

## Chambre des Représentants.

---

SÉANCE DU 14 AVRIL 1845.

---

### EXPOSÉ DES MOTIFS

*A l'appui d'un projet de loi tendant à autoriser la concession des chemins de fer de Liège à Namur et des charbonnages du Centre à Manage et à Mons.*

---

MESSIEURS ,

Les propositions qui font l'objet du présent rapport concernent spécialement deux chemins de fer ceux : de Liège à Namur et de Manage à Mons.

#### *Chemin de fer de Liège à Namur.*

Le réseau des chemins de fer exécutés en Belgique, en vertu des lois du 1<sup>er</sup> mai 1834 et du 26 mai 1837, quoique présentant un tout complet au point de vue où l'on était placé, laisse une lacune entre Liège et Namur.

Il suffirait de réunir ces deux villes par un railway, pour faciliter, à un point remarquable, les relations de toute nature, aujourd'hui peu développées, entre trois de nos provinces : celles de Hainaut, de Namur et de Liège.

Le chemin de fer de Liège à Namur aurait aussi une très grande importance, comme communication locale, pour les populations et pour l'industrie de la vallée de la Meuse.

Il deviendrait un double affluent pour le chemin de fer de l'État, tant vers Liège que vers Namur.

*Chemin de fer de Manage à Mons.*

Ce chemin de fer a pour principal objet de mettre les charbonnages du Levant de Mons, ou du Centre, en communication avec le railway de l'État, tant à Manage que vers Mons; il permettrait, en outre, aux produits des exploitations de ce bassin d'atteindre le canal de Mons à Condé, et leur ouvrirait ainsi le marché des localités desservies par le système des voies navigables du bassin de l'Escaut.

Ce chemin, presque exclusivement industriel, est construit d'après un système de pentes et de courbes, convenable pour des convois à petite vitesse, destinés aux marchandises, mais peu propre au transport des voyageurs.

*Observations communes aux deux projets.*

Deux rapports joints au présent exposé des motifs faisant connaître, d'une manière détaillée, les bases et le but des deux projets, je crois pouvoir me borner, pour le moment, à quelques observations d'ensemble, sur l'économie des diverses lignes qu'il est question de concéder et sur l'influence qu'elles peuvent exercer dans leurs rapports avec le réseau des chemins de fer de l'État.

En envisageant l'ensemble des projets présentés, on comprend facilement que ces projets sont destinés à former des affluents aux chemins de fer de l'État. C'est la branche de Jemeppe à Louvain, dont le but est de développer les relations, aujourd'hui presque nulles, entre la contrée si riche de Sambre-et-Meuse, dont Namur et Charleroy forment les deux centres principaux, et Louvain, Tirlemont et la Campine; c'est le chemin de fer de la Dendre, qui établira, entre le bassin du Bas-Escaut, de Gaud à Termonde et le Hainaut et Namur, un mouvement de transports qui n'existe pas aujourd'hui entre les lignes de l'Ouest et du Midi; c'est le réseau de la Flandre occidentale, qui dirige ses branches en autant d'affluents vers Bruges et vers Courtray; c'est le chemin de fer de Mons à Manage, voie presque exclusivement industrielle et appropriée au transport des marchandises à petite vitesse; il amènera de nombreux transports vers la station de Mons, et, par la station de Manage, vers Bruxelles et Jurbise, d'un côté, et vers l'Entre-Sambre-et-Meuse, de l'autre. La ligne de Namur à Liège, au point de vue du mouvement intérieur, sera évidemment un double affluent aux chemins de fer de l'État, à Namur et à Liège. Dans les calculs des produits de cette ligne, établis dans le rapport de l'ingénieur chargé des études, on démontre combien sera grande l'influence que cette nouvelle ligne exercera sur le mouvement de transports sur les lignes de Verviers à Liège et de Namur à Charleroy.

Mais, sans contester aux lignes nouvelles leur valeur comme affluents, on remarquera, sans aucun doute, qu'elles établissent une communication, en ligne presque droite, des frontières de France aux frontières de Prusse, et l'on se

demandera si elles ne renferment pas le principe d'une décentralisation domageable aux intérêts du trésor de l'État.

C'est par des chiffres que cette question doit être éclaircie.

Le tableau ci-annexé *litt.* B présente la comparaison des parcours par le chemin de fer de l'État et par les chemins de fer projetés, de Liège à Quiévrain et à Mouscron.

La distance de *Mouscron à Liège*, par le chemin de fer actuel de l'État, est de 205 kilomètres; par les chemins de fer projetés, de Mons à Manage et de Namur à Liège, elle est de 229 kilomètres, par conséquent plus grande, de 24 kilomètres, que par le chemin de fer actuel de l'État. Il est donc évident que les nouvelles lignes proposées ne pourront exercer aucune influence sur les relations actuelles entre Liège et *Mouscron, Lille et Calais*, et que l'on peut se borner à examiner la question en ce qui concerne les transports entre Liège et Quiévrain.

La distance de Quiévrain à Liège, par le chemin de fer de l'État, est de 199 kilomètres, en comptant pour 5 kilomètres la solution de continuité existant à Bruxelles; par les nouvelles lignes projetées, de Mons à Manage et de Namur à Liège, cette distance n'est plus que de 169 kilomètres; les deux lignes projetées réduiraient donc le parcours de Quiévrain à Liège, de 30 kilomètres.

Il est à remarquer, toutefois, que nous avons supposé, pour un moment, que les relations entre Quiévrain et Liège pourraient avoir lieu, en passant par la ligne projetée de Mons à Manage, ce qui est invraisemblable, pour les voyageurs surtout; car la ligne de Manage sera spécialement une ligne industrielle et il s'y trouvera des rampes très fortes et des courbes d'un fort petit rayon, qui seront un obstacle à la circulation des convois à grande vitesse, dont la marche serait, d'ailleurs, constamment ralentie par la faible vitesse des convois de marchandises qui les précéderaient. On conçoit, en outre, sans difficulté, combien de désagréments seraient réservés aux voyageurs qui voudraient transiter par cette ligne pour aller de Quiévrain à Liège: changement de voitures à Mons et à Manage; transbordement des bagages; renouvellement des coupons; défaut de coïncidence dans l'arrivée et le départ des convois, etc., sans compter que les mêmes inconvénients se présenteront infailliblement à Namur, pour passer du railway de l'État à celui concédé.

Il faut donc supposer, par les raisons que nous venons de donner, que le trajet de Mons à Manage se fera, presque constamment, par Soignies et Braine-le-Comte.

La distance de Quiévrain à Liège par Namur serait alors de 189 kilomètres et la réduction de parcours ne serait que de 10 kilomètres et même de 5 kilomètres, en faisant abstraction de la solution de continuité qui existe à Bruxelles.

Dans cette hypothèse, qui est la seule admissible, le trajet de Quiévrain à Liège par Namur, se répartirait comme suit :

|                                                      |                 |
|------------------------------------------------------|-----------------|
| Sur le chemin de fer de l'État . . . . .             | 131 kilomètres. |
| Sur le railway concédé de de Namur à Liège . . . . . | 58 id.          |
| Ensemble. . . . .                                    | <u>189</u> id.  |

Il nous reste maintenant à évaluer les transports qui, éventuellement, seraient enlevés aux lignes de l'État.

D'abord, s'il ne s'agissait que des transports entre Quiévrain et Liège, ces résultats se réduiraient à peu de chose ; en effet, les transports entre ces deux points, en supposant même le produit des voyageurs et des équipages double de celui de Mouscron, ne produisent actuellement que fr. 42,800, pour un trajet de 199 kilomètres ; nous venons de voir que, par la voie nouvelle de Namur, le trajet sur le chemin de fer de l'État, serait encore de 131 kilomètres ; l'État conserverait donc encore un produit de fr. 28,175, ce qui réduirait sa perte à fr. 14,625.

Mais il faut aussi tenir compte des transports de Quiévrain sur Verviers et Herbesthal, et *vice versa*. En admettant toujours la même hypothèse, en ce qui concerne les voyageurs et les équipages, on trouve que les relations entre Quiévrain et Verviers ont une importance totale de fr. 23,700, pour un trajet de 224 kilomètres ; par la ligne de Namur à Liège, la distance totale, entre Quiévrain et Verviers, ne sera plus que de 214 kilomètres, dont 156 sur le railway de l'État ; le produit des relations entre Quiévrain et Verviers se réduisant alors à fr. 16,505, il y aurait pour l'Etat préjudice de fr. 7,195.

Enfin les relations entre Quiévrain et Herbesthal (Prusse), pour un trajet de 239 kilomètres, ont une importance totale de fr. 21,900 ; le trajet entre Quiévrain et Herbesthal par Namur sera réduit à 229 kilomètres, dont 171 sur le railway de l'État. Le produit pour l'Etat se réduirait donc à fr. 15,669 ; donc perte de fr. 6,231.

En résumé, dans l'hypothèse évidemment exagérée que nous avons admise, pour l'importance des relations entre Quiévrain et Liège, Verviers et Herbesthal (en ce qui concerne les voyageurs et les équipages), la construction des nouvelles lignes projetées amènerait, pour l'État, une réduction totale de recette de fr. 28,051, savoir :

|                                                       |     |              |
|-------------------------------------------------------|-----|--------------|
| Pour les relations entre Quiévrain et Liège . . . . . | fr. | 14,625       |
| Id. id. et Verviers . . . . .                         |     | 7,195        |
| Id. id. et la Prusse . . . . .                        |     | <u>6,231</u> |
| Ensemble . . . . .                                    | fr. | 28,051       |

Ce chiffre représente la perte en recette brute que l'Etat serait dans le cas d'éprouver du chef des transports de Quiévrain vers Liège, Verviers et Herbesthal, et *vice versa*, par l'effet du raccourcissement des distances par la voie projetée de Namur. Mais il est à observer que l'Etat ne sera point constitué en perte de cette somme entière, mais seulement du bénéfice réalisé sur cette

somme; or on sait que la dépense d'exploitation s'élève à environ 50 p. % de la recette brute; on peut dire, par conséquent, que l'effet des lignes projetées sur les relations entre Quiévrain et les stations de Liège et celles au-delà vers la Prusse, se réduit à une réduction de *recette nette* de fr. 14,000 au *maximum*.

Dans les considérations qui précèdent, nous avons supposé que l'insignifiante distance de 2 lieues de moins, sur un parcours de 38 lieues entre Quiévrain et Liège, pourrait seule déterminer les voyageurs venant de France, à éviter la capitale, pour prendre la ligne de Namur, où ils rencontreront tous les inconvénients attachés à un changement de convoi, exigé par le passage sur le chemin de fer exploité par une compagnie.

Il paraîtra évident à tout le monde que la plupart des voyageurs venant de France continueront à passer par Bruxelles, à cause de l'attraction inhérente à la capitale d'un pays. Il faudrait qu'un voyageur fût dans une position bien exceptionnelle, pour tenir, d'une manière absolue, à réduire sa route de deux lieues, et cela dans un voyage de Paris ou de Valenciennes vers l'Allemagne, et sans possibilité de rien gagner sur le temps, à cause des changements de convois.

Mais il ne faut pas oublier que l'inconvénient que l'on chercherait à éviter en n'autorisant pas l'établissement d'un chemin de fer de Namur à Liège, existe déjà, et que, pour le prévenir, il eût fallu ne pas construire le railway de Braine-le-Comte à Namur, qui trouve son prolongement facile et économique vers Liège et le Rhin, dans les services de bateaux à vapeur de la Meuse. Le chemin de fer de Namur à Liège ne crée donc pas une situation nouvelle, au point de vue des objections auxquelles nous venons de répondre.

Il est d'ailleurs une considération qui détruit complètement ces objections dont le peu de valeur vient d'être démontré : la statistique des chemins de fer démontre que le mouvement de transports en transit, sauf peut-être celui des marchandises entre l'Escaut et le Rhin, n'est compris, que pour une part extrêmement minime, dans le mouvement général qui a lieu presque en entier à l'intérieur. La grande circulation sur les chemins de fer a lieu surtout entre les localités placées à de courtes distances l'une de l'autre. Ainsi, pour ne citer qu'un exemple, la recette des transports internes, entre Ostende et Bruges, a été plus considérable que la recette de tous les transports dirigés d'Ostende vers l'Allemagne, et *vice versa*.

Le mouvement nouveau que les lignes à concéder provoqueront sur le chemin de fer de l'Etat, dont elles formeront des affluents considérables, compensera au centuple la perte qui pourrait résulter du détournement de quelques transports au profit des voies concédées.

Il serait facile de démontrer que les lignes projetées exerceront une influence très favorable sur ce produit des stations de Liège et de Namur, et même sur les recettes de toutes les stations de Quiévrain à Namur et de Liège vers la Prusse et vers Bruxelles. En effet, la ligne nouvelle de Namur à Liège facilitera considérablement avec le reste du pays, les relations des localités situées sur

son parcours, localités qui ont beaucoup d'importance et au nombre desquelles se trouvent Huy, Andennes, Seraing, Ougrée, etc. ; cette ligne, en abrégant la longueur du trajet, amènera également un grand développement dans les relations actuelles entre Mous, Charleroy, Braine, etc., etc., le pays de Liège; enfin, les deux lignes nouvelles, comme le constate M. l'ingénieur Magis, dans son rapport, serviront d'affluent au railway de l'État, et contribueront puissamment à faciliter et à développer les relations entre ces diverses localités, ce qui ne peut qu'être éminemment favorable aux intérêts financiers du railway de l'État.

*Le Ministre des Travaux Publics,*

**A. DECHAMPS.**

## 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 accorder à la compagnie représentée par M. Georges-Robert D'Harcourt, de Londres, la concession des chemins de fer de Liège à Namur et des charbonnages du Centre à Manage et à Mons.

Les conditions de cette concession seront celles de la convention et du cahier des charges annexés à la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 14 avril 1845.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux Publics,*

A. DECHAMPS.



6

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

---

CHEMINS DE FER DE LIÈGE A NAMUR

ET DES CHARBONNAGES DU CENTRE A MANAGE ET A MONS.

---

CONVENTION.

---

Entre le sieur Georges-Robert d'Harcourt de Londres, agissant au nom des sieurs :  
Arthur Baron de Capell Broke, directeur du chemin de fer du Churnet Valley ;  
R.-M. Bates, écuyer, banquier à Londres ;  
L'alderman Copeland, M.-P., directeur du chemin de fer du Churnet Valley ;  
E. Furst-Carver, écuyer, à Marlborough-House ;  
L'alderman Farncombe, à Londres ;  
John Gurney Fry, écuyer, à Londres ;  
Foster Reynolds, écuyer, directeur du chemin de fer de Lynn et Ely ;  
André Spottinswoode, écuyer, gouverneur, délégué de la banque de l'Union, 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. 1<sup>er</sup>. Les comparants de première part s'engagent à fournir les fonds nécessaires et à exécuter à leurs frais, risques et périls, et conformément aux clauses et conditions des cahiers des charges ci-annexés, les chemins de fer de Namur à Liège et des charbonnages du Centre à Manage et à Mons.

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 de deux millions de francs.

ART. 3. Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 52-53 des cahiers 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 cinq millions 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 14 avril 1845.

A. DECHAMPS.

G.-R. D'HARCOURT.

---

## CAHIER DES CHARGES

**Pour la concession du chemin de fer de Liège à Namur.***Description générale du tracé.*

ART. 1<sup>er</sup>. Le chemin de fer de Liège à Namur, par Huy, se composera, à partir de Liège, de deux branches qui se réuniront entre Ougrée et Flémalle et n'en formeront plus qu'une jusqu'à Namur.

La première branche, sur la rive droite de la Meuse, partira d'une station à établir, au faubourg de Longdoz, le long de la rue Grétry, et qui pourra être bordée d'un bassin en communication avec l'Ourte et la Meuse. Cette branche traversera à niveau, à proximité du pont du Val-Benoît, le chemin de fer de l'Etat, avec lequel elle se raccordera, d'ailleurs, par des courbes, dans les quatre directions.

La branche de la rive gauche aura son point de départ sur le railway national, à une nouvelle station à établir entre celle des Guillemins et la Meuse.

La station de Namur, où l'on arrivera de Huy, par la rive gauche de la Meuse, sera placée près de la route de Hannut.

Le chemin de fer de Liège à Namur s'élèvera partout au-dessus des eaux d'inondation de la Meuse.

*Courbes de raccordement.*

ART. 2. Les courbes du tracé auront toutes au moins 500 mètres de rayon, si ce n'est aux abords des stations et des ponts sur la Meuse, où il pourra être réduit à 300 mètres.

*Profil longitudinal.*

ART. 3. Le *maximum* d'inclinaison du profil longitudinal est fixé à 4 millimètres par mètre.

*Profil en travers.*

ART. 4. Le chemin de fer sera construit à double voie. Sa largeur en crête sera d'au moins 8<sup>m</sup>,50, dont 1<sup>m</sup>,50 pour chacune des deux voies et 2<sup>m</sup>,50 d'entre-voie, comme sur la ligne du Midi.

*Terrassements.*

ART. 5. L'inclinaison des talus sera réglée d'après la nature du terrain et les localités. Ils seront, au besoin, soutenus par des perrés ou défendus contre l'action des eaux courantes, et notamment de celles de la Meuse, au moyen de murs de revêtement en maçonnerie.

Les dimensions et la profondeur des fossés et contrefossés seront fixées de manière à assurer la prompte évacuation des eaux et l'assèchement de la voie.

*Ouvrages d'art.*

ART. 6. Il sera construit au-dessous et au-dessus du chemin de fer, des ponts, ponceaux, aqueducs, viaducs, tunnels, etc., en nombre suffisant et dont le débouché ou les ouvertures seront déterminés d'après le volume d'eau ou la largeur des routes et chemins auxquels chacun d'eux devra livrer passage.

Les ponts en maçonnerie, sur la Meuse, seront disposés de manière à ne causer aucune entrave à la navigation; la hauteur entre l'étiage et le dessous des voûtes, sera au moins égale à celle du pont du Val-Benoît.

Pendant l'exécution des travaux de ces grands ouvrages d'art, les concessionnaires prendront toutes les mesures nécessaires pour que le service de la navigation ne puisse pas en souffrir.

*Voie ferrée.*

ART. 7. Les rails, en fer laminé, pèseront au moins 24 kilog. par mètre courant.

Les fondations et la pose de la voie offriront les conditions requises pour assurer la marche rapide et sûre des transports par locomotives.

*Maintien des communications existantes.*

ART. 8. Lorsque le chemin de fer longera ou traversera à niveau des grandes routes, chemins vicinaux, railways, chemins de halage, etc., les travaux à exécuter aux uns et aux autres, par les concessionnaires, combinés avec les dispositions réglementaires de l'exploitation, devront avoir pour but de maintenir constamment, sur ces diverses communications, la facilité et la sûreté de la circulation.

*Stations. — Haltes.*

ART. 9. Le nombre et l'étendue des stations et des haltes, ainsi que leur distribution et la disposition de leurs abords, devront, en tout temps, être en rapport avec les besoins du commerce et de l'industrie et le mouvement des voyageurs. Elles seront pourvues des gares et bâtiments avec le matériel et les accessoires de toute nature que réclame une exploitation active et régulière.

Indépendamment des deux nouvelles stations de Liège et de celle de Namur, il en sera, dès l'origine, établi à Seraing-Jemeppe, à Huy et vis-à-vis d'Andennes.

*Matériaux. — Main-d'œuvre.*

ART. 10. Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des mêmes localités, sous la seule 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.

*Fer pour la voie.*

ART. 11. 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. %, celui des fers étrangers rendus à Anvers.

*Locomotives et matériel des transports.*

ART. 12. 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.

*Mise en exploitation.*

ART. 13. Dans les deux années, au plus tard, à dater de la promulgation de la loi de concession, les travaux et constructions devront être entièrement terminés et la ligne pourvue de tout le matériel nécessaire, pour qu'à l'expiration de ce délai, elle puisse être exploitée par locomotives, sur toute son étendue.

ART. 14. Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, les concessionnaires pourront obtenir sa mise en exploitation, d'après une autorisation expresse du Département des Travaux Publics.

*Projets définitifs.*

ART. 15. Endéans les six premiers mois, à compter comme il est dit à l'art. 13, et ensuite de quatre en quatre mois, les concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, par tiers environ de la longueur de la ligne, les projets complets consistant en plans, profils en long et en travers et devis estimatifs, dressés conformément aux stipulations des art. 1 à 10 ci-dessus, et qui devront comprendre, outre la route proprement dite, les ouvrages d'art de toute espèce, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins, les ponts à bascule et loges de garde, les gares d'évitement et les stations, avec leurs bâtiments et dépendances, et généralement tous ouvrages réclamés par le parachèvement de la ligne et son exploitation régulière.

ART. 16. Les concessionnaires se conformeront autant que possible, dans les propositions et projets à l'appui, rédigés en vertu de l'art. 15, aux mesures adoptées pour la construction du railway national.

ART. 17. Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter aux propositions et aux projets dont il s'agit, telles modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires, pour assurer l'entière exécution des art. 1 à 10 du présent cahier des charges. Les concessionnaires seront tenus de s'y conformer et, dans le cours des travaux, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés par lui, que moyennant son autorisation préalable et formelle.

*Forfait absolu.*

ART. 18. Les concessionnaires entreprennent à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'Etat, 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 Liège à Namur, 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, et, notamment, en ce qui concerne les indemnités qui pourraient, en vertu des dispositions en vigueur sur la matière, être dues aux auteurs de projets antérieurs de chemins de fer entre Liège et Namur.

*Expropriations. — Indemnités.*

ART. 19. 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 déclarés d'utilité publique, au nom de l'Etat, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

ART. 20. 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.

*Premier versement.*

ART. 21. 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 *trois millions* de francs, y compris le cautionnement exigé par l'article suivant.

*Cautionnement.*

ART. 22. 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 des travaux ou acquis des propriétés, pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

*Déchéance.*

ART. 23. 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 versement de trois millions exigé par l'art. 21, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront par ce seul fait et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

ART. 24. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'art. 13 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à l'expiration du seizième mois.

ART. 25. Dans le cas de la 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'Etat 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'Etat 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 demeurerait 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. 26.** Les art. 23 et 24 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.

#### *Mesures d'office.*

**ART. 27.** 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.

#### *Bornage.*

**ART. 28.** 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 dresser, 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 déposés aux frais des concessionnaires, dans les archives de l'administration.

#### *Règlements.*

**ART. 29.** 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'Etat, seront applicables au chemin de fer de Liège à Namur.

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.

#### *Entretien.*

**ART. 30.** 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. 31. 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.

*Durée de la concession. — Tarifs. — Perception.*

ART. 32. 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 des dits concessionnaires.

TARIF.

Les bases du tarif sont les suivantes :

MARCHANDISES.

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                     |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1 <sup>re</sup> 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 fr. 50 par 100 kilog., graines, laines brutes (dites <i>en masse</i> ), lin et étoupes emballés, houille, marbres en bloc, métaux en fonte, en saumon 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, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisses et objets analogues. | Fr. 0-40, par tonneau et par lieue de 5,000 mètres. |
| 2 <sup>e</sup> classe.  | Marchandises qui ne sont comprises ni dans la 1 <sup>re</sup> ni dans la 3 <sup>e</sup> classe.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Fr. 0-75, id.                                       |
| 3 <sup>e</sup> classe.  | Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, objets encombrants ou d'un transport difficile ou dangereux.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Fr. 1 00, id.                                       |

VOYAGEURS, BAGAGES ET PETITES MARCHANDISES.

|           |                         |           |      |                            |
|-----------|-------------------------|-----------|------|----------------------------|
| Voyageurs | 1 <sup>re</sup> classe. | . . . fr. | » 40 | par voyageur et par lieue. |
|           | 2 <sup>e</sup> id.      | . . . . . | » 30 | id.                        |
|           | 3 <sup>e</sup> id.      | . . . . . | » 20 | id.                        |

Bagages. | . . . . . fr. » 30 par 100 kilog. et par lieue.  
 Articles de { Au-dessous de 5 kilog. » 60 par colis, pour toutes les distances.  
 diligence. { Au-dessus de 5 kilog. » 20 par 100 kilog. et par lieue.

## FONDS ET VALEURS.

| DISTANCES.                    | DE          | DE            | DE              | DE                | Pour chaque mille au-dessus<br>des 5 premiers mille francs. |                            |
|-------------------------------|-------------|---------------|-----------------|-------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------|
|                               | 1 à 100 fr. | 101 à 500 fr. | 501 à 1,000 fr. | 1,001 à 5,000 fr. | Par mille                                                   | Or et papiers,<br>valeurs. |
| De 10 lieues et au-dessous... | » 50        | » 75          | 1 00            | » 50              | » 25                                                        | » 20                       |
| De plus de 10 lieues.....     | » 75        | 1 15          | 1 50            | » 75              | » 40                                                        | » 30                       |

Equipages { à 2 roues . . . . . par voiture et par lieue, fr. 2 00  
 à 4 roues . . . . . id. 3 00  
 Chevaux. { 1 cheval . . . . . par envoi et par lieue, fr. 2 00  
 2 ou 3 chevaux . . . . . id. 2 25  
 Bétail . . { 5 ou 6 bœufs ou 1 waggon de petit bétail id. 2 25  
 3 à 4 bœufs, 5 à 10 porcs ou veaux, 11 à 20 moutons, id. 2 00  
 1 à 2 bœufs, 1 à 5 porcs ou veaux, 1 à 10 moutons, id. 1 50

Les droits seront perçus par kilomètre, dans ce sens, que tout kilomètre entamé sera censé parcouru en totalité.

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'Etat.

Les voyageurs pourront transporter gratuitement et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de 20 kilog. et d'un volume ne dépassant pas 0<sup>m</sup>,50 sur 0<sup>m</sup>,25 et 0<sup>m</sup>,30, et qui pourront se placer sous les banes des voitures, sans inconvénients pour les autres voyageurs.

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. 33. 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 Liège à Namur, et ce avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics.

ART. 34. 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. 35. Tous changements apportés dans les tarifs devant 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. 36. 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.

#### *Transports militaires.*

ART. 37. 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. 38. 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.

#### *Service de la poste aux lettres.*

ART. 39. 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.

#### *Convois spéciaux.*

ART. 40. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au Gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

#### *Régularité de l'exploitation.*

ART. 41. 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.

#### *Frais accessoires.*

ART. 42. 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.

#### *Abordages. — Embranchements.*

ART. 43. 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. 44. 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. 45. Les concessionnaires du chemin de fer de Liège à Namur, ne pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni à ceux qui seraient établis en vertu de l'art. 53, 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'indemnité, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à leur charge.

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

#### *Nouveaux droits.*

ART. 46. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer de Liège à Namur, ni sur ses embranchements, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'Etat, soit au profit de l'une ou de l'autre des deux provinces traversées par le dit chemin de fer, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

#### *Agents de la concession.*

ART. 47. 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.

#### *Surveillance de l'administration.*

ART. 48. 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 fr. 10,000; et ensuite, jusqu'à l'expiration de la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de fr. 2,000.

ART. 49. 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.

#### *Remise de la ligne et de son matériel, à l'expiration de la concession.*

ART. 50. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, le chemin de fer et ses

dépandances devront se trouver en parfait état d'entretien, et, par suite, si pendant les cinq années qui précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complètement 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. 51. 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.

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

#### *Formation d'une société avec émission d'actions.*

ART. 52. 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.

#### *Communications nouvelles.*

ART. 53. 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 tarif des douanes ;

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

ART. 54. 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.

#### *Domages-intérêts.*

ART. 55. 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 justifier d'aucun préjudice éprouvé.

*Force majeure.*

ART. 56. 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.

*Réclamations.*

ART. 57. 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.

*Mise en demeure.*

ART. 58. 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.

*Objets d'art ou d'antiquité.*

ART. 59. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'Etat.

*Domicile des concessionnaires.*

ART. 60. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réquisitions 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.

*Acceptation du cahier des charges.*

ART. 61. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent, comme étant leur propre ouvrage ; ils déclarent avoir réuni toutes les données et fait tous les calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires ; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être rendu responsable, ni des erreurs, imperfections et lacunes dont les plans et projets approuvés pourraient se trouver entachés, ni des difficultés qui pourraient surgir dans l'exécution.

*Droits d'enregistrement.*

ART. 62. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante-dix centimes en principal.

*Prolongement éventuel du chemin de fer de Liège à Namur, jusqu'à Dinant ou aux frontières de France.*

ART. 63. Si, endéans les dix premières années de la concession, l'on construisait en France, dans la vallée de la Meuse, un chemin de fer de la frontière à Vireux ou à tout autre point supérieur de cette vallée, les concessionnaires seraient tenus d'y rattacher celui de Liège à Namur, en le prolongeant, par Dinant, jusqu'à la frontière.

Le délai accordé, à cet effet, aux concessionnaires, serait de trois ans, à dater de l'acte du Gouvernement français qui aurait assuré l'exécution du chemin de fer, sur son territoire.

Les clauses et conditions du présent cahier des charges seraient en tous points applicables aux sections de Namur à la frontière.

La durée de la concession de la ligne entière, de Liège aux frontières de France, serait celle fixée par l'art. 32, pour les sections de Liège à Namur.

ART. 64. Les concessionnaires sont autorisés à prolonger à leurs frais, risques et périls et sous le régime du présent cahier des charges, le chemin de fer de Liège à Namur, soit jusqu'à Dinant, soit jusqu'à la frontière, dans le cas où il ne serait pas également prolongé sur le territoire français.

ART. 65. En cas de concurrence pour la construction du chemin de fer de Namur à Dinant ou à la frontière, la préférence serait acquise aux concessionnaires de celui de Liège à Namur.

Fait à Bruxelles, le 14 avril 1845.

A. DECHAMPS.

C.-R. D'HARCOURT.

---

## CAHIER DES CHARGES

**Pour la concession du chemin de fer des charbonnages du Centre  
à Manage et à Mons.***But spécial de la nouvelle communication.*

ART 1<sup>er</sup>. Le chemin de fer des charbonnages du Centre à Manage et à Mons, long d'environ 34 kilomètres, a spécialement pour objet le transport des houilles et autres marchandises pondéreuses, dans la direction de Bruxelles et Charleroy, d'une part, et dans celle de Mons, de l'autre.

*Disposition générale du tracé.*

ART. 2. Le tronc principal a son point de départ à Manage, sur la route de Nivelles à Mons, à la gauche de la station du chemin de fer de l'Etat. Il passe par le village de Bois-d'Haine, touche à la ferme de Sartiau qu'il laisse sur la droite, et traverse successivement les embranchements du canal de Charleroy, dits *de la Croyère* et *de la Louvière*, au moyen d'un pont fixe et d'un pont mobile.

Après avoir marché parallèlement à ce dernier embranchement de canal, sur environ 400 mètres de longueur, pour faciliter à la houille et aux autres produits pondéreux, l'accès des nouveaux rivages à y établir, sur un hectare de superficie, le tracé se tient dans les concessions charbonnières de la Louvière et de la Paix, Bois-du-Luc et Bracquegnies; il descend ensuite dans le vallon du Thiriau, au-dessous de Thieu, franchit celui de la Haine, entre Ville-sur-Haine et Boussoit, traverse à niveau la route de Mons au Roculx et suit les coteaux de gauche de la Haine jusqu'à Mons, en parcourant les territoires d'Havré, Obourg et Nimy; arrivé près de l'avancée de la porte du Parc, où la Haine le sépare du chemin de fer de l'Etat, il se divise en deux branches, dont l'une se raccorde à la voie existante, pour entrer dans la station de Mons, et l'autre la franchit à niveau sur la chaussée de Ghlin, pour aller se bifurquer une seconde fois, dans le terrain laissé disponible à l'extérieur des fortifications et courir parallèlement aux rives d'un nouveau bassin de 550 mètr. environ de longueur, attendant à celui de Mons, avec lequel il communiquera par un pont mobile.

Ce nouveau bassin sera bordé, des deux côtés, de gares de 25 mètres de largeur, destinées à faciliter le dépôt et l'embarquement des charbons et autres matières pondéreuses.

Un embranchement ayant son origine au bassin de la Louvière, longe le chemin de fer de Sart-Longchamps jusqu'à la branche de Bouvy qu'il traverse sous un pont mobile, franchit le ravin du ruisseau de Beaume et touche aux établissements de Houssu qu'il laisse sur la gauche; il traverse ensuite, à niveau, la route de Nivelles à Mons, tourne derrière les ateliers de construction et la verrerie dite de *Mariemont*, va atteindre le charbonnage de Haine-St-Pierre, passe sur la droite de l'ancien château de Mariemont et se développe, suivant plusieurs courbes, jusqu'aux exploitations de ce nom; là, le chemin s'élève, par un plan automoteur, jusqu'à l'Etoile (l'Olive), après

quoi, il longe le railway concédé à la société des embranchements du canal de Charleroy, pour se terminer au viaduc de Bascoup.

*Courbes de raccordement.*

ART. 3. Les courbes du tracé auront toutes au moins 300 mètres de rayon, si ce n'est aux abords de Mons et au pied du plan automoteur, où ce *minimum* pourra descendre respectivement jusqu'à 250 et 150 mètres.

*Profil longitudinal.*

ART. 4. Entre Manage et l'extrémité des exploitations charbonnières vers Mons, l'inclinaison du profil en long ne dépassera point 0<sup>m</sup>,009 par mètre. Au-delà de ce point et sur l'embranchement, elle pourra s'élever à 0<sup>m</sup>,01, et sur le plan automoteur à 0<sup>m</sup>,09.

*Profil en travers.*

ART. 5. Le chemin de fer sera construit à double voie. Sa largeur en crête sera d'au moins 8<sup>m</sup>,50, dont 1<sup>m</sup>,50 pour chacune des deux voies, et 2<sup>m</sup>,50 d'entre-voie, comme sur la ligne du Midi.

*Terrassements.*

ART. 6. L'inclinaison des talus sera réglée d'après la nature du terrain et les localités. Ils seront, au besoin, soutenus par des perrés, ou défendus contre l'action des eaux courantes, au moyen de murs de revêtement en maçonnerie.

Les dimensions et la profondeur des fossés et contrefossés seront fixées de manière à assurer la prompte évacuation des eaux et l'assèchement de la voie.

*Ouvrages d'art.*

ART. 7. Il sera construit au-dessous et au-dessus du chemin de fer, des ponts, pontceaux, aqueducs, viaducs, tunnels, etc., en nombre suffisant et dont le débouché ou les ouvertures seront déterminés d'après le volume d'eau ou la largeur des routes et chemins auxquels chacun d'eux devra livrer passage.

Les ponts sur les embranchements du canal de Charleroy et celui du bassin de Mons seront disposés et construits de manière que, pendant et après leur établissement, ils ne puissent jamais nuire au service de la navigation.

*Voie ferrée.*

ART. 8. Les rails, en fer laminé, pèseront au moins 24 kilog. par mètre courant.

Les fondations et la pose de la voie offriront les conditions requises, pour assurer la marche rapide et sûre des transports par locomotives.

*Maintien de communications existantes.*

ART. 9. Lorsque le chemin de fer longera ou traversera à niveau des grandes routes, chemins vicinaux, railways, chemins de halage, etc., les travaux à exécuter aux uns et aux autres, par les concessionnaires, combinés avec les dispositions réglementaires de l'exploitation, devront avoir pour but de maintenir constamment, sur ces diverses communications, la facilité et la sûreté de la circulation.

*Stations. — Haltes.*

**ART. 10.** Le nombre et l'étendue des stations et des haltes, ainsi que leur distribution et la disposition de leurs abords, devront, en tout temps, être en rapport avec le mouvement des transports de toute nature, et, plus particulièrement, avec les besoins des exploitations charbonnières du centre; elles seront pourvues des gares et bâtiments, avec le matériel et les accessoires que réclame une exploitation active et régulière

La station centrale, siège de l'administration, sera placée près de la route de Soignics à Mariemont.

Les rivages du bassin de la Louvière et du nouveau bassin de Mons seront bordés des voies et plates-formes tournantes nécessaires pour le transbordement des marchandises.

Ces rivages seront répartis, à l'intervention du Département des Travaux Publics, entre les sociétés industrielles intéressées. Le prix de location sera réglé d'après les bases ordinaires admises aux bassins des embranchements du canal de Charleroy et à ceux du canal de Mons à Condé.

*Matériaux. — Main-d'œuvre.*

**ART. 11.** Tous les ouvrages, sans distinction, pourront être construits avec les matériaux en usage dans les travaux publics des mêmes localités, sous la seule 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.

*Fer pour la voie.*

**ART. 12.** 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. %, celui des fers étrangers rendus à Anvers.

*Locomotives et matériel des transports.*

**ART. 13.** Les locomotives, voitures et waggons seront confectionnés dans le pays; cependant, à raison de 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.

*Mise en exploitation.*

**ART. 14.** Dans les deux années au plus tard, à dater de la promulgation de la loi de concession, les travaux et constructions devront être entièrement terminés et la ligne pourvue de tout le matériel nécessaire pour qu'à l'expiration de ce délai, elle puisse être exploitée par locomotives, sur toute son étendue.

**ART. 15.** Au fur et à mesure qu'une section sera susceptible d'être livrée à la circulation, les concessionnaires pourront obtenir sa mise en exploitation, d'après une autorisation expresse du Département des Travaux Publics.

*Projets définitifs.*

**ART. 16.** Endéans les six premiers mois, à compter comme il est dit à l'art. 14, les

concessionnaires soumettront à l'approbation du Ministre des Travaux Publics, les projets complets consistant en plans, profils en long et en travers et devis estimatifs, dressés conformément aux stipulations des art. 2 à 11 ci-dessus, et qui devront comprendre, outre la route proprement dite, les ouvrages d'art de toute espèce, les détails de la voie ferrée, la traversée à niveau des routes et chemins, les ponts à bascule et loges de garde, les gares d'évitement et les stations, avec leurs bâtiments et dépendances, et généralement tous ouvrages réclamés par le parachèvement de la ligne et son exploitation régulière.

ART. 17. Les concessionnaires se conformeront autant que possible, dans leurs propositions et projets à l'appui, dressés en exécution de l'art. 16, 1<sup>o</sup> à la disposition générale du plan et du profil longitudinal de l'avant-projet des ingénieurs de l'Etat, dont l'administration leur remettra, à cet effet, une expédition ; 2<sup>o</sup> aux mesures adoptées pour la construction du railway national.

ART. 18. Le Ministre des Travaux Publics pourra apporter aux propositions et aux projets dont il s'agit, telles modifications qu'il jugera utiles ou nécessaires pour assurer l'entière exécution des art. 2 à 11 du présent cahier des charges. Les concessionnaires seront tenus de s'y conformer, et, dans le cours des travaux, ils ne pourront s'écarter des projets approuvés par lui, que moyennant son autorisation préalable et formelle.

#### *Forfait absolu.*

ART. 19. Les concessionnaires entreprennent, à leurs frais, risques et périls et sans charge aucune pour le trésor de l'Etat, 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 des charbonnages du Centre à Manage et à Mons, 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, et, notamment, en ce qui concerne les indemnités qui pourraient, en vertu des dispositions en vigueur sur la matière, être dues aux auteurs de projets antérieurs de chemins de fer par les charbonnages du centre.

#### *Expropriations. — Indemnités.*

ART. 20. 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'Etat, mais à la diligence et aux frais exclusifs des concessionnaires.

ART. 21. 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.

#### *Premier versement.*

ART. 22. 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* de francs, y compris le cautionnement exigé par l'article suivant.

*Cautionnement.*

ART. 23. 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 des travaux ou acquis des propriétés, pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

*Déchéance.*

ART. 24. 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 versement de deux millions exigé par l'art. 22, ou si, endéans le même délai, ils n'ont pas commencé leurs travaux, ils seront par ce seul fait et de plein droit, déchus de leur concession, sans qu'il soit besoin d'aucune mise en demeure quelconque.

ART. 25. Les concessionnaires seront également déchus de tous leurs droits, si les travaux n'étaient pas complètement achevés endéans le délai fixé par l'art. 14 et au vœu de cet article, comme aussi dans le cas où les travaux ne seraient pas à moitié achevés à l'expiration du seizième mois.

ART. 26. Dans le cas de la 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'Etat 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'Etat 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 6 mois ; et si cette dernière tentative demeurerait 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. 27. Les art. 24 et 25 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.

*Mesures d'office.*

ART. 28. 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.

#### *Bornage.*

**ART. 29.** 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 dresser, 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.

#### *Règlements.*

**ART. 30.** 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'Etat, seront applicables au chemin de fer des charbonnages du Centre.

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.

#### *Entretien.*

**ART. 31.** 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. 32.** 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.

#### *Durée de la concession. — Tarif. — Perception.*

**ART. 33.** 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 des dits concessionnaires.

## TARIF.

Les bases du tarif sont les suivantes :

## MARCHANDISES.

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                     |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| 1 <sup>re</sup> 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 fr. 50 par 100 kilog., graines, laines brutes (dites <i>en masse</i> ), lin et étoupes emballés, houille, marbres en bloc, métaux en fonte, en saumon 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, tourteaux, tuiles, verre cassé, verre à vitre en caisses et objets analogues. | Fr. 0-40, par tonneau et par lieue de 5,000 mètres. |
| 2 <sup>e</sup> classe.  | Marchandises qui ne sont comprises ni dans la 1 <sup>re</sup> ni dans la 3 <sup>e</sup> classe.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Fr. 0-75, id.                                       |
| 3 <sup>e</sup> classe.  | Cristaux, glaces, marbres en tranches, meubles, porcelaines, faïences et verreries fines, soieries, vins et boissons distillées, objets encombrants ou d'un transport difficile ou dangereux.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Fr. 1-00, id.                                       |

## VOYAGEURS, BAGAGES ET PETITES MARCHANDISES.

|                        |                                             |                                            |
|------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Voyageurs              | 1 <sup>re</sup> classe. . . . . fr.         | » 40 par voyageur et par lieue.            |
|                        | 2 <sup>e</sup> id. . . . . »                | 30 id.                                     |
|                        | 3 <sup>e</sup> id. . . . . »                | 20 id.                                     |
| Bagages.               | . . . . . » 30 par 100 kilog. et par lieue. |                                            |
| Articles de diligence. | Au-dessous de 5 kilog.                      | » 60 par colis, pour toutes les distances. |
|                        | Au-dessus de 5 kilog.                       | » 20 par 100 kilog. et par lieue.          |

## FONDS ET VALEURS.

| DISTANCES.                     | DE<br>1 à 100 fr. | DE<br>101 à 500 fr. | DE<br>501 à 1000 fr. | DE<br>1,001 à 5,000 fr. | Pour chaque mille au-dessus<br>des 5 premiers mille francs. |                            |
|--------------------------------|-------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------|----------------------------|
|                                |                   |                     |                      |                         | Par mille.                                                  | Or et papiers,<br>valeurs. |
| De 10 lieues et au-dessous.... | » 50              | » 75                | 1 00                 | » 50                    | » 25                                                        | » 20                       |
| De plus de 10 lieues.....      | » 75              | 1 15                | 1 50                 | » 75                    | » 40                                                        | » 30                       |

|           |   |                                                                |                               |      |
|-----------|---|----------------------------------------------------------------|-------------------------------|------|
| Equipages | { | à 2 roues. . . . .                                             | par voiture et par lieue, fr. | 2 00 |
|           |   | à 4 roues. . . . .                                             | id.                           | 3 00 |
| Chevaux.  | { | 1 cheval. . . . .                                              | par envoi et par lieue.       | 2 00 |
|           |   | 2 ou 3 chevaux. . . . .                                        | id.                           | 2 25 |
| Bétail.   | { | 5 ou 6 bœufs ou 1 waggon de petit bétail . . . . .             | id.                           | 2 25 |
|           |   | 3 à 4 bœufs, 5 à 10 pores ou veaux, 11 à 20 moutons, . . . . . | id.                           | 2 00 |
|           |   | 1 à 2 bœufs, 1 à 5 pores ou veaux, 1 à 10 moutons. . . . .     | id.                           | 1 50 |

Les droits seront perçus par kilomètre dans ce sens, que tout kilomètre entamé sera censé parcouru en totalité.

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'Etat.

Les voyageurs pourront transporter gratuitement et à leurs risques et périls, les objets d'un poids au-dessous de 20 kilog. et d'un volume ne dépassant pas 0<sup>m</sup>,50 sur 0<sup>m</sup>,25 et 0<sup>m</sup>,30, et qui pourront se placer sous les bancs des voitures, sans inconvénients pour les autres voyageurs.

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.

Le Gouvernement se réserve, d'accord avec les concessionnaires et après avoir entendu les sociétés intéressées, d'établir, pour le transport des houilles des charbonnages du centre, d'une part, jusqu'à la station de Manage, et de l'autre, jusqu'au nouveau bassin ou à la station de Mons, des péages moyens uniformes basés sur le prix de huit centimes par tonneau et par kilomètre (prix susmentionné de quarante centimes par tonne-lieue).

**ART. 34.** 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 des charbonnages du centre, et ce avec l'autorisation du Ministre des Travaux Publics.

**ART. 35.** 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 3 mois.

**ART. 36.** 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. 37.** 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.

*Transports militaires.*

ART. 38. 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. 39. 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.

*Service de la poste aux lettres.*

ART. 40. 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.

*Convois spéciaux.*

ART. 41. Dans le cas où des convois spéciaux seraient nécessaires au Gouvernement, il y serait pourvu au moyen de conventions particulières pour chaque cas.

*Régularité de l'exploitation.*

ART. 42. 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.

*Frais accessoires.*

ART. 43. 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.

*Abordages. — Embranchements.*

ART. 44. 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. 45. 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. 46. Les concessionnaires du chemin de fer des charbonnages du centre ne

pourront, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni à ceux qui seraient établis en vertu de l'art. 54, et pour lesquels les concessionnaires n'auraient pas usé du droit de préférence que leur attribue le dit article. L'établissement de ces embranchements ne pourra motiver de leur part aucune demande d'indemnité, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à leur charge.

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

#### *Nouveaux droits.*

ART. 47. Il ne pourra être établi, pendant la durée de la concession, sur le chemin de fer des charbonnages du Centre, ni sur ses embranchements, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'Etat, soit au profit de la province de Hainaut, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

#### *Agents de la concession.*

ART. 48. 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.

#### *Surveillance de l'administration.*

ART. 49. 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 fr. 6,000; et ensuite, jusqu'à l'expiration de la concession, endéans le premier trimestre de chaque année, une somme annuelle de fr. 1,200.

ART. 50. 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.

#### *Remise de la ligne et de son matériel, à l'expiration de la concession.*

ART. 51. 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 précéderont cette époque, les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire complètement 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. 52. 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.

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

*Formation d'une société avec émission d'actions.*

**ART. 53.** 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.

*Communications nouvelles.*

**ART. 54.** 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 tarif des douanes ;

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

**ART. 55.** 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 ni interrompue.

*Domages-intérêts.*

**ART. 56.** 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 justifier d'aucun préjudice éprouvé.

*Force majeure.*

**ART. 57.** 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.

#### *Réclamations.*

ART. 58. 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.

#### *Mise en demeure.*

ART. 59. 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.

#### *Objets d'art ou d'antiquité.*

ART. 60. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'Etat.

#### *Domicile des concessionnaires.*

ART. 61. Les concessionnaires devront indiquer un domicile d'élection, où leur seront adressés les communications, réquisitions 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.

#### *Acceptation du cahier des charges.*

ART. 62. Les concessionnaires acceptent les stipulations qui précèdent, comme étant leur propre ouvrage; ils déclarent avoir vérifié les données et calculs sur lesquels l'entreprise repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assurés de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires; en conséquence, le Gouvernement ne pourra, dans aucun cas, être 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.

#### *Droits d'enregistrement.*

ART. 63. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante-dix centimes en principal.

*Établissement éventuel d'un embranchement vers la Haute-Sambre belge.*

ART. 64. Les concessionnaires auront la faculté d'exécuter, à leurs frais, risques et périls, sous le régime du présent cahier des charges, un embranchement des charbonnages du Centre vers la Haute-Sambre, 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 14 avril 1845.

A. DECHAMPS.

C.-R. D'HARCOURT.

---



# CHEMIN DE FER DE LIÈGE A NAMUR.

## RAPPORT SUR LES ÉTUDES.

### *Considérations générales.*

La Meuse, dans son parcours en Belgique, arrose l'une des vallées les plus riches, les plus peuplées et les plus industrielles du pays. Les richesses agricoles et minérales s'y rencontrent donc à la fois; le sol y est d'une grande fertilité et il renferme en outre dans son sein des minéraux précieux pour l'industrie et particulièrement la houille, les minerais de fer, de plomb et de zinc, les marbres et pierres calcaires, le grès, les poudingues, l'argile et le schiste alunier.

La partie de cette vallée comprise entre Namur et Liège, se trouvant particulièrement favorisée par le rapprochement que l'on y remarque entre les gîtes de mines métalliques et ceux de combustible minéral exploités dans 38 houillères en activité, l'appréciation par l'industrie des avantages de cette position a déterminé, sans doute, la création des nombreuses usines établies sur le cours de la Meuse, entre Liège et Namur, où l'on rencontre, en effet, 22 hauts-fourneaux, plusieurs laminoirs et forges, des fabriques de zinc et de cuivre, des aluneries, des papeteries, des fabriques de gobeletteries, de faïences, de porcelaines, de pipes, de poteries, de briques et de creusets en terre réfractaire, des moulins à grains, à tan et à cailloux, etc.

Le mouvement commercial si considérable, résultant de l'agglomération de tous ces établissements industriels, ayant successivement développé les relations qui se sont établies entre les populations actives et laborieuses de la vallée de la Meuse, et ces relations ne pouvant plus être desservies d'une manière satisfaisante au moyen d'une communication aussi imparfaite que celle de ce fleuve, dont la navigation est chaque année interrompue moyennement pendant près de 4 mois, soit par les sécheresses, soit par les hautes eaux, la gelée ou la débâcle des glaçons, on construisit, dans le but de parer à ces inconvénients, une route latérale à la Meuse; mais l'imperfection de cette

communication nouvelle, qui n'apportait qu'une légère amélioration au mode de transport des voyageurs, continuant à se faire sentir, on essaya, vers l'année 1841, de suppléer à son insuffisance, par la création d'une communication plus rapide, au moyen de bateaux à vapeur.

Les résultats n'en furent pas plus heureux ; car il fut constaté, au bout de quelque temps, qu'il était impossible d'imprimer aux steamers, en remonte sur le fleuve, une vitesse beaucoup supérieure à celle des diligences, qui continuèrent à desservir une partie des transports de voyageurs, entre Liège et Namur, avec un avantage marqué.

L'emploi des steamers, qui permettait d'espérer quelques avantages, sous le rapport de la célérité du transport des voyageurs, ayant échoué dans son but, et ne pouvant, du reste, à cause de l'intermittence des communications par la Meuse, faire espérer au commerce d'obtenir la régularité qui lui est indispensable pour le transport des hommes et des choses, force fut donc de rechercher les moyens d'assurer la régularité, la vitesse et l'économie dans les transactions commerciales, par un système de communication plus parfait ; et comme, dès l'année 1835, l'établissement des chemins de fer en Belgique avait permis d'entrevoir la supériorité de ce système de communication sur tous les autres employés jusqu'alors, on reconnut, enfin, la nécessité de s'occuper de la construction d'un chemin de fer dans la vallée de la Meuse.

#### *Demandes de concession.*

L'utilité de l'établissement d'un chemin de fer, entre Namur et Liège, était donc reconnue depuis longtemps ; et, dès l'année 1836, en effet, les conducteurs des ponts et chaussées, Magis et Engels, ayant sollicité la concession d'un chemin de fer partant de Liège et se dirigeant vers Yvoz et Chokier, sur les deux rives de la Meuse, l'utilité générale de ce projet, qui avait pour but principal de desservir les usines du bassin houiller, à l'amont de Liège, fut reconnue par une commission d'enquête réunie dans cette ville, le 14 mai 1836.

M. le colonel du génie De Puydt, envisageant cette idée d'un point de vue beaucoup plus élevé, et comprenant l'importance de donner au projet de ses devanciers, tout le développement dont il pouvait être susceptible, en utilisant la communication nouvelle au transport simultané des voyageurs et des marchandises, fit parvenir au Département de l'intérieur, le 14 mai 1836, la demande en concession d'un chemin de fer à établir en prolongement du projet précédent, depuis Seraing, par Huy et Namur, jusqu'à la frontière de France vers Givet.

L'utilité générale de ce projet fut également reconnue par une commission d'enquête réunie à Liège, le 24 août 1836 ; mais cette commission exprima le désir de voir compléter le projet de M. De Puydt, par son adjonction à celui primitivement conçu par MM. Magis et Engels, entre Liège et Seraing, et M. le colonel De Puydt, adoptant cette idée, prit en effet, séance tenante, l'engagement d'exécuter le chemin entier de Liège à la frontière de France, vers Givet, et se mit sur-le-champ en relation avec les conducteurs Magis et Engels, avec lesquels il conclut une convention pour la réunion des deux projets.

Il serait superflu d'énumérer ici les diverses circonstances qui empêchèrent la mise à exécution de ce railway. La catastrophe industrielle de 1838 y contribua certainement pour beaucoup ; mais M. le colonel De Puydt insista à plusieurs reprises sur l'adoption de sa dernière demande, aussitôt que la fin de la crise industrielle permit d'en espérer une solution ; c'est ce qui résulte de toute sa correspondance avec le Département des

Travaux Publics, et, notamment, de la lettre qu'il adressa à M. le Ministre, le 19 novembre 1843.

Enfin, une société de capitalistes, qui se forma en Angleterre, pour l'exécution du projet, présenta le 14 décembre 1844, à M. le Ministre des Travaux Publics, une nouvelle demande en concession du chemin de fer précité de Namur à Liège.

Toutes les formalités ayant été déjà remplies, et l'utilité publique des projets de Liège à Seraing et de ce centre de production, à la frontière vers Givet, ayant été déclarée par les commissions d'enquête réunies à Liège et à Namur, le 14 mai et le 24 août 1836, il y avait donc lieu d'espérer que la concession en serait accordée à M. Dubois de Basècles et Comp<sup>ie</sup>, lorsque la société Borguet fit parvenir le 29 décembre 1844, à M. le Ministre des Travaux Publics, une demande en concession du chemin de fer de Liège vers la frontière de France, en suivant la direction du projet primitivement conçu par M. De Puydt. Un examen attentif des deux projets fit donner la préférence au premier. Nous allons en expliquer les motifs.

### *But du railway.*

Le but principal que l'on doit se proposer, en ce qui concerne le transport des voyageurs, étant d'en faire participer le plus grand nombre possible, aux bienfaits du chemin de fer, et la population la plus grande se trouvant ordinairement agglomérée dans les environs des établissements industriels, c'est donc vers ces établissements qu'il faut, en général, chercher à lui donner sa direction, avec d'autant plus de raison, que le transport, à bas prix, des matières premières et des produits des usines, que les industriels obtiennent par le rapprochement du railway, de leurs établissements, devient pour eux une source d'économie, dans les frais de fabrication, en même temps qu'il accroît les revenus du chemin de fer.

Examinons maintenant comment les auteurs des deux projets ont réussi à atteindre ce but.

### *Projet de M. DUBOIS.*

Le projet de M. Dubois a son origine à Namur, aux abords de la station du chemin de fer de l'État, sur la rive gauche de la Meuse, qu'il suit jusque près de la station des Guillemins à Liège : une branche détachée du tronc principal, à la hauteur de Statte, traverse la Meuse à Huy, où une station est établie sur la rive droite ; un second embranchement part de la ligne principale, entre Chokier et Flémalle, en recoupant la Meuse, en aval d'Yvoz, pour suivre ensuite la rive droite jusqu'à Liège, où l'on doit construire une station à Longdoz, parallèlement à la rue Grétry ; une courbe de raccordement, aboutissant au pont du Val-Benoît, relie le tracé de la rive droite aux deux stations des Guillemins.

La ligne entière est établie à double voie, sur les deux rives de la Meuse.

### *Projet de M. BORGUET.*

Le projet de M. Borguet, qui part également de Namur sur la rive gauche de la Meuse en la suivant jusqu'à Huy ; ne diffère du précédent, pour ce qui concerne cette première section, qu'en ce qu'il passe sous le faubourg de Statte, à Huy, au moyen

d'un tunnel creusé dans la pierre calcaire, tandis que, dans le projet Dubois, on le traverse à ciel ouvert.

A partir de Huy, le tracé de M. Borguet se trouve reporté sur la rive droite de la Meuse, qu'il abandonne au Rivage-en-Pot; il y est raccordé au chemin de fer de l'État à la hauteur du pont du Val-Penoît, où le tracé devient commun aux deux lignes jusques un peu en deçà des Guillemins. M. Borguet a proposé, en outre, ultérieurement, de reporter son tracé sur la rive gauche de la Meuse, entre Liège et Seraing, sauf à pousser un embranchement sur Ougrée.

Ce railway est établi à simple voie sur toute sa longueur.

### *Comparaison des deux projets.*

Si l'on ne considère les deux projets que sous le double rapport de l'art et de l'économie, dans les frais de premier établissement, celui de M. Borguet est supérieur au premier, parce qu'en général le *maximum* des pentes y est inférieur, et le rayon *minimum* des courbes supérieur à ceux du projet de M. Dubois, sans que, cependant, le tracé de ce dernier soit en dehors des limites adoptées au chemin de fer de l'État. De plus, le tracé de la partie du projet de M. Borguet, comprise entre Huy et Liège, se trouvant sur la rive opposée à la route et au chemin de halage de la Meuse, avec lesquels il faut, autant que possible, éviter de se trouver en contact, et le terrain de la rive droite étant, en outre, beaucoup plus favorable pour l'établissement économique du railway, il est certain que, si l'on pouvait se borner à considérer l'établissement du railway de Namur à Liège sous ce premier point de vue, la supériorité serait évidemment acquise au projet de M. Borguet; et, d'autant plus, qu'entre Huy et Chokier, plusieurs parties du tracé Dubois, sur la rive gauche de la Meuse, seraient établies au pied d'un coteau escarpé et au bord même du fleuve, disposition qui pourrait exposer la circulation, à des dangers, si l'auteur du projet n'était pas venu à résoudre cette difficulté d'une manière convenable; et, à moins d'impossibilité d'atteindre ce dernier résultat, les motifs qui viennent d'être exposés, ne sauraient suffire pour que la préférence fût accordée au projet Borguet, et il me semble indispensable de les comparer sous le rapport de leur utilité relative, dans l'intérêt de l'industrie qui, appelée à couvrir les frais de premier établissement et ceux d'entretien de la communication nouvelle, a bien aussi quelque droit d'exiger que la direction en soit établie dans des conditions qui lui permettent de réaliser la plus grande somme d'économie possible sur les transports.

La direction des deux projets en présence, étant commune entre Namur et Huy, les avantages en seraient évidemment les mêmes, si la ligne de M. Borguet était établie à double voie; mais comme il n'en est rien, il est clair que celle à double voie doit l'emporter, par la facilité qu'elle donne pour l'exploitation de la ligne.

Il reste donc à examiner les deux tracés entre Huy et Liège seulement, puisque les deux projets diffèrent essentiellement dans cette partie, et c'est de la comparaison des avantages respectifs qu'ils présentent, que doit résulter la préférence à accorder à l'un d'entre eux, sauf la réserve indiquée plus haut.

Or, le projet de M. Borguet ne dessert que les établissements industriels désignés ci-après, qui se trouvent également sur la ligne du railway projetée par M. Dubois; ce sont les houillères d'Yvoz, de Marilhay, de l'Espérance-de-Morchamps, de l'Espérance-de-Hezchamp, de Collard, de Henri-Guillaume, des Six-Bonnières et d'Ougrée; la cristallerie du Val-St-Lambert, les hauts-fourneaux de l'Espérance, de la société Cockerill et d'Ougrée, et les ateliers de construction de MM. Cockerill et Lamarche;

toute la partie de ce tracé entre Huy et Yvoz ne rencontre aucune espèce d'établissements industriels, et la population purement agricole de cette rive, est inférieure de beaucoup à celle de la rive gauche.

Le projet de M. Dubois, outre les établissements cités plus haut, rencontre encore sur la rive gauche de la Meuse, à partir de Corphalie, les gîtes de minerais de zinc, de fer et de plomb, de Corphalie, de la Mallienne, d'Engis et de Chokier; les usines à zinc de Corphalie, d'Ampsin et d'Engis; les hauts-fourneaux de Selessin et la fonderie de fer de Tilleur, les deux moulins à farine à vapeur de Jemeppe et ceux de Flémalle et du Val-Benoît, la scierie à vapeur de Selessin, la fabrique de pipes de Chokier, les carrières de grès et de pierres meulières de Flémalle, les alunières de M. De Lamine et de M. le comte d'Oultremont, à Ampsin et à St-Nicolas, les carrières et fours à chaux de Flône, d'Engis, de Chokier et de Flémalle; et trente houillères en activité, échelonnées de Huy à Liège, qui donnent lieu, à elles seules, à un transport annuel de plus de 230,000 tonneaux de marchandises pondéreuses.

Bien qu'il soit vraisemblable que la masse de ces marchandises, continuera à être transportée par la Meuse, on ne peut cependant se dissimuler qu'une très grande partie d'entr'elles prendra la voie du chemin de fer, pendant les interruptions de la navigation de la Meuse, ainsi que cela a lieu au railway de l'Etat, pendant le chômage des canaux, et comme la durée en est moyennement d'environ quatre mois par an, on pourrait, en quelque sorte, en conclure que le tiers de la totalité des marchandises suivrait la nouvelle communication, pendant ces interruptions. Si l'on prend, en outre, en considération que l'approvisionnement en combustible, des villes de Liège, de Verviers et de leurs banlieues, qui provient en grande partie des houillères des rives de la Meuse, donne lieu à des dépenses considérables, pour transporter d'abord la houille par voitures, depuis les puits d'extraction jusqu'aux rivages de la Meuse; puis de la Meuse, par bateaux, jusqu'à Liège, et enfin, par charrettes, depuis la Meuse jusqu'en ville, ou jusqu'à la station des Guillemins, quand elles sont destinées pour la consommation, vers Ans ou Verviers, et si l'on y ajoute les frais d'un triple transbordement, qui occasionne à la houille une détérioration de plus de 6 p. % de sa valeur, on reconnaîtra qu'une quantité énorme de houille sera transportée par le chemin de fer projeté, aussitôt que les établissements s'y étant rattachés, il leur sera possible d'éviter ces manipulations, qui occasionnent une majoration de dépense de plus de 100 p. % dans les frais de transports de houille, ainsi que l'on en a reçu l'assurance des principaux industriels.

Sous le rapport du transport de marchandises, le projet de M. Dubois est donc préférable de beaucoup à celui de M. Borguet, et, quant au transport des voyageurs, il en recevra également, en bien plus grand nombre, entre Huy et Liège.

Tout porte donc à accorder purement et simplement la préférence au projet de M. Dubois.

#### *Avantages résultant de l'exécution de la ligne. — Transports de voyageurs.*

Les avantages qui résulteraient en général pour le public de l'établissement d'un chemin de fer dans la vallée de la Meuse, sont tels qu'il semblerait en quelque sorte inutile de les énumérer, dans un pays comme le nôtre, où la création d'un réseau général de railways a permis d'en apprécier toute l'utilité.

Nous ne pouvons néanmoins nous empêcher de faire remarquer que le prolongement du railway jusqu'à la frontière de France vers Givet, devant être effectué par

la société, aussitôt qu'une compagnie consentirait à exécuter en France la partie comprise entre la frontière et Charleville; et le chemin de fer de Sambre-et-Meuse devant, en outre, être prolongé dans la direction de Charleville vers Metz et vers Reims, ces deux prolongements nous offrent l'heureuse perspective d'une grande communication ferrée non interrompue, entre les ports d'Anvers et d'Ostende, jusqu'au Rhin, par Metz et Strasbourg, et jusqu'à la Méditerranée, par Dijon et Lyon.

Quant aux voyageurs du Hainaut, en destination pour Liège et l'Allemagne, et de ceux arrivant de France par Valenciennes pour prendre la même direction (les documents statistiques établissent que ces derniers sont fort peu nombreux), l'on n'a compté de ce chef que sur l'accroissement de mouvement ordinaire. La ligne nouvelle de Namur à Liège changera peu de choses à ce qui existe à cet égard. La plupart des voyageurs venant de France prendront leur place pour Bruxelles; la capitale restera l'étape obligée des voyageurs touristes en destination pour le Rhin.

Relativement à ceux qui, par exception, sont pressés de traverser la Belgique, ils sont acquis dès à présent à la ligne de Namur, à cause de la solution de continuité de Bruxelles, et du bas prix du transport par les bateaux à vapeur de la Meuse.

En ce qui concerne les voyageurs français ou étrangers, qui entrent en Belgique par Lille, également à la destination de Liège ou de l'Allemagne, l'étendue du parcours étant moindre de plusieurs lieues par Malines que par Namur, l'on n'est fondé à attribuer à cette dernière direction que le petit nombre de touristes qui lui donneront la préférence en égard à la beauté et à la variété des sites des vallées de la Sambre et de la Meuse.

#### *Transport de marchandises.*

Les avantages que présente pour le mouvement de marchandises, l'exécution de la ligne de Namur à Liège, sont incontestables : ainsi, en ce qui touche les hauts-fourneaux, le transport, par le railway, des houilles, de la castine et des minerais de fer, dont les gîtes se trouvent, en général, sur les rives du fleuve, permettra d'obtenir une grande économie, en évitant tous les frais de transbordement; la régularité des arrivages des mines, etc., offrira, d'ailleurs, le moyen de diminuer considérablement le capital roulant de ces établissements, puisque les approvisionnements des matières premières qui occasionnent aujourd'hui de si grandes avances de fonds, par suite de la nécessité où l'on se trouve de les effectuer longtemps à l'avance et pendant l'espace si court de la belle saison, où il est possible de faire usage des chemins de terre, pourront être réduits à la quantité strictement nécessaire pour assurer la consommation hebdomadaire des fourneaux. Il est encore évident que, par la construction du railway projeté qui sera mis en communication avec celui de la Vesdre, les gîtes de minerais de fer si renommés que l'on rencontre vers Verviers et Dolhain, pourront dorénavant être employés avantageusement aux fourneaux de la Meuse, où ils arriveront à fort peu de frais. Telle est au moins l'opinion de l'un des principaux industriels de Seraing, qui affirmait que le transport de ces minerais s'élèverait certainement à plus de 50,000 tonneaux annuellement, à l'ouverture du chemin de fer de la Meuse.

Les houilles nécessaires pour la consommation des usines de la Meuse, des villes de Liège, de Verviers et de leur banlieue, pouvant être conduites, en toute saison et sans transbordement, des houillères à leur destination respective, les frais de leur transport se trouveront considérablement réduits, leur qualité sera beaucoup meilleure, puisqu'elles pourront être employées fraîches en sortant des bures d'extraction, et la suppression d'un double chargement et déchargement leur épargnera la détérioration qu'elles éprouvent par ces manipulations réitérées.

Tels sont donc les avantages que l'on est en droit d'attendre de la construction du railway projeté, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises ; et ces avantages nous semblent de nature à motiver suffisamment l'ouverture de cette nouvelle communication.

#### *Capital d'exécution.*

L'examen auquel nous nous sommes livrés, de l'estimation détaillée des dépenses de premier établissement, qui a été faite sur métrés réguliers et à des prix raisonnables, en tenant compte, toutefois, des frais éventuels et imprévus que l'on rencontre toujours pendant l'exécution des grands travaux, nous a convaincu que les bases des évaluations sont établies d'une manière convenable.

|                                                                                                     |                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|
| Ces dépenses s'élèvent, pour la construction du railway et des stations, à la somme de. . . . . fr. | 16,160,000        |
| Pour le matériel, à. . . . .                                                                        | 1,012,000         |
|                                                                                                     | <hr/>             |
| Ou, en tout, à. . . . . fr.                                                                         | <u>17,172,000</u> |

#### *Évaluation des produits.*

Le mouvement des voyageurs et des marchandises a été établi, autant que possible, sur des documents statistiques réguliers ; on lui a appliqué le tarif moyen du chemin de fer de l'Etat.

L'on a supposé, en ce qui concerne le transport des voyageurs, que leur nombre actuel qui est d'environ un million, à 1 lieue par an, serait quintuplé après l'achèvement du railway, et cette augmentation paraîtra d'autant moins exagérée, que c'est la moyenne constatée après l'exécution des chemins de fer de l'Etat ; et que le mouvement sur la section de Namur à Liège, pouvait évidemment être considéré comme dépassant cette moyenne.

La répartition des voyageurs dans les diverses classes de voitures, et le poids de leurs bagages, ont été calculés dans la proportion de ceux constatés aux chemins de fer de l'Etat.

Il en est de même du transport des marchandises de diligences et des équipages.

Celui des chevaux et bestiaux a été calculé d'après les tableaux de la douane, et évalué approximativement pour le mouvement de l'intérieur, il est fait avec modération.

Le transport des minerais de fer a été estimé au quart seulement de la quantité que l'on exploite sur la rive gauche de la Meuse ; et l'on a compté sur la totalité des transports des mines provenant des rives de l'Ourthe et de la Vesdre.

Les transports de castine ont été évalués à la totalité de la consommation des hauts-fourneaux, attendu l'économie qui résultera de leur transport par le chemin de fer, sur lequel il n'y aura pas lieu à des frais extraordinaires de déchargement.

Le mouvement des houilles, abstraction faite de ce qui se consomme dans les communes et les usines riveraines de la Meuse, et de ce qui est exporté en France et en Hollande a été évalué, en général, au quart de l'extraction, si ce n'est dans quelques cas particuliers, où les usines se trouvent dans une position exceptionnelle, qui a permis de constater la possibilité d'effectuer tous les transports par le railway.

La plus grande partie des fers et de la fonte étant consommée à Liège et à l'intérieur

du pays, et la fonte étant principalement exportée en Allemagne, en France et en Hollande, l'on a supposé qu'abstraction faite de l'exportation dans ces deux derniers pays, le reste parcourait sur le railway une distance réduite de 1 lieue environ, ce qui ne paraîtra certainement pas exagéré.

Le transport du zinc est évalué au quart de la production seulement.

Le mouvement des bois employés au soutènement dans les houillères a été évalué au quart de la consommation totale.

Celui des bois de construction au vingtième de la totalité.

Le transport des ardoises a été compté au quart de l'importation par le bureau de Heer.

Celui des pierres de taille et du marbre, à la moitié de la totalité des transports.

Celui de la chaux, au quart de la quantité totale, introduite à Liège.

Enfin, le transport des autres matières, qui n'entrent, du reste, dans le chiffre de la recette que dans une très faible proportion, a été estimé avec la plus grande modération.

Il résulte de l'examen de l'évaluation générale des produits, que la recette brute annuelle peut être estimée à environ. . . . . fr. 1,780,000

La dépense d'exploitation, eu égard aux faibles pentes du railway et au bas prix de la houille et des matières premières qui se trouvent partout à pied-d'œuvre, ne peut être évaluée à plus de 40 p. % de la recette brute, ou à . . . . . 712,000

Le reste ou . . . . . fr. 1,068,000

qui représente le produit net annuel, donnera donc un intérêt de plus de 6 p. % du capital d'exécution.

Bruxelles, le 20 février 1845.

*L'ingénieur,*

J. MAGIS.

# CHEMIN DE FER

## DES CHARBONNAGES DU CENTRE A MANAGE ET A MONS.

---

### RAPPORT DE L'INGÉNIEUR CHARGÉ DES ÉTUDES.

---

#### *Considérations générales.*

Les gites houillers qui s'étendent dans la direction de l'est à l'ouest, entre Chapelle-lez-Herlaimont et Thieu, forment ce que l'on appelle le bassin du Centre du Hainaut; il se subdivise en neuf sociétés distinctes : Bascoup à l'extrémité est, l'Olive, Mariemont, Haine-St-Pierre, Houssu, Sart-Longchamps, la Louvière et la Paix, Trivières et Bois-du-Luc, et enfin, Strepv-Bracquegnies à l'extrémité ouest.

Par une espèce de fatalité qu'il serait bien difficile d'expliquer, ces charbonnages, presque vierges encore, sont restés jusqu'ici privés de toute communication perfectionnée avec les voies navigables de la vallée de l'Escaut; ce ne sont cependant pas les projets qui ont manqué, car déjà, sous l'Empire, un canal de Mons à Charleroy, par la vallée de la Haine, avait été étudié et décrété. C'est, sans doute, aux événements politiques qu'il faut attribuer l'abandon de ce grand travail qui eût rendu le bassin du Centre aussi prospère que le sont devenus, plus tard, ceux de Charleroy et de Mons, grâce à l'influence de leurs canaux.

Depuis cette époque, la position du Centre, en dehors du mouvement général, vers la France, a frappé bien des esprits sérieux; divers projets ont même surgi pour l'en retirer; mais jusqu'à ce moment, il n'a été donné suite à aucun d'eux. Plusieurs ingénieurs ont voulu atteindre le but, soit en créant une voie navigable, soit en établissant un railway; le dernier travail remis à M. le Ministre des Travaux Publics, par M. Aribert Dufrène, directeur-gérant de Sart-Longchamps, est, entr'autres, entièrement favorable à la construction d'un chemin de fer, préférablement à tout autre moyen de communication. Quoique nous n'ayons pas reçu mission de rechercher les différentes considérations qui auraient pu nous porter à préférer un système à un autre, nous allons cependant faire comprendre, en peu de mots, combien l'autorité supérieure a été prévoyante, en limitant le travail de l'ingénieur, à l'étude d'un railway.

S'il ne s'agissait que de lier deux voies navigables de même système entr'elles, il

serait, sans doute, nécessaire d'examiner jusqu'à quel point un chemin de fer pourrait mériter la préférence; mais dans le cas qui nous occupe, la question est plus complexe; on reconnaît, sans peine, qu'il faut d'abord mettre les charbonnages du Centre en relation avec le canal de Mons à Condé et les embranchements du canal de Charleroy, parce que ces voies de communication seront toujours les meilleures pour opérer de très grands transports; depuis quelques années, l'expérience a fait reconnaître que les chemins de fer étaient également appelés à en effectuer, dans de certaines limites. Cette considération rend donc indispensable, dans l'intérêt des exploitants et des consommateurs, la réunion des houillères au réseau général du railway national qui touche, d'ailleurs, à plusieurs marchés importants, inaccessibles aux voies navigables.

Pour réaliser cette jonction, si on a recours à ce dernier système, on expose le commerce à des transbordements coûteux et souvent répétés, tandis qu'un chemin de fer les évite et satisfait même tous les besoins, d'une manière plus complète; ainsi, indépendamment d'une foule d'autres considérations, particulières à la disposition du pays à traverser et qui nous porteraient encore à donner la préférence à un railway, il résulte de ce qui précède, que la multiplicité des résultats à obtenir condamne tout autre mode de communication économique.

#### *Utilité et avantages du chemin projeté.*

Augmenter considérablement la production des houillères du Centre et par conséquent la richesse publique, assurer à la classe ouvrière de la province un travail mieux rémunéré et plus régulier, tels sont les avantages principaux que le pays est appelé à retirer de la communication projetée; le commerce, en général, celui des bois et des fers, en particulier, y trouveront aussi un écoulement plus considérable de leurs produits, et ce chemin qui apparaît, au premier abord, comme un tronçon d'une utilité tout à fait locale, est destiné à faire ressentir son influence favorable, non-seulement dans la vallée de la Sambre, mais même dans l'Entre-Sambre-et-Meuse, où les houillères se pourvoiront désormais, en plus grande quantité, de fer, de bois d'étauçonnage et autres, nécessaires à leurs travaux.

#### *Conséquences de l'arrivage des charbons du Centre sur les marchés français, pour le couchant de Mons.*

Mais cet accroissement de bien-être que le chemin de Manage à Mons va déverser sur le Centre, principalement, n'est-il pas de nature à nuire dans une égale proportion au bassin du couchant avec lequel il est mis en contact? Telle est la question la plus naturelle qui se présente, quand il s'agit de faire arriver sur les mêmes marchés, des produits qui semblent être de la même nature, mais qui sont cependant destinés à des usages différents? Nous n'hésitons pas à répondre négativement, et nous allons essayer de le prouver. La houille de ce bassin se distingue d'entre toutes les autres du continent, par des qualités toutes particulières qui la font rechercher plus spécialement pour l'usage des foyers domestiques; le Flénu, au contraire, est préféré pour l'alimentation des usines et des machines; car, ce charbon, outre la propriété de produire en peu de temps une flamme vive et ardente, dégage une certaine quantité de bitume qui s'attache aux parois des chaudières et les préserve ainsi contre l'action du feu qu'il alimente; la spécialité de la houille du Centre, jointe à l'élévation de son prix de

revient, rend naturellement son marché fort restreint et sa production fort limitée, si on la compare à l'étendue du bassin qui la recèle. Elle approvisionne actuellement Bruxelles, une partie du Hainaut, du Brabant et de la province d'Anvers ; quelques exportations vers la Hollande ont été tentées, mais, malgré leurs qualités supérieures, le bas prix des houilles anglaises à Rotterdam rend la lutte pénible et quelquefois onéreuse.

Jusqu'ici, aucune exportation quelque peu importante n'a été effectuée vers la France. On doit attribuer cet état de choses à l'absence de toute communication économique avec cet immense marché où tout est à conquérir pour cette industrie ; nous disons que tout est à conquérir pour elle, car il ne s'agit nullement de détrôner le Flénu au profit du charbon du Centre, mais bien de faire remplacer par ce dernier, le bois actuellement en usage, pour les foyers domestiques, à Paris et le long des bords de l'Oise et de la Seine.

Les produits du couchant de Mons ne peuvent guère envier cette conquête ; car, jusqu'ici, ils n'ont pu l'atteindre et rien ne fait même prévoir qu'ils y parviennent jamais ; aussi, comme nous l'avons avancé plus haut, nous persistons à croire que le Couchant de Mons n'a rien à craindre de la concurrence des houillères du Centre, puisque ses produits sont appelés à satisfaire d'autres besoins.

Cette circonstance heureuse permet au Gouvernement une plus grande liberté d'action ; si le contraire se fût présenté, il aurait dû réfléchir mûrement avant de décréter la communication projetée ; car elle aurait eu pour résultat immédiat de déclasser la population ouvrière, de jeter la perturbation parmi les exploitants et de leur enlever l'approvisionnement d'une partie des marchés qu'ils pourvoient depuis près de deux siècles. Devant d'aussi graves conséquences, le Gouvernement eût peut-être reculé, tout en regrettant l'isolement auquel il condamnait un pays riche et fécond, et, dans notre conviction, il eût été bien facile de le disculper du blâme que l'industrie lésée aurait naturellement déversé sur cet acte.

#### *Exploitation du marché de Tournay.*

Nous n'avons jusqu'ici considéré ce chemin que dans ses rapports avec les charbonnages d'Houdeng, Mariemont, etc. ; cependant, outre les transports de houille vers Mons et vers Manage, qui feront, il est vrai, la principale source de ses revenus, cette communication servira à nous faire secouer le monopole de la société d'Anzin, que nous subissons maintenant dans l'arrondissement de Tournay, pour la fourniture du charbon maigre, nécessaire à la cuisson de la chaux. Nos exploitations de houille de même nature, en décadence depuis notre émancipation politique, retrouveront dans cette contrée un marché important à approvisionner et que les suites du grand événement de 1830 leur avaient fait perdre totalement.

#### *Produits divers.*

Nous ne nous étendrons pas sur les revenus que fourniront les autres industries locales, tels que les transports de verre à vitre, pannes, terre à pipes et à porcelaine, faïence, bois, perches, grains, etc. ; ce ne sont que des accessoires de moindre importance.

#### *Fontes.*

Les fontes du pays de Charleroy, qui vont se convertir en fer en barre, à la frontière

française, transiteront également par cette voie, au lieu d'aller faire un détour par Braine-le-Comte.

S'il en résulte une diminution de recettes sur le railway national, entre Manage, Braine-le-Comte et Mons, il y a lieu de s'attendre à ce que le prix des transports, diminuant également, au grand avantage de l'industrie métallurgique, la masse de ces transports s'accroîtra dans une assez forte proportion, ce qui augmentera le produit des sections de Charleroy à Manage et de Mons à Quiévrain.

D'un autre côté, avec le taux actuel de son tarif, qui ne semble guère susceptible de réduction, il est impossible que l'administration transporte jamais la houille maigre de Charleroy, par Braine le-Comte et Mons, aux fours à chaux de Tournay, tandis qu'à l'aide du chemin de fer projeté, ces produits parcourront le railway de l'Etat, entre Charleroy et Manage, d'où ils seront conduits à Mons, par la nouvelle voie, et ensuite à Tournay, par les canaux de Mons à Condé et à Antoing, dont ils augmenteront les revenus, conjointement avec les houilles du Centre.

Cette considération a de l'importance; car en faisant revivre, en Belgique, une industrie en souffrance, au détriment de sa rivale des bords de l'Escaut, dans le département du Nord, la branche de Manage à Mons accroît les revenus de l'Etat, au lieu de les diminuer; ainsi, tout en recevant elle-même du réseau national, une partie de ses éléments de vitalité, elle contribuera, à son tour, à un assez haut degré, à augmenter la prospérité de la grande artère.

### *Voyageurs.*

Nous n'avons pas, jusqu'ici, fait mention du mouvement des voyageurs; cet élément de recette est trop insignifiant, pour entrer en ligne de compte; car il ne pourra jamais donner lieu qu'à un transport tout à fait local, les voyageurs allant de Charleroy et Namur, à Mons et *vice versa*, préféreront toujours continuer leur route par Braine-le-Comte, plutôt que de subir un transbordement à Manage et de s'exposer à tous les inconvénients inhérents à la lenteur et à l'irrégularité des convois de marchandises pondéreuses d'une communication industrielle.

### *Description du tracé.*

Avant de donner la description du tracé de la communication projetée, nous allons exposer les diverses considérations qui nous ont servi de base, pour la rédaction de ce travail :

### *Bases des études.*

L'étude générale du terrain nous a fait reconnaître, de prime abord, qu'un chemin unique ne pourrait toucher convenablement à tous les principaux sièges d'établissements, sans dépenses énormes; nous avons dû chercher à atteindre le but proposé, au moyen d'une branche secondaire à diriger vers l'extrémité Est du bassin. Cette branche secondaire devant, autant que possible, diminuer la longueur du trajet vers Mons et vers Manage, il a paru convenable de la détacher de la ligne principale, au centre même des exploitations; ce choix était d'autant mieux motivé, que c'est justement à ce point que Sart-Longchamps, l'un des charbonnages qui fournit le plus au commerce, doit se relier au chemin projeté et que, d'un autre côté, nous devons nécessairement traverser,

au niveau de ses digues, la branche de gauche des embranchements du canal de Charleroy, aux abords du bassin qui la termine ; c'est là que viennent s'embarquer les charbons de Sart-Longuechamps et de la Louvière, amenés par leurs railways particuliers.

*Quais nouveaux à établir au bassin de la Louvière.*

Cette position présente encore d'autres avantages ; plusieurs sociétés charbonnières, Bracquenies, Houssu, Haine-St-Pierre, n'ont point jusqu'ici d'embarcadères, le long des bassins des embranchements, et n'ont même aucune communication facile qui les y raccorde. Nous avons cru utile de pourvoir à leurs besoins, en tenant notre tracé, vis-à-vis de ce bassin, au niveau des quais et assez éloigné des rives, pour qu'il fût possible d'y ménager de nouveaux rivages, à l'usage de ces houillers, sans entraver, toutefois, le service général de la ligne, à son point le plus important.

*Disposition du bassin, par rapport à son exploitation.*

Le bassin houiller du Centre présente, à la fois, une double inclinaison, l'une de l'Est à l'Ouest (direction générale des couches) et l'autre du Nord au Midi (section transversale). Dans toute l'étendue du bassin, les premières bures ont été percées aux combles Nord, de sorte que les sièges de toutes les exploitations tendent toujours à se refouler vers le Midi, au fur et à mesure que la partie supérieure des veines est extraite.

Ainsi, tout en satisfaisant aux besoins présents, nous avons encore dû prendre en considération les développements futurs des exploitations, pour fixer la position du tracé.

Nous sommes heureux de pouvoir dire que nous avons presque atteint ce but, puisqu'aucun des intéressés n'a jusqu'ici adressé la moindre réclamation à ce sujet.

*Courbes de raccordement.*

Le caractère de ce chemin est, avant tout et presque uniquement, industriel ; nous n'avons donc jamais hésité à décrire les courbes de raccordement, avec des rayons de 3 à 400 mètres, quand ce système promettait des économies ou, surtout, quand il satisfaisait mieux les intérêts des charbonnages.

La vitesse sera toujours modérée et le système de locomotives américaines permet maintenant de parcourir des courbes d'un petit rayon, avec autant de facilité que ci-devant celles décrites avec des rayons plus développés.

La hauteur relative des divers sièges d'exploitation actuelle, celle des bures à percer à l'avenir, la direction du mouvement à charge, telles sont les diverses considérations qui nous ont guidé dans l'adoption du système des pentes.

*Description de la ligne principale.*

Le tracé du chemin projeté à son point de départ, à l'extrémité de la station de Manage, contre la route de Nivelles à Mons, traverse le centre du village du Bois-d'Haine, touche à la ferme de Sartiau, qu'il laisse à droite, franchit, au moyen d'un pont fixe, l'embranchement de la Croyère ; de là, se dirige vers le bassin de la Louvière, à travers les campagnes de St-Vaast ; un peu en avant du pont du Hoquet, le chemin projeté traverse l'embranchement du canal sur un pont mobile.

Du bassin de la Louvière, le tracé va couper les concessions charbonnières de la

Louvière et la Paix, Bois-du-Luc et Bracqueguies, dont il laisse les bords, tantôt à 100 mètres à gauche, tantôt à 100 mètres à droite; il descend ensuite dans la vallée du Thiriau, au-dessous de Thieu, franchit la vallée de la Haine, entre Ville-sur-Haine et Boussoit, traverse la route du Rœulx à Mons, un peu plus loin, et court ensuite le long des côtes de gauche de la Haine, jusqu'à Mons, après avoir traversé les territoires d'Havré, Obourg et Nimy; arrivé près de la porte du Parc, vis-à-vis le chemin de l'Etat dont il est séparé par la Haine, le tracé se divise en deux branches; l'une se raccorde à la voie existante, pour entrer dans la station de Mons, et l'autre la traverse à la chaussée de Ghlin, pour aller se bifurquer de nouveau, au milieu d'une plaine laissée disponible par les fortifications, et courir, dans cette plaine, parallèlement aux murs de rive d'un bassin à construire, afin de mettre la voie projetée en communication avec le canal de Mons à Condé et de faciliter, au moyen de quais d'embarquement, le dépôt et le chargement des charbons.

#### *Description de l'embranchement.*

L'embranchement, ainsi que nous l'avons dit plus haut, part du bassin de la Louvière, longe le chemin de fer de Sart-Longchamps, jusqu'à la branche de Bouvy, qu'il traverse sous un pont mobile, franchit le ravin du ruisseau de Beaume et touche aux établissements de Houssu qu'il laisse à gauche; après avoir traversé à niveau la route de Nivelles à Mons, il tourne derrière les ateliers de construction et la verrerie de Mariemont, pour atteindre le charbonnage de Haine-St-Pierre; il se dirige ensuite vers le vieux château de Mariemont, qu'il laisse à gauche, et continue à se développer, suivant plusieurs courbes successives, jusqu'aux exploitations de ce nom; là, le chemin s'élève par un plan incliné jusqu'à l'Etoile (l'Olive); à partir de ce point, il se tient parallèlement au railway concédé à la société des Embranchements, jusqu'au viaduc de Bascoup, où il se rattache, enfin, au chemin particulier du charbonnage de ce nom.

La longueur générale du réseau à construire est d'environ 34 kilomètres et la hauteur à descendre entre Manage et Mons, de près de 100 mètres.

#### *Observations sur la nécessité d'une pente de 0<sup>m</sup>,01.*

Si la différence de niveau existant entre les points de départ et d'arrivée était uniformément répartie, il n'y aurait pas lieu de s'en occuper; mais toute la chute se trouve accumulée entre le bassin de la Louvière et la Haine; pour éviter des dépenses énormes, nous nous sommes trouvé dans la nécessité de laisser exister sur le profil une pente de 0<sup>m</sup>,01, longue de près de 4 kilomètres; nous avons eu soin, toutefois, de la reporter au-delà des charbonnages; car, en deçà, elle aurait présenté quelque inconvénient pour la remonte à charge vers Manage; cette inclinaison de 0<sup>m</sup>,01, quoique s'écartant notablement des limites ordinaires, ne doit cependant pas causer d'inquiétude; il en existe d'analogues, même sur le chemin de fer de l'Etat, entr'autres, dans la vallée de la Vesdre; on les descend sans crainte, à l'aide de freins puissants et de quelques précautions; celle-ci ne présentera guère plus d'inconvénients ni de dépenses pour la gravir, car, située au-delà de Bracqueguies, c'est-à-dire là où il n'y a plus d'exploitations charbonnières, la remonte aura presque toujours lieu à vide, et il sera facile de calculer la force des machines, de manière à pouvoir leur faire franchir cette inclinaison, avec un nombre de waggonnets vides égal à celui dont se composeront les convois qu'elles auront à traîner, dans la direction de Mons.

*Profil transversal.*

Quoique le chemin projeté doive donner lieu à un grand mouvement, nous avons cependant cru inutile d'augmenter les dépenses de premier établissement, en exécutant les terrassements et les ouvrages d'art pour deux voies; quels que soient les transports à effectuer, il sera toujours facile d'organiser les convois, pour assurer le service, attendu que l'on ne sera pas ici, comme au chemin de fer de l'Etat, astreint à des heures fixes pour le passage des trains de voyageurs.

La section transversale a été calculée de manière à assurer, dans les déblais, l'assèchement de la route. Les remblais seront bordés de banquettes d'une largeur suffisante pour arrêter les locomotives, en cas de déraillement. Les talus ont été réglés d'après la nature des terres et la hauteur des déblais et remblais.

*Stations. — Manage.*

La position du bâtiment des recettes, à Manage, nous a forcé à y placer la station du railway projeté, parallèlement à celle de l'Etat, mais séparée de celle-ci par le pavage existant derrière ce bâtiment; il sera facile de la relier à cette dernière au moyen d'une voie secondaire. Nous avons été engagé à faire aboutir le chemin de fer à la route de Nivelles, parce qu'il est probable qu'une grande quantité de voitures de cultivateurs, en destination du pays de Wavre et des environs, viendront s'approvisionner à Manage, au lieu d'aller aux houillères mêmes; elles éviteront ainsi les fortes rampes de la route et réaliseront une économie de plus d'un franc à la tonne.

On ne pouvait obtenir cet avantage, en entrant dans les voies de l'Etat, parce que toutes, à l'exception de celles destinées à la marche des convois, s'arrêtent au bâtiment des recettes, et que la largeur de la station est trop restreinte, pour que l'on puisse en établir de nouvelles.

*La Louvière.*

La position centrale de la station de la Louvière nous a décidé à y placer toute l'administration, les ateliers et, enfin, toutes les dépendances; presque tout le mouvement du chemin partant de là, les chefs pourront surveiller la marche des convois, avec facilité, et seront à même de distribuer le matériel, suivant les besoins, et de pourvoir, en même temps, à toutes les exigences du service. C'est là que nous avons fixé la résidence du directeur, de l'ingénieur et du chef de la comptabilité générale.

*Gares aux droits des houillères.*

Sur la ligne principale, comme sur l'embranchement, nous avons ménagé, vis-à-vis de chacun des centres d'exploitation, des gares à trois voies, avec un petit logement pour le garde-halte.

*Mons.*

A Mons, nous avons pensé qu'un logement pour le vérificateur du transport des grosses marchandises suffisait; car la station de Mons est pourvue de tout ce qui est

nécessaire pour le besoin des machines ; et, pour ce qui concerne les petites marchandises et les voyageurs, les départs ayant lieu de la station actuelle, le service pourra, ainsi qu'à Manage, être fait par les agents de l'Etat, en fonctions dans chacune de ces stations.

*Évaluation des dépenses de premier établissement.*

Les calculs ont conduit aux résultats suivants :

|                                                                                | Ligne principale      | Embranchement    |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|------------------|
| Chap. I. Acquisitions de terrains et indemnités. fr.                           | 600,000 00            | 165,000 00       |
| Chap. II. Terrassements pour une voie avec redoublements nécessaires . . . . . | 602,264 63            | 215,101 79       |
| Chap. III. Ouvrages d'art . . . . .                                            | 204,000 00            | 82,000 00        |
| Chap. IV. Revêtements des talus avec perrés ou gazonnements. . . . .           | 77,000 00             | 72,000 00        |
| Chap. V. Railway à simple voie y compris les redoublements. . . . .            | 899,600 00            | 306,400 00       |
| Chap. VI. Dépenses du railway . . . . .                                        | 58,845 00             | 28,630 00        |
| Chap. VII. Stations, gares et leurs dépenses. . . . .                          | 395,000 00            | 13,000 00        |
|                                                                                | <hr/> 2,836,709 63    | <hr/> 882,131 79 |
| Ensemble 3,718,841-47, soit. . . . .                                           | <hr/> <hr/> 3,720,000 |                  |

|                                                                                                                  |                 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|
| Billets provisoires pour l'exécution des terrassements, frais de direction, de surveillance et travaux imprévus. | 250,000         |
| Matériel . . . . .                                                                                               | 700,000         |
| Total . . . . .                                                                                                  | <hr/> 4,670,000 |

La durée de l'exécution sera de deux années environ ; l'intérêt de ce capital, calculé à raison de 5 p. %, pendant la moitié de ce temps, est de. . . . . 233,500

|                                                                                                              |                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| Les frais de commission, de formation de la société, de droits d'auteur, etc., pourront s'élever à . . . . . | 96,500                |
| Total . . . . . fr.                                                                                          | <hr/> <hr/> 5,000,000 |

*Avenir de la communication projetée.*

L'avenir d'un chemin de fer industriel, destiné au transport des houilles, est un sujet de méditations bien graves et bien difficiles ; il se rattache, en effet, à des questions du plus haut intérêt, qu'agite constamment l'économie politique moderne : le développement successif de toutes les branches de l'industrie, l'accroissement constant de la production, et, par conséquent aussi, celui de l'aisance générale ; pour ne parler ici que des chemins de fer, quelle influence n'exercera pas sur la consommation du combustible minéral, la soudure de la France et de la Belgique, par les chemins dirigés vers Paris, vers les Ardennes françaises et peut-être vers la Picardie, par Maubeuge ? Grâce à ces moyens faciles d'échange, avant peu d'années, bien des industries seront métamorphosées complètement ; elles répandront leurs produits dans des localités où maintenant ils ne peuvent arriver, et les populations jouiront d'un bien-être qu'elles

n'espéraient jamais connaître. L'usage de la houille est généralement la cause et la conséquence de cet état prospère, et l'on pourrait même, sur le continent européen, juger de la richesse d'une nation et de la prospérité de son industrie, d'après la quantité de charbon qu'elle consomme annuellement.

Nous abandonnons, toutefois, ces considérations qui pourraient paraître chimériques, pour nous borner à indiquer l'état actuel de l'exploitation du Centre, son extension probable dans peu d'années, et le mouvement présumé de ses produits, dans les différentes directions du chemin projeté.

#### *Mouvement des transports.*

Le bassin du Centre a fourni à la consommation, en 1843, environ 600,000 tonnes de houille. De ces produits, les deux cinquièmes sont expédiés par eau, vers Bruxelles, Anvers, Louvain et la Hollande ; le reste est destiné à l'approvisionnement des campagnes environnantes et des marchés, d'Ath, Enghien, Lessines, Soignies, Braine-le-Comte, etc.

La statistique nous fait connaître aussi que l'extraction totale de 1843 dépasse d'environ deux cent mille tonnes, celle du même bassin, avant l'ouverture du canal de Charleroy et de ses embranchements. Si cette voie navigable, malgré le haut prix de son tarif, a pu donner lieu à une pareille augmentation, en dix années, nous pourrions également admettre que le chemin projeté produira des résultats analogues, sinon plus remarquables encore ; en effet, le canal n'a fait que faciliter aux produits du Centre leur arrivage sur les marchés de Bruxelles et du Bas-Escaut qu'ils desservaient auparavant, au moyen de voitures, tandis que le railway va leur ouvrir des débouchés tout nouveaux et inexploités jusqu'ici.

Les autres éléments de revenu ont été suffisamment indiqués dans l'exposé général ; nous ne croyons plus devoir y revenir ici.

Ayant égard, dans nos calculs des produits du chemin, aux considérations ci-dessus énoncées, nous croyons pouvoir, sans craindre d'être taxé d'exagération, établir le mouvement présumé ainsi qu'il suit :

#### *Marchandises transitant de Manage à Mons.*

|                                                                                            | Tonneaux      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| Houille maigre du bassin de Charleroy, pour l'approvisionnement des fours à chaux. . . . . | 25,000        |
| Perches de houillères, bois venant de l'Entre-Sambre-et-Meuse. . .                         | 5,000         |
| Fonte, fer, ardoises . . . . .                                                             | 10,000        |
|                                                                                            | <u>40,000</u> |

#### *Houilles du bassin du Centre.*

|                                                            | Tonneaux.      |
|------------------------------------------------------------|----------------|
| Se dirigeant vers Manage. . . . .                          | 80,000         |
| Id. vers Mons . . . . .                                    | 140,000        |
| Pour être embarquées à la station de la Louvière . . . . . | 60,000         |
|                                                            | <u>280,000</u> |

*Produits divers.*

|                                                                                                                                                                                |                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
|                                                                                                                                                                                | <small>TONNEUX</small> |
| Perches et bois pour les houillères du Centre . . . . .                                                                                                                        | 3,000                  |
| Produits des établissements industriels, tels que verreries, faïen-<br>ceries, laminoirs, forges, etc., circulant entre Manage et le Centre, et<br><i>vice versa</i> . . . . . | 10,000                 |
| Avoues, céréales, denrées coloniales, pour l'approvisionnement des<br>localités voisines du chemin. . . . .                                                                    | 2,000                  |
| Marchandises de diligence . . . . .                                                                                                                                            | <u>.Pr mémoire.</u>    |

*Voyageurs.*

Il n'y aura pas de convois spéciaux affectés à ce service ; mais on suppose que le chemin projeté transportera journellement, dans toutes les directions, par les convois de marchandises, environ cent soixante voyageurs parcourant la moitié de la ligne, soit annuellement 58,400 voyageurs.

*Tarif.*

Le chemin de fer de Manage à Mons est particulièrement destiné à transporter les houilles du Centre ; en général, ce serait une injustice, selon nous, que de déterminer les péages suivant la position respective de chacune des exploitations ; nous croyons indispensable d'adopter un tarif uniforme modéré qui mette tous les charbons dans les mêmes conditions au sortir de la bure ; en prenant pour base de ce tarif, les distances moyennes du parcours, on pourrait fixer les péages de la manière suivante :

*Grosses marchandises.*

|                                                                                   |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------|
| De Manage à Mons, et <i>vice versa</i> . . . . .                                  | fr. 2 50 |
| De Manage au Centre, et <i>vice versa</i> . . . . .                               | » 65     |
| Des houillères du Centre au bassin de la Louvière, et <i>vice versa</i> . . . . . | » 30     |
| Des houillères du Centre à Mons, et <i>vice versa</i> . . . . .                   | 2 00     |

*Marchandises susceptibles d'avaries.*

|                                                     |      |
|-----------------------------------------------------|------|
| De Manage à Mons, et <i>vice versa</i> . . . . .    | 3 50 |
| De Manage au Centre, et <i>vice versa</i> . . . . . | 1 00 |
| Du Centre à Mons, et <i>vice versa</i> . . . . .    | 2 50 |

Ces prix comprennent le retour des wagons vides ; ils subiront une surtaxe de 10 p. %, quand les transports auront lieu par charge incomplète.

*Voyageurs et marchandises de diligence.*

Le tarif des voyageurs et des marchandises de diligence, s'il se présente quelque article, serait le même que celui pour le parcours de distances analogues, sur le chemin de l'Etat.

On paierait, par conséquent, pour les voyageurs :

|                               | 1 <sup>re</sup> CLASSE. | 2 <sup>e</sup> CLASSE. | 3 <sup>e</sup> CLASSE. |
|-------------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------|
| De Manage à Mons . . . . .    | 2 50                    | 1 75                   | 1 25                   |
| De Manage au Centre . . . . . | » 50                    | » 35                   | » 25                   |
| Du Centre à Mons . . . . .    | 2 00                    | 1 50                   | 1 00                   |

Pour plus de simplicité, nous porterons dans nos évaluations une somme ronde

pour les marchandises de diligence, et nous supposons que le prix moyen du transport des voyageurs est de 1 franc.

*Produits bruts.*

En appliquant les prix indiqués plus haut aux quantités de transport que l'on suppose devoir effectuer par le railway proposé, on trouve :

| <i>Marchandises transitant de Manage à Mons.</i>                                                                                                                        | QUANTITÉS. | PRIX.    | SOMMES. |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|----------|---------|
|                                                                                                                                                                         | Tonn.      | Francs.  | Francs. |
| Houille maigre du bassin de Charleroy . .                                                                                                                               | 40,000     | 2 50     | 100,000 |
| Perches et bois provenant de l'Entre-Sambre-et-Meuse. . . . .                                                                                                           | 80,000     | » 65     | 52,000  |
| Fonte, fer, ardoises. . . . .                                                                                                                                           |            |          |         |
| <i>Houilles du bassin du Centre.</i>                                                                                                                                    |            |          |         |
| Se dirigeant vers Manage. . . . .                                                                                                                                       | 140,000    | 2 00     | 280,000 |
| Id. vers Mons. . . . .                                                                                                                                                  | 60,000     | » 30     | 18,000  |
| Transportées au bassin de la Louvière, pour y être embarquées . . . . .                                                                                                 | 3,000      | » 65     | 1,950   |
| <i>Produits divers.</i>                                                                                                                                                 |            |          |         |
| Produits des établissements industriels, tels que verreries, faïenceries, laminaires, forges, etc., circulant entre Manage et le Centre, et <i>vice versa</i> . . . . . | 10,000     | 1 00     | 10,000  |
| Denrées coloniales, avoines, grains, etc., pour l'approvisionnement des localités voisines du chemin. . . . .                                                           | 2,000      | 1 00     | 2,000   |
| Marchandises de diligence, bagages, etc. .                                                                                                                              | »          | »        | 5,000   |
| Voyageurs parcourant, en moyenne, la moitié de la ligne . . . . .                                                                                                       | 58,400     | 1 00     | 58,400  |
| Location des quais d'embarcation à la Louvière et à Mons <sup>(1)</sup> . (14 quais de cent mètres de long sur 25 de large.). . . . .                                   | 14         | 2,000 00 | 28,000  |
| Total général des recettes brutes . . . . . fr.                                                                                                                         |            |          | 555,350 |
| Soit, en nombres ronds. . . . .                                                                                                                                         |            |          | 555,000 |

(1) Nous avons cru convenable de comprendre dans l'évaluation des produits, la location des quais de chargement, attendu qu'ils constituent une forte dépense tout-à-fait extraordinaire et en dehors du chemin de fer, dépense que les sociétés devraient elles-mêmes effectuer, dans tous les cas, et peut-être à bien plus de frais; il nous a paru plus rationnel de comprendre ces travaux dans nos évaluations, sauf à tirer parti de ces débarcadères, en les donnant en location.

*Balance.*

|                                                                                                                                         |                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| Les calculs auxquels nous nous sommes livré , pour déterminer les recettes brutes de la communication projetée, nous ont donné un total |                |
| de. . . . . fr.                                                                                                                         | 555,000        |
| Déduisant , pour l'entretien et tous les frais d'exploitation quelconques, 45 p. % de cette somme. . . . .                              | 249,750        |
| il reste pour le revenu net. . . . . fr.                                                                                                | <u>305,250</u> |

soit un peu plus de 6 p. % du capital employé.

Le revenu net ne serait guère que de 4 p. % , si le chemin de fer était établi à double voie.

Fayt-lez-Seneffe, le 28 janvier 1845.

*Le sous-ingénieur constructeur, chargé des études,*

DENIS.

*Importance totale des transports de Mouscron à Liège, Verviers et la Prusse, et vice versâ.*

|                          | VOYAGEURS<br>et<br>BAGAGES. | FINANCES. | VOITURES. | CHEVAUX. | PETITES<br>MARCHANDISES. | GROSSES<br>MARCHANDISES. | TOTAL.     | SOMMES. |
|--------------------------|-----------------------------|-----------|-----------|----------|--------------------------|--------------------------|------------|---------|
| De Mouscron à Liège..... | 9,700                       | •         | 1,700     | 100      | 500                      | •                        | 12,000     | 19,700  |
| „ Verviers....           | 3,000                       | •         | 1,400     | 100      | 300                      | 200                      | 5,000      |         |
| „ Herbesthal..           | 2,700                       | •         | •         | •        | •                        | •                        | 2,700      |         |
| De Liège à Mouscron..... | 6,600                       | •         | 1,000     | 300      | 200                      | 1,700                    | 9,800      | 19,200  |
| De Verviers „ .....      | 500                         | •         | 200       | •        | 1,100                    | 1,000                    | 2,800      |         |
| D'Herbesthal „ .....     | 3,500                       | •         | 600       | 100      | 1,000                    | 1,400                    | 6,600      |         |
| Ensemble .....           |                             |           |           |          |                          |                          | fr. 38,900 |         |

*Importance totale des transports entre Quiévrain et Liège, Verviers et la Prusse, et vice versâ.*

|                            | VOYAGEURS<br>et<br>BAGAGES (a). | FINANCES. | VOITURES<br>(a). | CHEVAUX. | PETITES<br>MARCHANDISES. | GROSSES<br>MARCHANDISES. | TOTAL.     | SOMMES. |
|----------------------------|---------------------------------|-----------|------------------|----------|--------------------------|--------------------------|------------|---------|
| De Quiévrain à Liège.....  | 9,700                           | •         | 1,700            | •        | 600                      | 600                      | 12,600     | 29,600  |
| „ Verviers...              | 3,000                           | •         | 1,400            | •        | 300                      | 4,300                    | 9,000      |         |
| „ Herbesthal.              | 2,700                           | •         | •                | •        | 2,600                    | 2,700                    | 8,000      |         |
| De Liège à Quiévrain ..... | 6,600                           | •         | 1,000            | •        | 2,600                    | 1,000                    | 11,200     | 27,900  |
| De Verviers „ .....        | 500                             | •         | 200              | •        | 6,200                    | 2,700                    | 9,600      |         |
| D'Herbesthal „ .....       | 3,500                           | •         | 600              | •        | 2,200                    | 800                      | 7,100      |         |
| Ensemble .....             |                                 |           |                  |          |                          |                          | fr. 57,500 |         |

(a) A cause de la solution de continuité qui existe à Bruxelles, entre les lignes du Nord et du Midi, le mouvement des voyageurs et des équipages, entre Quiévrain et les stations de la ligne de l'Est, n'a pu être trouvé dans les tableaux statistiques. Nous avons cru pouvoir supposer l'importance des transports de voyageurs et de voitures de *Quiévrain* égale à celle de *Mouscron*.

## TABLEAU B.

*Distances de Liège à Mouscron et à Quiévrain, par le chemin de fer de l'État, actuel, et par les chemins de fer proposés.*

**De Mouscron à Liège :**

Par le chemin de fer de l'État, actuel . . . . . 205 kilom.

|                                                             |                                     | kilomètres |     |       |
|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------|------------|-----|-------|
| Parcours sur les chemins<br>de fer exploités par<br>l'État. | De Mouscron à Tournay . . . . .     | 19         | 146 | 229 " |
|                                                             | De Tournay à Jurbise . . . . .      | 48         |     |       |
|                                                             | De Jurbise à Mons. . . . .          | 12         |     |       |
|                                                             | De Manage à Namur. . . . .          | 67         |     |       |
| Id., exploités par les so-<br>ciétés concessionnaires.      | De Mons à Manage . . . . .          | 25         | 83  | 229 " |
|                                                             | De Namur à Liège (environ). . . . . | 58         |     |       |

En plus par les nouvelles voies. . . . . 24 kilom.

**De Quiévrain à Liège :**

|                                                                      |                                               |    |     |       |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|----|-----|-------|
| Par le chemin de fer<br>actuel de l'État.                            | De Quiévrain à Bruxelles . . . . .            | 80 | 119 | 199 " |
|                                                                      | De Bruxelles à Liège <sup>(1)</sup> . . . . . |    |     |       |
| Parcours sur les chemins<br>de fer exploités par le<br>Gouvernement. | De Quiévrain à Mons . . . . .                 | 19 | 86  | 169 " |
|                                                                      | De Manage à Namur. . . . .                    | 67 |     |       |
| Id., exploités par les so-<br>ciétés concessionnaires.               | De Mons à Manage . . . . .                    | 25 | 83  | 169 " |
|                                                                      | De Namur à Liège . . . . .                    | 58 |     |       |

En moins par les nouvelles voies . . . . . 30 kilom.

(<sup>1</sup>) En y comprenant 1 lieue ou 5 kilomètres pour l'intervalle entre les deux stations du Nord et du Midi, à Bruxelles.

## TABLE DES MATIÈRES.

|                                                                                                                                       |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Exposé des motifs . . . . .                                                                                                           | 1  |
| Projet de loi. . . . .                                                                                                                | 4  |
| Convention pour la concession des chemins de fer de Liège à Namur et des charbonnages du Centre à Manage et à Mons. . . . .           | 5  |
| Cahier des charges pour la concession du chemin de fer de Liège à Namur. . . . .                                                      | 7  |
| Id. des charbonnages du Centre à Manage et à Mons. . . . .                                                                            | 19 |
| Rapport sur les études du chemin de fer de Liège à Namur. . . . .                                                                     | 33 |
| Rapport de l'ingénieur chargé des études du chemin de fer des charbonnages du Centre à Manage et à Mons. . . . .                      | 41 |
| Tableau A. — Importance totale des transports de Mouscron et Quévrain à Liège, Verviers et la Prusse et <i>vice versa</i> . . . . .   | 53 |
| B. — Distances de Liège à Mouscron et à Quévrain, par le chemin de fer de l'État, actuel, et par les chemins de fer proposés. . . . . | 54 |