

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 AVRIL 1845.

EXPOSÉ DES MOTIFS

A l'appui d'un projet de loi tendant à autoriser la concession de chemins de fer de Courtray à Ypres par Menin, et de Bruges à Thielt, Roulers et Ypres, avec embranchements de Thielt sur Aeltre et d'Iseghem sur Courtray.

MESSIEURS,

Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations, a pour objet de donner au Gouvernement les pouvoirs nécessaires pour concéder un réseau de chemins de fer qui mettrait les villes et communes importantes du centre de la Flandre occidentale en communication directe et facile avec les branches des chemins de fer de l'État, qui, de Gand, se dirigent, d'une part, vers Bruges et Ostende, et, de l'autre, vers Courtray. la frontière de France et le Hainaut.

La ligne projetée de Courtray sur Ypres, par Menin, a été étudiée, d'une manière complète, par un ingénieur de l'État, à la demande de l'administration communale de la ville d'Ypres.

Des études ont également été entreprises, par suite d'une demande en concession, dans la direction de Bruges sur Ypres par Thielt et Roulers; sans être terminées, ces études sont assez avancées pour permettre d'apprécier toute l'utilité de cette communication, qui reliait Bruges à Courtray par Roulers et serait appelée à devenir un double affluent pour les chemins de fer de l'État.

La faveur dont jouissent aujourd'hui les entreprises de chemins de fer, autorise à regarder l'exécution des voies projetées dans la Flandre occidentale comme immédiatement possible.

Le Gouvernement croit en conséquence devoir réclamer les pouvoirs dont il a besoin pour en accorder la concession.

Je joins au présent exposé des motifs, à titre de renseignement, le rapport que je viens de recevoir de l'ingénieur chargé de l'étude des projets.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

PROJET DE LOI.

éopold,

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 Cham-
bres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le Gouvernement est autorisé à accorder, aux clauses et
conditions des cahiers des charges annexés à la présente
loi (1), la concession :

- 1° D'un chemin de fer de Courtray à Ypres, par Menin ;
- 2° D'un chemin de fer de Bruges à Thielt, par War-
damme et Ruddervoorde; de Thielt à Roulers, par Ingel-
munster et de Roulers à Ypres, avec embranchements de
Thielt sur Aeltre et d'Iseghem sur Courtray.

Donné à Bruxelles, le 14 avril 1845.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. DECHAMPS.

(1) Il a paru inutile de publier ces cahiers des charges, un cahier des
charges nouveau, destiné à les remplacer, ayant été adopté au moment où
ils allaient être livrés à l'impression.

CHEMINS DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Utilité des railways projetés.

La partie de la Flandre, située entre la Lys, la frontière de France, la mer du Nord et le chemin de fer de l'État, depuis Ostende jusqu'à Gand, ne possède aucune voie de communication proportionnée à son commerce et à son industrie et analogue à celles qui existent déjà ou sont projetées partout en Belgique.

Cette contrée est la plus peuplée et la plus fertile du pays.

Sa population est de 593,000 habitants. Elle renferme quatorze villes, dont huit seront reliées directement, par l'exécution du railway projeté, non-seulement entr'elles, mais aussi au railway de l'État, et, par conséquent, à tout l'intérieur du pays, à la France, à l'Allemagne et à l'Angleterre; savoir :

Courtray. Cette ville a une population de 24,000 habitants. Elle est le siège d'un tribunal de première instance et de commerce. La filature du lin, la fabrication et le blanchiment des toiles et du linge de table y occupent un grand nombre d'ouvriers.

Menin. Cette ville a une population de 8,000 habitants. Place forte, elle a en outre une garnison de 500 à 800 hommes. Elle est renommée par la culture et la fabrication de tabacs; elle fait un commerce interlope très considérable avec la France.

Wervick. Cette ville, divisée en deux par la Lys qui forme la frontière entre la Belgique et la France, a 7,000 habitants dans le premier pays et 4,000 dans le second. Son commerce en tabac, qui est le plus renommé du pays, est très important. Elle a, comme Menin, de grandes relations avec la France.

Ypres. Sa population est de 17,000 habitants; place forte de 1^{re} classe, elle a, en outre, une garnison qui varie de 1,000 à 2,000 hommes.

Cette ville est le siège d'un tribunal de 1^{re} instance. Son commerce de dentelles occupe 4,000 personnes; ses brasseries sont très renommées; il s'y tient un marché d'huile et de grains très considérable.

Le transit du gros bétail, par Ypres, est de 3,200 têtes par an.

Thielt a une population de 13,000 habitants; il s'y tient un fort marché de toiles, dont la vente s'élève, moyennement, à 65,000 pièces par an.

Bruges, chef-lieu de la province et siège d'un tribunal de 1^e instance, a une population de 45,000 habitants, non compris la garnison, dont le chiffre moyen est de 2,000 hommes.

La fabrication des étoffes de fil, coton et laine y occupe un grand nombre d'ouvriers.

Iseghem. Population : 8,900 habitants ; cette ville fait un commerce assez considérable.

Roulers. Population : 10,500 habitants ; cette ville possède plusieurs fabriques et fait un grand commerce en toiles.

Les villes suivantes se trouveront à proximité des nouveaux railways et profiteront nécessairement des avantages que les voies rapides de communication procurent aux pays qu'elles traversent.

Commines. Cette ville est, comme *Wervick*, divisée en deux par la Lys. La ville belge a une population de 4,000 habitants, la ville française en possède 6,000 ; elle est située à une demi-lieue de *Wervick*.

Warneton. Sa population est de 6,000 habitants ; elle n'est distante que d'une lieue de *Wervick* avec laquelle elle communique par une chaussée pavée passant par *Commines*.

Commines et *Warneton* font un commerce interlope très important avec la France.

Poperinghe. Cette ville a une population de 11,000 habitants. Elle possède plusieurs fabriques de laine et est très renommée pour l'excellente qualité de ses houblons, dont elle expédie une forte quantité vers l'intérieur du pays. Elle n'est éloignée que de deux lieues de la ville d'Ypres.

Thourout. Population : 8,500 habitants ; elle ne sera distante que de 7 kilomètres environ du nouveau railway dans la direction de *Ruddervoorde*, d'où il sera facile de diriger, à peu de frais, un embranchement par *Thourout* et *Dixmude* jusqu'à *Furnes*.

Dixmude. Population : 4,000 habitants ; elle fait un grand commerce en chevaux, bestiaux, grains et surtout en beurre, qui est très renommé.

Furnes a une population de 5,000 habitants ; elle est le siège d'un tribunal de 1^e instance. Son territoire abonde en productions de toute nature. Son commerce de grains, de houblon et de bestiaux est très considérable.

L'énumération des villes suffit pour démontrer l'utilité des chemins de fer projetés. Nous nous bornerons à y ajouter celle des communes rurales, situées dans le rayon d'une lieue des tracés du railway, et dont la population dépasse 3,000 habitants.

Wevelghem,	population.	. . . . .	4,200
Moorseele,	id.	. . . . .	4,300
Halluin,	id.	. . . . .	6,000
Gheluwe,	id.	. . . . .	3,900
Heule,	id.	. . . . .	3,900
Gulleghem,	id.	. . . . .	4,000
Winckel-St-Eloy.	id.	. . . . .	3,000
Lendeledé,	id.	. . . . .	4,200
Ingelmunster,	id.	. . . . .	6,200
Meulebeke,	id.	. . . . .	9,300
Pithem,	id.	. . . . .	6,100
Wynghene,	id.	. . . . .	7,200
Ruddervoorde,	id.	. . . . .	4,400
Oostcamp,	id.	. . . . .	4,800
Rumbeke,	id.	. . . . .	6,700
Ardoye,	id.	. . . . .	7,600
Beveren,	id.	. . . . .	3,000
Hoogledé,	id.	. . . . .	4,700
Passchendaele,	id.	. . . . .	3,000
Moorsledé,	id.	. . . . .	6,500
Langemarck,	id.	. . . . .	6,200

Ce relevé fait voir que la population des campagnes ne le cède pas à celle des villes et que nulle part, en Belgique, on trouve une contrée aussi peuplée et qui mérite autant d'être tirée de l'espèce d'isolement et d'infériorité dans laquelle elle se trouve placée, aujourd'hui, par rapport aux autres parties du pays.

Les chemins de fer sont devenus une nécessité de notre époque : partout on en construit ou l'on s'apprête à en construire.

Ce désir de posséder des railways a sa source dans l'économie de temps et d'argent et la permanence des transports qu'offrent ces communications. Ce sont, en effet, des éléments de richesse et de bien-être, parce qu'ils augmentent la circulation et la consommation, et maintiennent dans tous les temps, une activité favorable au travail, l'envoi des matières premières et l'expédition des produits n'étant jamais interrompus pendant la saison rigoureuse.

Mais, si des avantages majeurs sont acquis aux populations reliées par les railways, il est évident que les villes et localités privées d'une communication prompte et sûre, se trouvent dans des conditions d'infériorité telles que leur commerce ne peut que décliner.

Ces simples considérations suffisent pour démontrer qu'il y a ~~justice et~~ même nécessité de rétablir, par la construction du chemin de fer projeté, l'équilibre, entre les conditions d'arrivage des productions sur les divers marchés, que réclame une concurrence avantageuse aux consommateurs.

Discussion et description du tracé.

Le chemin de fer de la Flandre occidentale consiste en deux branches, l'une de Courtray à Ypres, l'autre de Courtray à Bruges avec embranchement d'Ingelmunster à Ypres.

Le tracé de la 1^{re} branche, celle de Courtray à Ypres, dont l'origine est à la station de Courtray, se dirigera par Wevelghem, Menin, Wervick et Zantvoorde, et viendra se terminer à Ypres, aux abords de la porte de Menin.

Deux tracés se présentent entre Courtray et Menin :

L'un longeant le railway de l'Etat sur une étendue de 4,000 mètres et traversant la Lys entre Lauwe et Wevelghem;

L'autre franchissant cette rivière immédiatement à la sortie de Courtray et se dirigeant en ligne droite par Wevelghem sur Menin.

Le 1^{er} de ces tracés nécessiterait l'établissement d'une station entre Marke et Lauwe, où s'arrêteraient tous les convois de marchandises venant du Hainaut, tandis que le service des voyageurs se ferait dans la station de Courtray.

Le 2^e tracé éviterait la construction d'un 2^e pont sur la Lys, car la partie de la 1^{re} branche, comprise entre la station de Courtray et la Lys, deviendrait commune à la 2^e et centraliserait à Courtray le service des deux chemins de fer; mais il aurait l'inconvénient d'allonger de 7 kilomètres environ le parcours des marchandises dont la majeure partie proviendra du Hainaut et d'en augmenter considérablement les frais de transports.

Ces deux tracés offrent donc chacun des avantages et des inconvénients.

Il reste maintenant à examiner si l'établissement d'une nouvelle station, à 4 kilomètres de celle de Courtray, n'entraverait pas le service du chemin de fer de l'Etat et si l'administration ne préférerait pas transporter les marchandises à Courtray au prix qui serait dû jusqu'à Marke seulement, plutôt que de faire arrêter ses convois à une distance aussi rapprochée de cette ville.

Il ne nous est pas donné de résoudre cette question, qui mérite d'être examinée avec attention.

Deux directions se présentent également entre Menin et Ypres : l'une par Gheluwe et Ghelvelt, l'autre par Wervick et Zandvoorde.

La première ne desservirait qu'une faible population, tandis que la seconde, passant par Wervick, sera des plus profitable tant à cette ville qu'à celles de Commines et de Warneton.

Nous pensons donc que la dernière direction doit être préférée, quoiqu'elle présente une augmentation de dépenses dont on sera, du reste, amplement dédommagé par les plus grands produits que donnera le railway suivant cette direction.

Le tracé de la 2^e branche prendra son origine à la station de Courtray ou bien, d'après ce qui vient d'être dit, sur la 1^{re} branche au-delà de la Lys, et se dirigera presque en ligne droite sur Ingelmunster en passant par Lendeledé.

D'Ingelmunster, le tracé inclinera vers la commune de Meulebeke, l'une des plus populeuses du pays, et fléchira ensuite vers la gauche, tant dans dans le

but de se rapprocher de la commune de Pithem et de celles d'Eeghem, de Coolscamp et de Lichtervelde, que dans le but de contourner les hauteurs, qui se trouvent au sud-est de Thielt qu'il atteindra au nord à l'origine de la route de Thielt par Wynghene à Bruges.

De Thielt, le tracé passera par l'importante commune de Wynghene, qu'il laissera sur la droite, et, inclinant ensuite vers la gauche, se rapprochera de Ruddervoorde, d'où il se dirigera presque en ligne droite par Wardamme et Oostcamp jusqu'au chemin de fer de l'État, à la hauteur de Steenbrugge, et longera ensuite ce railway jusqu'à la station de Bruges.

La direction par Ruddervoorde est motivée par la facilité qu'elle offre d'établir, à peu de frais, un embranchement sur Thourout et même jusqu'à Furnes par Dixmude.

L'embranchement sur Ypres aura son origine à la station d'Ingelmunster et se dirigera sur Roulers en passant par Iseghem et Rumbekke.

De Roulers, le tracé passera entre Passchendaele et Moorslede et par Zonnebeke, et se confondra avec le tracé de Menin à Ypres, à quelques mètres en deçà de la station de cette dernière ville.

Influence du railway projeté sur le chemin de fer de l'État.

Le railway projeté peut être considéré comme le prolongement des chemins de fer de Courtray à Namur, par Tournay, Jurbise, Braine-le-Comte et Charleroy. Il facilitera et étendra les relations, non-seulement d'Ypres et lieux environnants, mais aussi du centre de la Flandre, avec les provinces de Hainaut et de Namur et avec toutes les villes et localités situées sur le chemin de fer du Midi entre Bruxelles et la frontière de France, et sera ainsi une source de grands produits pour ces lignes du railway de l'État.

La Flandre tire du Hainaut et de Namur le charbon, les pierres à bâtir, les fers, la chaux, les verreries et le marbre, et livre en échange des grains, de l'huile, du tabac, du houblon et surtout du bétail. Ce mouvement commercial, déjà très étendu, deviendra d'autant plus considérable, que les transports par le chemin de fer présenteront un grand bénéfice sur le fret actuel, qui est très élevé; ce qui provient de ce que le centre de la Flandre manque totalement de voies navigables et que la navigation par la Lys vers Menin et Wervick et par les rivières et canaux vers Ypres, est loin d'être suffisante, tant à cause des détours qu'elle présente que par suite des frais et retards qui en sont la suite et des interruptions fréquentes qu'elle éprouve.

On pourrait croire, au premier aspect, que l'extension de la ligne du centre de la Flandre, c'est-à-dire d'Ingelmunster jusqu'à Bruges, par Thielt, pourrait nuire au railway de l'État entre Courtray par Gand à Bruges. Mais toute crainte, tout doute même, à ce sujet, viendront à disparaître en approfondissant les choses.

Il est, en effet, à remarquer :

D'abord, que le nombre actuel des voyageurs, se rendant, par railway, de Courtray à Bruges, est très restreint et ne s'élève qu'à 4,000 environ par an, ce qui est dû principalement au grand détour que l'on fait par Gand.

Et, ensuite, qu'il est de l'essence des chemins de fer de quadrupler au moins partout, et même de sextupler, en maintes circonstances, et au-delà, le nombre des voyageurs.

Il a été également reconnu que l'ouverture de toute nouvelle section a augmenté considérablement les recettes, non-seulement des sections adjacentes, mais aussi de celles éloignées des parties de railway nouvellement mises en exploitation.

Les mêmes causes devant produire les mêmes effets, il résultera :

1^o Que le mouvement des voyageurs sur les sections de Bruges à Ostende et de Bruges vers Gand et au-delà, recevra un accroissement bien supérieur en produits à la faible perte que pourrait éprouver le railway de l'État, entre Courtray et Bruges;

2^o Que cette perte sera, au reste, amplement compensée par l'apport des voyageurs que donnera, vers Gand, la branche par Menin et Wervick à Ypres.

Ainsi, quelle que soit la face sous laquelle on envisage l'influence du nouveau railway sur le chemin de fer de l'État, on trouve qu'elle sera des plus avantageuse à cette communication dans toutes les hypothèses possibles, et que, loin de se nuire, ces voies concourront ensemble à accroître mutuellement leurs produits.

Configuration des tracés.

La longueur des alignements et le développement, ainsi que les rayons des courbes de raccordement, sont indiqués dans les tableaux ci-annexés sous les n^{os} 1, 2 et 3.

Le 1^{er} se rapporte au tracé de la branche de Courtray à Ypres, par Marke, Menin et Wervick ;

Le 2^e a trait à la branche de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thielt ;

Et le 3^e est relatif au tracé de l'embranchement d'Ingelmunster à Ypres, par Iseghem et Roulers.

Il résulte de ces tableaux que la longueur de la 1 ^{re} branche est	
de	30,684.14
Celle de la 2 ^e de	48,900.87
Et celle de l'embranchement de	29,371.45
	Ensemble.
	108,956.46

Profils transversal et longitudinal.

Le chemin de fer projeté se reliant directement au railway de l'État, il est indispensable que la largeur de la voie ferrée soit la même, afin que le matériel de chacun des chemins de fer puisse être employé indistinctement sur l'une

ou l'autre de ces communications dans le but de faciliter les relations et d'éviter au commerce le transbordement obligé des marchandises.

Une simple voie sera suffisante pour faire ce service avec promptitude et régularité, soit en faisant faire la navette aux convois, soit en faisant opérer les croisements dans l'une ou l'autre station.

Des doubles voies seraient toutefois nécessaires, entre Ingelmunster et Thielt, si on construisait plus tard un embranchement vers Eecloo par Aeltre, ou vers Deynze; et entre Bruges et Ruddervoorde, si l'on jugeait à propos d'établir un embranchement vers Furnes par Dixmude.

Le profil transversal pour les terrassements de la double voie sera le même que celui adopté pour les chemins de fer de l'État.

Quant à la simple voie, nous proposons de donner une largeur de 5^m,40 en crête aux remblais et de 8 mètres de largeur au plafond aux déblais; la 1^{re} largeur se réduisant à 4^m,50 par suite d'un exhaussement de 0^m,30 à donner à la banquette du railway, et la seconde étant également portée à 4^m,50 après l'ouverture de 2 contre-fossés pour l'écoulement des eaux et l'établissement d'une berme au pied des talus en déblai.

Les talus, tant des déblais que des remblais, auront, au moins, 1 1/2 de base sur 1 de hauteur.

Des contre-fossés devront être creusés partout où de besoin, pour faciliter l'écoulement des eaux.

Les tableaux nos 4, 5 et 6 indiquent les profils longitudinaux des deux branches principales et de l'embranchement.

Une seule pente, faisant partie du tracé entre Wervick et Ypres, a une inclinaison de 0,006 par mètre. Elle ne peut présenter aucun inconvénient pour l'exploitation du railway, car elle est loin d'atteindre le *maximum* d'inclinaison adopté sur d'autres lignes très fréquentées et qui ne laissent cependant rien à désirer, tant sous le rapport de la régularité du service qu'en ce qui concerne la vitesse des convois et l'absence de tout danger.

Emplacement des stations.

1^o BRANCHE DE COURTRAY A YPRES.

Elle aura cinq stations, savoir :

Station de Courtray.

Elle desservira les deux branches principales; elle sera très convenablement placée à l'extrémité vers Mouscron de la station du chemin de fer de l'État.

Station de Marcke ou de Wevelghem.

Une station devrait être établie à Marcke, dans le cas où l'administration consentirait à faire arrêter les convois de marchandises entre Mouscron et

Courtray. Cette station desservirait, en outre, les communes de Marcke, Lauwe, Aelbeek, Belleghem et Rollegem.

La commune de Wevelghem ne recevrait une station que pour autant que le passage de la Lys s'effectueraît près de Courtray.

Station de Menin.

Cette station sera établie à la porte de Bruges, contre la chaussée conduisant à cette dernière ville, sur un terrain dont la propriété est à l'État.

Le conseil communal demande que la station soit placée à l'intérieur de la ville.

Les considérations suivantes s'opposent à ce que cette demande soit prise en considération :

D'abord, la station, à l'endroit où elle est projetée, ne se trouve qu'à une très faible distance de la grande place, c'est-à-dire, du centre de la ville.

Elle n'exige que peu de terrassements, et ne peut ainsi donner lieu à aucune opposition fondée du Département de la Guerre, car sa position peut être comparée à celle de la station de Termonde ; elle est même préférable à celle-ci parce qu'elle est baignée par le ruisseau de Gheluwe, et se trouve enclavée entre les travaux de la place et un ouvrage avancé.

Ensuite, parce que l'intérieur de la ville n'offre aucun emplacement convenable ; celui indiqué par le conseil communal étant tout à fait insuffisant et n'étant abordable qu'en adoptant des courbes d'un rayon tellement petit, que leur parcours pourrait occasionner de graves accidents.

Enfin, à cause des dépenses énormes que nécessiteraient :

1° La construction de ponts, tant fixes que mobiles, sur les fossés de la place ;

2° La percée des remparts et la construction de murs de profil en maçonnerie ;

3° L'emprise de jardins dans l'intérieur de la ville, et la démolition de plusieurs maisons d'une grande valeur.

Finalement, à cause des entraves et des dangers qui résulteraient du passage à niveau, par le railway, de deux rues très fréquentées, où la circulation se trouverait forcément interrompue à tout moment.

A ces inconvénients, il faut encore ajouter qu'il faudrait couper en deux la cour et sacrifier une partie des bâtiments de la belle caserne située entre les portes de Bruges et d'Ypres.

Station de Wervick.

Elle se trouve contre la route conduisant de Wervick à Commines et à Warneton, à l'effet de faciliter les relations de ces villes avec le railway.

Station d'Ypres.

Cette station sera commune à l'embranchement d'Ingelmunster à Ypres.

Elle sera établie, d'accord avec la régence de la ville, au pied des glacis de la place, au-delà de la route de Zonnebeke, près de la porte de Menin.

Il est à regretter que la situation du cimetière de la ville s'oppose à ce que la station soit établie à l'angle formé par les chaussées de Menin et de Zonnebeke.

Différentes lignes ont été étudiées dans le but de rapprocher la station du bassin du canal de l'Yperlée; mais l'encaissement de ce bassin ne permet d'y arriver qu'en adoptant des pentes très fortes.

Il est, en outre, à remarquer que les propriétés bâties, qui s'étendent de chaque côté, le long des quais, s'opposent à ce que la station soit placée immédiatement contre le bassin.

Dans cet état des choses, nous pensons qu'il est profitable de relier la station au bassin par un petit embranchement, plutôt que d'augmenter considérablement l'inclinaison des pentes de la ligne principale.

La même disposition a été suivie à Louvain, mais la pente y est plus forte que ne sera celle de l'embranchement à Ypres.

2^o BRANCHE DE COURTRAY A BRUGES.

Cette branche aura dix stations.

Station de Courtray.

Elle sera commune aux deux branches, ainsi qu'il est expliqué ci-dessus.

Station ou halte de Lendeledede.

Une halte est nécessaire en cet endroit, parce qu'elle desservira une population d'environ 11,000 habitants.

Station d'Ingelmunster.

Elle se trouvera au-delà de la Mandel, à l'ouest d'Ingelmunster, sur un terrain parfaitement nivelé; elle est destinée à devenir très importante, parce que l'embranchement sur Ypres y prendra son origine.

Station ou halte de Meulebeke.

Cette commune reste sur la droite du chemin de fer. Elle est très importante par son industrie et son immense population. Il sera nécessaire d'y faire arrêter tous les convois.

Station ou halte de Pitthem.

Elle sera établie contre la route près du ruisseau qui se trouve à l'est de cette commune. Elle desservira une population d'environ 18,000 habitants.

Station de Thielt.

Elle sera placée sur la rive droite du ruisseau contre la route de Wynghene et à l'extrémité de la rue qui conduit à la grande place. Cet emplacement est très convenable.

Station ou halte de Wynghene.

Elle est située dans une belle plaine, à une trèsfaible distance et sur la gauche du village.

Station de Ruddervoorde.

Elle est projetée entre le village et la route de Courtray à Bruges. La chaussée pavée de cette commune en facilitera l'accès. L'embranchement vers Thourout, Dixmude et Furnes y prendrait naissance.

Station ou halte d'Oostcamp.

Elle sera utile, non seulement à cette commune, mais aussi à celle de Lophem. On devra y faire arrêter, si non tous les convois, du moins une partie des convois, tant à cause de la population de ces endroits qui est de 7,000 habitants environ, que par suite des nombreuses maisons de campagne, qui couvrent les territoires de ces communes et donneront lieu à un mouvement assez considérable pendant la belle saison.

Station de Bruges.

Elle devra être établie aussi près que possible de la station du railway de l'État; son emplacement reste à déterminer, parce qu'il dépend nécessairement de l'arrangement qui interviendra entre les administrations des deux chemins de fer.

3° EMBRANCHEMENT D'INGELMUNSTER SUR YPRES.

Station d'Ingelmunster.

Elle desservira en même temps la ligne principale ainsi qu'il est indiqué ci-dessus.

Station d'Iseghem.

Elle se trouvera sur la rive droite de la Mandel contre la route conduisant à Ardoye. Son accès pourra être rendu très facile par la construction d'une rue,

partant directement du centre de la ville et dont l'établissement n'occasionnerait qu'une faible dépense.

Station ou halte de Rumbeke.

Cette commune a une population de 6,700 habitants ; il sera nécessaire d'y faire arrêter au moins une partie des convois.

Station de Roulers.

Cette station sera établie entre les routes de Roulers à Ingelmunster et de Roulers à Menin, dans le prolongement de la belle et grande rue qui conduit à la place de Roulers.

Station de Passchendaele.

Elle se trouvera sur le chemin de Moorslede qu'on est occupé à paver en ce moment.

Halte de Zonnebeke.

On pourrait y faire arrêter une partie des convois, si on reconnaissait toutefois que cette commune, dont la population est de 2,500 habitants, offre assez de voyageurs pour motiver les faibles retards qu'occasionne la halte des convois dans les stations intermédiaires.

Station d'Ypres.

Nous avons vu précédemment qu'elle est commune à la branche par Menin à Courtray.

Observations générales sur l'exécution des travaux.

Emprise des terrains.

Nous pensons qu'il est convenable de les étendre de 1 mètre de largeur au-delà de la crête ou du pied des talus sur chaque côté du railway, à l'effet d'avoir un espace suffisant pour clôturer le chemin de fer par des haies vives et pour pouvoir, au besoin, faire aux terrassements toutes les réparations nécessaires, sans toucher ni nuire aux propriétés riveraines.

Terrassements.

Les remblais surpassent presque partout les déblais, afin d'éviter, autant que

possible, les fortes tranchées où l'on rencontre souvent des difficultés sérieuses.

Les talus aux abords de la Lys et de la Mandel et des ruisseaux de Gheluwe, de Heule et de Wardamme, étant exposés aux ravages des eaux lors des débordements assez fréquents de ces rivières, il sera utile de les préserver de toute dégradation, en y appliquant, soit des revêtements en fascines de saule qui s'élèveront de 0^m,50 à 0^m,75 au-dessus des niveaux des plus hautes eaux connues, soit des perrés en pierres sèches.

Ouvrages d'art.

La plupart des plans des ouvrages d'art sont dressés et prêts pour l'exécution.

Les tableaux ci-joints sous les nos 7, 8 et 9, donnent l'indication de tous les ponts, ponceaux et aqueducs qu'il semble nécessaire de construire.

Rails.

La plupart des rails mis en œuvre jusqu'à ce jour pèsent 25 kilog.; l'utilité d'augmenter leur poids est reconnue depuis longtemps; nous proposons de le porter à 30 kilog. par mètre.

Billes.

Les billes pour la fondation du railway seront nécessairement en bois de chêne et conformes, pour les dimensions, à celles employées sur le railway de l'État.

Sable.

Le cube du sable nécessaire pour remplir le coffre est de 1^m,525 par mètre courant; nous proposons de l'augmenter d'un cinquième et de le porter à 1^m,83, l'expérience ayant fait reconnaître que cette quantité est nécessaire pour suppléer aux pertes et aux tassements.

Loges pour gardes.

Les loges des gardes en usage sur le railway de l'État, étant en charpente, exigent un grand entretien et n'ont qu'une faible durée.

Nous croyons avantageux de les remplacer par des petits pavillons en maçonnerie et de construire quelques maisons aux grands passages où se trouveront les dépôts des matériaux pour l'entretien de la voie.

Bornes.

Nous remplaçons, pour le même motif, les bornes kilométriques en bois par des bornes en pierre et nous y ajoutons des bornes hectométriques pour faciliter le service de l'entretien.

Haies vives.

La plantation de haies vives est nécessaire pour clôturer le railway et l'isoler des propriétés riveraines afin de prévenir les accidents.

Stations.

Les tableaux ci-joints sous les nos 10, 11 et 12, donnent l'indication de tous les travaux et dépendances que nous croyons indispensables pour assurer convenablement le service.

Matériel d'exploitation.

Le tableau n° 13 renseigne le matériel nécessaire pour l'exploitation des deux lignes principales et de l'embranchement. Ce matériel est établi sur des bases larges, afin d'assurer la régularité du service, de pouvoir imprimer la plus grande promptitude aux expéditions et d'accroître ainsi les produits du railway.

Évaluation des dépenses.

Les bases qui précèdent ont servi à l'évaluation des dépenses du tracé de Marke par Menin à Ypres.

Cette estimation s'élève à une somme de fr. 3,950,000 et comprend, indépendamment du matériel d'exploitation, une somme de 3 p. % du montant des travaux pour le personnel et frais généraux; une autre somme de 10 p. %, à valoir pour acquisitions de terrains et travaux imprévus, enfin, l'intérêt des capitaux, pendant l'exécution, calculé à raison de 5 p. %.

La partie entre Marke et Ypres, ayant une longueur de 26,670^m,14, il en résulte que le coût, par kilomètre, s'élève à fr. 148,105-71, soit fr. 148,100.

Le calcul des terrassements et les métrés des ouvrages d'art ne sont pas terminés pour la branche de Courtray à Bruges et l'embranchement d'Ingelmunster à Ypres. On peut déduire très approximativement la dépense que coûteront ces lignes, en la comparant aux frais que nécessite la construction de la branche de Marke à Ypres, en tenant compte, toutefois, de la différence que présente le relief du terrain qui est moins accidenté vers Bruges et dans le centre de la Flandre.

Nous estimons, pour ce motif, le coût de la dépense de la ligne de Courtray à Bruges et de l'embranchement sur Ypres, entre Ingelmunster et Roulers, seulement à fr. 130,000 par kilomètre, et nous laissons subsister le chiffre de fr. 148,100 pour le prolongement de l'embranchement de Roulers à Ypres, parce que le terrain y est beaucoup plus accidenté et peut être comparé, par analogie, à celui qu'on rencontre entre Marke et Ypres.

D'après ces données, la dépense totale des deux lignes, y compris l'embranchement, peut être établie de la manière suivante :

1 ^o Branche de Menin à Ypres,	
1 ^{re} partie, entre Courtray et Marke, longueur 4 kilom., à fr. 130,000 l'un, ci	520,000
2 ^e partie, entre Marke et Ypres, par Menin et Wervick	3,950,000
	4,470,000
2 ^o Branche de Courtray à Bruges, longueur 48 ⁹ / ₁₀ kilom., à fr. 130,000 l'un	
	6,357,000
3 ^o Embranchement d'Ingelmunster à Ypres,	
Section d'Ingelmunster à Roulers, longueur 9 ² / ₁₀ kilom., à fr. 130,000	1,196,000
Section de Roulers à Ypres, 20 ² / ₁₀ kilom., à fr. 148,100	2,991.620
	4,187,620
Dépense totale. fr.	15,014,620

Soit, en somme ronde, fr. 15,000,000.

Mouvement des voyageurs et des marchandises.

1^o BRANCHE DE COURTRAY A YPRES.

Nous avons fait tenir des attachements, pendant une année, du 1^{er} avril 1844 au 31 mars 1845, du nombre des voyageurs transportés par les diligences, ainsi que des voitures de roulage et de leurs chargements et du mouvement du bétail entre Courtray et Ypres.

Voyageurs.

Il résulte de ces attachements que le nombre des voyageurs s'est élevé à :

63,467 entre Courtray et Menin;

42,989 entre Menin et Ypres

Et 10,614 entre Menin et Wervick.

Ce dernier nombre est loin de représenter le mouvement des voyageurs vers Wervick; il doit être au moins doublé, parce que la majeure partie des voyageurs se rend à pied à cette ville, par suite de l'absence d'une chaussée directe entre ces localités.

Il est démontré aujourd'hui que l'établissement des chemins de fer a eu pour résultat de quadrupler et même de sextupler le nombre des voyageurs qui circulaient antérieurement sur les routes.

Nous resterons donc dans des limites fort restreintes en supposant que le chemin de fer projeté augmentera la circulation des voyageurs dans le rapport de 1 à 4.

On peut donc compter sur un mouvement annuel de :

253,868 voyageurs entre Courtray et Menin ;
171,956 entre Menin et Ypres
Et 84,912 entre Menin et Wervick.

Marchandises.

Les transports de marchandises par voitures de roulage se sont élevées, pendant la même période, à :

19,599,960 kilog. entre Courtray et Menin
Et 15,167,600 entre Menin et Ypres.

Une quantité considérable de marchandises a été transportée, en outre, en remonte par la Lys, savoir :

A Menin	20,034,000 kilog.
A Wervick	5,283,000
A Commines	21,458,000

D'un autre côté, le mouvement du port d'Ypres s'est élevé, du 1^{er} avril 1843 au 1^{er} mars 1844, à 41,657 tonneaux, ce qui donne, en supposant le mois de mars égal à la moyenne des autres mois, un mouvement total, pour une année, de 45,444 tonneaux.

Il est indubitable que les transports qui se font actuellement par roulage, seront acquis en entier au chemin de fer et qu'on peut compter également sur la moitié au moins des marchandises amenées aujourd'hui par eau, par le motif qu'en adoptant les bases des tarifs du railway de l'Etat, les péages seront inférieurs au fret qu'on paie par les canaux et rivières; car il est à remarquer que les quatre cinquièmes des marchandises qui constituent le mouvement des ports de Menin, Wervick, Commines et Ypres, proviennent du Hainaut, et que le fret, tel qu'il est établi aujourd'hui, n'est susceptible d'aucune réduction, à cause des détours considérables auxquels la navigation est astreinte et des frais énormes qu'exige la remonte des bateaux sur la Lys.

Il est enfin probable que la consommation du charbon et l'emploi de la pierre de taille, et surtout de la chaux, comme engrais, seront considérablement augmentés, car la chaux est un objet indispensable pour amender les terres qui sont généralement argileuses ou trop fortes dans les environs de Menin et d'Ypres.

Bétail. Le transit du bétail, par Ypres et Menin vers Courtray, a présenté le mouvement suivant pendant une année, savoir :

Entre Ypres et Courtray :

1,459 vaches ou bœufs ;
1,775 porcs ou moutons ;

Entre Ypres et Menin :

276 vaches ou bœufs ;
59 chevaux ;
480 porcs, veaux ou moutons ;

Entre Menin et Courtray :

771 vaches ou bœufs ;
52 chevaux,
et 2,477 porcs, veaux ou moutons.

Les renseignements qui précèdent font voir suffisamment que l'avenir financier de la branche de Courtray à Ypres, sera des plus prospère.

2° BRANCHE DE COURTRAY A BRUGES ET EMBRANCHEMENT SUR YPRES.

Le mouvement des voyageurs et des marchandises se faisant par plusieurs directions vers le centre de la Flandre, il a été impossible de le faire constater par des attachements.

Nous avons donc dû nous borner à demander des renseignements statistiques sur ce mouvement aux administrations communales des principales localités qui seront reliées par le railway.

MM. les bourgmestres d'Iseghem et de Thielt, Courtray et Poperinghe ont répondu avec empressement à notre demande

Il sera utile de joindre ici, sous les n^{os} 14, 15, 16 et 17 les renseignements statistiques qu'ils nous ont transmis.

Nous croyons également nécessaire de reproduire ici, sous le n^o 18, la réponse qui nous a été faite par le collège des bourgmestre et échevins de la ville d'Ypres, parce qu'elle a trait non-seulement au mouvement des voyageurs et des marchandises vers Courtray, mais aussi vers Poperinghe, Furnes, Nieupoort, Dixmude, Thourout et Bruges.

En l'absence de documents plus précis, nous devons nous borner à faire remarquer que l'immense population, qui couvre le centre de la Flandre, donne nécessairement lieu à des déplacements considérables de voyageurs et à des relations commerciales importantes, lesquels ne peuvent que s'étendre par l'action vivifiante des chemins de fer qui sera d'autant plus salutaire en cette circonstance que cette partie du pays est dépourvue de voies navigables et qu'elle sera reliée de deux côtés au railway de l'Etat.

Conclusions.

En résumé, on ne peut contester, d'après les considérations qui précèdent, le caractère le plus éminent d'utilité générale, au projet de railway qui nous occupe, quelles que soient les faces sous lesquels on l'envisage.

Il formera la jonction entre la Lys et le canal de l'Yperlée et suppléera aux canaux qui manquent dans le centre de la Flandre et dont l'exécution ne peut avoir lieu qu'en occasionnant des dépenses considérables hors de proportion avec les produits que donneraient ces voies navigables.

Il placera les villes fortes de Menin et d'Ypres à quelques heures seulement des autres fortifications du pays, et en augmentera ainsi les ressources.

Il activera les relations commerciales d'une partie importante de la Belgique, et viendra au secours de l'industrie linière, qu'il tirera de la décadence dans laquelle elle est tombée, en facilitant et augmentant l'expédition de ses produits.

Il sera la source de nouveaux produits pour le railway de l'État.

Enfin, il résoudra une question d'équité en dotant la Flandre, comme le reste du pays, des bienfaits d'une voie de communication économique, prompt et permanente.

D'après ces considérations, nous pensons qu'il est du devoir du Gouvernement d'activer, autant que possible, la construction du railway qui fait l'objet de ce mémoire.

Bruxelles, le 12 avril 1845.

L'ingénieur des ponts et chaussées,

T. LEBENS.

21

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1844 — 1845.

ANNEXES AU N° 382.

CHEMINS DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

22

TABLE DES ANNEXES.

1. Tableau de la longueur des alignements et du développement, ainsi que des rayons des courbes de raccordement de la branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick	25
2. Id. de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thielt	26
3. Id. d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.	28
4. Profil longitudinal de la branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick . . .	30
5. Id. de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thielt	31
6. Id. d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.	33
7. Tableau des ouvrages d'art de la branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick.	34
8. Id. de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thielt	38
9. Id. d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.	45
10. Bâtiments et dépendances des stations de la branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick	49
11. Id. de Bruges à Courtray, par Ingelmunster et Thielt	53
12. Id. d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.	57
13. Matériel d'exploitation.	61
14. Lettre du bourgmestre de la ville d'Iseghem à M. Lebens, ingénieur des ponts et chaussées	62
15. Id. de Thielt	67
16. Id. de Courtray	73
17. Id. de Poperinghe.	75
18. Id. d'Ypres	76

24

Branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick.

Tableau de la longueur des alignements et du développement, ainsi que des rayons des courbes de raccordement.

INDICATION DES PARTIES DROITES ET COURBES.	LONGUEUR DES PARTIES		LONGUEUR TOTALE.	ANGLES formés par la rencontre des alignements		RAYONS DES COURBES de RACCORDEMENT.
	DROITES.	COURBES.		A DROITE.	A GAUCHE.	
Le tracé est parallèle au railway de l'État, depuis la station de Courtray jusqu'à la hauteur de Marke, sur une longueur de 4,014 mètres.....	"	"	4,014.00	"	"	Mètres.
Partie droite entre les profils 6 et 4.	605.00	"	605.00	"	"	"
Courbe id. 4 et 18.	"	738.30	738.30	"	137° 43'	1,000
Partie droite id. 18 et 19.	96.80	"	96.80	"	"	"
Courbe id. 19 et 31.	"	1,151.90	1,151.90	"	136° 00'	1,500
Partie droite id. 31 et 38.	411.10	"	411.10	"	"	"
Courbe id. 38 et 48.	"	1,050.70	1,050.70	149° 54'	"	2,000
Partie droite id. 48 et 88.	3,498.40	"	3,498.40	"	"	"
Courbe id. 0 et 8.	"	736.50	736.50	"	158° 55'	2,000
Partie droite id. 8 et 37.	4,458.30	"	4,458.30	"	"	"
Courbe id. 37 et 51.	"	1,720.40	1,720.40	114° 10'	"	1,500
Partie droite id. 51 et 78.	3,129.20	"	3,129.20	"	"	"
Courbe id. 78 et 84.	"	610.90	610.90	136° 30'	"	2,000
Partie droite id. 84 et 93.	811.80	"	811.80	"	"	"
Courbe id. 93 et 105.	"	1,289.20	1,289.20	"	143° 04'	2,000
Partie droite id. 105 et 109.	418.80	"	418.80	"	"	"
Courbe id. 109 et 117.	"	804.00	804.00	156° 58'	"	2,000
Partie droite id. 117 et 123.	464.20	"	464.20	"	"	"
Courbe id. 123 et 129.	"	488.70	488.70	"	166° 00'	2,000
Partie droite id. 129 et 143.	1,490.00	"	1,490.00	"	"	"
Courbe id. 149 et 151.	"	244.34	244.34	"	173° 00'	2,000
Partie droite id. 151 et 152.	76.20	"	76.20	"	"	"
Courbe id. 152 et 158.	"	558.40	558.40	"	164° 00'	2,000
Partie droite id. 158 et 159.	87.20	"	87.20	"	"	"
Courbe id. 159 et 167.	"	668.90	668.90	"	140° 30'	1,000
Partie droite id. 167 et 328.	254.00	"	254.00	"	"	"
Courbe id. 328 et 340.	"	603.90	603.90	"	136° 45'	800
Partie droite id. 340 et 342.	203.00	"	203.00	"	"	"
Longueur totale.....			30,684.14			

Branche de Courtray à Bruges par Ingelmunster et Thielt.

Tableau de la longueur des alignements et du développement, ainsi que des rayons des courbes de raccordement.

INDICATION DES PARTIES DROITES ET COURBES.	LONGUEUR DES PARTIES		LONGUEUR TOTALE.	ANGLES formés par la rencontre des alignements		RAYONS DES COURBES de RACCORDEM ^t .
	DROITES.	COURBES.		A DROITE.	A GAUCHE.	
<i>1^o Section de Courtray à Ingelmunster.</i>						
Courbe.....	.	36.90	36.90	168° 00'	.	300
Partie droite.....	60.00	.	60.00	.	.	.
Courbe.....	.	321.10	321.10	143° 13'	.	500
Partie droite.....	17.50	.	17.50	.	.	.
Courbe.....	.	1,345.50	1,345.50	131° 53'	.	1,600
Partie droite.....	4,927.00	.	4,927.00	.	.	.
Courbe.....	.	339.00	339.00	.	109° 14'	2,500
Partie droite.....	3,265.30	.	3,265.30	.	.	.
Courbe.....	.	1,030.80	1,030.80	140° 38'	.	1,500
Partie droite.....	48.50	.	48.50	.	.	.
TOTAUX.....	8,318.30	3,073.30	11,391.60			
<i>2^o Section d'Ingelmunster à Thielt.</i>						
Partie droite.....	1,277.20	.	1,277.20	.	.	.
Courbe.....	.	360.80	360.80	172° 10'	.	.
Partie droite.....	2,524.50	.	2,524.50	.	.	.
Courbe.....	.	991.60	991.60	.	125° 40'	.
Partie droite.....	2,752.00	.	2,752.00	.	.	.
Courbe.....	.	1,328.00	1,328.00	114° 10'	.	.
Partie droite.....	1,237.70	.	1,237.70	.	.	.
Courbe.....	.	860.50	860.50	133° 20'	.	.
Partie droite.....	153.15	.	153.15	.	.	.
Courbe.....	.	574.35	574.35	150° 90'	.	.
Partie droite.....	303.20	.	303.20	.	.	.
TOTAUX.....	8,247.75	4,115.25	12,363.00			

INDICATION DES PARTIES DROITES ET COURBES.	LONGUEUR DES PARTIES		LONGUEUR TOTALE.	ANGLES formés par la rencontre des alignements.		RAYONS DES COURBES de RACCORDEN ^t .
	DROITES.	COURBES.		A DROITE.	A GAUCHE.	
<i>3^e Section de Thielt à Bruges.</i>						Mètres.
Courbe.....	•	878.95	878.95	•	93° 30'	•
Partie droite.....	1,309.50	•	1,309.50	•	•	•
Courbe.....	•	435.40	435.40	•	175° 40'	•
Partie droite.....	2,411.90	•	2,411.90	•	•	•
Courbe.....	•	207.22	207.22	•	173° 10'	•
Partie droite.....	7,283.50	•	7,283.50	•	•	•
Courbe.....	•	176.80	176.80	175° 50'	•	2,000
Partie droite.....	780.50	•	780.50	•	•	•
Courbe.....	•	757.90	757.90	133° 10'	•	1,000
Partie droite.....	3,079.20	•	3,079.20	•	•	•
Courbe.....	•	365.20	365.20	165° 30'	•	2,000
Partie droite.....	1,231.60	•	1,231.60	•	•	•
Courbe.....	•	262.00	262.00	175° 00'	•	2,000
Partie droite.....	344.50	•	344.50	•	•	•
Courbe.....	•	832.00	832.00	•	158° 40'	2,000
Partie droite.....	1,267.00	•	1,267.00	•	•	•
Courbe.....	•	523.00	523.00	•	150° 20'	1,000
TOTAUX.....	17,707.80	4,438.47	22,146.27			

RÉCAPITULATION.

	LONGUEUR TOTALE.
Section de Courtray à Ingelmunster	11,391.60
Id. d'Ingelmunster à Thielt	12,363.00
Id. de Thielt à Bruges	22,146.27
Partie de Steenbrugge à Bruges, longeant le chemin de fer de l'Etat	3,000.00
Longueur totale de la branche de Courtray à Bruges	48,900.87

Embranchement d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.

Tableau de la longueur des alignements et du développement, ainsi que de rayons des courbes de raccordement.

INDICATION DES PARTIES COURBES ET DROITES.	LONGUEUR DES PARTIES		LONGUEUR TOTALE	ANGLES formés par le rencontre des alignements		RAYONS DES COURBES de RACCORDEM ^t .
	DROITES.	COURBES.		A DROITE.	A GAUCHE.	
<i>1^{re} Section d'Ingelmunster à Roulers.</i>						
						MÈTRES
Courbe . . . . .	.	702.70	702.70	115° 20'	.	600
Partie droite	1,590.30	"	1,330.30	.	.	.
Courbe . . . . .	.	440.00	440.00	.	170° 30'	1,000
Partie droite	2,137.00	"	2,137.00	.	.	.
Courbe . . . . .	.	344.00	344.00	.	175° 20'	2,000
Partie droite	635.30	"	635.30	.	.	.
Courbe . . . . .	.	496.00	496.00	169° 30'	.	2,000
Partie droite	2,221.50	"	2,221.50	.	.	.
Courbe . . . . .	.	497.80	497.80	.	150° 00'	1,000
Partie droite	130.30	"	130.30	.	.	.
Longueurs totales	6,714.40	2,480.50	9,194.90			
<i>2^e Section de Roulers à Ypres.</i>						
Partie droite	540.20	"	540.20	.	.	.
Courbe . . . . .	.	490.10	490.10	.	147° 00'	.
Partie droite	6,035.70	"	6,035.70	.	.	.
Courbe . . . . .	.	448.00	448.00	154° 10'	.	.
Partie droite	315.05	"	315.05	.	.	.
Courbe . . . . .	.	88.50	88.50	171° 00'	.	.
Partie droite	2,643.60	"	2,643.60	.	.	.
Courbe . . . . .	.	781.40	781.40	.	130° 00'	.
Partie droite	650.30	"	650.30	.	.	.
Courbe . . . . .	.	643.50	643.50	139° 50'	.	.
Partie droite	211.40	"	211.40	.	.	.
Courbe . . . . .	.	663.20	663.20	150° 40'	.	.
A reporter	10,396.25	3,114.70	13,510.95			

INDICATION DES PARTIES DROITES ET COURBES.	LONGUEUR DES PARTIES		LONGUEUR TOTALE.	ANGLES formés par la rencontre des alignements.		RAYONS DES COURBES de RACCORDEN ^t .
	DROITES.	COURBES.		A DROITE.	A GAUCHE.	
Report.....	10,396.25	3,114.70	13,510.95			Mètres.
Partie droite.....	1,439.70	»	1,439.70	»	»	»
Courbe.....	»	1,054.80	1,054.80	»	120° 05'	1,000
Partie droite.....	647.60	»	647.60	»	»	»
Courbe.....	»	651.00	651.00	140° 00'	»	1,000
Partie droite.....	1,962.90	»	1,962.90	»	»	»
Courbe.....	»	699.90	699.90	123° 20'	»	600
Partie droite.....	»	209.70	209.70	»	»	»
Longueurs totales.....	14,446.45	5,735.10	20,176.55			

RÉCAPITULATION.

	LONGUEUR TOTALE.
Section d'Ingelmunster à Roulers.....	9,194.90
Section de Roulers à Ypres.....	20,176.55
Longueur totale de l'embranchement.....	<u>29,371.45</u>

Branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick.*Profil longitudinal.*

LONGUEURS.	COTE GÉNÉRALE AU POINT		PENTE PAR MÈTRE.	RAMPE PAR MÈTRE.	NIVEAU.	Observations.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.				
4,014.00	4,014.00	"	"	"	"	Le projet suivra le profil longitudinal du railway de l'État entre Courtray et Marke, sur une longueur de 4,014 mètres.
	200.00	27.711	28.253	"	0.00321	
	2,564.40	28.253	16.713	0.00450	"	
	1,535.30	16.713	17.078	"	0.0002378	
	879.10	17.078	20.079	"	0.003414	
	1,752.72	20.079	17.275	0.0016	"	
	1,362.18	17.275	19.982	"	0.002	
	4,858.00	19.982	19.183	0.000164	"	
	3,599.90	19.183	21.677	"	0.000693	
	4,979.70	21.677	49.563	"	0.0056	
	4,076.94	49.563	28.543	0.005156	"	
	588.90	28.543	25.952	0.0044	"	
	273.00	25.952	25.952	"	"	Niveau.
30,684.14	30,684.14					

Branche de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thielt.

Profil longitudinal.

LONGUEURS.	COTE GÉNÉRALE AU POINT		PENTE PAR MÈTRE.	RAMPE PAR MÈTRE.	NIVEAU.	Observations.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.				

1° Section de Courtray à Ingelmunster.

11,391.60	116.90	18.305	18.130	0,0015	.	.
	624.00	18.130	14.386	0,006	.	.
	344.70	14.386	14.386	.	.	Niveau.
	425.00	14.386	16.511	.	0,005	.
	1,327.00	16.511	17.838	.	0,001	.
	1,726.00	17.838	18.701	.	0,005	.
	650.00	18.701	21.301	.	0,004	.
	1,001.00	21.301	22.302	.	0,001	.
	1,313.00	22.302	30.180	.	0,006	.
	1,414.00	30.180	21.400	0,006	.	.
	461.00	21.400	19.095	0,005	.	.
	1,439.00	19.095	15.700	0,00235	.	.
500.00	15.700	15.700	.	.	Niveau.	

2° Section d'Ingelmunster à Thielt.

12,362.90	905.60	15.770	18.490	.	0,003	.
	611.40	18.490	21.540	.	0,005	.
	877.30	21.540	17.160	0,005	.	.
	794.50	17.160	16.540	0,00078	.	.
	443.00	16.540	17.870	.	0,003	.
	387.00	17.870	18.160	.	0,00075	.
	743.30	18.160	17.420	0,001	.	.
	725.30	17.420	17.780	.	0,0005	.
	598.00	17.780	18.980	.	0,002	.
	1,691.45	18.980	24.890	.	0,0035	.
	894.75	24.890	23.604	0,001444	.	.
	2,781.84	23.600	37.510	.	0,005	.
	711.69	37.510	34.310	0,0045	.	.
197.77	34.310	34.310	.	.	Niveau.	

LONGUEURS.	COTE GÉNÉRALE AU POINT		PENTE PAR MÈTRE.	RAMPE PAR MÈTRE.	NIVEAU.	Observations.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.				

3^e Section de Thielt à Bruges.

22,146.27	1,185.05	34,320	28,980	0,0045	"	"
	598.40	28,980	31,374	"	0,004	"
	1,750.30	31,374	29,623	0,001	"	"
	1,024.30	29,623	25,526	0,004	"	"
	527.70	25,526	24,471	0,002	"	"
	664.22	24,471	24,471	"	"	Niveau.
	793.00	24,471	22,092	0,003	"	"
	469.00	22,092	23,030	"	0,002	"
	594.00	23,030	23,030	"	"	Niveau.
	569.00	23,030	21,603	0,0025	"	"
	897.00	21,603	21,603	"	"	Niveau.
	1,008.00	21,603	19,587	0,002	"	"
	1,150.00	19,587	15,562	0,0035	"	"
	1,439.40	15,562	15,562	"	"	Niveau.
	864.75	15,562	14,870	0,0008	"	"
	956.35	14,870	13,439	0,0015	"	"
	858.00	13,439	10,865	0,003	"	"
	245.00	10,865	10,865	"	"	Niveau.
	1,423.00	10,865	14,423	"	0,0025	"
	1,810.80	14,423	10,801	0,002	"	"
834.00	10,801	10,801	"	"	Niveau	
2,485.00	10,801	5,831	0,002	"	"	
3,000.00	"	"	"	"	"	
	25,146.27					

De Steenbrugge jusqu'à Bruges sur une longueur d'environ 3,000 mètr. le profil suivra les pentes et rampes du railway de l'Etat.

Embranchement d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.

Profil longitudinal.

LONGUEURS.	COTE GÉNÉRALE AU POINT		PENTE PAR MÈTRE.	RAMPE PAR MÈTRE.	NIVEAU.	Observations.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.				

1^o Section d'Ingelmunster à Roulers.

9,194.90	702.70	15.77	14.37	0.002	.	.
	1,789.00	14.37	14.72	.	0.0002	.
	2,636.30	14.72	16.04	.	0.0005	.
	1,073.30	16.04	18.19	.	0.002	.
	423.50	18.19	18.19	.	.	Niveau.
	245.00	18.19	18.92	.	0.003	.
	969.50	18.92	17.95	0.001	.	.
	601.00	17.95	19.78	.	0.003	.
	754.60	19.78	20.00	.	0.000266	.

2^o Section de Roulers à Ypres.

20,176.55	1,090.30	20.00	20.00	.	.	Niveau.
	721.00	20.00	21.442	.	0.002	.
	819.90	21.442	22.262	.	0.001	.
	1,001.43	22.262	25.830	.	0.0035	.
	1,800.27	25.830	25.830	.	.	Niveau.
	4,015.80	25.830	45.909	.	0.005	.
	2,381.75	45.909	34.000	0.005	.	.
	646.60	34.000	34.000	.	.	Niveau.
	2,460.00	34.000	21.700	0.005	.	.
	1,047.30	21.700	26.936	.	0.005	.
	300.00	26.936	26.036	0.003	.	.
	583.00	26.036	28.368	.	0.004	.
	1,034.60	28.368	24.230	0.004	.	.
	1,223.40	24.230	24.230	.	.	Niveau.
	790.40	24.230	25.340	.	0.0014	.
260.80	25.340	25.340	.	.	Niveau.	

Branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick.

Tableau des ouvrages d'art.

N° D'ORDRE	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE	HAUTEUR SOUS CLÉF.	LONGUEUR ENTRE LES TÊTES
1	Aqueduc au piquet n° 0.	0.60	0.90	9.20
2	Id. id. 2.	0.60	0.90	5.50
3	Id. id. 9.	0.80	1.15	7.93
4	Id. entre les piquets n°s 16 et 17	1.00	1.25	16.00
5	Ponceau au piquet n° 20.	1.50	2.00	9.40
6	Aqueduc id. 23.	0.60	0.90	6.73
7	Id. au même endroit.	0.60	0.90	6.73
8	Id. au piquet n° 24.	1.00	2.00	7.57
9	Id. id. 27.	0.60	0.90	4.50
10	Buse id. 32.	0.40	0.40	8.00
11	Id. au même endroit.	0.40	0.40	8.00
12	Aqueduc entre les piquets n°s 33 et 34	1.00	2.00	14.62
13	Pont sur la Lys id. 35 et 36 (a).	24.00	9.25	5.40
14	Viaduc au piquet n° 38.	5.00	4.75	5.40
15	Aqueduc entre les piquets n°s 38 et 39	0.80	1.275	17.62
16	Id. id. 40 et 41	1.00	2.00	6.52
17	Id. id. 44 et 45	1.00	1.05	4.50
18	Id. id. 45 et 46	1.00	1.05	4.50
19	Id. id. 46 et 47	0.80	1.275	4.50
20	Id. au piquet n° 48	1.00	1.25	7.39
21	Id. id. 52	0.60	0.60	8.00

(a) Ce pont sera fixe et n'apportera ainsi aucune entrave à la navigation.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.	HAUTEUR SOUS CLEF.	LONGUEUR ENTRE LES TELES.
22	Aqueduc au piquet n ^o 53	0.60	0.90	6.37
23	Id. sur le fossé de la route de Courtray à Menin.	0.60	0.60	40.00
24	Id. au piquet n ^o 62	0.60	0.90	7.03
25	Id. au même piquet	0.60	0.90	7.03
26	Id. au piquet n ^o 64	1.00	1.05	4.50
27	Id. id. 66	1.00	2.00	4.30
28	Id. id. 69	1.00	1.25	6.16
29	Ponceau sur le ruisseau dit <i>Schoonebeke</i> , au piquet n ^o 73.	2.50	2.50	7.69
30	Pont id. dit <i>Ghelmebeke</i> , id. 77.	4.00	4.25	4.50
31	Aqueduc sur le 1 ^{er} fossé de la route de Bruges à Menin.	0.60	0.60	5.40
32	Id. sur le 2 ^o fossé id.	0.60	0.60	5.40
33	Id. entre les piquets n ^{os} 5 et 6.	0.60	0.60	7.05
34	Id. sur le 1 ^{er} fossé de la route d'Ypres.	0.60	0.60	15.70
35	Id. sur le 2 ^o fossé id.	0.60	0.60	15.70
36	Id. entre les piquets n ^{os} 11 et 12	0.60	0.60	6.00
37	Id. au piquet n ^o 16.	0.80	1.025	6.00
38	Id. id. 19.	0.60	0.60	6.84
39	Id. entre les piquets n ^{os} 24 et 25	0.80	1.275	15.40
40	Id. id. 24 et 25	0.60	0.60	9.06
41	Id. au piquet n ^o 31	0.60	0.90	7.84
42	Id. sur le 1 ^{er} fossé de la chaussée de Wervick. .	0.60	0.90	6.37
43	Id. sur le 2 ^o fossé id.	0.60	0.90	6.37
44	Id. entre les piquets n ^{os} 40 et 41	0.60	0.60	6.00
45	Ponceau au piquet n ^o 44.	2.50	2.50	13.10
46	Aqueduc id. 47.	0.60	0.60	6.00
47	Id. id. 53.	0.60	0.90	7.67
48	Ponceau entre les piquets n ^{os} 54 et 55	1.50	2.00	12.00
49	Aqueduc au piquet n ^o 57.	0.80	1.15	6.08
50	Ponceau id. 62.	1.00	2.00	6.00

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.	HAUTEUR SOLS CIEF.	LONGUEUR ENTRE LES TÊTES.
51	Ponceau au piquet n ^o 65.	1.50	2.00	6.00
52	Aqueduc id. 66.	0.60	0.90	9.00
53	Id. id. 66.	0.60	0.90	9.00
54	Id. id. 71.	0.60	0.90	7.53
55	Ponceau entre les piquets n ^{os} 77 et 78	1.50	2.00	16.44
56	Aqueduc au piquet n ^o 84.	0.60	0.60	6.00
57	Buse id. 86.	0.40	0.40	8.00
58	Buse au même endroit.	0.40	0.40	8.00
59	Viaduc au piquet n ^o 91.	4.30	4.80	6.00
60	Ponceau entre les piquets n ^{os} 91 et 92	1.00	2.00	19.60
61	Buse id. 96 et 97	0.40	0.40	8.00
62	Id. id. 96 et 97	0.40	0.40	8.00
63	Viaduc au piquet n ^o 102.	4.30	4.80	6.00
64	Ponceau id. 104.	1.50	2.00	32.76
65	Buse entre les piquets n ^{os} 109 et 110.	0.40	0.40	8.00
66	Id. id.	0.40	0.40	8.00
67	Viaduc au piquet n ^o 114.	5.00	5.50	17.00
68	Id. id. 120.	5.00	5.50	15.16
69	Buse id. 127.	0.40	0.40	6.00
70	Id. id. 127.	0.40	0.40	6.00
71	Aqueduc id. 134 bis.	0.60	0.90	15.87
72	Id. id. 140.	0.60	0.90	12.15
73	Buse id. 142.	0.40	0.40	6.00
74	Aqueduc id. 145 ²	0.60	0.60	6.45
75	Id. entre les piquets n ^{os} 140 et 141	0.80	1.275	21.15
76	Buse id. 148 et 149	0.40	0.40	8.00
77	Id. au même endroit.	0.40	0.40	8.00
78	Viaduc au piquet n ^o 150.	5.00	4.75	9.22
79	Aqueduc id. 156.	0.80	1.275	22.45

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.	HAUTEUR SOUS CLEF.	LONGUEUR ENTRE LES TÊTES.
80	Id. au même endroit.	0.80	1.275	21.45
81	Buse au piquet n ^o 158 bis.	0.40	0.40	6.00
82	Id. id. 62	0.40	0.40	8.00
83	Id. au même endroit.	0.40	0.40	8.00
84	Aqueduc au piquet n ^o 325.	0.80	1.15	4.50
85	Id. id. 327.	0.80	1.15	5.25
86	Id. sur le 1 ^{er} fossé la route d'Ypres à Zonnebeke.	0.60	0.60	5.00
87	Id. sur la 2 ^e fossé id.	0.60	0.60	5.00

Branche de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thieft.*Tableau des ouvrages d'art.*

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.
<i>1^o Section de Courtray à Ingelmunster.</i>		
1	Aqueduc au piquet n ^o 172	0.60
2	Id. id. n ^o 168	0.60
3	Id. entre les piquets 162 et 163	0.60
4	Id. au piquet n ^o 160	0.80
5	Pont sur la Lys (a).	24.00
6	Aqueduc sur le fossé de la route de Menin.	0.60
7	Id. au même endroit	0.60
8	Buse au piquet n ^o 148	0.40
9	Id. id.	0.40
10	Aqueduc au piquet n ^o 144	0.60
11	Id. id.	0.60
12	Id. entre les piquets n ^{os} 142 et 143	0.80
13	Id. au piquet n ^o 140	0.60
14	Id. id.	0.60
15	Pont sur le ruisseau de Heule	6.00
16	Aqueduc au piquet n ^o 130	0.60
17	Buse au piquet n ^o 128	0.40
18	Id. id.	0.40
19	Ponceau au piquet n ^o 124	1.00
20	Aqueduc entre les piquets n ^{os} 119 et 120	0.80
21	Id. au piquet n ^o 118	0.60
22	Ponceau id. 115	1.00
23	Buse id. 112	0.40
24	Id. id. id.	0.40
25	Aqueduc id. 109	0.60
26	Id. id. 108	0.60
27	Id. id. id.	0.60

(a) Ce pont étant fixe ne peut occasionner aucune entrave à la navigation.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.
28	Ponceau id. 105	1.50
29	Aqueduc entre les piquets n ^{os} 103 et 104	0.60
30	Id. au piquet n ^o 102	0.60
31	Ponceau id. 99	1.00
32	Aqueduc id. 94	0.60
33	Id. id. 92	0.60
34	Id. id. id.	0.60
35	Id. entre les piquets n ^{os} 90 et 91	0.60
36	Id. au piquet n ^o 89	0.60
37	Id. au même endroit	0.60
38	Id. au piquet n ^o 84	0.60
39	Ponceau id. 77	1.50
40	Aqueduc id. 73	0.60
41	Id. id. 73	0.60
42	Id. id. 67	0.60
43	Id. entre les profils 64 et 63	0.60
44	Id. au piquet n ^o 64	0.60
45	Viaduc-tunnel au piquet n ^o 60	5.00
46	Aqueduc id. 56	0.60
47	Id. id. 49	0.80
48	Ponceau id. 41	1.00
49	Aqueduc id. 36 et 37	1.00
50	Ponceau id. 28	1.50
51	Aqueduc id. 30	0.60
52	Id. id. 30	0.60
53	Buse id. 19 et 20	0.40
54	Aqueduc id. 18	0.60
55	Pont sur la Mandel	12.00
56	Ponceau au piquet n ^o 8	1.00
57	Buse id. 4	0.40
58	Id. id. 3	0.40
59	Id. id. 3	0.40

2^o Section d'Engelmunster à Thielt.

1	Ponceau entre les piquets n ^{os} 307 et 308	1.50
2	Aqueduc id. 297 et 298	0.60
3	Id. id. 295 et 296	0.60
4	Id. id. 292 et 293	0.60
5	Id. au piquet n ^o 287	0.60
6	Id. id. 287	0.60

N ^o D'ORDRE	DESIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES	OUVERTURE
7	Buse au piquet n ^o 282	0.40
8	Id. id. 282	0.40
9	Aqueduc id. 277	0.60
10	Id. id. 274	0.60
11	Id. id. 266	0.50
12	Id. id. 266	0.60
13	Id. id. 259	0.60
14	Buse id. 255	0.40
15	Id. id. 255	0.40
16	Aqueduc id. 243	0.60
17	Id. id. 243	0.60
18	Id. id. 238	1.50
19	Id. entre les piquets n ^{os} 132 et 133	1.00
20	Id. au piquet n ^o 226	0.60
21	Id. id. 217	1.00
22	Id. id. 212	1.00
23	Pont entre les piquets n ^{os} 209 et 208	5.00
24	Buse au piquet n ^o 204	0.40
25	Id. id. 204	0.40
26	Id. id. 199	0.40
27	Id. id. 198	0.40
28	Aqueduc id. 193	0.60
29	Id. id. 189	0.60
30	Buse id. 185	0.40
31	Id. id. 185	0.40
32	Aqueduc entre les piquets n ^{os} 177 et 178	0.80
33	Id. au piquet n ^o 168	0.80
33	Id. id. 166	0.60
35	Pont id. 159	5.00
36	Aqueduc id. 154	0.60
37	Id. id. 151	0.60
38	Id. id. 147	0.60
39	Id. id. 143	0.80
40	Id. id. 142	1.50
41	Id. id. 136	1.00
42	Buse id. 132	0.40
43	Id. id. 132	0.40
44	Aqueduc id. 121	0.60
45	Id. id. 118	0.60
46	Id. id. 112	0.60
47	Id. id. 105	0.60

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES	OUVERTURE
48	Aqueduc au piquet n ^o 103	0.60
49	Id. id. 97	0.60
50	Id. id. 88	0.80
51	Id. sous la chaussée entre les profils 80 et 81 .	1.50
52	Id. au piquet n ^o 75	0.60
53	Id. id. 71	0.80
54	Id. id. 65	0.60
55	Buse id. 63	0.40
56	Id. id. 63	0.40
57	Aqueduc entre les piquets n ^{os} 57 et 58	0.60
58	Buse au piquet n ^o 56	0.40
59	Id. id. 56	0.40
60	Aqueduc au piquet n ^o 52	0.60
61	Id. id. 47	0.60
62	Buse id. 45	0.40
63	Id. id. 45	0.40
64	Id. id. 36	0.40
65	Id. id. 36	0.40
66	Id. id. 33	0.40
67	Id. id. 33	0.40
68	Viaduc-tunnel au piquet n ^o 25	5.00
69	Buse au piquet n ^o 18	0.40
70	Id. id. 18	0.40
71	Aqueduc entre les piquets n ^{os} 11 et 12	1.00
72	Id. près du piquet n ^o 1	0.60

3^o Section de Thielt à Bruges.

1	Ponceau au piquet n ^o 408	1.50
2	Aqueduc id. 400	0.60
3	Id. id. 395	0.60
4	Ponceau id. 389	1.20
5	Aqueduc id. 385	0.80
6	Buse id. 382	0.40
7	Id. id. 382	0.40
8	Aqueduc id. 366	0.80
9	Id. id. 360	0.80
10	Ponceau id. 359	1.20
11	Buse id. 355	0.40
12	Id. id. 355	0.40
13	Aqueduc id. 352	0.80

N ^o D'ORDRE.	DESIGNATION ET EMPACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.
14	Buse au piquet n ^o 347	0.40
15	Buse au piquet n ^o 347	0.40
16	Id. id. 342	0.40
17	Id. id. 342	0.40
18	Aqueduc id. 340	0.60
19	Id. id. 335	0.60
20	Id. id. 331	0.60
21	Id. id. 331	0.60
22	Id. id. 325	0.60
23	Id. id. 325	0.60
24	Id. entre les piquets n ^{os} 317 et 318	2.00
25	Id. au piquet n ^o 308.	0.60
26	Buse id. 305.	0.40
27	Id. id. 305.	0.40
28	Ponceau id. 297.	1.00
29	Id. entre les profils n ^{os} 296 et 297	0.60
30	Aqueduc au piquet 294	1.00
31	Id. id. 290	1.00
32	Ponceau id. 288	1.20
33	Aqueduc id. 284	1.00
34	Id. id. 281	0.60
35	Id. id. 271	0.60
36	Buse id. 259	0.40
37	Id. id. 259	0.40
38	Aqueduc id. 251	1.00
39	Id. id. 240	1.00
40	Buse id. 236	0.40
41	Id. id. 236	0.40
42	Id. id. 231	0.40
43	Id. id. 231	0.40
44	Id. id. 226	0.40
45	Aqueduc id. 222	1.50
46	Buse id. 218	0.40
47	Id. id. 218	0.40
48	Id. id. 217	0.40
49	Id. id. 213	0.40

N ^o D'ORDRE.	DESIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.
50	Buse au piquet n ^o 213	0.40
51	Ponceau id. 206	1.00
52	Aqueduc id. 202	1.00
53	Id. id. 197	1.50
54	Buse id. 190	0.40
55	Id. id. 190	0.40
56	Id. id. 189	1.00
57	Buse id. 180	0.40
58	Id. id. 180	0.40
59	Aqueduc id. 181	0.60
60	Id. id. 181	0.60
61	Ponceau id. 178	1.00
62	Aqueduc id. 172	0.60
63	Id. id. 172	0.60
64	Id. id. 169	0.60
65	Aqueduc id. 153	0.60
66	Id. id. 153	0.60
67	Id. id. 147	1.00
68	Id. id. 136	0.80
69	Id. id. 132	0.80
70	Pont sur le russeau de Wardanme.	6.00
71	Aqueduc au piquet n ^o 120	0.80
72	Id. id. 115	0.60
73	Id. id. 111	0.80
74	Id. id. 102	0.80
75	Buse id. 96	0.40
76	Id. id. 96	0.40
77	Id. id. 90	0.40
78	Id. id. 90	0.40
79	Aqueduc id. 87	1.00
80	Buse id. 84	0.40
81	Aqueduc id. 75	0.60
82	Buse id. 70	0.40
83	Id. id. 65	0.40
84	Id. id. 65	0.40
85	Aqueduc id. 59	0.80

N° D ORDRE	DESIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE
86	Aqueduc au piquet n° 56	0.60
87	Id. id. 52	0.60
88	Buse id. 49	0.40
89	Id. id. 49	0.40
90	Id. id. 38	0.40
91	Id. id. 38	0.40
92	Aqueduc entre les piquets n°s 26 et 27	0.60
93	Id. id. 26 et 27.	0.60
94	Id. au piquet n° 23	0.80
95	Buse id. 13	0.40
96	Id. id. 13	0.40
97	Aqueduc id. 6	0.80

Embranchement d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.*Tableau des ouvrages d'art.*

N° D'ORDRE.	DESIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.
<i>1° Section d'Ingelmunster à Roulers.</i>		
1	Buse entre les piquets n° 2 et 3	0.40
2	Id. id. 2 et 3	0.40
3	Id. au piquet n° 4.	0.40
4	Aqueduc id. 8.	1.25
5	Ponceau id. 20.	1.50
6	Pont sur la Mandel	8.00
7	Id. sur un bras de la Mandel	3.00
8	Aqueduc au piquet n° 53	0.80
9	Id. id. 68	1.50
10	Id. entre les piquets n° 81 et 82	1.00
11	Ponceau au piquet n° 99	1.50
12	Id. entre les piquets n° 108 et 109	1.00
13	Aqueduc au piquet n° 116	0.60
14	Ponceau id. 119	3.50
15	Aqueduc id. 124	0.60
16	Id. id. 124	0.60
17	Buse id. 132	0.40
18	Id. id. 132	0.40
19	Aqueduc id. 138	0.60
20	Id. id. 147	0.60
21	Ponceau id. 149	1.50
22	Aqueduc id. 154	1.00
23	Id. id. 160	1.00
24	Buse id. 169	0.40
25	Aqueduc id. 175	0.80
26	Id. id. 182	0.60
27	Id. id. 185	0.60
28	Id. id. 172	0.80
29	Id. id. 175	0.80
30	Id. id. 178	0.60

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.
31	Aqueduc au piquet n ^o 203	0.60
32	Id. id. 211	0.60
33	Id. id. 211	0.60
34	Id. id. 216	0.80
35	Buse id. 226	0.40
36	Id. id. 226	0.40
37	Id. entre les piquets n ^{os} 228 et 229	0.40

2^o Section de Roulers à Ypres.

1	Aqueduc au piquet n ^o 1	0.60
2	Id. id. 2	0.60
3	Buse id. 6	0.40
4	Id. id. 7	0.40
5	Aqueduc id. 15	0.60
6	Id. id. 19	0.60
7	Id. id. 21	0.60
8	Id. id. 26	0.80
9	Id. id. 31	0.60
10	Id. id. 36	0.60
11	Id. id. 40	0.60
12	Id. id. 49	0.60
13	Id. id. 58	0.60
14	Id. id. 62	0.60
15	Id. id. 70	0.60
16	Id. id. 74	0.60
17	Ponceau sur le Cavilli-Leeke au piquet n ^o 96 . . .	2.50
18	Aqueduc au piquet n ^o 103	0.60
19	Id. id. 103	0.60
20	Id. id. 116	0.60
21	Buse id. 123	0.40
22	Id. id. 124	0.40
23	Aqueduc id. 143	0.60
24	Id. id. 153	0.60
25	Id. id. 170	0.80
26	Id. id. 177	0.80
27	Id. id. 190	1.50
28	Buse id. 195	0.40
29	Id. id. 195	0.40
30	Aqueduc id. 200	0.80
31	Buse id. 205	0.40

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.
32	Buse au piquet n° 205	0.40
33	Aqueduc au piquet n° 211	0.60
34	Id. id. 225	1.00
35	Id. id. 232	0.80
36	Id. id. 239	0.60
37	Buse id. 244	0.40
38	Id. id. 244	0.40
39	Viaduc-tunnel au piquet n° 257	5.00
40	Aqueduc au piquet n° 273	1.00
41	Buse id. 281	0.40
42	Id. id. 281	0.40
43	Aqueduc id. 287	1.00
44	Id. id. 297	2.00
45	Buse id. 306	0.40
46	Id. id. 306	0.40
47	Ponceau id. 319	1.00
48	Aqueduc id. 327	0.80
49	Id. id. 334	0.80
50	Buse entre les piquets n° 332 et 343	0.40
51	Id. id. 342 et 343	0.40
52	Id. au piquet n° 353	0.40
53	Id. id. 353	0.40
54	Ponceau id. 362	2.00
55	Buse id. 370	0.40
56	Id. id. 370	0.40
57	Aqueduc id. 383	0.60
58	Id. id. 383	1.50
59	Id. id. 395	0.80
60	Ponceau id. 407	0.80
61	Aqueduc id. 420	0.60
62	Buse id. 430	0.40
63	Aqueduc id. 439	0.60
64	Id. id. 439	0.60
65	Id. id. 443	1.00
66	Buse id. 460	0.40
67	Id. id. 460	0.40

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION ET EMPLACEMENT DES OUVRAGES.	OUVERTURE.
68	Buse au piquet n° 465	0.40
69	Ponceau id. 476	2.00
70	Aqueduc id. 488	0.60
71	Aqueduc au piquet n° 493	0.60
72	Id. id. 501	0.60
73	Id. id. 519	0.60
74	Id. sous la route	0.60
75	Id. id.	0.60

49

N° 10.

Branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick.

Bâtiments et dépendances des stations

INDICATION DES OUVRAGES.	STATION DE MARCHE.	
	QUANTITÉS.	SOMMES.
Bâtiment pour recettes	»	15,000
Ameublement	»	3,000
Atelier de réparation, remise de locomotives	»	»
Outillage de l'atelier.	»	»
Bâtiment pour réservoir avec puits	»	13,000
Grue hydraulique	»	3,000
Hangar pour marchandises.	»	6,000
Id. voitures	»	»
Id. coke	»	»
Rampe pour chevaux et bétail	»	»
Grue portative.	»	»
Lieux d'aisance	»	700
Plates-formes de 13 pieds anglais	»	1,700
Id. 10 id.	2	2,800
Excentrique à 3 voies	1	514
Id. à 2 id.	5	2,350
Guerites pour gardes excentriques	2	580
Clôture	550 ^m ,00	2,475
Pavage	300 ^{m²} ,00	1,800
Ensablement de la station	712 ^{m³} ,50	3,206
Candélabres et réverbères	6	1,020
Cloche.	1	60
Balance à bascule	1	250
Charettes à bras, brouettes, échelles, etc.	»	500
Pont à bascule	»	»
		57,955

STATION DE MENIN.		STATION DE WERVICK.		STATION D'YPRES.		<i>Observations.</i>
QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITES.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.	
»	30,000	»	25,000	»	40,000	
»	5,000	»	5,000	»	5,000	
»	»	»	»	»	35,000	
»	»	»	»	»	5,000	
»	»	»	13,000	»	13,000	
»	»	»	3,000	»	3,000	
»	8,000	»	5,000	»	8,000	
»	»	»	2,500	»	5,000	
»	»	»	2,000	»	2,500	
»	2,500	»	2,500	»	2,500	
»	3,200	»	3,200	»	3,200	
»	1,000	»	1,000	»	1,000	
»	»	»	»	2	3,400	
4	5,600	4	5,600	5	7,000	
2	1,028	2	1,028	3	1,542	
2	900	2	900	2	980	
2	580	2	580	2	580	
735 ^m ,00	3,392	»	3,000	690 ^m ,00	3,105	
900 ^m ,00	5,400	»	5,000	1,500 ^m ,00	9,000	
1,742 ^m 3,50	7,796	»	5,000	1,563 ^m 3,00	7,033	
6	1,020	6	1,020	10	1,700	
1	60	1	60	1	60	
2	500	2	500	2	500	
»	500	»	400	»	600	
1	2,800	»	2,800	1	2,800	
	79,276		88,088		166,360	

52

N^o 11.

Branche de Bruges à Courtray, par Ingelmunster et Thielt.

Bâtiments et dépendances des stations.

INDICATION DES OUVRAGES.	STATION de Courtray.		STATION de Lendelede.		STATION d'Ingelmunster		STATION de Meulebeke.	
	QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.
Bâtiment pour recettes.....	»	40,000	»	10,000	»	25,000	»	15,000
Axeublement.....	»	5,000	»	1,500	»	3,000	»	2,000
Atelier de réparations, remise de locomotives.....	»	35,000	»	»	»	»	»	»
Outillage des ateliers.....	»	5,000	»	»	»	»	»	»
Bâtiment pour réservoir avec puits.....	»	13,000	»	»	»	»	»	»
Crues hydrauliques.....	»	3,000	»	»	»	»	»	»
Hangars pour marchandises.....	»	8,000	»	»	»	5,000	»	»
Id. pour voitures.....	»	5,000	»	»	»	3,000	»	»
Id. pour coke.....	»	2,500	»	»	»	»	»	»
Rampe pour chevaux et bétail.....	»	2,500	»	»	»	2,500	»	»
Crue portative.....	»	3,200	»	»	»	3,200	»	»
Lieux d'aisance.....	»	1,000	»	500	»	800	»	500
Plates-formes (13 pieds anglais de diamètre).....	2	3,400	»	»	1	1,700	»	»
Id. (10 id.)	5	7,000	»	»	5	7,000	»	»
Excentriques de 3 voies.....	3	1,542	»	»	3	1,542	»	»
Id. de 2 id.	2	980	»	»	2	980	»	»
Guérites pour gardes-excentriques.....	2	580	»	»	2	580	»	»
Clôture.....	»	3,000	»	2,000	»	3,000	»	2,000
Pavage.....	»	9,000	»	3,000	»	6,000	»	3,000
Ensalement des stations.....	»	7,000	»	1,000	»	3,000	»	1,000
Candélabres et réverbères.....	10	1,700	2	340	6	1,020	2	340
Ponts à bascule.....	»	2,800	»	»	»	2,800	»	»
Balances à bascule.....	2	500	1	250	2	500	1	250
Cloche.....	1	60	»	»	1	60	»	»
Chariottes à bras, brouettes échelles, etc.....	»	600	»	100	»	600	»	100
		166,222		18,690		71,282		24,190

STATION de Pithem.		STATION de Thielt.		STATION de Winghene.		STATION de Ruddervoorde.		STATION d'Oostkamp.		STATION de Bruges.		Observations.
QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.	QUANTITÉS.	SOMMES.	
•	15,000	•	30,000	•	12,000	•	15,000	•	8,000	•	40,000	
•	2,000	•	3,500	•	2,000	•	2,000	•	1,500	•	5,000	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	35,000	
•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	5,000	
•	•	•	13,000	•	•	•	•	•	•	•	13,000	
•	•	•	3,000	•	•	•	•	•	•	•	3,000	
•	•	•	6,000	•	•	•	•	•	•	•	8,000	
•	•	•	3,000	•	•	•	•	•	•	•	5,000	
•	•	•	2,000	•	•	•	•	•	•	•	2,500	
•	•	•	2,500	•	•	•	•	•	•	•	2,500	
•	•	•	3,200	•	•	•	•	•	•	•	3,200	
•	500	•	1,000	•	500	•	500	•	500	•	1,000	
•	•	1	1,700	•	•	•	•	•	•	2	3,400	
•	•	3	4,200	•	•	•	•	•	•	5	7,000	
•	•	2	1,028	•	•	•	•	•	•	3	1,542	
•	•	2	980	•	•	•	•	•	•	3	1,410	
•	•	2	580	•	•	•	•	•	•	2	580	
•	2,000	•	3,000	•	2,000	•	2,000	•	2,000	•	5,000	
•	3,000	•	7,000	•	3,000	•	3,000	•	2,000	•	9,000	
•	1,000	•	4,000	•	1,000	•	1,000	•	1,000	•	7,000	
•	340	8	1,360	2	340	2	340	2	340	10	1,700	
•	•	•	2,800	•	•	•	•	•	•	•	2,800	
1	250	2	500	1	250	1	250	1	250	2	500	
•	•	1	60	•	•	•	•	•	•	1	60	
•	100	•	600	•	100	•	100	•	100	•	600	
	24,190		94,508		21,190		21,190		15,690		163,792	

56

57

N° 12.

Embranchement d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.

Bâtiments et dépendances des stations.

INDICATION DES OUVRAGES.	STATION D'ISEGHEM.		STATION DE RUMBEKE.	
	QUANT.	SOMMES.	QUANT.	SOMMES.
Bâtiment pour recettes	»	25,000	»	12,000
Ameublement	»	5,000	»	2,000
Bâtiment pour réservoir avec puits.	»	»	»	»
Grue hydraulique	»	»	»	»
Hangars pour marchandises	»	5,000	»	»
Id. pour voitures	»	3,000	»	»
Id. pour coke.	»	»	»	»
Rampe pour chevaux et bétail	»	2,500	»	»
Grue portative	»	3,200	»	»
Lieux d'aisance	»	1,000	»	500
Plates-formes de 13 pieds anglais de diamètre	»	»	»	»
Id. de 10 id.	3	4,200	»	»
Excentriques à 3 voix	2	1,028	»	»
Id. à 2 id.	2	980	»	»
Guérites pour gardes-excentriques	2	580	»	»
Clôture	»	3,000	»	2,000
Pavage	»	6,000	»	3,000
Ensablement des stations	»	3,000	»	1,000
Candelabres et réverbères.	8	1,360	2	340
Pont à bascule.	»	2,800	»	»
Balances à bascule.	2	500	1	250
Cloche.	1	60	»	»
Charrettes à bras, brouettes, échelles, etc.	»	600	»	100
		68,808		21,190

STATION DE ROULERS.		STATION DE PASSCHENDAEL.		STATION DE ZONNEBEKE.		<i>Observations.</i>
QUANT.	SOMMES.	QUANT.	SOMMES.	QUANT.	SOMMES.	
»	30,000	»	13,000	»	8,000	
»	3,000	»	2,000	»	1,500	
»	13,000	»	»	»	»	
»	3,000	»	»	»	»	
»	6,000	»	»	»	»	
»	3,000	»	»	»	»	
»	2,500	»	»	»	»	
»	2,500	»	2,500	»	»	
»	3,200	»	»	»	»	
»	1,000	»	500	»	500	
»	1,700	»	»	»	»	
4	6,600	2	2,800	»	»	
3	1,542	2	1,028	»	»	
3	1,410	2	980	»	»	
2	580	2	580	»	»	
»	3,000	»	2,000	»	2,000	
»	7,000	»	4,000	»	2,000	
»	4,000	»	1,500	»	500	
8	1,360	4	680	2	340	
»	2,800	»	»	»	»	
2	500	1	250	1	250	
1	60	»	»	»	»	
»	600	»	200	»	100	
	99,352		34,018		15,190	

(-)

Matériel d'exploitation.

INDICATION DU MATÉRIEL.	QUANTITÉS.	PRIX DE L'UNITÉ.	PRIX TOTAL.
Locomotives avec tenders et accessoires	20	47,000	940,000
Diligences	30	5,000	150,000
Chars-à-bancs.	75	3,000	225,000
Waggon à voyageurs.	120	2,700	324,000
Id. à bagages et petites marchandises.	60	2,600	156,000
Id. à grosses marchandises	400	1,700	680,000
Id. à bétail	50	2,000	100,000
Id. à chevaux.	16	2,800	44,800
Id. à équipages	16	2,200	35,200
Petits waggon de service	12	500	6,000
Bâches en cuir	200	220	44,000
Id. en toile imperméable	100	100	10,000
Paniers à coke, échelles pour tenders et objets divers . . . . .	.....	.....	20,000
			2,735,000

N^o 14.

*Le Bourgmestre de la ville d'Iseghem à M. Lebens, ingénieur des ponts et
chaussées.*

Iseghem. le 17 août 1844.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous donner ci-après les renseignements statistiques demandés par votre lettre en date du 22 juillet dernier.

I.

Diligences, omnibus et autres voitures publiques.

a. Passant par Iseghem :

1. *Tous les jours*, il passe à Iseghem, venant de Courtray et de Roulers, et *vice versa*, six diligences, toujours bien chargées de voyageurs et de colis, les dimanches aussi bien que les jours ouvriers :

Dans la direction de Courtray. . . 4 voyageurs par diligence.
Dans celle de Roulers 3 id.

II. *Le lundi*, jour de marché à Courtray; *le mardi*, jour de marché à Roulers; le nombre des voyageurs par diligence peut être évalué :

Dans la direction de Courtray à 12 voyageurs.
Id. Roulers à 9 id.

b. Partant d'Iseghem sur Bruges :

1. *Le samedi*, jour de marché à Bruges; une diligence, évaluée, terme moyen, à 6 voyageurs, aller et retour, non compris les colis.

c. Partant d'Iseghem sur Thielt (Aeltre, Deynze et Gand) :

1. *Le jeudi*, jour de marché à Thielt; deux diligences, à 8 voyageurs chaque, aller et retour.

d. Partant d'Iseghem sur Courtray :

1. *Le lundi*, deux diligences, chaque à 18 voyageurs, et *vice versa*.

e. Partant d'Iseghem sur Roulers (Ypres) :

1. *Le mardi*, deux diligences, chaque à 12 voyageurs, et *vice versa*.

II.

Fabriques et usines qui existent à Iseghem.

FABRIQUES ET USINES.	MATIÈRES QU'ELLES EMPLOIENT.	PRODUITS QU'ELLES EXPÉDIENT.	Observations.
5 brasseries de bière...	De l'orge, du houblon, charbons de terre.	De la bière	
1 brasserie de vinaigre.	Idem.....	Du vinaigre.	
2 fabriques de toiles en fil mécanique.	Fil mécanique, sel de sou- de, charbons de terre.	Des toiles.	
5 fabriques de chapeaux	Charbons de terre, fou tre, soie, couleurs, etc.	Des chapeaux	
14 brossiers	Toutes sortes de poil, poix, fil de laiton, couleurs, soufre.	Brosses de toutes sortes exportées dans toutes les directions.	Il y a des brossiers qui em- ploient 10, 20, jusqu'à 70 ouvriers
1 fabrique de sucre de betterave.	Betteraves brutes.....	Mélasse.....	On en expédie à Gand cent mille kil à 2 fr par 100 kil pour frais de trans- port
1 fabrique de fil retors.	Fil mécanique, fil à la main, couleurs, papier, etc.	Fil retors.....	Cette fabrique emploie 60 ouvriers
13 bottiers et cordonniers	Cuir, etc., etc.....	Bottes et toute sorte de chaussure.	Il y a des bottiers qui em- ploient 8, 12, 15, 20, jus- qu'à 30 ouvriers, et tra- vaillant pour toutes les villes de la Belgique
2 tanneries	Peaux, écorce, huile de baleine.	Cuir, poil.	
1 fabrique d'amidon...	Froment.....	Amidon.	
2 savonneries.....	Sel, huile, chaux, potasse.	Savon.	
1 fabrique de fil de co- ton	Coton filé.....	Coton retors	
1 teinturier.....	Couleur, indigo, potasse, chaux, charbons de terre.	De la toile bleue.	
3 négociants en vins et liqueurs.	•	Du vin et des liqueurs.	Un de ces négociants a 2 chevaux pour le transport de ses marchandises dans toutes les directions.
4 moulins à l'huile et à tourteaux.	•	Huile, tourteaux, etc.	
13 marchands de toiles avec un dépôt.	•	Des toiles.	
Négociants en épice- ries.	•	Des épicerics.	

III.

Voitures de roulage partant d'Iseghem à jour fixe.

DIRECTIONS.	MARCHANDISES TRANSPORTÉES ORDINAIREMENT.
<i>Tous les jours il part d'Iseghem :</i>	
Pour Courtray 2 charrettes à un cheval . . .	} <i>Transportant :</i> les produits de nos fabriques.
Pour Roulers id.	} <i>Ramenant :</i> denrées coloniales, fer, etc.
Pour Meulebeke par Ingelmuinster une charrette.	} <i>Transportant :</i> les produits de nos fabriques. <i>Ramenant :</i> rien.
<i>Le lundi, il part d'Iseghem :</i>	
Pour Courtrai 3 charrettes à un cheval . . .	} <i>Transportant :</i> les produits de nos fabriques, les marchandises des marchands ambulants, et particulièrement des toiles.
Id. 10 messagers à brouettes . . .	} <i>Ramenant :</i> denrées coloniales, fer, cuir et autres objets.
<i>Le mardi, il part d'Iseghem :</i>	
Pour Roulers 4 charrettes à un cheval . . .	} Comme ci-dessus.
Id. 7 messagers à brouettes . . .	} <i>Transportant :</i> les produits de nos fabriques.
Pour Gand 1 chariot à 3 chevaux	} <i>Ramenant :</i> draps, calicots, fil de lin à la mécanique, denrées coloniales, bois d'ébénisterie, faïence, verre, porcelaine, etc.
<i>Le jeudi, il part d'Iseghem :</i>	
Pour Thiel 1 chariot	} Comme ci-dessus.
Id. 2 charrettes	} Comme ci-dessus.
Pour Gand 1 chariot à 4 chevaux	} Comme ci-dessus.
<i>Le samedi, il part d'Iseghem :</i>	
Pour Bruges 1 chariot	} <i>Transportant :</i> les produits de nos fabriques.
Id. 2 charrettes	} <i>Ramenant :</i> denrées coloniales, bois pour bâtisse et ébénisterie, etc.
Pour Ypres 1 chariot à 2 chevaux	} <i>Ramenant :</i> lin, fils, et autres objets.
<i>N. B.</i> Il y a, en outre, six cultivateurs patentés en qualité de voituriers, qui transportent les produits de nos fabriques et qui ramènent des marchandises pondéreuses à des jours non fixés.	

IV.

CONSOMMATION ANNUELLE.

1^o *Des charbons de terre ; 2^o des pierres de taille ou moellons ; 3^o de la chaux ; 4^o du fer ; 5^o des bois étrangers ; 6^o du verre ; 7^o des bières du pays, etc.*

Prix que l'on paye pour le transport de ces marchandises.

1^o *Charbons de terre.*

36,000 hectolitres, dont	{	16,000 provenant de Warcoing; transport par hectol., fr. »	50
		13,000 id. d'Haerlebeke, Cuerne »	22
		7,000 id. d'Avelghem, Bossut »	50

2^o *Pierres de taille pour bâtisse et autres usages de Tournay et Écaussines.*

30 voitures complètes à deux chevaux; prix de transport de Tournay, par voiture, fr. 36 00

3^o *Chaux et cendres pour bâtisse et engrais.*

De Tournay :

60 voitures complètes à deux chevaux, par voiture fr. 36 00

De Menin et Cuerne :

80 voitures complètes à deux chevaux, par voiture fr. 13 00

5^o *Bois étrangers.*

30 voitures complètes à deux chevaux, pris à Bruges; frais de transport, par voiture. 30 00

6^o *Verre.*

8 voitures de 5 à 6 chevaux provenant des fabriques du Hainaut.

On ne peut pas indiquer les frais de transport de ces marchandises, attendu qu'elles sont expédiées pour compte de la fabrique.

7^o *Tourteaux.*

600,000 kilog. Lieux de provenance : Lille, le Hainaut, le Brabant. Prix de transport pris sur la Lys à Courtray ou Harelbeke, par 4,300 kilog. fr. 13 00

Je me permettrai, Monsieur, de vous faire ici une observation sur le tracé du railway dont il s'agit.

D'après le projet modifié de M. Maertens, il serait établi à Ingelmunster un embranchement du chemin de fer sur Courtray, tandis que la ligne principale continuerait par Iseghem sur Roulers à Ypres.

Ce qui étonne, Monsieur, c'est que cet embranchement est établi à Ingelmunster plutôt qu'à Iseghem. La distance de ces deux localités n'est que d'une demie-lieue et il est incontestable que, sous tous les rapports, il serait préférable d'établir l'embranchement dont s'agit sur le territoire de cette dernière localité.

A Ingelmunster il n'y a pas d'industrie et le commerce y est insignifiant.

A Iseghem, au contraire, le commerce et l'industrie sont loin d'être sans importance.

Iseghem possède un marché hebdomadaire en fil, en lin, en toutes sortes d'étoffes, d'habillements, en grains et autres comestibles; de plus deux foires annuelles aux chevaux, très fréquentées et renommées par leur ancienne date.

Iseghem est le siège d'un bureau de poste aux lettres; chef-lieu du canton de milice; résidence du contrôleur des contributions directes; destiné à devenir chef-lieu de justice de paix; siège d'un pensionnat de demoiselles fréquenté par un grand nombre d'élèves des communes et des villes de la Belgique.

A Ingelmunster il n'y a rien, absolument rien de tout cela.

Je vous prie, Monsieur, de vouloir prendre en considération les renseignements qui précèdent, dans l'étude du projet du chemin de fer dont vous êtes chargé. J'aime à croire, Monsieur, que vous partagerez mes convictions, par rapport à l'utilité qu'il y a de fixer Iseghem pour point de départ de l'embranchement par Lendeledé à Courtray. En effet, Iseghem est trop favorablement situé, son commerce et son industrie sont trop importants, ses relations trop étendues pour que la rectification dont s'agit ne soit pas faite.

Le bourgmestre de la ville de Thielt, à M. Lebens, ingénieur des ponts et chaussées.

Thielt, le 8 août 1844.

MONSIEUR L'INGÉNIEUR,

J'ai l'honneur de répondre aux questions que vous m'avez posées par votre lettre du 22 juillet dernier, n^o 778/14.

1^o Quant au nombre de diligences, etc., vous trouverez, à cet égard, des renseignements fort utiles dans la brochure dont j'ai l'honneur de vous remettre un exemplaire. Cette brochure, publiée par les soins de l'administration communale de Thielt, a paru en 1839, à la suite du déplacement du chemin de fer entre Bruges et Gand.

2^o Le nombre de fabriques et d'usines existant en cette ville est comme suit :

Tanneries.	3
--------------------	---

L'une de ces tanneries occupe 40 à 50 ouvriers par jour; les deux autres sont moins importantes.

Brasseries.	9
---------------------	---

On fait, année commune, 8,000 hectolitres de bière.

Distilleries	1
------------------------	---

Briqueteries	6
------------------------	---

On évalue à 800.000 le nombre de briques, faites par année.

3^o Pour les voitures à roulage, je renvoie à la brochure.

4^o Il se fait annuellement une consommation, terme moyen, de 40,000 hectolitres de charbons de terre, à raison de fr. 2 l'hect., non compris les frais de transport, soit 80,000; 140 000 hectolitres de chaux, à raison de fr. 0-90 l'hectolitre, non compris le transport, soit fr. 136,000. Cette grande quantité de chaux, consommée à Thielt, n'étonnera pas lorsqu'on saura que la chaux est un objet indispensable pour amender les terres, qui sont généralement argileuses ou trop fortes. On évalue à fr. 40,000 le prix des pierres de taille, du fer, des verres, des bois étrangers, qui arrivent annuellement à Thielt.

Les graines de lin, la potasse et *weidasch*, les épicereries, etc., occupent à Thielt un haut degré d'importance. On peut en porter la valeur annuelle, mise en vente, à fr. 200,000, au moins. On va chercher le charbon de terre et les matériaux de construction, soit au canal de Bruges à Gand, à Aeltre, soit

à la Lys, à Deynze ou à Vive-St-Éloi. à trois lieues de Thielt, soit à Gand, soit à Tournay.

On peut porter les frais de transport, terme moyen, à 10 p. $\%$. Quand la chaux est prise à Tournay, le prix du transport en revient à 100 p. $\%$.

3^o Voyez la brochure. Le terme moyen est encore le même.

Je ne puis assez vous recommander, Monsieur l'Ingénieur, de lire avec attention la brochure ci-jointe, qui me paraît renfermer de précieux renseignements.

Si vous désirez en obtenir un certain nombre d'exemplaires, je puis vous les envoyer.

Agréé, Monsieur. etc.

Extraits de la brochure citée par M. le bourgmestre de Thielt dans la lettre ci-dessus, suivant les modifications faites à l'encre rouge.

« **A. DILIGENCES. (Moyens de transport pour voyageurs et colis.)**

» I. Le jeudi, jour de marché, il arrive de Courtray et il retourne deux diligences; d'Iseghem, deux diligences.

» Il part de Thielt pour Gand une diligence.

» Ces diligences sont toujours bien chargées de voyageurs et de colis. A huit voyageurs par chacune des huit diligences du jeudi, et à demi-valeur en colis, soit valeur de douze voyageurs, au prix moyen de fr. 4 l'aller et le retour, cela fait chaque jeudi fr. 384.

» Tous les jours, il part de Thielt 3 omnibus, 1 pour la station du chemin de fer à Aeltre et 2 pour la station du chemin de fer à Deynze.

» II Tous les jours il arrive de Roulers et des communes intermédiaires et y retourne, 1 diligence, terme moyen 4 voyageurs, prix : fr. 2; — d'Iseghem et communes intermédiaires, 1 diligence, terme moyen 3 voyageurs, prix : fr. 1-50.

» Il part de Thielt pour Gand et en retourne 2 diligences à 2 chevaux; terme moyen, chacune 8 voyageurs, au prix de fr. 2-50.

» Il passe à une lieue de Thielt seulement, et avec communication par chaussée, 2 diligences de Courtray à Bruges; terme moyen chaque 8 voyageurs, au prix de fr. 5.

» Tous ces services quotidiens marchent les dimanches comme les jours ouvriers.

» III. Le lundi, jour de marché de Courtray, il part de Thielt pour Courtray et retourne à Thielt 2 diligences.

» Le mercredi, il part de Thielt pour Bruges et retourne à Thielt 1 diligence.

» Le samedi, jour de marché à Bruges, il part de Thielt pour Bruges et
» retourne à Thielt 2 diligences.

» Total 6 diligences, au terme moyen de 4 voyageurs chacune pour l'aller
» et autant pour le retour, soit 8 voyageurs pour aller et retour, et sans compter
» aucun colis, au prix moyen de fr. 2, fait pour chaque diligence fr. 16 par
» semaine, fr. 72 par mois.

» B. (Voitures exclusivement consacrées au transport des marchandises.)

» I. Le jeudi, il part de Thielt :

» Pour Gand, 2 chariots à 4 chevaux 8 charges de cheval;

» Pour Courtray, 2 chariots à 2 chevaux 4 id.

» Le lundi, il part de Thielt :

» Pour Gand, 2 chariots à 2 chevaux 4 id.

» Le dimanche soir, il part de Thielt :

» Pour Courtray, 1 chariot à 1 cheval 1 id.

» Le vendredi, il part de Thielt :

» Pour Bruges, 1 chariot à 1 cheval 1 id.

» Total pour l'aller 18 charges de cheval.

» Pour le retour 18 id.

36 charg. par semaine.

» Par an 1,872 charges.

» II. Chariots qui traversent Thielt partant pour Gand et revenant :

» 1 chariot à 3 chevaux pour Lichtervelde, 1 fois par semaine ;

» 1 id. 2 id. pour Iseghem, id.

» 1 id. 1 id. pour id. id.

» 1 id. 1 id. pour Oostroosebeke, id.

» 1 id. 4 id. pour Roulers, le dimanche;

» 1 id. 4 id. pour id. le mercredi;

» 1 id. 3 id. pour id. le jeudi;

» 1 id. 1 id. pour id. 1 fois par semaine.

» Total : 19 charges de cheval.

19 pour le retour.

38 charges par semaine.

» Par an, 1,976 charges.

» III. Il s'achète à Thielt, foyer de la production ou s'y concentre régulièrement une quantité considérable de lin et d'étoupes, transportée à Ostende pour l'exportation.

» Certaines semaines, il part jusqu'à 4 chariots attelés de 6 chevaux pour ce port. Mais mettons seulement, terme moyen, 2 chariots par semaine ou 4 charges d'un cheval, cela fait par an 208 charges.

» IV. Charrettes venant régulièrement à Thielt :

» De Meulebeke,	1 charrette,	3 fois par semaine,
» D'Ingelmunster,	1 id.	1 fois, le jeudi.
» D'Iseghem,	2 id.	1 id.
» D'Oostroosebeke,	1 id.	1 id.
» D'Arseele,	1 id.	4 id.
» De Wynghene,	1 id.	3 id.
» De Zwevezele,	2 id.	3 id.
» id	2 id.	le jeudi.
» De Coolscamp,	1 id.	id.
» d'Ardoye,	1 id.	id.
» De Roulers,	3 id.	id.
» De Wielsbeke,	1 id.	id.
» De Lichtervelde,	1 id.	id.
» De Nevele,	1 id.	id.
» De Wacken,	1 id.	3 fois par semaine.

» Transports à charrettes, 35 par semaine.

» Retours, 35

» Fait la valeur de . . . 70 charges par semaine.

» Par an, 3,640 charges.

» V. Évaluons seulement à 10 charges par semaine la partie du roulage entre
» Courtray et Bruges, par la route de la 2^e classe, qui serait absorbée par le
» chemin de fer de Thielt.

» Par an, 320 charges.

» VI. Messagers à brouettes venant prendre des marchandises d'épicerie
» à Thielt :

» De Denterghem.	2 à 3 fois par semaine	. . . . .	2
» De Caeneghem,	2 fois par semaine.	. . . . .	2
» De Ruyselede,	3 id.	. . . . .	3
» D'Ardoye,	3 id.	. . . . .	3
» De Pitthem,	tous les jours	. . . . .	6
» De Meulebeke,	3 fois par semaine.	. . . . .	3
» De Maerkeghem,	3 id.	. . . . .	3
» D'Ingelmunster,	2 id.	. . . . .	2

24

» Terme moyen, 2 charges de cheval par semaine ou par an, 104 charges.

» Total général, 3,320 charges de cheval par an.

» Ces 3,320 charges comptées seulement à fr. 3, terme moyen, chacune pro-
» duirait un revenu annuel de fr. 24,960.

» Nous ne cherchons pas à évaluer d'une manière plus précise la valeur des
» transports divers effectués par les voies énumérées aux nos I à IV de la présente
» subdivision. Cela ne peut se faire qu'approximativement et en combinant les
» diverses données produites ci-dessus.

» Toutefois, on voudra bien remarquer que par le roulage seul le commerce
 » de Thielt comporte plus de 8,000 charges de cheval par an, rien qu'au ser-
 » vice régulier et de correspondance, et sans compter les transports isolés et
 » pour compte individuel, qui ont aussi leur importance.

» Ce chiffre de 8.000 charges de cheval par an ne paraîtra pas exagéré si l'on
 » songe au chiffre de 64,955 pièces de toile vendues, en 1838, au marché de
 » Thielt, et qui, à raison du poids moyen de 20 kilog. par pièce, forment, à
 » elles seules, un poids total de 1,299,100 kilog.; or, il faut d'abord que des
 » différents lieux de production à 4 lieues autour de Thielt, ces 64,955 pièces
 » arrivent à Thielt pour être exposées et vendues; vendues, ces toiles, presque
 » toutes, partent par Courtray et Thielt pour la France; par Gand ou Auvers.
 » pour les contrées lointaines; par Gand, Bruxelles et Louvain, pour l'intérieur
 » du pays; et ce double mouvement de concentration et de distribution équi-
 » valant à 2,398,200 kilog., doit, on le conçoit, aisément exiger des moyens
 » de transport multipliés.

» A Thielt, on paye communément fr. 0-40 pour chaque transport d'une
 » pièce de toile. Mettons que les toiles apportées des communes que traverse-
 » rait ou avoisinerait la nouvelle ligne du chemin de fer compense la partie
 » des 64,955 toiles qui sont achetées pour la consommation même de Thielt et
 » de ses environs. Le chiffre tout entier de 64,955 toiles reste affecté au trans-
 » port par le chemin de fer. A fr. 0-30, ce transport produit à présent aux
 » rouliers, par an, fr. 19,486-50, et fr. 19,486-50 de frais de transport ne
 » sont pas de trop pour une valeur de 6 $\frac{1}{2}$ millions.

» C'est un peu plus de $\frac{1}{4}$ p. % de la valeur, ou fr. 0-75 par 100 kilog.

» Il est remarquable que le chemin de fer paraît particulièrement se prêter au
 » transport des toiles, à cause de leur petit volume et de leur forme allongée.
 » Ces pièces de toile se chargent et se déchargent avec une grande facilité et
 » le waggon semble un véhicule inventé tout exprès pour les recevoir.

» VII. Aux chiffres ci-dessus, tirés hors ligne et additionnés, il faut encore
 » ajouter le transport des grains, des houilles, des épiceries, des matériaux
 » de construction et autres marchandises arrivant au marché et aux magasins
 » de Thielt, par voie de transport non régulière, partant de ce marché, de ces
 » magasins ou passant par Thielt et devant, par conséquent, encore former, en
 » partie, la clientèle du chemin de fer à établir par Thielt.

» Ces transports isolés, individuels et directs peuvent s'évaluer, par an, au
 » moins à fr. 30,000.

» Ce chiffre de fr. 30,000 paraîtra extrêmement modéré si l'on réfléchit que
 » pour le transport des grains, des épiceries, de la houille et des autres mar-
 » chandises pondéreuses, la contrée dont Thielt est le pivot ou l'aboutissant,
 » n'a pas de canal ou de rivière qui puisse avec avantage faire concurrence au
 » chemin de fer, ou qui puisse le suppléer. L'établissement d'un tel chemin
 » ferait encore augmenter les quantités à transporter; déjà, dès à présent, rien
 » que la consommation du charbon de terre, dans la seule ville de Thielt, com-
 » porte un transport de 40,000 hectolitres par an; et ces 40,000 hectolitres à
 » raison de fr. 0-32 l'hectolitre, coûtent en frais de transport, depuis Deynze
 » jusqu'à Thielt, fr. 12,800.

» Or, la consommation de Thielt n'est que le $\frac{1}{12}$ de la consommation des
» communes et villes dont nous avons fait plus haut l'énumération, comme
» devant avoir des rapports suivis avec la station et la section du chemin de
» fer qu'il s'agirait d'établir à Thielt.

» Que, si maintenant nous résumons les divers transports réguliers et irréguliers, collectifs et isolés, que nous avons énumérés ci dessus, et que nous additionnions les chiffres représentatifs que nous avons successivement tirés hors ligne, nous trouvons que, pour la place de Thielt, le transport des voyageurs et des marchandises peut, dès à présent, s'évaluer à un péage annuel de fr. 355,331-20.

» Quelle est donc, après Gand et Courtray, la ville flamande qui présente un tel mouvement? Et combien ce mouvement ne doit-il pas encore s'augmenter par le passage du chemin de fer, au centre où ce mouvement converge.

» De tous les faits qui viennent d'être notés et en les atténuant même, on peut hardiment conclure qu'une station à Thielt serait, sous le rapport des voyageurs, d'un rapport au moins égal à la station de Bruges, qui donne mensuellement (terme moyen) fr. 15,000 ou fr. 180,000 de produit annuel.

» Que, n'ayant pas comme Bruges la facilité de transporter toutes les marchandises et toutes les matières pondéreuses, par un des plus beaux canaux de l'Europe, la station de Thielt pourrait bien, du chef des marchandises, produire une autre somme de fr. 180,000.

» »



Les bourgmestre et échevins de la ville de Courtray, à M. Lebens, ingénieur des ponts et chaussées.

Courtray, le 15 avril 1845.

MONSIEUR,

Pour satisfaire à votre missive du 21 mars dernier (¹²³²/₁₃), nous avons l'honneur de vous donner ci-après, quelques renseignements statistiques sur l'importance de notre ville.

1^o La population de Courtray, calculée d'après le mouvement de l'état-civil et ayant pour base le recensement de 1829, est de 19,827. La population réelle est d'environ 24,000.

2^o Les principales fabriques et usines existant à Courtray, sont :

Six foyers au gaz, dont cinq placés dans des établissements particuliers ;

Huit moulins à vent, à moudre du blé ;

Douze moulins à Huile ;

Une fabrique d'huiles à pilons, avec machine à vapeur ;

Trois distilleries de genièvre ;

Une fabrique de pipes à fumer ;

Quatre fabriques de céruse, dont deux avec machines à vapeur ;

Quatre fabriques de bleu, dont une avec machine à vapeur ;

Deux savonneries, dont une avec machine à vapeur ;

Huit teintureries, dont trois avec machines à vapeur ;

Trois fabriques de voitures ;

Dix-sept brasseries de bière ;

Quatre briqueteries ;

Un four à pannes ;

Une fabrique de soie à coudre avec machine à vapeur ;

Neuf fabriques de fil retors ;

Quatre filatures de coton avec machines à vapeur ;

Quatre poteries ;

Une chapellerie ;

Deux fonderies de fer ;

Un moulin à vent à moudre des écorces ;

Deux raffineries de sel ;

Cinq fabriques de tabac ;

Sept plomberies, dont une avec machine à vapeur ;

Cinq blanchisseries de toiles ;

Une blanchisserie de fil ;
Cinq rouissoirs de lin ;
Cinq tanneries ;
Cinq fabriques de chaudrons ;
Sept ateliers de tonneliers ;
Trois moulins à manéges ;
Trois corderies ;
Treize fonderies de graisse ;
Douze buanderies ;
Quatre scieries de bois ;
Vingt-cinq forges de serrureries ;
Dix-huit forges de maréchal-ferrant, avec travail ;
Huit doreries au feu ;

3° Le nombre des voitures publiques partant journellement de Courtray vers Ypres est de 3, transportant 20 voyageurs ; vers Menin 4, transportant 12 voyageurs ; vers Ingelmunster 2, transportant 4 voyageurs ;

4° Les jours du marché des toiles, sont le lundi et le vendredi.

Le lundi est le jour du marché des grains, etc.

Le nombre de toiles vendues à un marché ordinaire est de 800 à 900.

Le nombre d'hectolitres de blé est de 150 à 200.

Nous estimons, Monsieur l'ingénieur, que ces renseignements seront suffisants ; dans le cas contraire, nous nous empresserons de vous transmettre ceux que vous voudrez bien nous demander encore.

Agréé, Monsieur, etc.

Les bourgmestre et échevins de la ville de Poperinghe, à M. Lehens, ingénieur des ponts et chaussées.

Poperinghe, le 14 décembre 1844.

MONSIEUR,

En réponse à votre lettre du 30 du mois dernier, n° 1053, relative à des renseignements, concernant le chemin de fer projeté entre Courtray par Menin à Ypres, nous avons l'honneur de vous informer comme suit :

- 1° Que la population de cette ville est à peu près de 11,000 habitants ;
- 2° Que deux services de messageries traversent journellement cette ville vers Ypres venant de Rousbrugge ; que quatre messageries partent journellement de cette ville vers Ypres et que le chiffre moyen des voyageurs que ces services de messageries transportent, vers Ypres (non compris le retour), est de 10,080 par an.
- 3° Qu'il existe en cette ville, 2 fabriques de tabac, 28 fabriques de laine, 24 fabriques de dentelles, 17 brasseries, 1 distillerie, huit tanneries, etc. ; que ces fabriques tirent leurs matières premières en grande partie de l'intérieur du pays et que leurs produits sont en partie consommés en ville et dans les communes, et en partie expédiées dans l'intérieur du pays et vers les frontières de France.
- 4° Qu'il y a deux voitures de roulage qui partent à jour fixe vers Ypres, et transportent des marchandises produites par nos fabriques et par notre industrie agricole.
- 5° Que la consommation annuelle, en cette ville, du charbon de terre est de 18,000 hectolitres ; que celle de la chaux et de la pierre de taille y est considérable sans qu'elle puisse être déterminée au juste, et que le prix du charbon de terre, par hectolitre, est de fr. 2-80, celui de la chaux, par hectolitre, de fr. 1-36, et celui de la pierre de taille, par mètre cube, de fr. 4-55.
- 6° Que la quantité du houblon, de Poperinghe, qu'on exporte annuellement pour l'intérieur du pays et vers les frontières de France, s'élève à 350,000 kilog.

Recevez, Monsieur, etc.

N^o 18.

Les bourgmestre et échevins de la ville d'Ypres, à M. Lebens, ingénieur des ponts et chaussées.

Ypres, le 1^{er} avril 1844.

MONSIEUR L'INGÉNIEUR,

Nous avons l'honneur de vous transmettre ci-joint les renseignements statistiques que vous nous avez demandés par votre lettre du 14 février dernier, n^o 601. Si toutes ces données n'ont pas pour base des documents officiels, c'est que nous nous trouvons dans l'impossibilité de nous procurer des documents de cette nature; toutefois, Monsieur, en répondant catégoriquement à votre dépêche précitée, nous pouvons vous donner l'assurance que ces renseignements sont conformes aux indications qui nous ont été fournies; mais nous devons vous faire observer que, dans notre opinion, plusieurs des chiffres sont loin d'atteindre la réalité.

Le tableau qui suit indique le nombre des voitures publiques arrivant à Ypres et celui des voyageurs qu'elles transportent.

LIEUX DE DÉPART.	VOITURES	NOMBRE DES VOYAGEURS, PAR	
		MOIS.	AN.
Courtray, Menin, etc.	4	2,198	26,376
Lille, etc.	1	328	3,936
Poperinghe, Rousbrugge, Bergues, Dunkerke. etc.	6	1,048	12,576
Furnes, Nieuport	2	150	1,800
Dixmude	1	217	2,604
Bruges, Thourout	1	182	2,184
Totaux.	15	4,123	49,476

Un omnibus part d'Ypres les jours de marché de Furnes, Dixmude, Commines, etc., et arrive le samedi, jour du marché de notre ville. Le nombre de voyageurs qu'il transporte par mois peut être évalué à 200.

Comme le nombre des voyageurs arrivant en notre ville par les voitures publiques doit être à peu près égal à celui des voyageurs qui en partent par le même moyen de transport, on peut fixer le chiffre total du mouvement des voyageurs à 8,246 par mois ou 98,952 par an.

Les chiffres qui précèdent n'indiquent que le nombre des voyageurs transportés par les voitures publiques, et nous avons lieu de croire que ces chiffres sont au-dessous de la réalité, car ils nous ont été fournis par les entrepreneurs des messageries qui, soupçonnant sans doute que ces renseignements leur étaient demandés par suite d'un projet de chemin de fer qui doit nuire à leur industrie, auront indiqué le chiffre le moins fort possible. En supposant même qu'un extrait régulier des feuilles nous eût été communiqué, comme un grand nombre de voyageurs partent d'un endroit intermédiaire ou quittent la voiture en route, il est certain que le nombre des voyageurs dont les noms sont portés sur ces feuilles, est au-dessous de la réalité.

Il est à remarquer qu'un grand nombre de personnes se servent aujourd'hui soit de leurs voitures particulières, soit d'omnibus, de vigilantes ou de cabriolets de louage.

La principale et pour ainsi dire l'unique industrie pratiquée actuellement à Ypres est l'industrie dentellière. Cette industrie, qui préserve en ce moment la classe indigente de notre ville de la misère et du paupérisme, n'est point, par la spécialité de ses produits, de nature à alimenter les transports par le chemin de fer; cependant, la création d'un railway est, pour cette industrie, une question de vie ou de mort; car, déjà un grand nombre de marchands étrangers négligent de se rendre en notre ville pour y faire, comme autrefois, leurs acquisitions et s'habituent à compléter leurs achats, du moins pour les produits de qualité inférieure, dans diverses localités: telles que Bruges et Courtray qui, possédant un chemin de fer, font à nos fabricants une insoutenable concurrence. Notre ville est donc menacée de voir se déplacer une industrie si utile. Déjà plusieurs industriels sont contraints de faire vendre en commission, dans les villes précitées, les articles dont nous venons de parler et de subir les pertes que cette déplorable nécessité leur impose.

Il existe à Ypres 17 brasseries, 3 distilleries, 5 raffineries de sel, 8 moulins à huile, 3 savonneries, 4 tanneries, 1 four à chaux et 4 fabriques de rubans, derniers débris d'une industrie qui, il y a quelque temps encore, était dans un état florissant; il est inutile de dire qu'une fabrication aussi peu importante suffit à peine aux besoins des localités voisines de notre ville et que, par conséquent, toute exportation est impossible; toutefois, les fabricants de rubans vendent pour l'intérieur du pays une petite quantité de leurs produits et les industriels qui font le commerce des huiles expédient, pour Courtray, environ 4,000 hectolitres par an.

Les fabricants d'huile de Poperinghe, etc., envoient, par Ypres, au marché de la ville précitée, environ 700 hectolitres par an. Les huiles fabriquées dans les autres localités voisines d'Ypres, ne passant pas par la ville même, il nous est impossible de déterminer la quantité de ces exportations.

Le fret de l'huile, d'Ypres à Courtray, est de fr. 1-25.

80 tonneaux (1,000 kilog.) de lin, par semaine, ou 4.160 par an sont expédiés sur Gand. Fret, fr. 15 le tonneau.

Le transit des bestiaux dirigés sur la France est, en moyenne, de 60 têtes de bétail par semaine, ou 3,120 par an ; il serait difficile de préciser les frais que ces transports occasionnent ; mais il est constant qu'ils sont importants. En outre, par suite des fatigues de la route, le bétail, et surtout celui engraisé dans les étables et distilleries, subit, principalement en été, un déchet que les éleveurs fixent, pour un voyage d'Ypres, ou des environs, au marché de Lille, de 5 à 7 p. % de la valeur, non compris les frais de transport.

Le tableau qui suit indique le nombre des voitures de roulage partant à jours fixes, leur direction, ainsi que le poids des marchandises qu'elles transportent.

DIRECTION.	NOMBRE DES EXPLOITATIONS.	IMPORTATION PAR		EXPORTATION PAR		TOTAL IMPORTATION ET EXPORTATION PAR	
		MOIS.	AN.	MOIS.	AN.	MOIS.	AN.
Gand, Courtray, etc.	3	101	1,212	44	528	145	1,740
Poperinghe	1	64	768	65	780	129	1,548
Localités diverses de l'ar- rondissement.	20	64	732	88	1,056	149	1,788
Totaux	24	226	2,712	197	2,364	423	5,076

Les voitures de roulage ne transportent ordinairement que des marchandises destinées à approvisionner les magasins (et nommées, en flamand, *winkelwaeren*) : telles qu'étoffes, objets de quincailleries, denrées coloniales, etc.

Le prix de transport est de fr. 20 par tonneau.

Les matières pondéreuses, le fer, la pierre, la chaux, la houille, arrivent, soit par le canal, soit par des voitures spéciales ; les objets fragiles et en général tous ceux qui sont expédiés par le chemin de fer, sont confiés aux messageries.

Les chiffres qui précèdent, nous ont été fournis par les entrepreneurs de voitures de roulage, qui prévoyaient, sans nul doute, dans quel but ces renseignements étaient demandés ; aussi nous avons la conviction que les transports sur Gand et Courtray peuvent être majorés de 300 à 350 tonneaux par an.

Quelle que soit la difficulté de répondre à votre 4^e question, puisque la plupart des matières pondéreuses ne sont pas soumises, à Ypres, à des droits d'octroi, nous chercherons à vous indiquer de la manière la plus exacte que possible, les quantités importées, ainsi que le fret que l'on paie actuellement.

Pierres d'Ecaussines, Basècles, Tournay, etc., 1,500 tonneaux, dont 850 sont employés en ville.

Le fret d'Ecaussine, par tonneau (1,000 kilog.), jusqu'à Ypres, est de fr. 20 par terre et de fr. 10 par eau. Celui de Tournay, par terre, de fr. 12. Malgré l'énorme différence du fret, payé pour les transports par terre et ceux par eau, près d'un tiers des pierres employées est expédié par cette première voie, soit parce qu'elle est plus accélérée, soit à cause de la baisse des eaux, des glaces, etc, et enfin parce qu'aux frais du port des pierres qui arrivent au canal, il faut ajouter ceux résultant du déchargement du navire et du transport en ville.

Fer, par an, 650 tonneaux.

Fret de Bruxelles, par eau	fr.	10 00	le tonn.
Id. id. par chemin de fer et roulage		21 50	
Id. Charleroy, Mons, etc, par eau		22 00	
Id. id. par roulage.		26 00	
Id. id. par chemin de fer et roulage		32 00	
Id. Courtray, par roulage		10 00	
Id. Chimay, par roulage.		36 00	

Denrées coloniales. Les magasins de notre ville fournissent ces denrées aux habitants des communes frontières qui les introduisent en France.

Quantité importée par terre, 750 tonneaux.

Celle qui arrive par eau est au moins égale.

Fret de Gand à Ypres, par terre, fr. 20 00 le tonneau.

Id. par eau, fr. 8 20 id. plus, fr. 1-80 pour déchargement du navire et frais de transport en ville.

Charbon de terre 14,000 tonneaux, dont 6,400 sont consommés en ville ; le reste part de notre quai pour les diverses localités de l'arrondissement, et surtout pour Poperinghe. Le fret est de fr. 0-45 à fr. 0-55 l'hectolitre, qui, dans le commerce de détail, se vend pour 80 kilog., soit, pour 1,000 kilog., de fr. 5-62 à fr. 6-86.

Chaux. 3,800 tonneaux, dont 800 environ sont employés en ville. Il est à remarquer que l'excessive différence entre ces deux chiffres provient de ce qu'il existe au quai un four à chaux et que les matières premières qui l'alimentent, sont comprises dans ce chiffre de 3,800.

Si la chaux de Tournay se vendait moins cher à Ypres, les cultivateurs en feraient un usage considérable.

Le chiffre de 800 tonneaux employés à Ypres nous a été fourni par les marchands de la ville ; mais, comme la plupart des personnes qui élèvent des constructions et les marchands des localités voisines font venir directement par terre, la chaux dont ils ont besoin, il en résulte que ce chiffre est très inexact et que la consommation doit être infiniment plus considérable.

Pour la chaux, le fret de Tournay à Ypres, par terre, est de fr. 13-00 le tonneau.

Plomb. 70 tonneaux, fret de Gand fr. 2-50.

Bières étrangères, 300 hectolitres.

Nous n'avons pu nous procurer des renseignements exacts pour ce qui concerne le verre. Toutefois, un des principaux marchands nous a assuré que les frais payés pour transport de verre à vitres, glaces, etc., s'élèvent annuellement à plus de fr. 3,000.

Tels sont, Monsieur l'ingénieur, les renseignements que nous sommes parvenus à nous procurer sur l'importance du transport de certaines catégories de marchandises, denrées et matières pondéreuses. Nous avons l'honneur de vous adresser, en outre, ci-joint, un état indiquant en tonneaux le poids des marchandises chargées sur les bateaux qui ont passé par l'écluse de Boesinghe, depuis le 1^{er} avril 1843 jusqu'au 1^{er} mars dernier. Ce tableau vous fera connaître le mouvement du bassin de notre canal.

Nous espérons, Monsieur, que ces données et celles que M. le commissaire de l'arrondissement pourra vous fournir, vous mettront à même de poursuivre l'utile travail dont la réalisation est pour notre ville une question de la plus haute gravité.

Nous désirons vivement pouvoir nous mettre en rapport avec MM. les ingénieurs que vous voudrez bien charger de faire sur les lieux les travaux préparatoires, et ce, afin d'être à même de leur fournir les renseignements dont ils pourraient avoir besoin.

Agrérez, Monsieur, etc.

Tableau indiquant en tonneaux, le poids des marchandises chargées sur les bateaux qui ont passé par l'écluse de Boesinghe, depuis le 1^{er} avril 1843, jusqu'au 1^{er} mars 1844.

Bois	2,593
Marchandises pour magasin (winkelwaren)	4,447
Tourteaux	80
Tabac	66
Briques	543
Charbon	12,890
Sel.	146
Cendres	950
Pannes et tuiles	1,434
Sable de mer	2,289
Sable de Forthem	1,825
A reporter.	<u>28,365</u>

Report.	28,365
Colza	1,293
Graines grasses	436
Froment	20
Avoine	160
Sucrion	4,247
Du blanc	91
Seigle	830
Bière	29
Futailles	13
Meubles	152
Pommes de terre.	29
Grés	383
Vin	24
Paille	188
Foin	468
Plomb	3
Terre de pipes	29
Genièvre	21
Fer.	201
Chaux de Tournay	3,445
Tourbe	695
Écorces	1,190
Ardoises	377
Pommes de terre	68
	<hr/>
	41,657

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1844 — 1845.

ANNEXES AU N° 382.

CHEMINS DE FER DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

TABLE DES ANNEXES.

1. Tableau de la longueur des alignements et du développement, ainsi que des rayons des courbes de raccordement de la branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick	25
2. Id. de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thielt	26
3. Id. d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.	28
4. Profil longitudinal de la branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick	30
5. Id. de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thielt	31
6. Id. d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.	33
7. Tableau des ouvrages d'art de la branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick.	34
8. Id. de Courtray à Bruges, par Ingelmunster et Thielt	38
9. Id. d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.	45
10. Bâtiments et dépendances des stations de la branche de Courtray à Ypres, par Menin et Wervick	49
11. Id. de Bruges à Courtray, par Ingelmunster et Thielt	53
12. Id. d'Ingelmunster à Ypres, par Roulers.	57
13. Matériel d'exploitation.	61
14. Lettre du bourgmestre de la ville d'Iseghem à M. Lebens, ingénieur des ponts et chaussées	62
15. Id. de Thielt	67
16. Id. de Courtray	73
17. Id. de Poperinghe.	75
18. Id. d'Ypres	76
