécution de ses nouveaux engagements, versera, à la première demande du Gouvernement, un second cautionnement de 500,000 francs.

ART. 10.

Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés sur les deux embranchements, avant qu'il ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le Ministre des Travaux Publics, de la réalisation d'un nouveau versement, en Belgique, de 1,300,000 francs, y compris le cautionnement mentionné à l'article précédent. Ce versement devra être fait dans le délai de six mois, à dater de la promulgation de la loi de concession.

ART. 11.

Les sommes de 15,000 et de 1,000 francs prévues, pour frais de surveillance, à l'art. 41 du cahier des charges de la concession, sont portées respectivement à 20,000 et 2,000 francs.

ART. 12.

Les conditions de la concession primitive sont maintenues et demeurent obligatoires, en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente convention.

ART. 13.

La présente convention sera soumise à la sanction des Chambres législatives, après avoir été dûment ratifiée par le comité d'administration de la société. Elle serait regardée comme nulle et non avenue si la sanction législative était refusée.

Fait en double, à Bruxelles, le 22 janvier 1846.

(*Signé*) C. D'HOFFSCHMIDT.

Approuvé l'écriture ci-dessus et d'autre part.

(*Signé*) E. CHATARD DE FARGEAS.

Nous soussignés membres du comité d'administration de la société anonyme du chemin de fer de Louvain à la Sambre, après avoir pris connaissance de la convention ci-dessus et d'autre part, déclarons en comprendre parfaitement et le sens et la valeur, et n'y trouvant rien de contraire aux termes de la procuration que nous avons donnée à notre mandataire, le sieur Eugène Chatard de Fargeas, en conséquence l'approuvons, la ratifions, dans son entier, et nous nous engageons à l'exécuter loyalement.

(*Signé*) John Barnes, S.-J. Capper, Castendieck, H.-L. Smale, E. Sherman.

Witness :

E.-K. RANDELL,

Solicitor to the company.

N° 2.

CHEMIN DE FER DE LOUVAIN A LA SAMBRE.

Loi autorisant la concession.

LÉOPOLD, Roi des Belges.

A tous présents et a venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article Unique.

Le Gouvernement est autorisé, sous les réserves indiquées ci-après, à accorder à la compagnie représentée par les sieurs Tarte (X.), Sherman (E.) et Smale (H.-L.), la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre, d'après les bases posées dans la convention et le cahier des charges du 29 mars 1845. Néanmoins, il sera statué ultérieurement, par arrêté royal, sur l'emplacement de la station de Louvain.

1° *Art.* 3 *de la convention.*

Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 45 du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, ces actions ne pourront être émises en Belgique, par souscription ouverte au public, ni être cotées aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

2° § 2 *de l'art.* 1er *du cahier des charges.*

Prenant son origine sur un point aussi rapproché des bassins du canal de Louvain qu'il sera jugé praticable, le tracé se dirigera par Bierbeek, Tourinnes, Hamme-Mille et Grez, passera à la gauche de Wavre, gravira la crête de partage aux environs de Walhain-St-Paul, touchera Gembloux et, descendant la vallée de l'Ornoz, viendra se terminer à Jemeppe-sur-Sambre. Des embranchements à simple voie raccorderont le chemin au railway de l'État, à Louvain, d'une part, et à Jemeppe, d'autre part.

3° *Art.* 28 *du cahier des charges.*

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

4° § 2 (*nouveau*) *de l'art.* 37 *du cahier des charges.*

Toutefois, il ne pourra être fait usage des facultés accordées par les articles 36 et 37, qu'avec l'autorisation du Gouvernement.

5° § 2 (*nouveau*) *de l'art.* 47 *du cahier des charges.*

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

6° *Art.* 55 *du cahier des charges.*

Les concessionnaires exécuteront, à leurs frais, risques et périls, sous le régime du présent cahier des charges, un embranchement vers Diest, dont la direction sera fixée ultérieurement par arrêté royal.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'État et publiée par la voie du *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 21 mai 1845.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

VU ET SCELLÉ DU SCEAU DE L'ÉTAT :

Le Ministre de la Justice,

BARON J. D'ANETHAN.

Arrêté de concession.

—

LÉOPOLD, ROI DES BELGES.

A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT.

Vu la loi du 21 de ce mois, par laquelle le Gouvernement est autorisé, sous les réserves y indiquées, à accorder à la compagnie représentée par les sieurs

Tarte (X.), Sherman (E.) et Smale (H.-L.), la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre, avec embranchement vers Diest ;

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article Unique.

La compagnie représentée par les sieurs Tarte (X.), Sherman (E.) et Smale (H.-L.), est déclarée concessionnaire du chemin de fer de Louvain à la Sambre, avec embranchement vers Diest, aux clauses et conditions reprises dans la convention et le cahier des charges du 29 mars 1845 et sous les réserves exprimées dans la loi du 21 de ce mois.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 27 mai 1845.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

CONVENTION.

Entre les sieurs Tarte (Xavier), ingénieur civil à Bruxelles, Sherman (Edward) et Smale (Henri-Lewis), ces deux derniers demeurant à Londres et agissant tant pour eux que pour les sieurs Barnes (John), Castendieck (John) et Capper (Samuel-James), également domiciliés à Londres, d'une part;

Et le Gouvernement Belge, représenté par M. le Ministre des Travaux Publics, d'autre part;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Les comparants de première part s'engagent à fournir les fonds nécessaires et à exécuter, à leurs frais, risques et périls, le chemin de fer de Louvain à la Sambre, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 2. Les premiers contractants, pour assurer l'exécution de l'engagement par eux pris aux termes de l'article précédent, verseront, à la première demande du Gouvernement, un cautionnement d'un million de francs.

Art. 3. Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 45 du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, cette émission ne pourra se faire qu'en titres sur lesquels il aura été versé 30 p. %.

Ces titres ou actions ne pourront être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

Art. 4. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le Ministre des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, de deux millions et demi de francs, y compris le cautionnement mentionné à l'art. 2.

Art. 5. Le remboursement du cautionnement pourra être immédiatement réclamé, dans le cas où la loi de concession ne serait pas votée dans la présente session, ou si les Chambres législatives apportaient aux présentes des changements que les capitalistes soumissionnaires ne pourraient admettre.

Art. 6. Le Ministre des Travaux Publics accepte les conditions et stipulations qui précèdent et s'oblige à les soumettre à la sanction de la Législature, avant la fin de la présente session. Si la sanction de la Législature était refusée, la convention qui précède serait regardée comme non avenue.

Fait en double à Bruxelles, le 29 mars 1845.

A. DECHAMPS.

X. TARTE.

E. SHERMAN.

H.-L. SMALE.

CAHIER DES CHARGES.

DIRECTION GÉNÉRALE DU TRACÉ.

Article Premier. Le chemin de fer de Louvain à la Sambre présentera un développement total d'environ 55 kilomètres. Il sera construit à double voie.

Prenant son origine aux abords de la porte de Tirlemont, à Louvain, le tracé se dirigera par Bierbeek, Tourinnes, Hamme-Mille et Grez, passera à la gauche de Wavre, gravira la crête de partage aux environs de Walhain-St-Paul, touchera Gembloux, et, descendant la vallée de l'Ornoz, viendra se terminer à Jemeppe-sur-Sambre. Des embranchements à simple voie raccorderont le chemin au railway de l'État, à Louvain, d'une part, et à Jemeppe, d'autre part.

Toutes les parties du chemin, tant sous le rapport du tracé, des courbes, alignements, etc., que sous celui du profil, pentes, rampes et niveaux, devront d'ailleurs être exécutées, autant que possible, conformément aux plans et indications générales du projet dressé par M. l'ingénieur Dandelin et publié par ordre du Département des Travaux Publics.

Les ouvrages, les bâtiments et dépendances, les stations et le matériel d'exploitation devront également se trouver en rapport avec les données et prévisions du même projet.

Le poids des rails sera au *minimum* de 27 kilogrammes par mètre courant. Les billes seront d'essence de chêne et présenteront les dimensions requises aujourd'hui pour les travaux de l'État.

Art. 2. Dans le courant de l'année, à compter du jour où la loi de concession aura été promulguée, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, les projets complets, consistant en plans, profils en long et en travers, plans détaillés des ouvrages d'art de toute nature, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins; les ponts à bascule et loges de garde; les projets de stations, bâtiments et dépendances, et généralement de tous ouvrages nécessaires au parachèvement de la ligne et à sa mise en exploitation régulière.

Art. 3. Les concessionnaires se conformeront, autant que possible, pour la rédaction des propositions et objets dressés en exécution de l'art. 2, 1° aux bases admises par les ingénieurs de l'État dans la rédaction du projet existant, à quel effet ils recevront copie des plans, profils, devis et autres documents y relatifs; 2° aux mesures adoptées pour la construction du railway national.

Art. 4. Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter aux propositions et projets dont il s'agit, telles modifications qu'il trouvera nécessaires et utiles pour reproduire, autant que possible, les conditions qui ont servi de base au projet du Gouvernement. Les concessionnaires devront s'y conformer, et, dans le cours de l'exécution, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés que moyennant l'autorisation expresse et formelle du Département des Travaux Publics.

Art. 5. La largeur de la voie sera celle du chemin de fer de l'État.

Art. 6. Le fer pour la voie proviendra des usines du pays, pourvu toutefois qu'elles puissent le livrer à un prix qui ne dépasse pas de 10 p. c. celui des fers étrangers, rendus à Anvers.

Art. 7. Les locomotives, voitures et waggons seront confectionnés dans le pays; cependant, à raison des perfectionnements qui pourraient être apportés à l'étranger dans la fabrication des locomotives, les concessionnaires ont la faculté d'y acheter celles qui leur seraient nécessaires pour servir de modèle.

Art. 8. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les localités, sous la condition que ces matériaux seront, chacun dans son espèce, de la meilleure qualité et qu'ils seront mis en

œuvre d'après les règles de l'art, de manière à garantir la solidité et la durée des ouvrages.

Art. 9. Les travaux et constructions seront achevés, au plus tard, endéans les trois années à compter du jour fixé par l'art. 2, de façon qu'à l'expiration de ce délai, le chemin de fer de Louvain à la Sambre puisse être exploité sur toute sa longueur par locomotives.

Art. 10. Les concessionnaires ne pourront poursuivre aucune expropriation, ni commencer aucuns travaux, avant d'avoir justifié, à la satisfaction du Département des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, de *deux millions et demi* de francs, y compris le cautionnement exigé par l'art. 15.

Art. 11. Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, les concessionnaires pourront obtenir sa mise en exploitation, en vertu d'une autorisation expresse du Ministre des Travaux Publics.

Art. 12. Les concessionnaires entreprennent, à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux quelconques, prévus ou imprévus, sans aucune exception ni distinction, ainsi que toutes fournitures, entretien et renouvellement de matériel, qui seront reconnus nécessaires pour l'établissement du chemin de fer de Louvain à la Sambre, pour son exploitation et pour son entretien. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Art. 13. La mise en possession des propriétés bâties et non bâties, nécessaires à l'exécution des travaux, l'occupation des terrains pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres et matériaux, aura lieu comme en matière de travaux décrétés d'utilité publique, au nom de l'État, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

Art. 14. Les concessionnaires demeurent seuls et exclusivement chargés de toutes les indemnités et de tous les frais auxquels donneront lieu, au profit de qui que ce soit, la construction, le maintien, l'exploitation, l'entretien et la réparation du chemin de fer et de ses dépendances.

Art. 15. A la première demande du Gouvernement, les concessionnaires fourniront un cautionnement d'*un million* de francs en numéraire, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux; ce capital sera remis au Gouvernement, qui en demeurera dépositaire, sans devoir aucun intérêt: il sera restitué aux concessionnaires par cinquièmes, à mesure qu'ils auront exécuté les travaux ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

Art. 16. Si, dans le délai d'une année, à partir de la promulgation de la loi de concession, les concessionnaires n'ont pas justifié de la réalisation du ver-

sement de deux millions et demi exigé par l'art. 10, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront, par ce fait et de plein droit déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

Art. 17. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complétement achevés endéans le délai fixé par l'article 9 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à la fin de la deuxième année.

Art. 18. Dans le cas de déchéance prévue par les deux articles précédents, il sera pourvu au parachèvement des travaux, au moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions de chemin de fer déjà mises en exploitation et de leur matériel. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les concessionnaires devront se contenter de celle que l'adjudication aura produite, alors même qu'elle serait moindre que la mise à prix, sans pouvoir élever, à charge de l'État, aucune réclamation, ni prétention, de quelque chef que ce puisse être. Dans le cas où le cautionnement des concessionnaires ne leur aurait pas encore été entièrement restitué, ce cautionnement, ou ce qui leur en demeurerait dû, serait acquis à l'État, à titre d'indemnité, et l'adjudication n'aurait lieu que sur le dépôt d'un nouveau cautionnement, égal à la somme ainsi acquise au Gouvernement. Si l'adjudication, ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amenait aucun résultat, une seconde adjudication serait tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois; et si cette dernière tentative demeurait également sans résultat, les ouvrages déjà construits, les matériaux approvisionnés, les terrains achetés, les parties de chemins de fer déjà mises en exploitation, avec leur matériel et toute la partie non remboursée du cautionnement, seraient acquis sans aucune indemnité au Gouvernement, qui pourrait en disposer comme de conseil, les concessionnaires demeurant irrévocablement déchus de tous leurs droits.

Art. 19. Les art. 16 et 17 ne seront pas applicables si les concessionnaires justifient que le retard ou la cessation des travaux est le résultat d'un événement de force majeure, dûment constaté.

Art. 20. Si, pendant l'exécution des travaux, il est reconnu que des ouvrages ne sont pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, l'administration pourra les faire démolir et reconstruire, en tout ou en partie, aux frais des concessionnaires et d'office, si ces derniers demeuraient en défaut de le faire à la première réquisition.

Art. 21. Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances; ils feront également dres-

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

EXPLOITATION ET ENTRETIEN.

ART. 22. Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie, actuellement en vigueur ou à intervenir, par rapport aux routes et chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin de fer de Louvain à la Sambre.

Le Gouvernement, après avoir entendu les concessionnaires, arrêtera les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la conservation et la sûreté du chemin de fer et de ses dépendances.

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

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

ART. 23. Les concessionnaires devront maintenir, pendant toute la durée de leur concession, le chemin de fer et ses dépendances, ainsi que le matériel de locomotion et de transport, en parfait état d'entretien et d'exploitation; si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur seraient adressées à cet effet, par l'administration, le Gouvernement pourrait y faire procéder d'office, et, dans ce cas, il aurait le droit de s'approprier toutes les recettes jusqu'à concurrence du montant des travaux et fournitures exécutés, majoré d'un cinquième à titre de dommages et intérêts.

ART. 24. Il sera facultatif au Gouvernement de faire reconnaître l'état du chemin de fer et de ses dépendances, ainsi que celui du matériel d'exploitation, quand bon lui semblera.

PÉAGES.

ART. 25. Pour indemniser les concessionnaires des dépenses et travaux qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils rempliront exactement toutes leurs obligations, le Gouvernement leur concède, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, à dater de la mise en exploitation du chemin de fer sur toute sa longueur, l'autorisation d'y percevoir les droits déterminés au tarif ci-après, les transports se faisant entièrement aux frais et par les soins desdits concessionnaires.

TARIF.

Les bases du tarif sont les suivantes :

MARCHANDISES.

1re CLASSE. — Ardoises, bières, bois de construction, briques, cendres,

céréales, chaux en sacs ou en barils, clous de toute espèce, cordages vieux, drilles, chiffons et rognures, écorces en sacs, engrais, fers en barres ou étirés et les objets en fonte dont la valeur n'excède pas 50 francs par 100 kilogr., graines, laines brutes (dites en *masse*), lin et étoupes emballés, houille, marbres en bloc; métaux en fonte, en saumons ou en lingots, minerais, mitraille ou limaille en barils, noir animal servant d'engrais, os, pannes, pavés, pierres de taille sans moulures, poissons, pommes de terre, sel brut, sel de soude, son, terres, tôles, torteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisses et objets analogues : fr. 0 45 c^{s} par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.

2^{e} CLASSE. — Marchandises qui ne sont comprises, ni dans la première, ni dans la troisième classe : fr. 0 75 c^{s} par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.

3^{e} CLASSE. — Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries fines, soieries, vins et boissoins distillées, objects encombrants ou d'un transport difficile ou dangereux : fr. 1-00 par tonneau et par lieue de 5,000 mètres.

VOYAGEURS, BAGAGES ET PETITES MARCHANDISES.

Voyageurs	1re classe . . . . fr.	» 40 c^{s} par voyageur et par lieue.
	2^{e} —	» 30 » — —
	3^{e} —	» 20 » — —
Bagages		» 30 » par 100 kil. et par lieue.
Articles de diligence.	Au-dessous de 5 kil. .	» 60 » par colis pour toutes les distances.
	Au-dessus de 5 kil. .	» 20 » par 100 kil. et par lieue.

FONDS ET VALEURS.

DISTANCE.	DE 1 à 100 fr.	DE 101 à 500 francs.	DE 501 à 1,000 francs.	DE 1,001 à 5,000 francs.	POUR CHAQUE MILLE au-dessus des 5 premiers mille francs	
					PAR MILLE.	Or ET PAPIERS, valeurs.
De 10 lieues et au-dessous.	» 50	» 75	1 »	» 50	» 25	» 20
De plus de 10 lieues . .	» 75	1 15	1 50	» 75	» 40	» 30

Équipages	à 2 roues . . . . . par voiture.	fr. 2 »
	à 4 roues . . . . . —	3 »
Chevaux . .	1 cheval. . . . . par envoi . .	2 »
	2 ou 3 chevaux. . . . . — . .	2 25
Bétail . . .	5 ou 6 bœufs ou 1 waggon de petit bétail . — . .	2 25
	3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 12 moutons . . . . . — . .	2 »
	1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons . . . . . — . .	1 50

Le chargement et le déchargement des marchandises pondéreuses se feront aux frais de l'expéditeur et par les soins des concessionnaires, aux prix actuellement fixés par les tarifs de l'État.

Les diverses bases qui précèdent ne sont, au reste, que des *maxima*, et il sera facultatif aux concessionnaires de les réduire, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie.

Le transport d'objets dangereux, de masses indivisibles de grandes dimensions, ne sera pas obligatoire pour les concessionnaires.

Les conditions de ce transport pourront se régler de gré à gré ; tout transport nécessitant, par ses dimensions, l'emploi d'un ou de plusieurs waggons, payera pour la charge entière du waggon ou des waggons, quel que soit le poids.

Art. 26. Les concessionnaires auront le droit d'appliquer le tarif ci-dessus à toutes les sections qui pourraient être livrées à la circulation avant l'achèvement complet du chemin de fer de Louvain à la Sambre, et ce avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics.

Art. 27. Dans le cas où les concessionnaires jugeraient utile et convenable d'abaisser, au-dessous des limites *maxima* déterminées par le tarif, les droits qu'ils sont autorisés à percevoir, les droits abaissés ne pourront plus être rétablis, qu'après un délai de trois mois.

Art. 28. Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par un arrêté du Ministre des Travaux Publics, pris sur la proposition des concessionnaires, et annoncés au moins un mois à l'avance, par voie d'affiches et de publications.

Art. 29. La perception des droits devra se faire par les concessionnaires, indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction ainsi consentie applicable à la partie correspondante du tarif, et les prix ne pourront, comme pour les autres réductions, être relevés avant un délai de trois mois; les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

Art. 30. Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux ni leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif légal.

Art. 31. Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes ou un matériel militaire, sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Art. 32. Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement et par les convois ordinaires, sur toute l'étendue du chemin de fer.

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

Art. 33. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au Gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

Art. 34. Au moyen de la perception des droits réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, les concessionnaires contractent l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude, célérité et sans tour de faveur, à leurs frais et par leurs propres moyens, le transport des marchandises de toute nature, voyageurs avec leurs bagages, voitures, chevaux et bestiaux, fonds et valeurs, qui leur seront confiés.

Art. 35. Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement, d'entrepôt, etc., seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration.

Art. 36. Il sera loisible à qui que ce soit d'établir, le long du chemin de fer et sur un point à son choix, des magasins ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et le déchargement des waggons, à condition d'établir en dehors du chemin de fer, une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons en chargement ou déchargement ne puissent ni entraver ni empêcher la libre circulation sur le chemin de fer ou les embranchements.

Art. 37. Il sera également permis à qui que ce soit d'établir des embranchements aboutissant au chemin de fer et qui ne soient pas de nature à faire l'objet d'une concession par voie de péages.

Art. 38. Les concessionnaires du chemin de fer de Louvain à la Sambre ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni à ceux qui seraient établis en vertu de l'art. 46, et pour lesquels les concessionnaires n'auraient pas usé du droit de préférence que leur attribue ledit article. L'établissement de ces embranchements ne pourra motiver de leur part aucune demande d'indemnités, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à leur charge.

Les concessionnaires s'engagent à n'apporter aucun entrave à la libre exploitation de ces embranchements et à adopter, à leur égard, des mesures analogues à celles qui seront consacrées par les conventions à intervenir pour régler les conditions de la circulation du matériel de l'État et de la compagnie, sur les lignes respectives.

Art. 39. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer de Louvain à la Sambre, ni sur ses embranchements, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de l'une ou

de l'autre des deux provinces traversées par ledit chemin de fer, soit au profit d'une ou plusieurs communes.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 40. Le choix et la nomination des agents nécessaires à l'exécution des travaux, à l'exploitation de la route et à la perception des péages, appartiendra exclusivement aux concessionnaires; mais le Gouvernement aura le droit de désigner ceux de ces agents qui seront assermentés aux fins de remplir les fonctions d'officiers de police judiciaire, au vœu de la loi du 15 avril 1843.

ART. 41. Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution de tous les travaux, tant de premier établissement que d'entretien, ainsi que l'exploitation; cette surveillance sera exercée aux frais des concessionnaires; à cet effet, les concessionnaires verseront, endéans les trois mois, à compter de la date de la concession et annuellement pendant la durée des travaux, dans la caisse qui leur sera indiquée à cet effet, une somme de 15,000 francs; et, jusqu'à l'expiration de la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de 1,000 francs.

ART. 42. La surveillance à opérer par le Gouvernement, aux termes de l'article qui précède, ayant pour objet exclusif d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des obligations qui leur incombent, est toute d'intérêt public et, par suite, elle ne peut faire naître à sa charge aucune obligation quelconque.

ART. 43. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses dépendances devront se trouver en parfait état d'entretien, et, par suite, si, pendant les cinq années qui précèderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complétement à cette obligation, le Gouvernement aurait le droit de saisir les produits des péages et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et toutes ses dépendances.

ART. 44. A dater de l'expiration du terme fixé pour la concession, le Gouvernement sera subrogé dans tous les droits des concessionnaires et entrera immédiatement en possession de la route et de son matériel, tels qu'ils existeront à cette époque, ainsi que de ses produits.

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

ART. 45. Les concessionnaires ont la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière.

S'ils usent de cette faculté, ils n'en restent pas moins personnellement obligés envers le Gouvernement, pour l'entière et bonne exécution des travaux dans les limites du présent cahier des charges, même dans le cas où ils formeraient une société anonyme approuvée par le Gouvernement; l'approbation qui

serait donnée aux statuts d'une semblable société, ayant uniquement pour but de lui assurer une existence légale, mais nullement de substituer un nouvel obligé aux obligés primitifs, qui seraient déchargés.

Art. 46. Le Gouvernement conserve la faculté d'autoriser, soit dans le pays traversé, soit partout ailleurs, toute construction de route, canal ou chemin de fer, sans que les concessionnaires puissent réclamer, à ce titre, aucune indemnité quelconque.

Le Gouvernement se réserve également de décréter l'exécution d'embranchements accessoires au chemin de fer concédé.

La compagnie aura la préférence pour l'exécution de ces embranchements, qui feront, le cas échéant, l'objet de concessions nouvelles, octroyées par arrêté royal et d'après les bases de la concession primitive.

Les concessionnaires seront également non recevables à réclamer des indemnités :

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

2° A titre de modifications au tarifs des douanes ;

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

Art. 47. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer concédé ou ses embranchements, les concessionnaires ne pourront y mettre obstacle, ni réclamer de ce chef d'autre indemnité que le remboursement de l'augmentation éventuelle des dépenses d'entretien, le Gouvernement s'engageant à faire exécuter, sans frais pour les concessionnaires, tous les ouvrages définitifs ou provisoires qui seraient nécessaires, pour éviter que l'exploitation puisse être entravée ou interrompue.

Art. 48. Dans tous les cas où il y aura lieu à des dommages-intérêts au profit du Gouvernement, aux termes des stipulations qui précèdent, ils lui seront acquis à charge des concessionnaires, sans qu'il doive justier d'aucun préjudice éprouvé.

Art. 49. Dans aucun cas, les concessionnaires ne seront recevables à invoquer la force majeure, pour quelque cause que ce soit, à moins que, dans les trente jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, ils n'en aient fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement. Il en serait de même des faits que les concessionnaires croiraient pouvoir imputer à l'administration ou à ses agents ; ils ne pourront en argumenter que pour autant qu'ils en aient également fait reconnaître la réalité et l'influence par le Gouvernement, au moment où ils auront été posés, ou au plus tard dans les trente jours suivants.

Art. 50. Dans aucun cas, ils ne pourront baser une réclamation quelconque sur des ordres qui leur auraient été donnés verbalement ; des ordres verbaux ne pourront avoir pour eux un caractère obligatoire.

Art. 51. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus par les stipulations qui précèdent, par la seule expiration du terme leur accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

Art. 52. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réqusitions et ordres émanés de l'administration ; les communications, réquisitions et ordres seront transmis par voie de correspondance administrative, et auront par eux-mêmes date certaine et caractère authentique, lorsque leur remise au domicile d'élection aura été constatée par un reçu.

Art. 53. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable, ni des erreurs, imperfections et lacunes, dont les plans et projets pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

Art. 54. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante et dix centimes en principal.

Art. 55. Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter, à leurs frais, risques et périls, sous le régime du présent cahier des charges, l'embranchement de Vertryck et de Diest, à la condition de faire connaître leurs intentions à cet égard, dans un délai de six mois, à compter de la date de la loi de concession.

Fait à Bruxelles, le 29 mars 1845.

A. DECHAMPS.

X. TARTE.

E. SHERMAN.

H.-L. SMALE.

N° 3.

Bruxelles, le 22 octobre 1845.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

La direction du chemin de fer de Louvain à la Sambre ayant fait faire un examen sérieux du tracé de la ligne de Louvain à Wavre, a reçu de son ingénieur, M. John Wright, le travail dont nous avons l'honneur de vous envoyer la communication.

La direction, en vous proposant de faire passer le chemin de fer par la vallée de la Dyle, a eu pour motif principal le désir de satisfaire, d'une manière plus particulière, les convenances et les besoins de deux localités importantes, Louvain et Wavre.

Vous vous souvenez, Monsieur le Ministre, que lors de la discussion de la loi de concession, la ville de Louvain a réclamé assez vivement contre l'emplacement de la station, indiqué par le plan de M. l'ingénieur Dandelin. D'un autre côté, la ville de Wavre était tellement éloignée de la ligne tracée, que les abords en devenaient presque impossibles, et que tous les avantages que cette cité importante devait retirer de la construction d'un chemin de fer, étaient à peu près entièrement annihilés par elle.

Cette double considération a surtout été la base du travail de nos ingénieurs. La direction prend la liberté de joindre au plan indiquant le nouveau tracé qu'elle vous demande d'accorder, un rapport brièvement résumé, qu'elle a reçu de son ingénieur en chef. Le plan comparatif vous démontrera aussi, Monsieur le Ministre, que la rampe qui est destinée à rejoindre, au delà de Wavre, l'ancien tracé du chemin de cette ville à Gembloux, offre maintenant une inclinaison très-modérée; cette difficulté, qui semblait insurmontable, est résolue d'une manière satisfaisante et amenée à une exécution praticable.

Les courbes que le nouveau plan dessine dans la vallée de la Dyle, n'offrent pas d'obstacles plus sérieux, car leurs rayons présentent un développement assez large pour n'apporter aucune entrave à la rapidité et à la sécurité des trains.

Du reste, comme vous le fait observer notre ingénieur, il y aura, sans doute, dans le cours de l'exécution, diverses modifications qui permettront d'en réduire la valeur et le nombre. Si donc le nouveau tracé satisfait davantage, et cela n'est point douteux, les deux villes de Louvain et de Wavre, il est préférable à l'ancien et présente des motifs d'utilité publique incontestables. D'autre part, notre ingénieur a trouvé le moyen de franchir la crête située au delà de Wavre; nous ne voyons pas qu'il y ait lieu de faire de sérieuses objections au nouveau tracé que nous avons l'honneur de vous transmettre.

Quant aux localités intermédiaires, qui ne sont pas desservies par le nouveau tracé et qui l'étaient par l'ancien, leur importance et leurs besoins industriels ne sont pas assez considérables pour qu'il soit nécessaire de tenir compte de leurs exigences particulières. Mais vous remarquerez aussi, Monsieur le Ministre, que la commune de Geer, la seule qui soit considérable par sa population et l'étendue de son commerce, se trouvera cependant assez rapprochée de la nouvelle ligne, si vous voulez bien en adopter le tracé, pour en retirer de notables avantages.

Nous n'avons pas, pour le moment, cru devoir vous proposer les sites d'emplacement de deux ou trois stations intermédiaires; nous comptons avant tout faire à cet effet une espèce d'enquête, pour consulter les autorités locales, connaître leurs besoins et fixer le meilleur emplacement, tant pour les communes traversées que pour celles avoisinantes.

Nous prendrons la liberté de vous soumettre, sous peu, nos vues à cet égard, et nous espérons qu'elles seront d'accord avec les vôtres. Dès que nous saurons, Monsieur le Ministre, que la proposition que nous faisons, d'opérer un changement dans le tracé primitivement adopté, et de suivre la vallée de la Dyle pour mieux desservir les intérêts de Louvain et de Wavre, reçoit votre approbation et celle du corps des ponts et chaussées, nous fournirons, sans retard, les plans détaillés, les devis exacts et autres travaux complémentaires; nous ferons marquer la route sur le terrain; dresser le plan parcellaire par commune des terres à emprendre, afin de commencer les expropriations et acquisitions, dès que tout sera régularisé. Nous sommes aussi en mesure de passer de suite des contrats pour l'exécution des travaux, car notre intérêt, d'accord avec nos intentions formelles, nous commande d'entreprendre les travaux le plus vite possibles et de les pousser avec vigueur.

Nous voulons ne pas rester inactifs pendant l'hiver et, dès que les terrains pourront être acquis, les travaux seront partout attaqués avec énergie et conduits avec activité; nous serons heureux de pouvoir fournir du travail à la classe laborieuse et de contribuer ainsi au soulagement de la misère publique, qui, dans tous les états de l'Europe, se montre si inquiétante.

Nous nous bornons, pour le moment, à ces considérations concernant le tracé du chemin de fer de Louvain, entre cette ville et Wavre, persistant, pour le reste de notre ligne, dans les demandes et les motifs à l'appui, que nous vous avons présentés dans le mémoire que la direction a eu l'honneur de vous adresser le 20 octobre courant; nous avons l'espoir bien fondé de vous convaincre et de vous pénétrer du mérite et de la justice de nos réclamations.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance du respectueux dévouement avec lequel j'ai l'honneur d'être,

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

Le Secrétaire de la compagnie,

E. CHATARD DE FARGEAS.

N° 4.

Bruxelles, le 4 novembre 1845.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

La société anonyme que j'ai l'honneur de représenter, en réclamant la double extension de sa ligne jusqu'à Namur et Charleroy, ne fait que demander l'exécution logique et rigoureuse de l'esprit de la loi du 14 avril 1845. Ce n'est que sur les observations de votre prédécesseur, que la société a consenti à accepter le débouché sur Jemeppe et elle se résignait à exécuter à la lettre la convention du 29 mars, qui lui accorde la ligne de Louvain à la Sambre. Car ce projet donnait des satisfactions suffisantes aux intérêts et aux besoins de trois grandes localités, Louvain, Charleroy et Namur, en arrivant perpendiculairement sur le milieu de la ligne qui s'étend entre ces deux dernières villes.

Mais, aujourd'hui qu'une compagnie vient demander au Gouvernement belge de briser les engagements qui ont été pris envers nous, et sollicite une concession qui, aboutissant à Charleroy et Namur, nous enlève, d'une manière absolue, deux affluents principaux de notre ligne, c'est un devoir impérieux pour nous, de vous faire comprendre l'inquiétude des capitalistes anglais et de faire valoir, auprès de vous, nos droits légitimes.

Le projet du chemin de fer de Louvain à la Sambre n'a pas été improvisé, ni enfanté pour satisfaire aux arides ardeurs de l'agiotage aventureux, qui désole deux grands marchés financiers, Londres et Paris.

L'idée de la voie ferrée de Louvain à la Sambre, a été présentée à quelques-uns de ces hommes de la cité, qui réunissent de grands capitaux à l'intelligence supérieure des hautes questions industrielles; elle a été mûrement examinée et acceptée par eux, comme un projet praticable, susceptible d'avantages réels. C'est assez vous dire, Monsieur le Ministre, que ce projet sera exécuté et achevé, avec la sagesse et la fermeté que de pareils hommes apportent dans les affaires.

MM. Barnes, Capper, Castendieck, Smale et Sherman ont assumé la responsabilité de cette opération, parce qu'elle reposait sur des bases sages et raisonnables, parce qu'elle donnait satisfaction à des besoins impérieux d'industrie, parce qu'elle reliait des villes, des populations, des centres de production et des centres de consommation, séparés par des accidents géographiques, que l'art et la science ont maintenant mission de faire disparaître.

Qu'est-ce que le chemin de fer de Louvain à la Sambre? C'est un débouché ouvert aux charbonnages et aux carrières de la Sambre, de la Meuse supérieure, aux marbres, pierres et chaux qui abondent dans les provinces de Namur et du Hainaut, en retour de denrées coloniales, provenant des ports d'Anvers et de Louvain, vers deux grandes agglomérations de populations, Namur et Charleroy.

C'est un projet tellement indiqué par les exigences géographiques, qu'il a une sanction plus que séculaire, puisqu'on trouve en 1421, un octroi du duc Jean de Lothier, confirmé par Charles-Quint, qui autorise le magistrat de Louvain à faire les travaux nécessaires pour canaliser la vallée de la Dyle par Wavre, et se rapprocher des houillères et des gisements de marbres et pierres de la Sambre.

Les malheurs de ces temps, où les peuples et les rois travaillaient plus aux choses de la guerre qu'aux choses de l'industrie, ne permirent pas la réalisation d'une idée aussi progressive.

A une époque plus rapprochée, il a été question de nouveau d'établir une voie de communication de premier ordre, pour combler cette solution de continuité. M. l'ingénieur en chef Teichmann a signalé la nécessité d'ouvrir un canal de Louvain à Jemeppe; M. l'ingénieur en chef Vifquain a présenté au Gouvernement des Pays-Bas un projet complet du canal de Bruxelles à Charleroy; mais l'œuvre de la régénération politique n'était pas accomplie; il y avait encore des redressements révolutionnaires à opérer avant de se jeter dans cette grande voie de pacification, de conquêtes scientifiques et industrielles, où l'Europe est entrée pour n'en plus sortir, s'il plaît à Dieu.

Déjà les cours d'eau naturels, ou produits par l'art, ne peuvent plus suffire à l'impatience et à la mobilité des peuples; ces moyens de communication si lents, quoique d'un établissement si coûteux, et d'un entretien si onéreux, sont distancés par la prodigieuse célérité des voies ferrées; bientôt (et l'Angleterre en a déjà donné l'exemple) le lit des canaux desséchés, sera couvert de rails et donnera passage aux locomotives.

La voie de navigation projetée depuis quatre siècles a dû faire place à un chemin de fer: les canaux proposés par MM. Vifquain et Teichmann ont dû se convertir en railways; l'octroi du duc Jean de Lothier, la concession de Charles-Quint, ont été remplacés par la loi du 21 mai, autorisant la concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre.

Maintenant, Monsieur le Ministre, est-ce la peine de vous démontrer que le chemin de fer de Louvain à la Sambre, c'est le chemin de fer de Louvain à Charleroy et à Namur? Il suffira de vous rappeler le premier paragraphe de l'exposé des motifs à l'appui du projet de loi présenté à la Chambre des Représentants.

Voici en quels termes il s'exprime :

« Le chemin de fer de Louvain à la Sambre est destiné à servir de débouché » aux houilles et autres produits pondéreux de la Basse-Sambre, et à faciliter » les relations de Namur, Charleroy et du pays d'entre Sambre-et-Meuse, avec » Louvain, Tirlemont et une partie de la Campine. »

Est-ce clair et positif? Il est donc impossible de ne pas reconnaître que les produits de Charleroy et Namur sont les premiers principes de notre alimentation industrielle et financière, les sources les plus fécondes de notre revenu.

Le chemin de fer de Louvain à la Sambre, sans Charleroy et Namur, est un tronc informe, privé d'organes de locomotion : Charleroy et Namur sont nos deux veines artérielles; on ne peut nous les couper sans nous ôter l'existence, sans nous condamner au dépérissement, au néant. Cela a été parfaitement compris et il ne peut y avoir eu d'équivoque, ni dans l'esprit du Gouvernement,

ni dans l'esprit des Chambres, après le rapport si précis, si concluant de M. Vifquain, l'inspecteur des ponts et chaussées et le mémoire de M. l'ingénieur A. Dandelin, œuvre éminemment remarquable, tant par le soin du travail, que par la clarté et l'élévation des idées (ce qui nous fait regretter d'autant plus vivement d'être en dissidence avec lui sur le tracé par la Dyle).

Que l'on consulte des pièces officielles, imprimées par ordre du Gouvernement et distribuées aux deux Chambres.

On y trouve, à *chaque page*, à *chaque ligne*, la preuve palpitante que le chemin de fer de Louvain à Jemeppe, n'est et ne peut être, en réalité, qu'un chemin de fer de Louvain à Charleroy et à Namur.

M. Vifquain, recherchant quelle est l'utilité publique du projet, répond en ces termes :

« La nécessité de donner un débouché au bassin-houiller de la Basse-Sambre,
» qui ne possède aucune voie d'exportation proportionnée à sa production, ou
» analogue à celles qui desservent les bassins du centre; le besoin de relations
» de Namur, de Charleroy et l'entre-Sambre-et-Meuse avec Louvain, Tirlemont, Liége, Anvers et les Flandres et réciproquement, besoins constatés
» par les réclamations locales et par les renseignements de l'histoire;

» Urgence de rattacher les arsenaux militaires de Namur et Charleroy à la
» ville de Diest, pour mettre cette place sur un pied de défense respectable,
» en cas d'invasion étrangère et amener, en quelques heures, à la frontière,
» tout un matériel de guerre. »

M. Dandelin, l'ingénieur, reconnaît que le but principal du chemin de fer de Louvain à Jemeppe, est de servir de voie d'écoulement aux houilles du bassin de la Sambre.

Puis, fouillant dans les entrailles du projet, pour en étudier la constitution organique et constater ses causes d'existence et de viabilité, il démontre, à l'aide d'un tableau comparatif de la distance et du fret, par les anciennes voies et la nouvelle voie, que les marchés de Louvain, de Tirlemont, de Malines, seront incontestablement acquis aux charbons, chaux et bois de construction venant de Charleroy et de Namur. Recherchant ensuite, pour apprécier les résultats financiers de l'entreprise, les sources de produits qui doivent alimenter le railway proposé, il présente une série de calculs, d'une remarquable justesse, qui lui permettent d'affirmer que le chemin de fer de Louvain à la Sambre peut compter sur un mouvement constant et régulier, de

Marchandises	255,000 tonneaux.
Voyageurs	160,000

Maintenant, M. le Ministre, voulez-vous vous rendre compte du préjudice que notre société éprouverait, si vous accordiez à une autre compagnie, l'arrivée à Charleroy et Namur.

Sur ces *deux cent cinquante-cinq mille tonneaux,* qui doivent circuler sur le railway de Louvain à la Sambre, plus de *deux cent mille* proviennent de Charleroy et de Namur.

En voici la récapitulation :

	TONNEAUX.	
Houille	96,100	de la Sambre.
Chaux.	11,600	de Namur.
Fer et verreries.	15,000	de Charleroy.
Écorces.	12,000	de Namur.
Sel, denrées coloniales.	24,000	»
Grains	10,000	»
	168,700	
Bois de construction	35,000	Namur et Charleroy.
	203,700	

Sur les 160,000 voyageurs, *cent mille* viennent de Charleroy et Namur. 100,000

Livrez nos deux aboutissants naturels à la *grande jonction*, et nous perdons sans retour ces produits; nous n'aurons, ni un seul tonneau, ni un seul voyageur venant de Namur et Charleroy ou s'y dirigeant.

Deux tiers pour les voyageurs,

Quatre cinquièmes pour les marchandises.

Le revenu brut est évalué à la somme de *deux millions* . . fr. 2,000,000

Si l'on nous enlève Namur et Charleroy, on nous ôte donc *quinze cent mille francs* ci. 1,500,000

On nous laisse seulement un produit brut de *cinq cent mille francs*. . . . . fr. 500,000

Tel serait le résultat forcé, rigoureux, d'une décision qui refuserait à notre société la double arrivée à Charleroy et à Namur, pour la donner à d'autres compagnies.

Deux millions de produit brut réduit à *cinq cent mille francs*. Ce revenu, subissant la défalcation des frais d'exploitation et d'entretien, qui ne peuvent jamais s'évaluer à moins de 50 p. %, donnerait en définitive *deux cent cinquante mille*, représentant l'intérêt d'un capital de *dix-neuf millions*, que nous sommes engagés à dépenser pour travaux d'utilité publique.

Voilà les conséquences monstrueuses qu'entraînerait la concession à une autre compagnie, d'une ligne aboutissant à Charleroy et à Namur.

Nous n'avons pas la prétention de croire que tous les transports de Namur et de Charleroy nous aient été exclusivement inféodés, mais nous pensons qu'il serait injuste et contraire à tous les principes d'un bon Gouvernement, de saper par sa base une compagnie qui a des droits acquis, qui a donné des garanties morales et matérielles, en lui créant une concurrence ruineuse, impossible à soutenir.

La déplorable faute commise par le Gouvernement français, en créant une double ligne de Paris à Versailles, rive droite et rive gauche, doit porter ses fruits salutaires et servir d'avertissement aux autres Gouvernements.

Et, pour opérer notre spoliation, il faut déchirer un contrat synallagmatique, qui engage le Gouvernement belge, aussi bien que notre société; il faut violer une loi solennellement discutée, votée et promulguée.

Ce n'est pas vous, Monsieur le Ministre, qui proposerez une telle iniquité. ce ne sont pas les Chambres belges qui donneront un pareil exemple de manquement à la foi publique.

Nous vous avons signalé les conséquences désastreuses qu'entraînerait, pour notre société, la concession obtenue à notre détriment par une autre compagnie.

Nous vous avons démontré la légitimité de nos droits; nous sommes sans inquiétudes, nous nous reposons, avec une entière sécurité, dans l'esprit d'équité et d'impartialité qui vous anime, Monsieur le Ministre; nous avons toute confiance dans la loyauté des Chambres, dans la sagesse et la prudence du Gouvernement du Roi, qui ont donné à la Belgique cette digne attitude, cette place honorable qu'elle occupe aujourd'hui parmi les nations intelligentes et indépendantes de l'Europe.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage du respectueux dévouement, avec lequel j'ai l'honneur d'être,

Votre très-humble et très-obéissant serviteur,

Le Secrétaire général de la société,

E. CHATARD DE FARGEAS.

N° 5.

Namur, le 20 décembre 1845.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

Nous venons d'avoir connaissance que la compagnie anglaise, qui avait obtenu la concession du chemin de fer de Jemeppe à Louvain, était en réclamation auprès du Gouvernement, pour demander une modification dans le tracé qui avait été primitivement adopté.

Le changement que la compagnie concessionnaire voudrait apporter à ce tracé, serait de le diriger directement de Gembloux sur Namur, au lieu d'aller à Jemeppe.

Nous considérons ce nouveau projet comme devant satisfaire plus largement les intérêts du commerce et de l'industrie de la province et de la ville de Namur. Nous nous empressons donc de venir vous prier, Monsieur le Ministre, d'accueillir favorablement la demande de ladite compagnie, et de présenter sans retard aux Chambres un projet de loi concernant ce tracé.

Nous faisons les vœux les plus sincères pour que la Législature sanctionne ce projet, qui est de la plus haute importance pour nous.

Vous savez, Monsieur le Ministre, que notre pensée a toujours été d'être reliés directement avec Louvain ou Tirlemont, que nous n'avons cessé de regarder cette direction comme étant la seule qui dût servir complétement les intérêts de notre province; aussi voyons-nous avec bonheur que l'on commence à comprendre notre première idée et que le projet dont il est question réalisera enfin l'espoir que nous n'avons jamais abandonné, d'aller, par un chemin de fer, directement vers Louvain et vers toute cette partie du royaume, avec laquelle nos plus grandes relations existaient.

Les membres de la chambre de commerce.

Le Secrétaire, — A. BRUNO, Fils.

Le Président, — DE FONVENT.

N° 6.

Tamines, le 19 janvier 1846.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

Justement alarmés des bruits qui circulent sur l'exécution du chemin de fer de Jemeppe à Louvain, les propriétaires et directeurs des charbonnages de la Basse-Sambre s'empressent d'élever la voix dans une question à laquelle se rattache, de la manière la plus intime, tout l'avenir de leur industrie.

Les divers mémoires qui vous ont été adressés, Monsieur le Ministre, ont invinciblement établi :

1° Que, par suite de leur position géographique et du défaut de voies de communication suffisantes, les charbonnages de la Basse-Sambre étaient, de tous les centres d'activité industrielle du pays, les plus mal partagés en ce qui concerne les moyens d'écoulement de leurs produits;

2° Que, par une fatalité inexplicable, presque tous les chemins de fer concédés ou demandés en concession, semblaient destinés à leur nuire plutôt qu'à leur être utiles; que notamment le chemin de fer de Liége à Namur et surtout ceux de l'Entre-Sambre-et-Meuse et de Châtelet à Yvoir, leur enlèveraient infailliblement les seuls débouchés avantageux qu'ils possèdent aujourd'hui;

3° Que l'établissement d'un chemin de fer de Louvain à Jemeppe, continué par Fosse jusqu'à Yvoir, était l'unique moyen de faire sortir ces charbonnages de l'isolement complet et de la position désastreuse dans lesquels ils allaient être plongés;

4° Qu'outre ces motifs si puissants, l'intérêt général du pays réclamait encore ce dernier chemin de fer, qui se trouve en rapport avec la grande ligne, à établir par la suite, de la mer ou de l'Escaut à Luxembourg.

En présence de ces faits, les soussignés pourraient-ils rester muets, lorsqu'ils sont à la veille de voir introduire au tracé primitif des modifications qui achèveraient d'anéantir l'industrie de la Basse-Sambre, et ce pour favoriser d'autres contrées, déjà si bien pourvues des faveurs nationales? Non, Monsieur le le Ministre, et nous le proclamons hautement, notre confiance dans votre justice distributive est trop bien affermie, pour hésiter un instant à vous dire toute notre pensée. Un projet avait été conçu dans des vues éminemment réparatrices; il s'agissait d'ouvrir à nos charbonnages ruinés une voie de communication qui pût leur rendre quelque vie; tout le monde avait foi dans son exécution, tout le monde l'attendait avec impatience. Qu'est-il donc survenu aujourd'hui qui doive entraver cet acte de haute justice nationale? Les exigences égoïstes de l'une ou de l'autre des sociétés rivales pourraient-elles l'emporter

dans la balance du pouvoir sur les grands intérêts du pays? Nous croyons la chose impossible; et si nous étions en erreur dans l'appréciation de l'utilité respective des deux tracés, si le Gouvernement, par des motifs d'intérêt public, croyait devoir donner la préférence au projet par Châtelineau, il y aurait encore, Monsieur le Ministre, un moyen bien facile de satisfaire, à peu de frais, aux justes réclamations qui vous sont adressées : ce serait d'imposer à la société concessionnaire l'obligation d'établir, d'un point quelconque de la Basse-Sambre, un raccordement par une simple voie vers la section de Gembloux à Châtelineau, laquelle, devant servir au transport exclusif des marchandises et devant être nécessairement d'un court trajet, n'occasionnerait qu'une dépense fort minime. Ainsi vous concilierez tous les intérêts divers, il y aurait pour la société une charge insignifiante, et pour nous une satisfaction complète.

Dans la certitude que vous accueillerez favorablement notre humble requête, nous avons l'honneur d'être, Monsieur le Ministre,

Vos très-humbles et très-obéissants serviteurs.

(*Suivent les signatures.*)

N° 7.

Bruxelles, le 10 janvier 1846.

A Monsieur De Moor, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.

Monsieur l'Inspecteur,

Le rapport que j'ai eu l'honneur d'adresser, sous la date du 20 novembre dernier, à M. l'inspecteur divisionnaire Vifquain, relativement à la proposition de la société concessionnaire du chemin de fer de Louvain à Jemeppe, tendant à faire passer, par la vallée de la Dyle, la partie de ce chemin de fer comprise entre Louvain et Wavre, ne donnait pas tous les apaisements nécessaires sur la question de savoir s'il convenait d'abandonner le tracé par les plateaux, pour adopter celui par la vallée.

Le plan fourni par la société concessionnaire démontrait la possibilité de suivre la vallée, mais jusqu'à Wavre seulement. Et comme, d'autre part, d'après le projet de la société, le raccordement de l'extrémité de la section, à Wavre, avec le projet primitif ne pouvait se réaliser qu'au moyen de travaux très-considérables, le conseil des ponts et chaussées a nécessairement dû se trouver dans l'indécision, quant aux mesures à proposer à M. le Ministre des Travaux Publics.

J'indiquais bien, à la vérité, que les travaux dont il s'agit, pouvaient être évités, soit en suivant la vallée jusqu'à Limelette, pour, de là, regagner le plateau, à Gembloux, soit en s'élevant immédiatement à la sortie de Wavre, sur le versant de la Dyle, pour atteindre le même point.

Mais comme, dans le premier cas, la ligne eût été astreinte à un circuit assez notable, qui eût pu balancer les inconvénients attachés au tracé par les plateaux et que, quant au second, la configuration accidentée du sol permettait de douter de sa réalisation, sans donner lieu à l'exécution de travaux qui sortent des limites admises, mes prévisions, à cet égard, ne pouvaient guère servir de base au conseil.

Aujourd'hui, qu'ensuite des instructions qui m'ont été transmises par votre lettre du 14 décembre dernier, n° 2477, j'ai dû me livrer à l'étude de la partie de Wavre à Gembloux, dans l'hypothèse de la continuation, par la vallée, du projet de Louvain à Wavre, présenté par la société concessionnaire, je me trouve en mesure de fournir au conseil des ponts et chaussées tous les renseignements qu'un examen approfondi de la question peut exiger.

Une première inspection de terrain m'ayant permis de constater que les crêtes des contre-forts de la vallée se maintenaient presqu'horizontalement jusqu'à leur croupe, et que, d'autre part, le fond des ravins, d'une déclivité peu prononcée vers leur embouchure, se relevait ensuite, suivant une inclinaison progressive, jusqu'au sommet de la chaîne, je n'ai pas tardé à me convaincre, qu'à moins de s'imposer, sans aucun avantage, des travaux très-considérables, particulièrement en terrassements, il fallait, de deux choses l'une : ou bien développer le tracé dans la vallée, en en suivant toutes les sinuosités, ou bien s'élever sur son versant, au moyen d'une forte rampe, afin de gagner, le plus tôt possible, le plateau dont le relief est peu accidenté.

La première de ces dispositions, indépendamment de l'inconvénient qu'elle aurait, d'allonger la ligne au détriment des relations commerciales, devant encore avoir pour résultat l'adoption d'une rampe très-prononcée, pour gagner le plateau, du point où l'on quitterait la vallée, j'ai été conduit à opter en faveur de la deuxième qui, de prime abord, m'avait semblé mériter la préférence.

Ayant, en conséquence, fait procéder au nivellement général du terrain à l'ouest de la chaussée de Bruxelles à Namur, je suis parvenu à établir un tracé très-satisfaisant sous tous le rapports. Ce tracé, figuré sur le plan ci-joint, passe immédiatement à sa sortie de la station de Wavre, ramenée à mi-côte, au-dessus de la route de Bruxelles à Namur, un peu en déçà du coude que forme cette route à l'extrémité de la rue des Sablons. Il se développe ensuite en rampe de $0^{m}.01$, sur le versant de la vallée par une succession de trois courbes décrites d'un rayon de 1000^{m} et de trois alignements droits, dont la longueur réunie est de 7000 mètres. A partir de l'extrémité de cette rampe, le tracé se poursuit jusqu'à Gembloux, au moyen de deux grands alignements, raccordés par une courbe de 1,000 mètres de rayon. Cette partie de la ligne comprend un système de rampes et pentes, dont l'inclinaison n'excède pas $0^{m},0075$ dans la direction vers Gembloux et $0^{m},002$ en sans inverse.

Le projet que je viens de décrire, susceptible d'ailleurs d'être amélioré, n'exigera pas de grands travaux.

Les ouvrages d'art, à l'exception des viaducs nécessaires au maintien de la circulation sur les chemins vicinaux, seront très-peu importants.

Le terrassement le plus considérable se borne à une tranchée de 20 mètres, assez longue à la vérité.

Sous le rapport de la rectitude, le projet n'a à redouter aucune comparaison défavorable. Il suffit de jeter les yeux sur le plan pour en être convaincu.

Enfin, sous le rapport de l'inclinaison des pentes et rampes, il est à préférer au tracé par les plateaux, dans lequel on remarque une rampe de $0^{m},011$ et n'est pas inférieur au projet de l'ingénieur Wright qui, comme moi, adopte pour inclinaison *maximum* dans le sens de la remonte, $0^{m},05$.

Ayant déjà, dans mon rapport du 20 novembre précité, exposé les motifs qui m'engagent à appuyer le tracé par la vallée, je me réfèrerais, à ce sujet, au contenu de ce rapport, si les nouvelles investigations auxquelles je me suis livré, tout en me fortifiant dans mon opinion, ne m'eussent mis à même de jeter quelques lumières nouvelles sur cette affaire.

Dégageant d'abord la question de toute considération locale, pour l'envisager au point de vue de l'exploitation économique de la ligne, je trouve que, d'après

le travail de M. l'ingénieur Dandelin, le chemin doit transporter 207,000 tonneaux en descente et, en remonte, 48,000 tonneaux seulement (1).

D'après ce qui précède, l'on reconnaît que le relief du tracé doit être disposé de manière à n'offrir dans le sens des transports principaux, c'est-à-dire de Gembloux à Louvain, aucune rampe prononcée, afin de tirer en descente le plus grand parti possible de l'action de la gravité et de ne dépenser aucune force inutilement en remonte.

Or, le tracé par les plateaux présentant de nombreuses rampes de $0^{m},008$ et $0^{m},009$, dans le sens de la descente, est évidemment vicieux. Il pêche par sa base, il contrarie, il grève les relations qu'il devrait favoriser.

Le tracé par la vallée, qui n'offre aucune rampe dans le sens du mouvement principal de plus de $0^{m},002$, satisfait, au contraire, à la véritable destination du chemin, qui est de transporter des matières pondéreuses au cœur du pays et à la mer. Cette considération est fondamentale et, de l'observation des conditions de tracé qui s'en déduisent, dépend l'économie de l'exploitation du chemin, en un mot, la réussite de l'entreprise.

Je n'hésite point à dire que, de Gembloux, où s'assembleront, par les branches affluentes de Namur, Jemeppe et Charleroy, les matières pondéreuses à transporter vers la mer, le service de la ligne, par la vallée, pourra se faire au moyen d'un seul remorqueur, alors que celui de la ligne, improprement qualifiée par les plateaux, puisqu'elle coupe, en deçà de Wavre, des affluents de la Dyle qui obligent à descendre en quelque sorte dans la vallée, en exigerait trois.

Il résulte de cette considération que l'exploitation de la ligne par la vallée, en ce qui concerne les marchandises du moins, sera de moitié plus économique que celle du tracé par les plateaux.

---

(1) La récapitulation des transports donnée page 37 du Mémoire de M. l'ingénieur Dandelin, se décompose comme suit :

	QUANTITÉS		
	dans LES DEUX SENS.	EN DESCENTE.	EN REMONTE.
	tonneaux.	tonneaux.	
1° Houille	100,000	100,000	»
2° Chaux	40,000	40,000	»
3° Matériaux de construction	35,000	35,000	»
4° Fers et verreries	15,000	15,000	»
5° Écorces, terre plastique, etc.	17,000	17,000	»
6° Sel et denrées coloniales	24,000	»	tonneaux. 24,000
7° Bières, vins, eaux-de-vie, etc.	14,000	»	14,000
8° Grains, graines	10,000	»	10,000
Totaux fr.	255,000	207,000	48,000

Ce serait entièrement à tort que l'on déduirait des conclusions favorables à l'adoption de fortes rampes, de ce que, par suite de la multiplicité des convois qu'exige en général le service des voyageurs, le transport de ceux-ci peut s'effectuer sur des rampes de $0^m,01$, sans une augmentation notable dans la dépense de locomotion.

Chaque chemin a une destination spéciale et, lorsqu'elle a pour objet principal de transporter des matières pondéreuses d'un point élevé à un point plus bas, il est de la dernière évidence que le relief du tracé doit être disposé de manière à utiliser la gravité dans la traction en descente.

Une ligne ainsi établie et sur laquelle on n'a à vaincre que l'inertie des masses à transporter et le frottement des véhicules, acquiert véritablement le caractère d'une rivière à descendre à charge.

Ainsi, abstraction faite de toute considération indépendante de l'exploitation économique de la ligne, le tracé par la vallée semble incontestablement mériter la préférence.

Envisageons maintenant la question au point de vue de l'intérêt local, en nous bornant toutefois à la ville de Wavre, les localités intermédiaires ne paraissant pas, dans l'une comme dans l'autre direction, assez importantes pour motiver une préférence.

Tous les ingénieurs qui se sont occupés du chemin de fer de Louvain à la Sambre, y compris l'auteur du projet par les plateaux, conviennent que la station de Wavre ne peut être maintenue à l'emplacement qui lui est assigné dans le projet primitif, et qu'afin de la rendre accessible, on doit l'établir à mi-côte. Mais, s'il y a unanimité sur ce point, il n'en est pas de même quant aux expédients à employer pour rattacher la station abaissée à la ligne des plateaux.

L'ingénieur Dandelin pense, qu'au moyen d'une courbe à rebroussement, il serait possible, par suite du surcroît de longueur qui en résulterait dans le développement du tracé, de regagner les plateaux sans travaux trop considérables.

Cette proposition qui, jusqu'à ce jour, n'a été appuyée d'aucune démonstration, indépendamment des inconvénients qui en résulteraient pour l'exploitation, ne me semble guère de nature à être réalisée avec succès.

L'ingénieur Wright propose de regagner les plateaux au moyen de trois souterrains successifs, ayant ensemble une longueur de 1,825 mètres.

Ces travaux sont trop considérables pour que l'on n'accorde pas la préférence au tracé que je propose par le versant de la vallée.

Conséquemment, au point de vue de l'intérêt local, la ligne par la vallée est la seule qui y satisfasse sans exiger des travaux sortant des limites ordinaires.

La considération suivante, qui a également une importance qu'on ne peut méconnaître, vient encore militer en faveur de ma proposition.

La position de Wavre, par rapport à Bruxelles et Louvain, est topographiquement identique à celle de Malines. Wavre, qui donne actuellement, malgré sa faible population, un mouvement journalier de 100 voyageurs sur Bruxelles, me semble destinée à acquérir une assez grande importance pour la rendre un centre de communications ferrées.

Déjà une compagnie, qui paraît bien organisée, a pétitionné la concession d'une ligne qui, partant des charbonnages du centre, passerait par Wavre.

Il importe donc que le chemin de Louvain à la Sambre soit disposé de telle

sorte que l'on puisse y raccorder, à Wavre, les lignes à construire dans un avenir plus ou moins éloigné. Le tracé par les plateaux étant élevé, au droit de cette ville, à 57m,37 au-dessus du fond de la vallée de la Dyle, il en résulte que l'adoption de ce tracé opposerait un obstacle insurmontable au raccordement des lignes à établir vers l'ouest, tandis que j'ai pu m'assurer, au moyen d'une étude, qu'en disposant la station à mi-côte, l'on pourrait franchir le versant gauche de la Dyle sans avoir recours à des travaux trop importants.

Me résumant, je pense que sous le rapport de l'exploitation économique de la ligne, des intérêts locaux et des communications à construire ultérieurement dans la localité, le tracé par la vallée présente des avantages incontestables sur celui par les plateaux.

L'Ingénieur en chef,

G.-N. GROETAERS.

N° 8.

Bruxelles, le 11 janvier 1846.

A Monsieur le Ministre des Travaux Publics.

Monsieur le Ministre,

Je m'empresse de vous faire parvenir le rapport que M. l'ingénieur en chef Groetaers vient de m'adresser sur le résultat des études prescrites entre Wavre et Gembloux, par votre dépêche du 13 décembre dernier, secrétariat général, concessions, n° 48.

Les conclusions de ce rapport sont, en tous points, favorables à l'adoption du tracé par la vallée de la Dyle, prolongé, au delà de Wavre jusqu'à Gembloux, en se tenant, à peu de distance, sur la droite de la route de Bruxelles à Namur.

Parmi les motifs sur lesquels M. Groetaers fonde ses conclusions, *l'exploitation économique de la ligne*, *l'intérêt des localités, et celui des communications ferrées à y établir éventuellement par la suite*, le premier me semble surtout déterminant.

L'adoption d'un tracé qui réduit à $0^{m},002$, dans la direction de Gembloux à Louvain affectée aux $\frac{4}{5}$ du mouvement commercial, des rampes qui, par les plateaux, s'élèvent fréquemment jusqu'à $0^{m},008$, entre Wavre et Louvain, et une fois même jusqu'à $0^{m},009$, permettra aux concessionnaires de réduire considérablement les péages au-dessous du *maximum* autorisé pour les marchandises pondéreuses, afin d'augmenter leurs bénéfices, dans une plus forte proportion, par l'extension progressive des transports en descente. Les grands avantages qui en résulteront pour le commerce et l'industrie, seront partagés par la compagnie et, à l'expiration de la concession, par le Gouvernement.

Quant au choix à faire, à Louvain même, entre les tracés proposés par les concessionnaires et par M. l'ingénieur en chef Groetaers, je pense que la préférence doit être acquise au premier, attendu que s'ils exigent, l'un et l'autre, l'emploi des locomotives de réserve des stations, pour conduire les convois jusqu'à celle de l'État, celui-ci du moins ne les oblige point, comme le second, à gravir inutilement une forte rampe, pour descendre ensuite une pente rapide, lorsqu'ils ont les bassins du canal pour destination.

En ce qui concerne les embranchements de Gembloux à Namur et vers Charleroy, des reconnaissances sur le terrain ont permis aux ingénieurs de constater la possibilité d'exécution des avant-projets de ces sections appartenant à des lignes de chemins de fer dont la concession est demandée par d'autres compagnies. Ces reconnaissances ont même donné la conviction que des amé-

liorations assez importantes pourront être apportées aux avant-projets dont il s'agit.

Je ne terminerai pas le présent rapport, Monsieur le Ministre, sans vous signaler l'activité extraordinaire et l'intelligence remarquable dont M. l'ingénieur en chef Groetaers et M. l'ingénieur Dandelin, viennent de fournir la preuve, en s'acquittant, d'une manière si prompte et si complète, malgré le mauvais temps, de la mission que je leur avais confiée sur le terrain, pour satisfaire aux instructions contenues dans votre dépêche précitée du 13 décembre dernier. Ils ont d'ailleurs été fort bien secondés par le conducteur-adjoint Dandelin et le surveillant Lekeux.

L'Inspecteur divisionnaire,

DE MOOR.

TABLE DES MATIÈRES.

PAGES.

Exposé des motifs. . . . . 1— 5

Projet de loi 6

ANNEXES.

N° 1. Convention provisoire du 22 janvier 1846 . . . . . 7—10

N° 2. Loi et arrêté de concession des 21 et 27 mai 1845; convention et cahier des charges y annexés. . . . . 11—24

N° 3. Pétition de la société concessionnaire, du 22 octobre 1845, proposant le tracé par la vallée de la Dyle . . . . . 25—26

N° 4. Pétition de la même société, du 4 novembre 1845, relative aux branches de Namur et de Charleroy . . . . . 27—31

N° 5. Pétition de la chambre de commerce de Namur, du 20 décembre 1845, en faveur de la branche de Gembloux sur Namur. 32

N° 6. Pétition des propriétaires et directeurs de charbonnages de la Basse-Sambre, du 19 janvier 1846 . . . . . 33—34

N° 7. Rapport de l'ingénieur en chef Groetaers, du 10 janvier 1846. . . . . 35—39

N° 8. Rapport de l'inspecteur divisionnaire De Moor, du 11 janvier 1846 . . . . 40—41