

Les diligences.

Les diligences furent un des transports en commun utilisés en premier lieu par nos ancêtres. Elles ont été vantées par les uns, déblatérées par les autres, chantées par les poètes et les musiciens. Mais à tous ceux qui devaient voyager il y a trois siècles et après, elles ont rendu de très grands services, malgré leur inconfortabilité, due un peu, à leur construction, mais surtout à l'état déplorable des routes qu'elles empruntaient.

Madame de Sévigné (1626-1696) dans ses lettres à sa fille, la Comtesse de Grignan (1646-1705), décrit d'une façon humoristique ses voyages en diligence, avec tous les inconvénients qu'ils comportaient : la montée à pied des côtes, les essieux cassés, les voitures qui versaient, la promiscuité du milieu dans lequel on voyagerait, les émeutes multiples dans les auberges du temps, tant au point de vue repas que couchage, et pour comble, la rencontre de bandits qui prenaient tout et enlevaient quelque fois l'un ou l'autre voyageur de marque pour les rançonner, etc

Que d'études de moeurs, de caractères, ne pouvait-on faire à l'occasion d'un voyage un peu long dans ces conditions et quelle dose de philosophie ne fallait-il pas pour trouver que tout marchait bien !

Si pareil état de chose devait se représenter, que de récriminations n'entendrait-on pas ! Nous nous plaignons d'une petite contrariété survenant dans de longs et rapides voyages effectués actuellement, dans des conditions de confort et de régularité incroyables.

Il est de toute évidence que les services de diligences n'empruntaient que les grands routes, pour nous, la route Charleroi. Bruxelles. et Namur. Nivelles.

Nous avons relevé quelques services de diligences passant sur cette route.

Le premier service relevé date de 1787, Bastin dans son ouvrage: *Jumet, Thiegné, Roux et Sart-les-Moines*, à la page 272, nous apprend que "le 26 novembre 1787, Nicolas-Joseph de Bault, directeur des postes à Charleroi et Hubert Le Blanc, directeur des postes à Gosselies, forment société pour l'exploitation d'un service de diligences de Charleroi à Bruxelles."

Pour la période s'étendant de 1820 à 1849, nous trouvons établi les services suivants:

En 1820, 1821 et 1822, une diligence partait de Charleroi vers Bruxelles, les lundis et jeudis à 5 heures du matin; une diligence quittait Bruxelles pour Charleroi les mercredis et samedis à la même heure.

En 1823, une diligence quittait Charleroi pour les Quatre-Bras chaque jour à 6 heures. Là, on avait correspondance avec deux autres qui faisaient route vers Bruxelles et Namur.

En 1824, tous les jours, sauf les dimanches, une diligence assurait le même service en quittant Charleroi à 12 heures 30.

En 1825, chaque jour, deux services de diligences quittaient Charleroi pour les Quatre-Bras, l'un à 6 heures, l'autre à 7 heures. Ils donnaient correspondance avec les services pour Namur et Bruxelles.

En semaine, un service supplémentaire quittait Charleroi pour les Quatre-Bras à 12 heures 30, en donnant les mêmes correspondances.

Un service quittait Charleroi pour Bruxelles à 5 heures les lundis et jeudis. Arrivée à Bruxelles à 12 heures 30. Ces diligences quittaient Bruxelles pour Charleroi les mercredis et samedis à 5 heures, pour arriver à Charleroi à 12 heures 30.

En 1826, il y avait journalièrement 4 services Charleroi-Quatre-Bras, à 6 - 7 - 12, 30 et 13 heures 30, toujours avec correspondance aux Quatre-Bras pour Bruxelles et Namur.

Les départs de Charleroi pour Bruxelles et vice-versa avaient lieu les mêmes jours qu'en 1825, mais à 8 heures pour arriver à destination à 15 heures.

En 1827 et 1828, réduction du service Charleroi-Quatre-Bras : 2 services par jour à 6 heures et à 12 heures 30. Pour Bruxelles, mêmes jours, même horaire qu'en 1826.

De Charleroi vers Bruxelles, un service de roulage était exploité par la veuve Antoine Laladé, la voiture partait de Charleroi à 10 heures, le lundi, et repartait de Bruxelles à 10 heures le mercredi.

En 1829, deux départs de Charleroi pour les Quatre-Bras, à 6 h. et 12 h 30; un départ les lundis et jeudis pour Bruxelles à 8 heures - arrivée à 15 heures - Retour mercredis et samedis, départ à 8 heures de Bruxelles, arrivée à Charleroi à 15 heures.

Le service Laladé fonctionnait comme en 1827 et 1828.

De 1830 à 1836, mêmes services qu'en 1828-1829, sauf en 1836, où l'on ne retrouve plus le service Laladé.

105
En 1837, on trouve 1 service Charleroi - Bruxelles, départ à 7 heures et 1 service Charleroi - Bruxelles, les samedis et jeudis, départ à 8 heures.

Retour Bruxelles - Charleroi les mercredis et lamedis, départ 8 heures.

on trouve aussi 2 services Charleroi - Quatre - Bras, départ 6 heures et 12 heures 30;

et 2 services exploités par Van gend, de Charleroi - vers les Quatre - Bras, départ 14 et 22 heures;

et 1 service exploité par la Veuve Briard, départ 23 heures.

En 1838, on trouve: 1 service Charleroi - Bruxelles, les lundis et jeudis à 8 heures, avec retour de Bruxelles les samedis et mercredis;

3 services Charleroi - Quatre - Bras à 6 - 12 h 30 et 22 heures.

En 1839, on trouve 1 service Charleroi - Bruxelles, départ à 8 heures;

et 2 départs pour les Quatre - Bras, à 12, 30 et 22 heures.

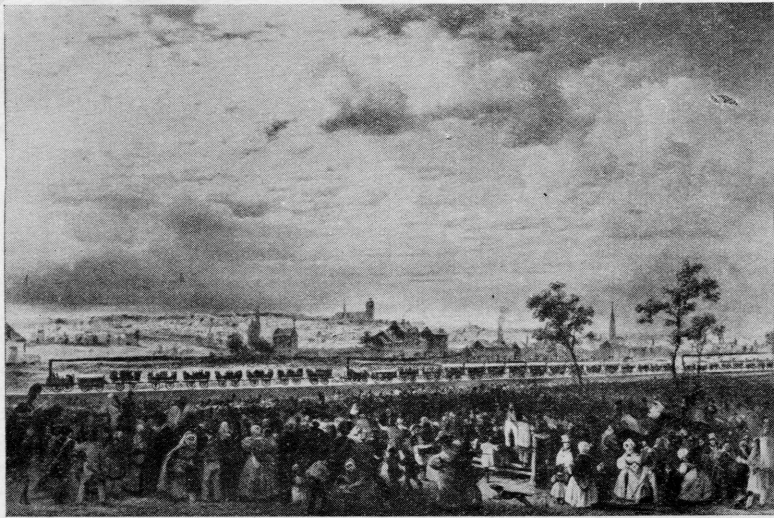
En 1840, il existait 3 services journaliers pour Bruxelles à 4 - 8 - et 21 heures;

2 services pour les Quatre - Bras à 12; 30 et 22 heures
Tous les jours, alternativement Van gend a un départ à 22 heures et Briard à 23 heures.

En 1841 et 1842, on trouve un seul service Charleroi - Bruxelles à 9 heures et 4 services Charleroi - Quatre - Bras à 8, 30 - 12, 30 - 16, 30 et 22 heures.

En 1843, il y a 2 services Charleroi - Bruxelles à 4, 30 et 9 heures; et 1 service Charleroi - Quatre Bras à 12 heures 30.

En 1844, même situation.



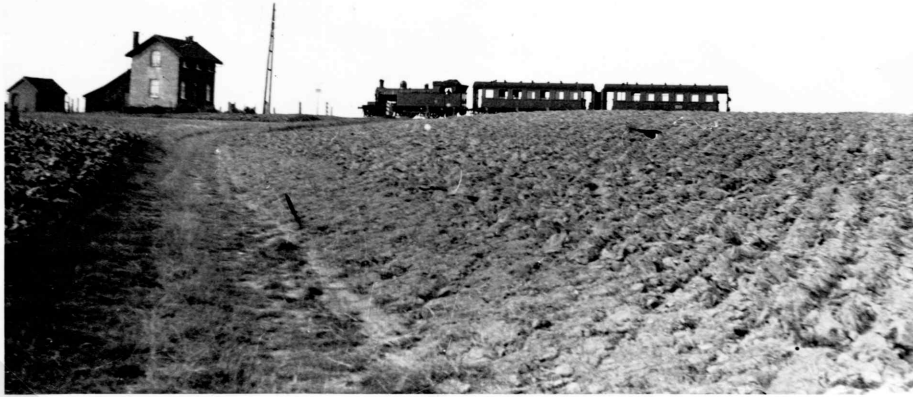
(Cl. Bibl. Royale de Belg.)

INAUGURATION DU PREMIER CHEMIN DE FER BELGE.
(5 mai 1835)

Devant une foule énorme, trois trains quittent Bruxelles pour gagner Malines. Le premier train est tiré par la locomotive « la Flèche » ; le second par « l'Éléphant » ; le troisième par « le Stephenson ».

Villers-Perwin. — Place de la Gare





Le dernier train 31 août 1952.



*La gare
désaffectée ...*



*tombe en
ruine.*

En 1845-1846-1847 et 1848, on ne trouve plus qu'un seul service Charleroi. Bruxelles, à 9 heures et 1 seul Charleroi. Quatre. Bras à 12 heures 30.

En 1849, nous ne trouvons plus qu'un seul service Charleroi. Bruxelles, à 9 heures.

Les chemins de fer commencent à remplacer les antiques diligences.

Note ligne de chemin de fer.

Nous ne retracerons pas l'histoire du chemin de fer. Un ingénieur anglais, Georges Stephenson, inventa la locomotive en 1825. Avant 1835, la seule voie ferrée existant en Europe était celle de Liverpool, en Angleterre.

Charles Rogier, ministre en 1834, présenta aux Chambres un projet de chemin de fer. Il fut vivement critiqué par plusieurs députés avec des motifs les plus abracadabrants. En voici quelques uns : les dépenses dépasseront les recettes, on enlèverait à l'agriculture quantité de terres fertiles, les éclusiers, les tireurs de bateaux, les voituriers seront ruinés, les mines de fer seront épuisées par suite de la fabrication des rails, le bétail sera affolé, les vaches ne donneront plus de lait, et celui-ci transporté, arriverait en lait battu, les œufs seront à l'état d'omelettes, les petits oiseaux seront asphyxiés par la fumée.

Tout cela nous fait sourire!

Et la première ligne fut votée par les 2/3 des membres de la Chambre en 1834.

L'année suivante, le 5 mai, le chemin de fer Bruxelles. Malines était inauguré.

Note contrée ne devait pas rester trop en retard vis à vis de ce nouveau progrès.

Un arrêté Royal du 14 janvier 1871, autorisa la création de la ligne qui devait nous desservir. Il y est dit que les travaux devront être terminés le 30 novembre 1876. Ils le furent en 1875.

Les travaux commencèrent en 1873, des 2 bouts de la ligne, c'est-à-dire à Bois de Nivelles et à l'entrée de Fleurus, car il faut savoir qu'à ses débuts, notre ligne n'était pas raccordée à la gare de Fleurus. Les trains s'arrêtaient à l'entrée de la gare, puis la rame revenait par rebroussement jusque Nivelles. Les voyageurs allaient à pied - 200 mètres - de la limite provisoire jusque la gare de Fleurus.

Des pourparlers furent entamés avec la Compagnie du grand Central qui exploitait déjà la ligne Charleroi - onest - Ottignies, et ils aboutirent à un accord qui permit la construction du raccordement donnant ainsi à la ligne primitive son aboutissement naturel à la gare de Fleurus, en 1876.

L'exploitation de la ligne prit rapidement de l'extension : les ouvriers purent se déplacer facilement vers les centres industriels qui les occupaient.

Bon nombre d'ouvriers de Sart. Dames. Avelines l'utilisèrent, de préférence à la ligne du Grand Central, puisqu'ils avaient moins de parcours à effectuer pour trouver un train, et le trajet étant plus court, leur diminuait les frais. La construction de la route Villers-Sart, en 1912, améliora encore notablement l'accès à la gare.



L'état des voies



La gare abattue.



La courbe de la voie à Donsweiler.

au début de l'exploitation de la ligne, Villers Perwin n'était qu'un point d'arrêt, le service des abonnements ordinaires, des abonnements à la semaine, des marchandises était fait par Frasnes, dont dépendait Villers.

Le point d'arrêt fut converti en halte, dès que la nécessité en fut reconnue.

La gare fut construite après 1878, puisque jusqu'à cette date, nous voyons le rapport annuel de la commune réclamer cette construction.

Il est sans doute intéressant de rappeler que le tracé primitif prévoyait le parcours Fleurus - Mellet - Saint-Fiacre - Villers - Perwin, au sud de la chapelle Saint-Jacques - Frasnes - Rèves - Obaix.

Mais les propriétaires des Usines Dumont, à Chassout, usèrent de leur influence pour que ce tracé soit modifié afin de desservir leur usine qui commençait à prendre de l'extension.

Il faut reconnaître que la ligne actuelle mérite bien le nom qu'on lui a donné : "chemin de fer aux abouettes", car elle passe au milieu de la Campagne. Jugez-en :

La gare de Saint-Émond (crosée vers 1937) était à 1500 mètres du centre du village, celle de Wagnelée, à 1800 mètres, celle de Villers, à 1200 mètres de Villers et à 3000 mètres de Sart, celle de Frasnes, à 1800 mètres celle de Rèves, à 2 kilomètres de Rèves et à 3000 mètres d'Houtain-le-Val.

Malgré tout, pendant 77 ans, elle nous rendit bien des services, déshérités que nous étions au point de vue des communications.

Al titre d'information, nous donnons ci-dessous la liste des emprises effectuées sur notre territoire, pour la construction de la ligne - lettre du Commissaire d'arrondissement en date du 8 avril 1873 -
 Toutes les terres sont cadastrées Section A.

N° de la parcelle.	Propriétaires et domiciles.	Contenance
190	Baumeng J. F. V. Remins	3 ares 57
191	" "	3 " 35
192	Chioptile Thomas "	3 " 01
193	Gossiaux Pierre S. D. A	3 " 39
198	Darvas nicolas V. P.	10 " 11
199	Croix Louis bhoi	0 " 03
129	Darvas nicolas V. P.	2 " 46
147	Misonne diopold et auguste "	23 " 55
146	Bauthier Soeurs Genappe	} 21 " 35
158	Englebin alex Gosselies	
160 ^a	Hospices de Nivelles	34 " 14
79 ^c	goblet Walter Chatelet	13 " 42
78	" " "	8 " 41
77	Gisset-goblet Com. "	7 " 41
76	Haulain P. J. Bouval	18 " 53
79 ^d	goblet Com. Chatelet	3 " 16
61	Noirsain Eug. Bruxelles	43 " 64
140	Darvas nicolas V. P.	5 " 60
137	Croix. Louis bhoi.	0 " 16
Total :		2 h. 05 a. 29 c.

Nous joignons un croquis donné par la S. N. C. B. du tracé de la ligne sur notre territoire.

174

Extrait, de l'ECLAIREUR, Journal de la Province de Namur, du 14 Décembre 1855.

Un Chemin de Fer sur une Chaussée Romaine.

Il n'est personne qui ignore que de Bavai, capitale de la seconde Belgique sous les Romains, partaient sept grandes chaussées, lesquelles, du côté du midi, pénétraient jusqu'aux lieux les plus éloignés de la Gaule et dans les autres directions étaient poussées jusqu'à la mer du Nord et jusqu'aux frontières de la Germanie.

Ces chaussées, restaurées au 6^e siècle par la reine Brunehaut, ont indistinctement chez le peuple conservé depuis tant de siècles le nom de chaussées ou voies romaines ou de Brunehaut.

Si l'on étudie attentivement les localités que parcourent ces routes, on voit que de deux en deux lieues environ on rencontre, soit auprès, soit à très-peu de distance du chemin, un camp, dans une position choisie, qui a dû être occupé par les Romains, d'où l'on doit conclure que chez ce peuple si fort sur la castrametation, les troupes affectées à la construction des voies commençaient par se camper, puis ensuite exécutaient une lieue de route dans chacune des deux directions à partir du camp.

Une de ces chaussées, la plus importante, peut-être, sinon par sa longueur du moins par l'utilité qu'elle devait avoir dans les guerres si fréquentes entre les Romains et les Germains, est celle de Bavai à Maestricht, traversant le pays des Nerviens, des Atuatiques et des Eburons trois peuples qui, avant d'être complètement asservis par les Romains, donnèrent bien de la tablature à ces conquérants.

Les postes ou camps romains qui ont existés le long ou à portée de cette route, entre Bavai et Maestricht, ont dû être placés à Goegnies chaussée, Binche près de Fodgoriaum, aujourd'hui Foudrez, Morlanwez où existent les murs d'une grande épaisseur d'une forteresse portant encore le nom de Maison Brunehaut, Vieuville; Marbais ou Wagnellee, Gembloux Geminacum, Perwez Perniciacum, Ramilies, Moucheron, Hologne, Grenville et Tongres; plusieurs de ces camps ont donné naissance à des villes assez considérables; Pepin d'Heristal avait un palais aux Estinnes, entre Bavai et Binche, longeant la voie romaine.

Le nombre des Tumuli existant près de cette voie, notamment à Hottomout, Ampsin, Moucheron, Avenes, Orncf, Saive, Haremme indique assez que ces lieux ont servi souvent de champ de bataille aux Romains et aux Germains qui franchissaient la Meuse.

Le roi Guillaume de Hollande, dans les dernières années de son règne, avait eu l'intention de rétablir la voie romaine de Maestricht, mais les embarras politiques qu'il s'attira à cette époque l'empêchèrent de donner suite à ce projet.

Aujourd'hui que ces chaussées empierrées cèdent la place aux chemins de fer, M. Delstanche, le célèbre agronome de Marbais, proprié-

taire du beau domaine de Philippe-Bourg, a demandé la concession d'un railway, à établir sur la voie romaine, depuis Luttre près de Vieuville jusqu'à Maestricht.

Ce railway sera une nouvelle communication très-importante entre Paris et l'Allemagne du nord à travers la Belgique, car le chemin de fer en construction d'Erquelines à Manage joignant Luttre, le chemin de Maestricht sera par conséquent la plus directe pour se rendre de Paris à Dusseldorf, Minden Hanovre, Hambourg et les ports de la Baltique.

Le railway de M. Delstanche présentera également de très-grands avantages à la Belgique sur le rapport du commerce intérieur, puisque par le chemin de fer d'Erquelines, par celui de Louvain à Charleroi, par celui projeté de Jenepe à Diest, par MM. Eugène Le Bon frères et Grongier, et enfin par le railway de l'Etat de Bruxelles à Liège, le chemin de fer de Luttre à Maestricht reliera un grand nombre de localités avec les cinq basses houillers de la Belgique.

Placée partout sur la cête des coteaux qui forment la séparation des eaux du nord et du midi de la Belgique, l'établissement de la voie romaine n'a pas exigé la construction d'un seul pont entre Luttre et Maestricht.

Sur un parcours de 20000 mètres de Vieuville à Gembloux, cette chaussée n'a qu'un seul dignement; de Gembloux à Maestricht, ses courbes sont largement développées et beaucoup plus que ne l'exige la sécurité sur un chemin de fer. Les pentes et rampes devront être réglées pour être rendues praticables aux locomotives.

Dans beaucoup de localités la voie romaine à encore sa largeur toute entière, dans quelques autres, les cultivateurs voisins ont fait des emprises dans ses talus pour agrandir leur héritage.

D'après ces diverses circonstances, nous pensons que l'exécution d'un projet aussi utile et aussi important que celui de M. Delstanche, ne rencontrera pas de grandes difficultés de construction; nous appelons, sur cette intéressante opération, toute l'attention du Gouvernement et nous avons lieu d'espérer que de ce côté M. Delstanche rencontrera un large et énergique appui et que rien ne s'opposera à ce que la concession qu'il demande lui soit promptement octroyée.

Où circuloient lentement il y a quatorze à quinze siècles, les Arabas attelés de grands bœufs aux longues cornes des légions romaines, là où pendant si longtemps ont passé les énormes et lourds chariots des peuples du Nord, on pourra voir bientôt courir, avec une vitesse de dix lieues à l'heure, des voitures tirées par un cheval de fer nourri de feu et d'eau.

115

SUPPLÉMENT A L'ÉCLAIREUR.

Extrait du journal L'ÉCLAIREUR du 23 novembre 1856.

CHEMIN DE FER DE LUTTRE A MAESTRICHT.

Antérieurement nous nous sommes déjà occupés de cette nouvelle voie ferrée dont la concession est demandée par M. Philippe Delstanche, ingénieur agronome, à Marbais.

Au moment où les chambres vont examiner des projets de cette nature, nous croyons devoir mettre sous les yeux de nos lecteurs diverses considérations qui militent en faveur de l'adoption de celui que nous préconisons.

Nous l'avons déjà dit, la nouvelle ligne qu'il s'agit de créer aurait pour origine une station du railway de l'Etat, placée en quelque sorte à égale distance des charbonnages du Centre et de Charleroy. De Luttre, le tracé se dirigerait sur Gembloux et desservirait Viesville, commune éminemment industrielle, Liberehies, Villers-Perwin, Wagnelée, et Philippe-Bourg. De là, empruntant toujours la chaussée romaine, il atteindrait Waremme en passant par Perwez, Aisches-en-Refail, Ramilies, Boneffe, Branchon, Embresin, Avesnes, Lens-S'-Remy et Hollogne-sur-Geer. Le reste de la ligne, jusqu'à Maestricht par Tongres, su it également la direction de la voie romaine et y ramifie, par conséquent, les nombreuses populations assises sur cette voie de communication créée peu de siècles après l'ère chrétienne, et ce, bien plutôt pour les besoins de la guerre que pour ceux de l'industrie.

Maintenant que nous avons conduit notre lecteur comme par la main à travers la Belgique, en l'initiant, en quelque sorte, par la seule indication sommaire de notre but, aux avantages qu'on recueillerait de ce nouvel état de choses, nous allons essayer, en lui assignant son véritable caractère, de démontrer la possibilité de l'exécution du chemin de fer dont il s'agit, au double point de vue de l'exploitation et de la dépense, eu égard aux revenus qu'il procurerait.

D'abord, la direction adoptée est des plus heureuses : elle consiste uniquement à suivre la chaussée romaine généralement établie en pentes et rampes peu prononcés. De là des travaux peu importants et, dès lors, un capital d'exécution peu élevé eu égard au développement de la ligne. De cet état de choses découle évidemment la possibilité de transports à bon marché par suite d'une tarification modérée.

Une autre raison non moins péremptoire donne à cette asser-

tion une autorité irrécusable : c'est que, dans la circonstance, l'agriculture n'aurait à s'imposer aucun sacrifice de terrain puisque d'une extrémité à l'autre on utiliserait l'assiette d'une voie de communication, — propriété de tous — aujourd'hui presque sans but, à cause du déplacement de l'activité, conséquence inévitable de l'établissement de routes bien entretenues.

Mais quel serait le but qu'une semblable artère remplirait au milieu du vaste réseau de voies ferrées qui sillonnent le pays?

Il est démontré, par l'expérience, qu'une voie de communication en appelle une autre. De nombreux exemples rendent ce principe élémentaire.

Par Luttre, le chemin de fer aboutirait à la France par Erquelinnes; d'autre part, touchant à Maestricht, il se relierait à la Hollande et au nord de l'Allemagne. De plus, il traverserait quatorze railways et grandes routes qui rayonnent vers les centres les plus riches de la Belgique. Ce sont là autant de sources vitales de prospérité.

On le voit, des populations qui, jusqu'à ce jour, sont déshéritées du bienfait du plus puissant véhicule de la civilisation, pourront en être dotées et, par ce précieux auxiliaire, donner à leurs travaux, à leur industrie, tout le développement et la prospérité qu'ils comportent.

Tout concourt donc à rendre réalisable la pensée de M. Philippe Delstanche, car si sa demande en concession reçoit l'accueil qu'elle mérite, le pays sera doté d'une nouvelle artère qui portera la vie, l'activité, le progrès, au sein de contrées déshéritées.

Jamais projet de chemin de fer n'a rencontré plus de sympathies. Presque toutes les communes qui y sont rattachées en pétitionnent l'exécution et ce mouvement, d'ailleurs dégagé de toute protestation, s'effectue dans une large zone. Déjà les chambres sont saisies de nombreuses pétitions. Tout fait donc espérer qu'éclairé sur l'importance du projet que nous avons décrit, le gouvernement se hâtera d'en ordonner l'étude et de récompenser, par l'octroi d'une concession, l'homme distingué qui a déjà tant fait pour son pays. En effet, le 20 du courant l'académie nationale de France vient encore de lui décerner une médaille de 1^{re} classe pour les services qu'il ne cesse de rendre à l'agriculture, et, dès lors, à l'universalité.

NOTICE

à l'appui du

GRAND STRATÉGIQUE FRANCO-BELGE,

CHEMIN DE FER D'AMIENS A MAESTRICHT,

traversant en Belgique les provinces de Hainaut, de Brabant, de Namur,
de Liège et de Limbourg.

Développement de la ligne, 265 kilomètres.

Le *Grand Stratégique Franco-Belge* a été demandé en concession dès le 1^{er} juin 1854, par M^r PHILIPPE DELSTANCHE, agronome à Marbais (Brabant).

M. Delstanche avait d'abord appelé sa ligne projetée le *Grand Central Franco Belge*; mais ce nom ayant été pris depuis par le chemin de fer de l'Est-Belge, M. Delstanche a jugé convenable, pour éviter toute confusion, d'adopter le titre de *Grand Stratégique Franco-Belge*, qui indique à la fois l'importance et l'origine de la nouvelle voie.

En effet, M. Delstanche n'a fait qu'appliquer aux besoins de notre époque l'idée d'un grand capitaine de l'antiquité : le tracé de son chemin de fer suit pour ainsi dire pas à pas la belle Chaussée Romaine de Bavay à Maestricht, dont la direction, admirablement choisie, coïncide avec la ligne de partage des bassins de l'Escaut et de la Meuse.

Cette circonstance facilite singulièrement la construction du *Grand Stratégique*.

Cette ligne au long cours suit un plateau ayant peu d'accidents de terrain, sans grand cours d'eau à traverser. Par conséquent, les travaux de terrassement seront insignifiants, et les travaux d'art seront presque nuls. D'un autre côté, en longeant la Chaussée Romaine, on ne morcelle pas les propriétés, et les emprises se feront à bon marché; en outre, on a une route toute faite pour le transport des matériaux destinés à sa construction, en même temps qu'elle sera favorable à son exploitation.

La section belge du *Grand Stratégique* part de la station douane de Quévy, sur le chemin de fer de Mons à Haumont; traverse la route de Mons à Maubeuge, le chemin de fer de Frameries à Chimay, la route de Mons à Chimay; rencontre à Binche, la route de Mons à Charleroi; coupe à Morlanwelz, les chemins de fer des Ecaussines à Erquelines et du Piéton; traverse le chemin de fer de Baume à Marchienne; aboutit au chemin de fer de Bascoup à La Louvière par l'Olive; traverse le chemin de fer de Manage au Piéton et la route de Marchienne; abandonne la Chaussée Romaine pour se diriger sur

115
Gosselies en traversant le canal de Bruxelles à Charleroi, le chemin de fer de Braine-le-Comte à Charleroi et le chemin de fer de Bruxelles à Charleroi; coupe la route de Bruxelles à Charleroi; rejoint la chaussée vers Marbais, où elle traverse à Philippe-Bourg, la route de Nivelles à Namur et le chemin de fer Grand Central Belge; rencontre à Gembloux, le chemin de fer du Grand Luxembourg et le chemin de fer se dirigeant vers Dinant, et la route de Wavre à Namur; traverse la route de Tirlemont à Charleroi, le chemin de fer de Tamines à Landen, la route de Louvain à Namur, le chemin de fer de Tirlemont à Namur, la route de Landen à Namur, le chemin de fer de Landen à Huy, la route de Tirlemont à Huy, la route de Hannut à Liège, la route de Waremme à Huy; coupe à Waremme, le chemin de fer de Bruxelles à Liège; traverse la route de Saint-Trond à Liège, la route de Hasselt à Liège; rencontre à Tongres, les routes venant de Saint-Trond et de Bilsen; traverse le chemin de fer de Munsterbilsen à Liège; et aboutit à la Meuse, à Maestricht, au point de jonction du Canal de Meuse-Escout, du canal de Liège, de la route de Hasselt, de la route de Maeseyck, de la route de Ruremonde, de la route de Rolduc, de la route d'Aix-la-Chapelle, de la route de Liège, du chemin de fer d'Anvers, du chemin de fer de Rotterdam, du chemin de fer d'Aix-la-Chapelle et du chemin de fer de Liège, traverse ainsi le centre industriel et agricole, les contrées les plus peuplées et les plus riches de la Belgique.

Cette section a un développement de 145 kilomètres en ligne quasi droite et de niveau, et parcourt les bassins houilliers du Centre, de Charleroi, et communique avec celui de Mons à l'aide de plusieurs affluents. Elle sillonne les riches plaines de la Hesbaye, ce grenier d'abondance de la Belgique.

On peut donc compter, indépendamment du mouvement des voyageurs, sur des transports de produits agricoles de toutes natures et provenances, de houilles, de pierres à bâtir et à paver, de chaux hydraulique et de chaux grasse, de marbre, de terre plastique, de minerais de toutes natures, de fer, de sable pour verreries, de bois, de chevaux, de bestiaux, etc., etc.

Le coût kilométrique ne dépassera pas 100,000 francs, non compris le matériel roulant, mais y compris les garages et doubles voies dans les stations.

Il suffira d'un produit brut de 14 à 15 mille francs par kilomètre, pour assurer aux concessionnaires un large intérêt de leurs capitaux.

Les personnes qui voudraient s'intéresser dans cette affaire devraient s'engager envers M. Delstanche :

- 1° à le rémunérer de ses études et démarches depuis 1854;
- 2° à faire les fonds des cautionnements et les frais des études définitives;
- 3° à constituer une Société pour la construction de la ligne, sinon pour l'exploitation;
- 4° à partager avec M. Delstanche, dans une certaine mesure, les bénéfices à résulter de cette entreprise.

N. B. Des 53 chemins de fer que cette grande artère internationale traverse en Belgique seulement, il ne se trouve que les 21 lignes concédées rappelées en cette notice.

PROJET DE CHEMIN DE FER DE LUTTRE A MAESTRICHT.

Bien des projets de chemins de fer ont été conçus depuis quelques années, et les cartons du ministère des travaux publics ne contiennent pas en ce moment moins d'une centaine de demandes en concession. Sans doute la plupart de ces projets sont beaux.... sur le papier; mais combien sont réalisables et soulevaient jusqu'au bout cet examen approfondi qu'exigent des entreprises aussi importantes, dans lesquelles les plus grands intérêts sont en jeu. Aussi l'attention publique, un moment occupée de ces plans à leur apparition, ne tarde-t-elle pas à les laisser tomber dans le néant de l'oubli, dont probablement ils ne secourent pas la poussière. Mais qu'un projet sérieux, utile, d'une conception sage, d'une exécution facile, soit annoncé tout à coup, loin de voir s'affaiblir et s'effacer bientôt entièrement l'intérêt qu'il avait pu exciter d'abord, il trouve chaque jour dans de nouvelles sympathies un soutien plus énergique qui finit par lui donner la force nécessaire pour parvenir à réalisation.

Si ces circonstances sont des diagnostics certains, si l'on peut à ces signes reconnaître quel sort attend un projet de voie ferrée, celui de Luttre à Maestricht, dont la concession est demandée par M. l'agronome Delstanche, permet certainement à son auteur les plus belles espérances. Déjà les journaux de Namur, en donnant de ce plan une appréciation aussi favorable que juste, nous ont fait connaître l'accueil empressé qu'il avait reçu des nombreuses populations qu'il est destiné à desservir; aujourd'hui nous trouvons dans le *Courrier du Limbourg*, un article dans lequel cette ligne est appréciée principalement au point de vue des résultats qu'elle offrirait pour cette contrée, et l'on va voir que sur tout son parcours elle multiplierait les relations et les échanges et développerait les sources du bien-être dans de larges proportions. Voici comment s'exprime le journal

lieu à aucune expropriation. Il suivrait en effet partout une voie de communication actuellement existante, qui, par suite de l'établissement de nouveaux chemins vicinaux, de chaussées, de chemins de fer, est pour ainsi dire abandonnée. Aucune parcelle de terre ne serait donc enlevée à l'agriculture, et cet avantage a bien aussi sa valeur.

Si maintenant on examine l'importance des intérêts que la nouvelle ligne serait appelée à desservir, on doit reconnaître qu'il est peu de projets qui méritent de fixer aussi sérieusement l'attention.

A son origine elle ouvre des débouchés considérables aux bassins houillers du Centre; elle cotoie la frontière du Hainaut et du Brabant, contrée éminemment industrielle; elle traverse la riche et populeuse Hesbaye et la rattache par une nouvelle artère aux grands marchés du pays; elle garantit à la ville de Tongres le maintien de son marché; elle dote des bienfaits du chemin de fer le canton de Sichen; en un mot, elle vivifie une large zone privée jusqu'ici du puissant levier des voies ferrées.

Un fait digne de remarque, c'est que le projet de M. Delstanche n'a jusqu'ici rencontré d'opposition dans aucune partie du pays. Toutes les communes situées entre Luttre et Tongres, ont presque sans exceptions fait parvenir à la législature leurs vœux pour la prompte réalisation de cette conception. Nulle voix discordante ne s'est fait entendre, personne n'a cra ses intérêts lésés, pas une pétition hostile ne s'est produite, pas une critique ne s'est fait jour par la voie de la presse!

Le proverbe qui dit que la voix du peuple est la voix de Dieu, est surtout vrai lorsqu'il s'agit d'intérêts matériels. L'instinct des masses se fourvoie rarement, et si parfois il fait erreur, ce n'est jamais pour bien longtemps. L'unanimité et la persistance avec lesquelles les populations demandent la réalisation de la nouvelle voie ferrée, en disent plus que tous les arguments qu'on pourrait accumuler en faveur du projet de M. Delstanche. En présence de cette unanimité, tout retard dans l'octroi de la concession serait inexplicable.

Tous les jours, de nombreuses pétitions arrivent à la Chambre des Représentants pour demander que le Gouvernement accorde à M. Delstanche, agronome à Marbais, la concession d'un chemin de fer de Luttre à Maestricht par Tongres, le long de la chaussée romaine. L'importance de cette voie de communication, dont on s'est jusqu'ici trop peu occupé, ne saurait être contestée.

Le projet de M. Delstanche partirait d'une station du chemin de fer de l'Etat, placée à quelque sorte à égale distance des charbonnages du Centre et de Charleroi. Il traverserait Gembloux, Viesville, Liberehies, Villers-Perwin, Wagnelée, Philippe-Bourg, Perwez, Aisches-en-Refaille, Ramillies, Boneffe, Branchon, Embresin, Avesnes, Tourinnes, Lens-St-Remy, Hollogne-sur-Geer, Waremmé, Bleret, Bergilers, Grandville, Oreye, Lowaige et aboutirait à Tongres, d'où il se prolongerait vers Maestricht.

Il suffit de suivre ce tracé sur la carte pour voir que ce railway traverserait les parties les plus riches et les plus populeuses du pays. Le premier coup-d'œil suffit aussi pour faire comprendre que peu de lignes pourraient être établies dans des conditions plus favorables.

Les Romains, qui ne manquaient pas de profiter des accidents de terrain pour construire avec le plus d'avantages possible leurs grandes voies militaires, ont établi leur route principale sur la crête qui sépare le bassin de la Meuse de celui de l'Escaut. Les avantages que présente cet emplacement sautent aux yeux : nulle montagne à gravir, nulle rivière à traverser et, par conséquent, nul pont à construire : en voilà bien assez pour justifier la direction adoptée pour la construction de la voie romaine.

On peut s'étonner que ces avantages n'aient pas jusqu'ici fixé l'attention des capitalistes que la fièvre de spéculation attire vers les voies ferrées. Beaucoup de lignes offriraient-elles des avantages comparables à ceux du projet Delstanche? L'absence presque complète de pentes, de rampes et de cours-d'eau dispensant les concessionnaires de tous travaux d'art, permet de construire la ligne avec un capital d'exécution relativement peu élevé, et de l'exploiter moyennant un tarif à prix réduit. Un autre avantage du projet Delstanche, c'est que la construction du railway projeté ne donnerait

à résumer les conditions exceptionnellement avantageuses qui recommandent à l'attention du gouvernement le projet en question.

X Sous le rapport de l'utilité, il a le mérite de relier, par sa jonction avec le railway de l'Etat et avec d'autres lignes en construction ou déjà exploitées, de nombreuses localités avec les cinq bassins houillers du pays; traversant quatorze railways et grandes routes qui rayonnent vers les centres les plus riches de la Belgique, il dessert les intérêts industriels et agricoles de cantons importants, restés jusqu'ici en dehors du grand mouvement imprimé par la vapeur aux transactions entre les peuples, et il sera une nouvelle communication très-importante entre la France et l'Allemagne du nord par Erquelines à travers la Belgique; il constituera même ainsi la voie la plus courte entre Paris et Dusseldorf, Hanovre, Hambourg, les ports de la Baltique, etc.

Mais c'est envisagé sous le rapport de l'exécution qu'on peut dire qu'il laisse loin derrière lui, par sa simplicité même, les conceptions les plus heureuses des plus habiles ingénieurs. En effet, suivant la chaussée romaine qui a encore toute sa largeur sur une grande partie de son parcours, qui n'a pas exigé la construction d'un seul pont entre Luttre et Maestricht, et dont les courbes peu nombreuses sont toujours largement développées, il sera d'une exécution aussi facile que peu coûteuse, et il permettra par cela même une tarification très-moderée.

Favorisant ainsi une foule d'intérêts sans en froisser aucun, ce projet ne devait-il pas rencontrer les nombreuses adhésions qui en sollicitent l'exécution tandis qu'aucune voix ne s'élève pour en provoquer le rejet?



Fin du chemin de fer et instauration du service des autobus.

Le 1^{er} septembre 1952, la S.N.C.B., par souci d'économies, supprima complètement le trafic des trains de voyageurs sur notre ligne, ainsi que sur d'autres d'ailleurs. De grands autobus pouvant contenir 80 à 90 voyageurs, remplacèrent les trains. Quoiqu'étant moins confortables que ceux-ci, ils ont la faveur des usagers : on arrive à Fleurus en moins d'un quart d'heure, à Ninelles en moins de 30 minutes, alors qu'il fallait de 15 à 20 minutes pour se rendre à la gare. Un ennui subsiste : par temps de verglas, le service n'est pas toujours assuré, ou est irrégulier ou est rendu plus ou moins dangereux, d'où pertes de salaires pour les ouvriers et rentrées tardives le soir.

La gare, inutilisée, tomba en ruines et fut enfin rasée en juillet 1965.

La même année, l'administration communale fit construire 2 abris pour les voyageurs : l'un sur la place, l'autre au Gibbet. En 1967, un autre abri fut installé près de la Chaussée Romaine.

Les autobus vicinaux vers Charleroi.

Ces autobus, ayant leur terminus à Mellat, après la suppression des trams à vapeur allant à Charastre - service qui fonctionna de 1919 - 1957, ces autobus, dis-je, stationnaient plus d'une demi-heure à chaque service, à Mellat, avant de repartir vers Gosselies et Charleroi. Puis quelques uns, aux heures de pointe, vivrent jusqu'ici et la demande du Conseil Communal, le

118 renforcement du nombre d'autobus ayant leur terminus à Tillyers. Perwin, augmenté en 1965, suite à une enquête faite en 1965.

Et ainsi, il est possible d'atteindre Charleville et d'en revenir en moins de 40 minutes.