

---

# Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 11 MAI 1846.

---

Concession du chemin de fer du Luxembourg (1).

---

## RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. ZOUBE.

---

MESSIEURS,

La loi du 26 mai 1837 avait décrété que le Luxembourg serait relié par un *railwoay* aux chemins de fer de l'État ; mais la Chambre, frappée, sans doute, de la dépense que l'exécution de cette loi pourrait entraîner, adopta un amendement qui en soumettait le tracé à la Législature.

Cette réserve, qui souleva alors beaucoup de murmure dans la province, est cependant la circonstance heureuse à laquelle on doit aujourd'hui non-seulement la viabilité de ce chemin, mais encore la prospérité qui désormais lui est assurée.

Le Luxembourg, en effet, était, à cette époque, presque entièrement dépourvu de routes; un *railwoay* y eût marché sans rencontrer, pour ainsi dire, aucun affluent ; il est même plus que douteux qu'il eût été construit dans les conditions de l'avenir que le projet qui vous est soumis lui destine.

Cet état de chose est entièrement changé depuis les 2 millions qui lui ont été accordés : beaucoup de routes maintenant y sont construites, quelques-unes sont en construction, et celles jugées nécessaires seront exécutées avant l'achè-

---

(1) Projet de loi, n° 170.

(2) La section centrale, présidée par M. DUMONT, était composée de MM. BRABANT, ORBAN, D'HOFFSCHMIDT, FLEUSSU, ZOUBE et PIRSON.

vement du chemin de fer qui, mis ainsi en rapport avec tous les rayons de la province, sera le moyen le plus rapide et le plus économique pour satisfaire aux besoins nombreux de son commerce, de son industrie et de son agriculture.

A l'agriculture, il apportera du Hainaut et de Liège la houille pour la fabrication de 300 mille tonnes de chaux qu'elle emploie à l'amendement des terres, consommation qui s'accroîtra à mesure du défrichement des bruyères qui couvrent encore une partie de son sol, et ce défrichement s'opérera d'autant plus promptement que la chaux lui sera fournie à meilleur compte.

Il apportera la houille pour rallumer les hauts-fourneaux éteints en partie dans la province; il luttera même avec celles de la Sarre, pour l'alimentation des fourneaux français établis sur la frontière, auxquels la France n'a accordé l'existence qu'à la condition de s'approvisionner de combustibles à l'étranger; il leur fournira tout à la fois le charbon minéral et le charbon végétal, si abondant dans la province.

Un magistrat du Luxembourg, très-distingué par ses connaissances en économie politique et en affaires commerciales, n'hésite pas à dire que ces établissements français fourniront aux houilles belges un débouché de 100 mille tonnes par an.

C'est par ce chemin que seront approvisionnées les tanneries, qui comptent plus de 7 mille fosses dans les deux Luxembourg.

Il leur fournira le sel, ainsi qu'à une partie de la Prusse; cette denrée seule donne lieu à un mouvement de plus de 3 mille tonneaux, dont au delà de 500 pour la Prusse.

C'est par cette voie qu'Anvers lui enverra ses denrées coloniales, et qu'il recevra des autres provinces le sucre, le tabac, les huiles, les tissus de tout genre en lin, coton et laines, ainsi que les mille autres objets nécessaires à son industrie et à son commerce.

Il en recevra également les genièvres et les bières, dont il se fait une assez grande consommation, à cause de la vivacité de l'air et de la vie laborieuse de ses habitants, tandis que la fabrication de ces boissons y est fort restreinte.

La difficulté de transporter beaucoup d'objets pondéreux à de grandes distances, n'a pas permis jusqu'ici au Luxembourg de balancer par ses produits les importations qui lui sont faites; mais le chemin de fer fera pencher bientôt cette balance en sa faveur.

D'abord, cette province, la plus riche de la Belgique en minerais de fer, en fera de nombreux envois aux établissements métallurgiques de Liège et du Hainaut, où le besoin commence à s'en faire sentir.

Elle fournira aux cloutiers de Liège et de Charleroi le fer dit *du Habay*, le seul convenable à la fine clouterie.

Le plomb, le manganèse et le marbre qu'elle possède s'écouleront par cette voie.

Le Luxembourg cédé, où le gypse ou plâtre est amoncelé en quantité telles qu'il peut suffire aux besoins du monde pendant plusieurs siècles, qui concourt sur les marchés de la Belgique avec le plâtre de Montmartre, y trouvera un grand débouché dès que le prix du transport en sera convenablement réduit: c'est ainsi qu'il procurera un grand aliment au *railway*.

Le Luxembourg approvisionnera le pays tout entier de ses ardoises, dont la qualité supérieure est telle que le Gouvernement français en ordonne l'emploi dans les constructions qui se font pour compte de l'État dans les départements

de la Meurthe, de la Meuse, et même dans celui des Ardennes, où se trouvent cependant les riches ardoisières de Fumay.

C'est par ce chemin que seront exportées les 4 mille tonnes d'écorces à tan que le pays livre annuellement aux tanneries de la Belgique et de l'Angleterre; il transportera encore les cuirs tannés dont la qualité supérieure est réputée dans toute la Belgique et même sur les marchés étrangers.

C'est par lui qu'il expédiera les produits de ses riches forêts : le chêne en grume, en planches, en douves, et autres marchandises en boiseries de toute espèce.

Les constructions civiles et navales y trouveront des ressources précieuses, dont la difficulté des chemins n'a pas permis l'emploi jusqu'ici.

C'est encore par ce chemin que l'on recevra de la partie cédée les faïences, dont l'importation à un droit réduit est garantie par le traité avec le Zollverein.

C'est, enfin, par cette voie que les Ardennes expédieront les pores et les moutons, dont la chaire savoureuse et délicate est si généralement recherchée.

Cette circulation d'objets de toute espèce, qui garantit amplement le succès de l'entreprise, suffirait, sans doute, aux exigences de beaucoup de concessionnaires, et cependant cette circulation n'est qu'un point secondaire dans la haute pensée de la compagnie, dont le but principal est de mettre Londres, centre du commerce du monde, en communication avec les Indes orientales, en empruntant le territoire de la Belgique comme la voie la plus courte pour arriver à Trieste, d'où, saluant l'Europe, elle se dirigera vers les Indes.

Mais en traversant le Luxembourg, elle jettera deux embranchements, l'un vers Trèves, l'autre vers Metz et Strasbourg, où elle luttera avantageusement sur les marchés de la Moselle, des provinces rhénanes et du centre de l'Allemagne, contre les ports de la Hollande et de la France, d'un côté, parce que la voie fluviale est plus difficile, parfois interrompue, d'un service plus irrégulier, d'un prix plus élevé; d'un autre côté, elle luttera avec les ports du Havre et de Dunkerque, parce qu'elle aura pris une voie beaucoup plus courte, moins onéreuse, et c'est ainsi qu'elle s'assurera le transit vers l'Allemagne, la Suisse et l'Adriatique.

Un mémoire de trois jeunes ingénieurs luxembourgeois, sur l'utilité de ce chemin international, jette beaucoup de lumières sur l'importance de cette entreprise.

Et c'est le Luxembourg, si longtemps déshérité des faveurs des Gouvernements qui l'ont régi jusqu'en 1815. c'est ce pays envers lequel la nature a été si prodigue de ses richesses minérales et forestières, c'est enfin cette province, condamnée pendant des siècles, à l'isolement le plus complet, qui sera appelée la première à jouir du bienfait de ce *railway*, dont vous avez renvoyé le projet de concession aux sections, et sur lequel la section centrale m'a chargée de vous présenter son rapport.

### TRAVAIL DES SECTIONS.

La première section adopte le projet à l'unanimité, faisant remarquer qu'à l'art. 4, le chiffre 49 du cahier des charges doit être remplacé par le chiffre 46.

A la deuxième section, quatre voix adoptent, une s'abstient.

Cette section demande que le cautionnement soit rendu commun au canal et au chemin de fer.

La troisième section a produit un mémoire sur les dangers qui peuvent résulter de l'adoption du § 2 de l'art. 47, par lequel le Gouvernement s'interdit, pendant les 12 premières années, à dater de la promulgation de la loi, la faculté d'accorder aucune concession qui pourrait faire concurrence au chemin de fer du Luxembourg.

Cette section appelle l'attention sérieuse de la section centrale sur ce mémoire.

La quatrième section adopte le projet à l'unanimité, et reproduit aussi sur le § 2 de l'art. 47, les mêmes observations faites par la troisième section.

La cinquième section appelle de tous ses vœux l'exécution d'un projet qui intéresse au plus haut degré les provinces de Namur, de Hainaut, de Liège et, enfin, toute la Belgique en général.

La sixième section demande que la section centrale se fasse produire les documents suivants :

- 1<sup>o</sup> Les conventions provisoires de mai et avril 1845;
- 2<sup>o</sup> L'étude du tracé direct de Namur à Ciney;
- 3<sup>o</sup> L'étude de la Meuse à Ciney par la vallée de Leffe;
- 4<sup>o</sup> Les études du chemin de Bruxelles à Wavre.

Elle demande aussi les motifs de l'augmentation du tarif des voyageurs et des marchandises.

Elle provoque, enfin, des explications sur la portée de l'art. 47.

#### SECTION CENTRALE.

La section centrale s'est occupée d'abord du vœu émis par la deuxième section, de rendre le cautionnement commun au canal et au chemin de fer; après délibération, elle déclare qu'elle ne trouve aucun inconvénient à ce qu'une partie du cautionnement soit affectée au canal; mais le chemin de fer devant entraîner une dépense beaucoup plus considérable, exige dès lors une plus forte garantie.

La section borne la portion du cautionnement à affecter au canal à la somme de 500,000 francs; en conséquence, elle a l'honneur de proposer à la Chambre de modifier dans ce sens l'art. 18, qui réduira le cautionnement à la somme de quatre millions et demi, les 500,000 francs affectés au canal pouvant être restitués à mesure des travaux, conformément aux dispositions ordinaires sur les cautionnements.

La section centrale décide ensuite que, pour s'éclairer dans le travail dont elle est chargée, elle invitera M. le Ministre des Travaux Publics à lui transmettre les pièces et explications demandées par la 6<sup>e</sup> section.

Elle l'invitera aussi à donner ses observations sur les conséquences que pourrait entraîner l'adoption du § 2 de l'art. 47, auquel il paraîtrait que la Prusse aurait quelque intention de s'opposer; elle lui demandera si des négociations diplomatiques avaient eu lieu à ce sujet, et quel en aurait été le résultat.

Elle demandera enfin si, dans l'intérêt de l'État, le Gouvernement ne devrait pas s'opposer à la concession du chemin de Bruxelles à Wavre.

En attendant ces renseignements, la section centrale s'ajourne.

Réuni de nouveau, le 7 mai, elle prend d'abord connaissance des explications données sur le § 2 de l'art. 47; elles sont accompagnées de notes confidentielles d'une nature satisfaisante; cette clause est d'ailleurs une condition *sine qua non* de la part des concessionnaires.

La section centrale, déterminée par la considération que l'existence future du chemin de fer dépend du maintien de ce paragraphe, l'adopte à l'unanimité. Toutefois, elle recommande au Gouvernement de négocier avec la compagnie concessionnaire, de manière à prévenir les difficultés que l'avenir pourrait faire naître.

Au sujet de ce § 2, un membre de la section centrale demande si cette interdiction s'appliquerait à un *railway* qui, partant de la vallée de la Meuse, aboutirait au chemin de fer du Luxembourg?

La section centrale estime qu'un pareil *railway*, loin de faire concurrence, lui serait au contraire utile. Toutefois, elle a demandé à M. le Ministre une réponse à cette question.

M. le Ministre a répondu que, « pour apprécier si un *railway*, partant de la » vallée de la Meuse, et qui viendrait aboutir au chemin de fer du Luxem- » bourg, tomberait sous l'application de cette clause prohibitive, il faudrait » pouvoir reconnaître si ce *railway* serait dans le cas de faire concurrence au » chemin de fer du Luxembourg; là, suivant lui, est toute la question.

» Si, d'après l'opinion de la section centrale, une pareille voie était recon- » nue très-utile au chemin de fer du Luxembourg, loin de pouvoir lui faire » concurrence, dans ce cas évidemment le § 2 de l'art. 47 du cahier des charges » serait sans application. »

La section examine ensuite les motifs que fait valoir M. le Ministre à l'appui de l'augmentation du tarif. Cette majoration, dit-il, a été réclamée par la société comme indispensable pour mettre les produits au niveau des charges: il fait observer, en outre, que les mêmes prix avaient déjà été stipulés dans les conventions provisoires de mai et avril 1845.

Il est vrai, en effet, que les convois y rencontreront plus d'obstacles que dans les chemins de fer des autres provinces, parce que les hivers qui y sont plus longs et les neiges plus abondantes; les rampes y sont d'ailleurs plus fortes, la traction dès lors y sera plus difficile.

Mais l'augmentation de prix, qui n'est qu'une faculté laissée à l'entrepreneur, cèdera devant son intérêt, qui lui commandera de le modérer de manière à pouvoir concourir avec l'étranger sur les marchés de la Moselle, des provinces rhénanes, de la Suisse, etc., etc.

La section s'occupe ensuite de la question de la perte que l'État pourrait essuyer par la concession du chemin de fer de Bruxelles à Wavre.

A ce sujet, M. le Ministre dit « qu'il faut remarquer que ce chemin est déjà » concédé de Wavre à Namur, et qu'il ne reste plus pour avoir la ligne con- » tinue, qu'à faire disparaître la lacune de Bruxelles à Wavre. L'exposé des » motifs, basé à cet égard sur des données statistiques, établit que le préjudice » de la concurrence d'une ligne directe serait de 137,000 francs, en supposant, » contre toute vraisemblance, qu'il ne fût balancé par aucun avantage indirect. » Il est à remarquer d'ailleurs, ajoute M. le Ministre, que le Gouvernement » exploite aujourd'hui les transports entre Bruxelles et Namur à des conditions

» peu avantageuses pour lui-même, à cause des réductions auxquelles il doit consentir pour compenser jusqu'à un certain point le détour. »

Mais, fût-il vrai qu'il y aurait une légère réduction dans les revenus, l'État n'en serait-il pas largement indemnisé par les ressources que ce nouveau chemin lui procurerait, en ouvrant au commerce d'Anvers une communication directe avec Trèves, Metz, l'Allemagne centrale, etc. ?

Ce débouché pour nos ports maritimes sera d'autant plus précieux, qu'il est à craindre que le marché de Cologne ne nous échappe un jour, malgré la sympathie pour la Belgique qui s'y est révélée avec tant d'éclat, lors de l'inauguration du chemin de fer, dans les journées des 15, 16 et 17 octobre 1843.

Nos motifs de crainte sont qu'alors que la voie fluviale sera libre de toute entrave, et que les chemins de fer en construction seront achevés, les marchandises pourront y arriver à un prix de transport moins élevé que les nôtres.

Et puis, comme il paraît démontré maintenant (Desarts, *Mémoire sur le chemin de fer de Bruxelles vers Gand*) que la circulation des voyageurs et des marchandises augmente en proportion du raccourcissement du parcours, il suit qu'en rapprochant les ports d'Ostende et d'Anvers des provinces de Namur, de Luxembourg et des pays vers la Moselle et le Rhin, le mouvement de ces ports sur les routes de l'État jusqu'à Bruxelles sera beaucoup plus considérable qu'il ne l'est maintenant.

Il est à considérer, en outre, que les voyageurs venant de l'Allemagne et de l'est de la France, pour se rendre en Hainaut ou dans le nord de la France, prendront, à Namur, le chemin de fer de l'État.

Enfin, l'importance de l'entreprise qu'exige la voie la plus directe est tellement puissante, qu'elle a décidé la compagnie à la construction de cette portion de route qui, de Bruxelles à Wavre, coûtera plus de 13 millions, ou, par lieue de 5 mille mètres, la somme de 2,193,920 francs.

Nous ajouterons que la province de Luxembourg, qui est estimée pour le caractère de ses habitants, mais qui l'est peu sous le rapport du contingent pécuniaire qu'elle apporte à l'État, sera, par l'établissement d'un chemin de fer, comptée bientôt parmi les provinces aisées du royaume.

Déterminée par ces divers motifs, la section centrale adopte, à l'unanimité, le projet de loi avec la modification, en ce qui concerne l'art. 18, qui autorise le Gouvernement à réduire le cautionnement à la somme de quatre millions cinq cent mille francs.

---

### Pétition de la ville de Dinant.

---

Vous avez renvoyé à la section centrale du chemin de fer du Luxembourg la pétition du conseil communal de la ville de Dinant, demandant que ce chemin soit dirigé par la vallée du Fond-de-Lève.

Les motifs invoqués sont : la population de la ville; celle des communes dont elle est entourée; le grand nombre d'usines et de manufactures dont son territoire est couvert; le nombre des voyageurs qui y arrivent; enfin, tous les élé-

ments de succès qui devraient déterminer la compagnie concessionnaire à adopter cette voie.

La section centrale porte le plus vif intérêt à la ville de Dinant; mais avant d'émettre un avis, elle a cru devoir consulter M. le Ministre des Travaux Publics sur la portée de cette pétition.

En réponse, M. le Ministre nous a transmis le rapport de M. l'ingénieur divisionnaire sur cette demande; il invoque celui qu'il avait déjà fait, le 4 mai, sur l'étude du tracé par cette vallée. A ce rapport, ci-annexé, il ajoute :

1<sup>o</sup> Que, contrairement à ce qu'avance la réclamation de l'administration communale de Dinant, la distance d'Yvois à Ciney par le Boucq, ne sera que de quatre lieues, tandis que par le vallon de Leffe, elle n'aura pas moins de cinq lieues;

2<sup>o</sup> Que l'opinion bien connue de la compagnie en faveur de la rectitude des chemins de fer du Luxembourg, ne permet pas de douter qu'à part toute autre considération, les représentants de cette compagnie refuseraient, pour ce seul motif, de souscrire à une modification de tracé que la Législature ne pourrait introduire dans la convention provisoire du 13 février, sans leur donner le droit de considérer cette convention comme *nulle et non avenue*, au grand préjudice de l'intérêt général.

En présence des motifs invoqués par M. l'ingénieur Demoor, la section centrale croit devoir se borner à vous proposer le dépôt de cette pétition sur le bureau pendant la discussion du projet.

*Le Rapporteur,*

**L.-J. ZOUBE.**

*Le Président,*

**DUMONT.**

---

## ANNEXE.

PONTS ET CHAUSSÉES.

Bruxelles, 4 mai 1846.

3<sup>me</sup> DIVISION.

CHEMIN DE FER DE LUXEMBOURG.

MONSIEUR LE MINISTRE,

« Vous m'avez fait inviter à vous rendre compte des études auxquelles les ingénieurs sous mes ordres se seraient livrés dans le vallon du ruisseau de Leffe, pour fixer le tracé du chemin de fer du Luxembourg.

» Nonobstant le texte formel de la convention provisoire du 8 août 1845, j'ai jugé utile de m'assurer par une reconnaissance des localités, appuyée de nivellements généraux, jusqu'à quel point ce vallon pouvait se prêter, dans la direction de Ciney, à l'établissement d'un chemin de fer qui devait présenter de bien grands avantages sous le rapport du tracé, du profil longitudinal et de la dépense, pour compenser l'inconvénient grave d'un nouvel allongement de parcours d'une lieue, alors que la longueur du tracé par le Boucq dépassait déjà de deux lieues celle du tracé direct de Namur à Ciney.

» Voici, Monsieur le Ministre, quel a été le résultat de cette reconnaissance du vallon de Leffe, par M. l'ingénieur Denis.

» Le ruisseau, ou plutôt le torrent de ce nom, débouche dans la vallée, sous la ville de Dinant, entre deux roches à pic et perpendiculairement au cours du fleuve.

» Le fond de la vallée est entièrement occupé, soit par des habitations, soit par des papeteries et autres usines, surtout dans la partie inférieure. Les sinuosités sont très-brusques, et les roches des deux versants s'enchevêtrent, pour ainsi dire, les unes dans les autres. Pour obtenir, entre Dinant et Sorine, un tracé avec courbes de 200 mètres seulement de rayon, il faudrait ouvrir un grand nombre de tunnels dans les deux flancs du ravin, et il serait extrêmement difficile de laisser subsister les papeteries que le ruisseau fait mouvoir; de sorte que, quand bien même la pente du torrent s'y prêterait, il y aurait déjà de la témérité à songer à diriger un chemin de fer le long du vallon par lequel il se précipite vers la Meuse. Mais aux difficultés que présente l'étude du tracé viennent se joindre celles de la pente rapide du ruisseau. En supposant que l'on se relevât de 10 à 15 mètres dans la vallée de la Meuse, ce qui rendrait la station de Dinant à peu près inabordable, l'inclinaison du *railway*

atteindrait au moins deux centimètres sur plusieurs kilomètres d'étendue. Cette forte rampe et un tracé à courbes aussi brusques détruiraient complètement l'économie du reste du projet qui, de Ciney à Arlon, satisfait partout à des conditions admissibles de tracé et de pentes. La dépense serait d'ailleurs considérablement augmentée, en même temps que le parcours serait, comme je l'ai dit plus haut, allongé d'une lieue, la distance de Namur à Ciney, par le tracé direct, par le vallon du Boucq et par celui de Leffe, étant respectivement d'environ 5 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> lieues, 7 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> lieues et 8 <sup>1</sup>/<sub>2</sub> lieues.

» Telles sont, Monsieur le Ministre, les considérations que j'ai cru devoir vous soumettre, pour répondre au désir que vous venez de me faire exprimer. »

*L'Inspecteur divisionnaire,*

(Signé) DEMOOR.

POUR COPIE CONFORME :

*Le Secrétaire général du Ministère des  
Travaux Publics,*

BAREEL.

---