

CHEMIN DE FER.

LIGNE DES FLANDRES VERS LA FRANCE.

TRACÉ DE GAND A COURTRAY.

La loi du 26 mai 1837 porte qu'il sera établi, aux frais de l'état, un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, *par Courtray*.

Avant la présentation de la loi, ce projet avait été étudié, à deux reprises, par des ingénieurs différens ; il avait paru aux uns et aux autres qu'il fallait suivre, à partir de Gand jusqu'à Courtray, la vallée de la Lys, en se tenant sur la rive droite de cette rivière, et en passant notamment à Deynze.

Dans le cours des discussions, dont la loi du 26 mai a été l'objet dans l'une et l'autre chambre, on exprima l'opinion qu'il était possible et convenable de rapprocher le chemin de fer d'Audenaerde, en abandonnant Deynze, pour le faire passer, soit entre Deynze et Cruyshautem, soit à Cruyshautem même.

Ces observations ont été par la suite appuyées par deux pétitions, l'une de Cruyshautem, en date du 1^{er} juin, l'autre d'Audenaerde, en date du 7 juin, et combattues par une pétition de Deynze, en date du 20 juillet.

Conformément à l'engagement pris devant les deux chambres. M. le ministre des travaux publics a soumis à une nouvelle étude le tracé de Gand à Courtray.

Il a d'abord été reconnu que le chemin de fer pouvait rencontrer la commune populeuse de Wareghem, au lieu de passer par Vive-St.-Eloy.

Ce premier point posé, deux directions nouvelles restaient à examiner :

1^o Abandonnera-t-on Deynze, pour passer à l'est de cette ville, de manière à rapprocher le chemin de fer d'environ une lieue de Cruyshautem et par conséquent d'Audenaerde?

2^o Abandonnera-t-on Deynze pour passer à Cruyshautem même?

Ces deux questions ont été traitées séparément par M. l'ingénieur en chef directeur Noël, la première dans un rapport du 20 septembre, la deuxième dans un rapport du 24 octobre.

Sur l'avis conforme de M. l'inspecteur général, M. le ministre des travaux publics a adopté les conclusions de ces deux rapports, conclusions que l'on peut résumer en ces termes :

1^o Il est *possible* de passer à l'est de Deynze, à une lieue environ de cette ville, mais il n'est pas *convenable* de le faire: ce serait éloigner le chemin de fer de Deynze, sans le rapprocher assez sensiblement d'Audenaerde; ce serait faire un grand mal à Deynze sans faire un grand bien à Audenaerde;

2^o Il serait *désirable* de pouvoir passer à Cruyshautem, mais il est *impossible* de le faire : pour se tenir ainsi entre la Lys et l'Escaut, il faudrait tenter de passer d'une vallée à l'autre en traversant ou en entamant la crête de partage; partant de Gand, à 9 mètres 40 centimètres au dessus de la mer, pour aboutir à Courtray à 17 mètres 50 centimètres, on passerait par des points très élevés, dont l'un est même à 59 mètres 2 centimètres, tandis qu'en suivant le bassin de la Lys par Deynze, les points intermédiaires varient seulement de 6 à 17 mètres.

Nous nous renfermons dans ce résumé, le lecteur étant à même d'entrer dans d'autres développemens et notamment d'apprécier la différence des frais de construction, d'entretien et d'exploitation, à l'aide des pièces suivantes, que nous publions textuellement :

- 1^o Réclamation de l'administration communale de Cruyshautem ;
- 2^o Réclamation de l'administration communale d'Audenaerde ;
- Notice sur l'importance commerciale et industrielle d'Audenaerde ;
- 3^o Réclamation de l'administration communale de Deynze, suivie de l'adhésion d'un grand nombre de communes ;
- 4^o Premier rapport de M. l'ingénieur en chef directeur ;
- 5^o Deuxième rapport du même.

1° RÉCLAMATION DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE DE CRUYSHAUTEM, CONTRE LA DIRECTION PAR DEYNZE.

Cruyshautem , le 1^{er} juin 1837.

Messieurs ,

Ayant appris que , par extension à la loi du 1^{er} mai 1834 , la chambre des représentans vient de décréter un chemin de fer de Gand par Courtray à la frontière de France, dont le tracé sera incessamment arrêté , nous avons l'honneur de vous soumettre quelques considérations y relatives ; et d'abord nous disons que la ligne de Gand à Courtray , qui passerait par les communes de Nazareth, Cruyshautem et Waereghem, serait la plus droite, et partant la plus courte; 2^o qu'elle traverserait un terrain de peu de valeur (bruyères et bois de sapin), tandis que celle projetée, qui longerait la chaussée de Courtray, tout en formant une courbe , traverserait un terrain beaucoup plus précieux et plus riche en propriétés bâties, et où d'ailleurs les affluens de la Lys sont plus nombreux et plus considérables ; 3^o la population de Nazareth, Cruyshautem et Waereghem , montant à plus de 18,000 âmes (1), offre des avantages bien plus réels que Peteghem et Deynze réunis, dont la population n'atteint pas le nombre de 5000 âmes ; 4^o le pays à droite de Deynze, traversé par le chemin de fer de Gand à Bruges, qui se rapproche à angle aigu du tracé de Gand à Courtray, n'offre à ce dernier que des avantages très secondaires, tandis que, par Nazareth et Cruyshautem, plus rapproché de la ville d'Audenaerde, il sera constamment alimenté, non seulement par cette ville, mais par tout le pays d'Alost.

Ces motifs, basés sur les mêmes principes que ceux de MM. les ingénieurs Simons et de Ridder, n'ont d'autre but que l'intérêt général et le bien-être du pays.

Recevez, messieurs, l'assurance de notre considération toute distinguée.

Les bourgmestre et échevins,
(*Suivent les signatures.*)

2° RÉCLAMATION DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE D'AUDENAERDE CONTRE LA DIRECTION PAR DEYNZE.

Audenaerde , le 7 juin 1837.

M. le ministre,

Le pouvoir législatif vient de décréter qu'un chemin de fer sera établi de Gand vers la frontière de France, en passant par Courtray ; mais il a laissé au gouvernement la faculté d'en déterminer partiellement le tracé.

Dans l'intérêt général, comme dans l'intérêt particulier de plusieurs localités, nous prenons la liberté de vous adresser quelques observations tendantes à ce que la ligne du chemin de Gand sur Courtray, soit tracée de manière à passer par les communes de Nazareth, Cruyshautem et Waereghem.

Ce tracé est réclamé par et dans l'intérêt général :

1^o Parce que la ligne de Gand à Courtray, par lesdites communes de Nazareth, Cruyshautem et Waereghem, est plus droite et conséquemment plus courte que celle qui passerait par Peteghem et Deynze.

Ce fait nous paraît de toute évidence; on n'a qu'à jeter un coup-d'œil sur la carte, pour en être intimement convaincu, et, sans prendre un compas en main, on est persuadé que la différence est d'une lieue en faveur du tracé que nous proposons.

Or, de là seul résulterait déjà une diminution dans les frais de construction, d'environ un huitième.

2^o Parce que les terres des communes de Nazareth et de Waereghem, qui devraient être emprises pour l'établissement du chemin de fer, sont de peu de valeur, et pourraient être acquises tout au plus pour le tiers de ce que coûteraient les terrains à exproprier, si l'on adoptait le tracé par Deynze.

(1) Population de Nazareth.	5,900
Cruyshautem,	6,600
Waereghem,	6,500

Total,	18,100

En effet, tous ces derniers terrains, dont plusieurs sont bâtis, et qui tous sont à proximité de la grande route, ont une valeur considérable, tandis que ceux des communes de Nazareth et Waereghem sont pour la plupart des bruyères et bois de sapin qui se vendent à bas prix.

De plus, le territoire de la commune de Cruyshautem, qui est très étendu, présente également beaucoup de terrains d'une valeur médiocre.

Tenons donc pour certain que le gouvernement, en arrêtant le tracé par Nazareth, Cruyshautem et Waereghem, ferait une économie de 70 p. c. sur l'acquisition seule des terrains.

3° Parce qu'en traçant le chemin par Deynze et Peteghem, on ne favoriserait qu'une population de près de 13,000 âmes, au lieu qu'en le faisant parcourir les communes de Nazareth, Cruyshautem et Waereghem, on procurerait un avantage à une population immense.

D'abord lesdites trois communes présentent à elles seules une population de plus de 18,000 habitants.

Ensuite les communes d'Huyse, Nokere, Eyne, Oycke, Worteghem, Anseghem et Ingoygem, dont la population s'élève à plus de 21,000 âmes, seraient situées à proximité du chemin de fer.

En troisième lieu, la ville d'Audenaerde et ses faubourgs commerçans, en offrant ensemble une population de plus de 8,000 habitans, profiteraient également du tracé proposé.

Enfin la ville de Renaix, avec ses 12,500 âmes, et dont le commerce et l'industrie prennent tous les jours un nouvel essor, viendrait porter le chiffre de la population à l'avantage de laquelle ledit tracé serait établi, à environ 60,000 habitans, sans compter les communes adjacentes.

De là suit que le tracé que nous proposons serait infiniment plus fréquenté que celui qui serait fixé par Deynze.

Nous pensons, M. le ministre, que ces motifs, qui trouvent leur source même dans l'intérêt général, sont de nature à déterminer le gouvernement à adopter le tracé par Nazareth, Cruyshautem et Waereghem, d'autant plus que d'honorables représentans et un digne sénateur ont, sans contradiction, défendu ce système.

Ajoutons à ces observations l'intérêt particulier des communes de Nazareth et Waereghem, dont la population est de près de 12,000 âmes, et qui, jusqu'à ce jour, sont privées de routes de communication, première cause du peu de valeur de leurs propriétés; tandis qu'il n'y a pas de ville dans le royaume qui ait des communications plus commodes que celle de Deynze.

Disons encore que l'intérêt particulier des villes d'Audenaerde et de Renaix, des communes de Cruyshautem, Huyse, Eyne, Peteghem-lez-Audenaerde, Worteghem et plusieurs autres, réclame impérieusement l'adoption du système que nous proposons.

Nous espérons donc, M. le ministre, que vous daignerez prendre en considération les observations que nous venons d'avoir l'honneur de vous présenter au nom des habitans notables, négocians et industriels de la ville d'Audenaerde et des communes circonvoisines, qui, dans le cas où ces observations ne seraient pas accueillies, perdraient l'espoir d'obtenir un jour un embranchement au chemin de fer, soit par concession, soit autrement.

Nous vous prions, M. le ministre, d'agréer les assurances de notre haute considération et de notre profond respect.

(Suivent les signatures.)

NAVIGATION.

Port d'Audenaerde.

Les pièces authentiques, que nous avons sous les yeux, démontrent de quelle importance la navigation de l'Escaut est pour Audenaerde, et la perte énorme qui en résultera pour cette ville, lors de l'achèvement du chemin de fer de Tournay sur Mouscron, Courtray, etc., etc.

Depuis le premier janvier jusqu'au dernier mai de cette année, 1,319 bateaux ont descendu par nos écluses, dont les 19|20 étaient chargés de charbons, et 930 les ont remontées, contenant ensemble une capacité de 348,438 tonneaux.

Chaque bateau, en montant les écluses, paie pour halage d'Audenaerde à Escanaffles, y compris les autres frais de ville, une somme de 41 fr. 89 c.
Et, en descendant les écluses, une somme de 3 80

D'après le mouvement actuel de la navigation, nous pouvons, avec certitude, compter que le nombre de bateaux qui descendront cette année les écluses sur l'Escaut à Audenaerde, sera au moins de 3,165 bateaux.

Et le nombre qui montera, de 2,235 id.

Total : 5,400 bateaux.

Ce mouvement dans la suite diminuera au moins d'un quart, car une grande partie des charbons, chaux, pierres, etc., destinés pour la France, la Flandre occidentale, etc., passera alors par le chemin de fer de Tournay pour se rendre à sa destination, comme étant la voie la plus courte et la plus économique.

Ainsi, la ville d'Audenaerde subira une perte réelle sous le rapport de son bassin de l'Escaut, en bateaux descendant les écluses, d'un nombre de 790 à fr. 3 80 par bateau, fait fr. 3,002 00

Et en bateaux montant, un nombre de 860 à fr. 41 89 par bateau, 23,438 40

26,460 40

Ajoutons que chaque bateau, tant montant que descendant, séjourne au moins un jour à Audenaerde; le personnel d'un bateau, terme moyen, y compris les compagnons, est de 7 personnes; en comptant seulement fr. 1 00 par personne pour séjour, on aura pour les dépenses annuelles du quart 1,380 bateaux de moins, la somme de 9,450 00

Les bateliers qui passent par nos écluses, prennent ordinairement en cette ville leurs provisions de bouche et de boissons pour au moins deux jours: comptons que ceci monte, par individu et par jour, à fr. 0 75, on aura une somme annuelle en moins de 14,175 00

Audenaerde est, pour ainsi dire, l'endroit où les bateliers s'approvisionnent exclusivement de toiles, soit pour chemises, pantalons, voiles, etc., tant pour eux que pour leurs familles; en comptant seulement ce débit à fr. 30 00 par an, pour chaque bateau, tant montant que descendant, on aura, pour le commerce de détail de cette ville, un roulement annuel de fonds en moins de 40,500 00

Portons également en ligne de compte que les achats que font les bateliers en outils, goudron, cordages, étoffes en laine et en coton, objets de fantaisie, etc., peuvent au moins être évalués à 20 fr. par bateau, ce qui fera un roulement de fonds en moins de 27,000 00

fr. 117,685 40

Ce qui forme le total des pertes que la ville d'Audenaerde essuiera sous le rapport du mouvement de son bassin de l'Escaut.

Commerce et industrie d'Audenaerde et de la commune d'Eyne.

Le principal commerce d'Audenaerde est celui de toiles; en 1836 on y a vendu sur le marché 18,511 pièces, dont la valeur moyenne est de 115 fr. par pièce, donc une somme de 2,128,765 00

Il y a en cette ville trois manufactures de sarraux brodés, destinés exclusivement pour l'exportation en Suisse, confectionnant annuellement 49,400 sarraux, au prix moyen de 5 fr. 50 c. par sarrau, fait une somme de 271,700 00

A reporter, 2,400,465 00

Report,	2,400,468 00
A Eyne, à trois quarts de lieue d'Audenaerde, il y a une fabrique de rouenneries, donnant journellement de l'ouvrage à 110 personnes de tout âge; leur salaire annuel est de	31,324 00
Et le prix de la matière première monte à	73,640 00

Commerce et industrie de Renaix.

Le marché de toiles à Renaix est très important; en 1836 on y a vendu 26,276 pièces, au prix moyen de fr. 70 00 par pièce, fait une somme de	1,859,320 00
Il y a à Renaix 40 fabricans de rouenneries; leur fabrication surpasse maintenant celle de St.-Nicolas; ils emploient journalièrement 2,768 personnes de tout âge, et dont le salaire annuel monte à	751,700 00
Ils consomment en matière première, par an, pour	1,881,000 00
On fabrique annuellement à Renaix environ 24,700 sarraux, dont la majeure partie est destinée pour l'introduction clandestine en France, au prix moyen de fr. 4 75 par sarrau,	117,328 00
Total, fr.	7,074,774 00

Dans le tableau statistique commercial et industriel ci-dessus mentionné, dressé d'après des données exactes et véridiques, ne figurent pas les grandes tanneries d'Audenaerde, les plus considérables de cette province, ainsi que les salines et savonneries, parce que les produits de leurs fabrications se consomment pour ainsi dire dans la province.

N'omettons pas non plus de faire ici la remarque qu'il est de l'intérêt du gouvernement, ainsi que de celui du commerce et de l'industrie, que ce chemin de fer passe le plus rapproché d'Audenaerde qu'il soit possible, vu les grandes relations commerciales entre Mons, Ath, Leuze, Renaix et Gand par Audenaerde, qui se font maintenant par un roulage très actif, et qui pourraient alors, par cette voie, faire leurs correspondances d'une manière plus économique. Cette correspondance est tellement considérable, qu'il passe ordinairement dans la semaine, par cette ville, au moins une vingtaine de chariots attelés de quatre chevaux, pour entretenir le service commercial et industriel entre ces différentes villes.

Audenaerde, ce 15 juin 1837.

(*Suivent les signatures.*)

3^e RÉCLAMATION DE L'ADMINISTRATION COMMUNALE DE DEYNZE EN FAVEUR DU MAINTIEN DE LA DIRECTION PAR CETTE VILLE.

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. le ministre,

Les conseils communaux de Deynze, et autres communes de ce canton, vous supplient de décider que le chemin de fer de Gand vers Lille sera construit conformément au tracé proposé dans le rapport de MM. les ingénieurs de Ridder et Simons, c'est-à-dire en suivant le bassin de la Lys, et en passant par la commune de Peteghem à proximité de Deynze.

Tel est le plan unanimement adopté par deux commissions d'ingénieurs qui, indépendantes l'une de l'autre, étaient moins instituées pour se concerter que pour contrôler leurs opérations respectives; plan également adopté à l'unanimité par le conseil des ingénieurs: preuve évidente qu'il ne peut exister deux opinions sur la direction à donner au chemin de fer, si l'on ne consulte que le bien public et l'intérêt de l'état.

Mais, au moment où personne ne doutait plus que ce plan ne fût irrévocablement arrêté, l'esprit de localité et d'intérêt particulier s'est agité pour obtenir que la direction de ce chemin se rapproche d'Audenaerde, en traversant Nazareth et Cruyshautem, communes remarquables, à la vérité, par l'étendue de leur territoire stérile et dépeuplé, et par leur nullité complète sous le rapport du commerce et de l'industrie.

L'admission de ces prétentions aurait les suites les plus désastreuses; ce serait substituer un sol

accidenté, montagneux, à un terrain plane; s'éloigner des centres de communication de contrées riches et d'une forte population, pour traverser des bois, des déserts; abandonner la ligne moyenne, si bien choisie entre Thielt et Audenaerde, pour reporter la station sur un point inaccessible aux habitans de la partie ouest de la Flandre orientale, y compris le canton de Nevele et des cantons de la Flandre occidentale qui avoisinent ces contrées.

Toute cette population préférerait infailliblement de continuer à voyager en diligence, directement de Deynze à Gand ou à Courtray, que d'aller se rendre à la station à une lieue et demie de distance: il est notoire que l'opinion des ingénieurs est fondée sur ces considérations aussi simples que concluantes; on n'a qu'à lire leur rapport pour s'en convaincre.

Il serait superflu d'insister sur la position favorable de Deynze, considérée comme station du chemin de fer: cette ville industrielle et commerçante est en relation continuelle avec un grand nombre d'autres villes; une foule de routes pavées y aboutissent, et procurent aux cantons voisins toutes les facilités désirables pour le transport des personnes et des marchandises: sa poste aux chevaux est une des plus importantes de la province, et peu de routes comptent autant de services de messageries que celle de Gand à Courtray: quelque direction que l'on décrète, il est clair qu'à l'ouverture du chemin de fer, toute communication directe entre ces deux villes, au moyen de messageries, sera supprimée: toutes choses d'ailleurs égales, cette seule considération devrait faire pencher la balance en faveur de Deynze; hormis le cas d'utilité publique, il serait extrêmement rigoureux de priver, sans compensation, cette ville des avantages dont elle jouit actuellement: il serait injuste de la sacrifier quand toutes les circonstances plaident pour elle.

La ruine de Deynze serait d'ailleurs aussi funeste au trésor que peu avantageuse à Audenaerde, puisque la station de Cruyshautem serait encore éloignée de plus de deux lieues de cette dernière ville.

Pleins de confiance dans vos lumières et votre impartialité, les supplians osent espérer que vous ferez justice des sophismes de leurs adversaires, en maintenant le tracé tel qu'il a été proposé d'abord.

Ils vous prient, M. le ministre, d'agréer l'expression de leur profond respect.

Fait en séance du 20 juillet 1837.

Suivent les signatures et les adhésions des conseils communaux d'Astene, de Bachte-Maria-Leerne, de Leerne-St.-Martin, de Vesselaere, de Nevele, de Meghem, de Poesel, de la ville de Thielt, de Zulte, de Vive-St.-Eloy, de Wielsbeke, d'Oyghem, de Barichove, de Haerlebeke, de Beveren, de Desseghem, de Vive-St.-Bavon, de Waeken, de Markeghem, de Denterghem, de Gotthem, de Grammene, de Wouterghem, de Zeveren, de Vynkt, de Poucques, de Lootenhulle, d'Aeltre, de Ruyselede, de Caneghem, d'Aersele, de Meulebeke, d'Oostroosbeke, de Waereghem, et de Machelen.

4^e PREMIER RAPPORT DE M. L'INGÉNIEUR EN CHEF, DIRECTEUR.

Gand, le 20 septembre 1837.

M. le ministre,

Lors de la discussion de la loi du 26 mai dernier, qui ordonne l'établissement d'un chemin de fer de Gand vers Lille et Tournay par Courtray, plusieurs membres de la chambre des représentans et du sénat ont témoigné leur étonnement de ce que les divers avant-projets, qui avaient été conçus pour cette route, tant par des agens du gouvernement que par des sociétés particulières, avaient tous été dirigés vers Deynze-Peteghem, plutôt que de l'être par Nazareth, Cruyshautem et Waereghem.

Les avantages que, suivant ces honorables membres de la représentation nationale, ce dernier tracé devait offrir, consistaient: 1^o En ce que la ligne serait plus directe; 2^o en ce qu'elle traverserait des terrains moins coûteux, et enfin, 3^o en ce qu'elle se rapprocherait d'Audenaerde.

Quelque temps après, les administrations communales d'Audenaerde et de Cruyshautem vous ont adressé, M. le ministre, des pétitions ayant aussi pour but d'obtenir que le tracé de Gand à Courtray passât par Nazareth, Cruyshautem et Waereghem; mais ces requêtes, que vous avez bien voulu soumettre à mon avis par lettres des 14 et 22 juin dernier (n^o 2191a), et qui sont ci-jointes, ne présentent guère d'autres considérations, en faveur du tracé qu'elles réclament, que celles qui avaient déjà été émises dans les chambres et sur lesquelles vous aviez appelé mon attention.

D'un autre côté, la régence de Deynze, dans une pétition que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser le 8 du courant sous le n^o 2191a, demande que la ligne primitivement proposée soit maintenue.

En conséquence, et quoique déjà la connaissance que j'avais des localités, pût fixer mon opinion

sur le choix du tracé, mon premier soin a été, suivant votre désir, de rechercher, d'une part, tous les avantages, de l'autre, tous les inconvénients qui résulteraient de l'adoption du tracé, soit par Cruyshautem, soit par Deynze; et je vais avoir l'honneur, M. le ministre, de vous exposer le résultat de mes investigations.

Avant tout, je poserai en principe que le chemin de fer, en venant de Courtray vers Gand, doit toucher 1° au bourg considérable de *Haerlebeek*, ce qui ne peut être mis en doute, et 2° au village de *Waereghem*, l'un des plus importants de la Flandre occidentale, principalement par l'agglomération, l'état d'aisance et le mouvement de sa population; sous le rapport des travaux, nul obstacle ne se rencontre dans cette partie du tracé, de telle sorte, qu'à mon avis, M. le ministre, il ne reste à discuter que la direction à suivre de Gand à Waereghem.

Afin de pouvoir juger avec exactitude du relief du terrain compris entre la Lys et Cruyshautem, j'ai fait opérer le nivellement de la chaussée de Deynze à Audenaerde, et le profil ci annexé résultant de ce nivellement, vous démontrera, M. le ministre, qu'il est impossible d'arriver au village de Cruyshautem; et nous ne pouvons guère en approcher plus près que vers la borne milliaire n° 15, à moins de travaux considérables et de fortes rampes.

Il est vrai que cette borne, limite à l'ouest de laquelle on doit rester, se trouve à peu près dans la direction du tracé de Gand vers Waereghem par Nazareth, et il est ainsi évident que, sous le rapport de l'art, rien ne s'oppose à ce qu'on effectue le tracé pointillé au plan général qui serait le plus court, si ce n'est que les rampes, devenant un peu plus fortes, diminueraient la vitesse possible sur cette partie de la ligne. J'avoue encore que les terrains pourraient coûter moins cher dans ce tracé que dans celui vers Deynze; et enfin cette direction rapprocherait le chemin de fer d'une distance de 4 kilomètres d'Audenaerde et de Cruyshautem; mais là se bornent les avantages de ce tracé, car, pour ce qui regarde la commune de Nazareth, qui est une des moins peuplées de la province en proportion de l'étendue de son territoire, son apport au chemin de fer sera tellement insignifiant, qu'il ne peut influer en rien sur la décision à intervenir.

Si l'on admettait la direction par Nazareth et Cruyshautem, la station pour Audenaerde et Deynze, serait nécessairement placée à la chaussée qui relie ces deux villes près de la borne milliaire n° 15, à une distance de 4 1/2 kilomètres de Deynze, de 4 kilomètres de Cruyshautem et de 15 kilomètres d'Audenaerde; or, cette station se trouverait dans un endroit entièrement isolé, distant d'au delà de 3/4 lieue du village le plus rapproché, par conséquent peu propre à devenir le confluent au chemin de fer, des communications d'Audenaerde et Renaix, d'une part, de Deynze et de Thielt, de l'autre. Dans l'emplacement indiqué à la borne milliaire n° 15, la station sera-t-elle la plus productive possible pour le chemin de fer? La réponse négative à cette question ne peut être douteuse, et cela par des raisons bien simples. En effet, les voyageurs venant d'Audenaerde à la station vers Cruyshautem, y arriveraient généralement par voitures, puisque la distance à parcourir serait de 15 kilomètres, et, si cette distance était portée à 17 kilomètres, c'est-à-dire jusqu'à Deynze même, le nombre de voyageurs ne diminuerait peut-être pas de 1/20, puisqu'il ne s'agirait que d'un parcours en voiture de 20 à 25 minutes en plus. On peut en dire *reciproquement* autant pour Thielt, situé à 14 kilomètres de Deynze, et qui se trouverait, par le tracé de Cruyshautem, portée de 4 1/2 kilomètres en arrière. Il y aurait donc la même chance, en sens contraire, pour les villes de Thielt et d'Audenaerde, par l'un comme par l'autre tracé; de manière que si l'on tient compte du fâcheux emplacement d'une station isolée, comparée avec celle de Deynze, l'avantage sera déjà en faveur de cette dernière. Mais la question n'est pas aussi indifférente pour Deynze elle-même; car si la station, au lieu d'être en contact avec la ville, est rejetée, à 4 1/2 kilomètres en arrière; alors le nombre de voyageurs que l'on aurait eus, surtout dans la classe qui circule par waggons, serait bien probablement réduite des 3/4 ou au moins de moitié.

Ainsi, je le répète, M. le ministre, la station établie sur le territoire de Cruyshautem, serait extrêmement préjudiciable aux intérêts de l'état, nuirait davantage à Thielt que la station de Deynze ne nuirait à Audenaerde, et porterait un coup désastreux à cette ville de Deynze, aujourd'hui si active par son industrie et son commerce, si animée par les nombreuses chaussées qui y aboutissent.

Sous le rapport des intérêts de l'état, on pourrait objecter que les dépenses devant être plus fortes pour la construction de la route par Deynze que par Nazareth, il faudra aussi que l'excédant des revenus de la station de Deynze puisse compenser l'excédant des frais d'exécution. Or, cette dépense en plus, que je porte, et pour supplément de développement de la ligne (900 m.) et pour la plus value des terrains, à moins de 100,000 fr., exigera seulement 8,000 fr. d'intérêt, soit un peu plus de 10 fr. par jour, de manière qu'en admettant 6 convois dans un sens et 6 dans l'autre, il faudrait, pour que le tracé de Deynze offrit de l'avantage, qu'il y eût seulement à chaque convoi une recette excédant de 0 fr. 85 c. celle présumée à Cruyshautem. L'avantage en faveur de Deynze est donc tout à fait patent.

Si, après avoir consulté l'intérêt public, c'est-à-dire celui du trésor, on veut prendre en considération l'intérêt des localités, alors encore la balance penchera en faveur de Deynze. En effet, d'une part, si, sous le rapport de la navigation, Audenaerde éprouve quelques pertes sur l'Escaut, Deynze sera également privée d'une portion des avantages que lui procure la Lys; d'un autre côté, si Audenaerde voit s'anéantir en partie ses communications par les chaussées de Tournay et de Gand, Deynze verra, par contre, s'annihiler ses deux chaussées vers Gand et celle vers Courtray. Je suis ainsi amené à ce dernier argument, qui n'est peut-être pas le moins puissant : aujourd'hui Deynze offre l'une des stations les plus importantes des messageries de Gand vers Courtray, Menin et Lille ; or, par l'établissement du chemin de fer de Gand à Courtray, cette position si favorable est, pour ainsi dire, perdue complètement ; c'est donc justice que d'accorder à Deynze, en compensation, une des stations du chemin de fer, alors que celle-ci présage des grands produits, alors aussi que son écartement à plus de $\frac{3}{4}$ de lieue de Deynze, serait si funeste à cette localité et tout à la fois d'une utilité si faible pour Audenaerde.

Telles sont, M. le ministre, les considérations qui me portent à vous proposer la direction par Deynze. Le tracé complet de Gand à Courtray, que j'ai l'honneur de vous soumettre, se comporte comme suit :

Description du tracé proposé de Gand à Courtray.

Le premier alignement, partant d'un point situé un peu au delà du pont de l'Escaut à Gand, avec l'axe duquel il se raccorde par une courbe de 3,000^m de rayon, a une longueur de 7 kilomètres ; il est déterminé par l'obligation que je me suis imposée, de ne traverser ni jardins d'agrément ni propriétés de quelque importance, lesquels sont disséminés en si grand nombre dans ces localités. L'extrémité de cette ligne se trouve dans la commune de Nazareth.

Le 2^e alignement, qui se raccorde avec le 1^{er} par une courbe de 3,000^m de rayon, a une longueur de 8 $\frac{1}{2}$ kilomètres et aboutit à Deynze-Peteghem, à la chaussée de cette ville vers Audenaerde, point où doit s'établir la station de Deynze, et qui est à une distance de 250^m de la chaussée de Gand à Courtray.

Ces deux alignements sont étudiés de manière à s'écarter de la chaussée de Gand à Courtray, d'abord parce que les terrains près de la chaussée sont plus coûteux à traverser, et ensuite parce qu'un convoi, longeant une route, peut causer de graves accidents à la circulation par chevaux sur cette communication. D'Astene à Deynze, nous avons été obligés d'approcher un peu plus de la chaussée, mais la plus grande partie des terrains, situés sur cette portion de la ligne, se compose de bois taillis, ayant par conséquent peu de valeur.

Le 3^e alignement, se raccordant avec le 2^e par une courbe de 2,000^m de rayon, a une longueur de 12 kilomètres et vient aboutir à la commune de Waereghem à 700^m du centre du village. Il nous serait impossible d'en approcher davantage, à cause du mouvement du terrain, qui nous entraînerait alors à des déblais considérables. Le point où nous arrivons, et qui deviendrait la station de Waereghem, se trouve à 1,750^m de la commune de Vive-St-Éloy, prise à la chaussée de Courtray.

Outre les avantages déjà énumérés dans le commencement de ce rapport, que présente le tracé par Waereghem sur celui de Vive-St-Éloy, nous pouvons ajouter : 1^o que les terrains en général seront moins coûteux ; 2^o qu'on ne traverse point les maisons de campagne qui bordent la chaussée entre Deynze et Haerlebeek ; 3^o qu'on évite l'inconvénient de longer la chaussée ; 4^o qu'on peut communiquer de Vive-St-Éloy à la station de Waereghem par un chemin pavé sur la plus grande partie et qui probablement sera bientôt entièrement ; 5^o enfin qu'on satisfait aux intérêts de plusieurs grandes communes en faveur desquelles la régence d'Audenaerde a réclamé.

Le 4^e alignement, qui se raccorde aussi avec le 3^e par une courbe de 2,000^m de rayon, a une longueur de 9 kilomètres et aboutit à Haerlebeek, à environ 200 mètres de la chaussée de Gand à Courtray. Les avantages du tracé de cette portion de la ligne sont trop manifestes pour que je m'y arrête.

Enfin, le 5^e alignement, raccordé avec le 4^e par une courbe de 2,000^m de rayon, a une longueur de 3 $\frac{1}{2}$ kilomètres et se termine, près de Courtray, à environ 200 mètres en deçà du grand chemin de cette ville vers Audenaerde.

Quant à la partie du tracé qui doit contourner l'enceinte de Courtray et aboutir à la frontière de France, je me propose, M. le ministre, de vous en présenter ultérieurement le projet. Il est subordonné aux diverses exigences d'une station importante et du tracé qui sera adopté par nos voisins.

Je me bornerai aujourd'hui à vous prier, M. le ministre, de vouloir bien fixer votre attention sur le tracé définitif de Gand à Courtray, afin de me mettre à même de faire compléter au plus tôt les études du projet qui doit être mis en adjudication. Car, quoique les nivellements préparatoires des diverses lignes aient eu lieu, il importe néanmoins que je connaisse votre détermination à cet égard, attendu que, pour opérer un tracé définitif sur des terrains aussi boisés que ceux que nous avons à traver-

ser, il faudra faire des dépenses pour les abatis d'arbres à exécuter dans la ligne, dépenses qui ne seraient cependant superflues, que dans le cas où un tracé effectué ne serait point adopté.

L'ingénieur en chef, directeur.

NOEL.

5° DEUXIÈME RAPPORT DE M. L'INGÉNIEUR EN CHEF, DIRECTEUR.

A MONSIEUR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Gand, le 24 octobre 1857.

M. le ministre,

Dans le rapport que j'ai eu l'honneur de vous adresser le 20 septembre dernier, sous le N° 34, j'ai cherché à démontrer que le tracé de la partie du chemin de fer de Gand à la frontière de France, comprise entre Gand et Courtray, devait toucher Deynze et ne pas être reporté à l'est de cette ville, afin de le rapprocher d'Audenaerde de 3 à 4 mille mètres seulement.

Ce que vous m'avez dit à ce sujet, monsieur le ministre, lorsque j'ai eu l'honneur de vous en entretenir, il y a quelques jours, m'a donné la conviction que les motifs sur lesquels je m'appuyais, vous semblaient péremptoires; mais vous avez ajouté qu'il vous restait le doute de savoir si le tracé ne pourrait point passer au delà de Cruyshautem par rapport à Deynze.

Ces paroles, monsieur le ministre, m'imposaient un devoir que je vais essayer de remplir.

Je n'avais pas à m'éclairer sur ce point, car la connaissance que j'ai de la configuration du pays, m'avait appris, qu'un tracé qui s'écarterait de Deynze d'une lieue vers l'est, devrait franchir le seuil de partage, très-élevé, qui sépare le bassin de la Lys de celui de l'Escaut, et ne pouvait par suite être adopté; mais je devais du moins réunir les éléments nécessaires pour rendre la chose évidente, et chercher à vous faire partager mes convictions.

J'ai, en conséquence, commencé par faire compléter le nivellement de la route d'Audenaerde à Deynze, dont une partie seulement était jointe à mon rapport du 20 septembre.

L'examen de cette pièce et des autres nivellemens ci-joints, vous fera voir, monsieur le ministre, que le point où le chemin de fer pourrait le plus convenablement traverser cette communication, si on avait l'intention d'abandonner Deynze, se trouve à l'entrée de Cruyshautem, à 150 mètres avant d'arriver à la borne N° 9. Or ce point est élevé de 57 mètres 87 centimètres au-dessus du niveau moyen de la mer, et celui où on atteint le sommet du seuil de partage, l'est de 59 m. 2 c.; tandis que le point de départ du chemin à Gand, celui où il coupe la route d'Audenaerde à Deynze, contre cette dernière ville, et celui où il aboutit à Courtray, ne le sont respectivement que de 9 m. 40 centim., 8 m. 61 centim. et 17 m. 50 centim.

Peut-être objectera-t-on qu'en se rapprochant davantage encore d'Audenaerde, en traversant la route qui conduit de cette ville à Deynze, à la borne N° 6, par exemple, point qui ne se trouve qu'à 51 m. 87 centim. au-dessus du niveau de la mer, on obtiendrait des résultats plus avantageux, du moins entre Gand et cette route; voyons à quelles conditions. D'abord le chemin augmenterait en longueur, et ensuite, comme en définitive il doit aboutir à Courtray, et qu'il doit ainsi toujours traverser le faite qui sépare la Lys de l'Escaut, on rencontrerait encore plus de difficultés à le faire. Car, en premier lieu, on arriverait à un point plus élevé, après s'être tenu dans un terrain plus bas, entre Gand et la route d'Audenaerde à Deynze, et ensuite on devrait couper le seuil de partage obliquement, donc sur une plus grande longueur.

Peut-être dira-t-on encore, que si, au lieu de marcher directement de Nazareth sur Cruyshautem et de ce village sur Waereghem, on s'était prêté au mouvement du sol, en se tenant dans les vallons, dont l'inclinaison générale est indiquée au profil, on aurait trouvé un terrain plus facile que celui qu'on a suivi; je ne le conteste pas; mais cela même serait encore un mal, puisqu'il faut toujours, je le répète, arriver au seuil de partage.

Ainsi, prendre la direction de Cruyshautem, ou toute autre plus rapprochée d'Audenaerde, c'est passer par une suite de points très élevés, et dont l'un est même à 59 mètres 02 au-dessus de la mer, pour en réunir deux qui le sont de 9 m. 40 et 17 m. 50 seulement, tandis qu'en passant par Deynze, on opère cette réunion en se tenant dans un terrain dont l'élévation varie d'une manière uniforme, et dans les limites de 6 m. à 17 m., ou, en d'autres termes, c'est s'imposer l'obligation de monter inutilement de 41 m. 52, en allant de Gand à Courtray, et de 49 m. 62, dans la direction contraire.

Mais l'examen des nivellemens faits de Gand sur Deynze et Waerzeghem, d'une part, et ceux pris suivant la ligne qui passe par Nazareth et Cruyshautem, de l'autre, vous en dira plus, M. le ministre que tout ce que je pourrais ajouter sur ce point.

Si du moins il devait résulter du tracé par Cruyshautem, une moindre dépense dans la construction et l'entretien du chemin! des frais de locomotion moins élevés ou des produits plus grands! mais c'est le contraire qui aura lieu sur tous les points.

Quant à la dépense d'exécution, il suffit de jeter un coup d'œil sur les nivellemens, pour se convaincre qu'en achats de terrains, en terrassemens et ouvrages d'art, elle sera incomparablement plus élevée, dans la direction de Cruyshautem, que dans celle de Deynze. Dans la première, les cotes de déblai et de remblai atteignent 17 mètres; dans la deuxième, une seule est de 4 mètres, et en moyenne elles ne dépassent pas un mètre. Aussi, je ne crains pas de le dire, la surface des terrains à acquérir, tant pour établir le lit de la route, que pour faire les emprunts nécessaires, serait trois à quatre fois plus grande dans un cas que dans l'autre, et les terrassemens, de même que les ouvrages d'art, coûteraient trente à quarante fois davantage.

Par une conséquence inévitable, il en serait à peu près de même de l'entretien.

En ce qui regarde les frais de locomotion, comme, dans le premier tracé, on a des rampes de 3 et 4 millimètres, sur de très grandes longueurs, tandis que, dans le deuxième, elles sont rarement de 1 millimètre, et que trois seulement s'élèvent moyennement à un millimètre et demi; il en résulte que la dépense de ce chef serait de 13 à 14 p. c. plus élevée dans le premier que dans le second; ainsi, en supposant le nombre des voyageurs transportés, de 300,000, et la vitesse de 35 kilomètres par heure, la locomotion coûterait 369,000 fr. par Deynze, et 340,000 fr. par Cruyshautem; et, si on remarque que cette différence de 40,000 fr. représente un capital de 800,000 fr., égal au tiers environ de celui nécessaire à la construction du chemin de fer, à simple voie, entre Gand et Courtrai, on se fera une juste idée de l'immense avantage que présente encore, de ce chef, la direction par Deynze, sur celle par Cruyshautem.

Je passe à la question des produits.

Faire passer le chemin par Cruyshautem, c'est le rendre complètement inutile pour Deynze et les localités qui doivent traverser cette ville, afin d'atteindre cette communication.

En effet, Deynze est à 17,000 mètres du centre de Gand par les routes pavées existantes; y substituer un chemin de fer, d'un développement de 21,000 m. plus un parcours, par route ordinaire, de 3,700 m., c'est réduire cette distance de 17,000 à 13,700 m. (le parcours de 3 kilomètres par chemin de fer, étant assimilé à celui de 1 kilomètre par route pavée). Or, est-il permis de croire qu'on préférât une manière de voyager plus longue, qui obligerait à changer de voiture, et qui ne conduirait pas dans le centre de Gand, au mode actuel? Non sans doute, je n'hésite pas à le dire.

Si on s'éloignait davantage de Deynze, cette observation, déjà si importante à mon avis, deviendrait plus forte encore.

La direction qui touche cette ville, offre au contraire des résultats tout différens.

Audenaerde est à 28,000 m. de Gand, et le chemin de fer par Deynze n'obligeant à faire, par route ordinaire, qu'un trajet de 17,000 m., plus un autre de 16,000 m. par chemin de fer, c'est remplacer ces 28,000 m. par 22,000 m.

Ainsi, passer par Deynze, c'est encore rendre la distance d'Audenaerde à Gand plus courte qu'elle ne l'est aujourd'hui, et par conséquent avoir l'espoir fondé d'assurer au chemin de fer les produits de la première de ces localités, tandis que se reporter au delà de Cruyshautem, c'est renoncer à ceux qui proviendront de Deynze et des lieux qui l'avoisinent.

En présence des considérations que je viens de développer, et de celles présentées dans mon rapport précité du 20 septembre, le choix du parti à prendre me semble ne pas pouvoir être douteux un instant, et je pense, M. le ministre, que le tracé du chemin de fer de Gand à la frontière de France, doit rester constamment dans la vallée de la Lys et passer à Deynze.

Ce résultat devait au reste être prévu, puisque la loi du 26 mai dernier, porte que ce chemin sera établi par Courtray.

Cette direction était d'ailleurs préférable à celle qui aurait touché Audenaerde et Tournay, parce qu'elle conduit plus directement à Lille, but principal, qu'elle n'augmente que d'une manière insensible la distance de Gand à Tournay, et qu'elle traverse ou passe à proximité de localités plus riches et plus populeuses que celles qu'on pouvait lui opposer.

Mais il n'en reste pas moins vrai que la partie de la vallée de l'Escaut, qui avoisine Audenaerde surtout, et le pays qui se trouve au sud vers Renaix et Grammont, territoire étendu et populeux, dans lequel l'industrie et le commerce prennent chaque jour de nouveaux développemens, ne retirera que de bien faibles avantages de la construction du chemin de fer de Gand à Courtray par Deynze.

Un seul moyen reste, à mon avis, de porter remède à un état de choses regrettable.

Il consiste à établir un embranchement partant d'Audenaerde et venant se rattacher à la ligne principale le plus directement possible.

Je ne suis pas encore à même, M. le ministre, de vous dire quelle serait la direction à donner à cet embranchement ; mais je crois, dès ce moment, pouvoir vous assurer que sa longueur ne serait que de 15 à 16 kilomètres, la dépense de construction peu considérable et les produits assez élevés.

Si vous le trouvez nécessaire, M. le ministre, je m'occuperai de l'étude de cet embranchement, dès que les projets de la ligne principale seront achevés.

L'ingénieur en chef, directeur,

NOEL.

LIGNE DES FLANDERS VERS LA FRANCE.

Section de Gand à Courtray.

Le ministre des travaux publics.

Vu la loi du 26 mai dernier, qui ordonne l'établissement, aux frais de l'état, d'un chemin de fer de Gand à la frontière de France et à Tournay, par Courtray ;

Vu les pétitions des administrations communales d'Audenaerde et de Cruyshautem, tendant à obtenir que le tracé soit dirigé par Nazareth, Cruyshautem, et Waeregem ;

Vu la pétition de la commune de Deynze et autres du même canton, demandant que ce tracé ne s'écarte point de la ville de Deynze ;

Vu les rapports de l'ingénieur en chef directeur Noël, en date des 20 septembre et 24 octobre derniers, ainsi que les plans et nivellement y annexés ;

Vu l'avis de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, motivé dans son rapport en date du 12 de ce mois ;

Considérant :

Que le point de départ du chemin de fer de Gand vers Lille, au pont sur l'Escaut à Gand, se trouve à une hauteur de 10 mètres au-dessus du niveau moyen de la mer, et le point d'arrivée à Courtray, à 18 mètres au-dessus de ce niveau ; (1)

Que, dans la direction qui passe par Petegem, Waeregem et Haerlebeek, l'on rencontre un terrain s'élevant, en général, d'une manière uniforme, dont la cote la plus haute ne dépasse pas 18 mètres au-dessus de la mer, et tel que la pente moyenne du railway a pu y être amenée à n'être que d'environ 1½ millimètre par mètre, tout en n'exécutant que des ouvrages ordinaires en terrassements ;

Qu'au contraire celle par Cruyshautem, ayant à traverser une crête élevée à 59 mètres au-dessus de la mer, exigerait des pentes de 3 à 4 millimètres sur de grandes longueurs, et entraînerait en outre à des travaux considérables en terrassements et ouvrages d'art ;

Qu'ainsi, sous les rapports des frais d'établissement et d'entretien, comme sous ceux de la rapidité et des frais de locomotion, le tracé par Deynze est, de tous points, beaucoup plus avantageux que celui qui serait dirigé vers Cruyshautem ;

Arrête :

Art. 1^{er}. Le tracé de la section du chemin de fer de Gand à la frontière de France, comprise entre Gand et Courtray, passant par Petegem lez-Deynze, Waeregem et Haerlebeek, tel qu'il est proposé par l'ingénieur en chef directeur Noël, dans son rapport du 20 septembre dernier, est adopté.

Art. 2. L'ingénieur en chef directeur Noël est autorisé à compléter les études du projet définitif dans la direction sus-indiquée, de manière à ce qu'il puisse être prochainement procédé à l'adjudication des travaux de cette section.

Bruxelles, le 20 novembre 1837.

НОТНОМВ.

(1) La cote à la mer à Gand est de 9 mètres, comme il est dit dans les rapports de l'ingénieur en chef directeur ; un exhaussement ayant été jugé nécessaire au pont que l'on construit sur l'Escaut, la cote du railway sera d'environ 10 mètres.

APPENDICE.

LIGNE DU HAINAUT VERS LA FRANCE.

Section de Bruxelles à Tubise.

Le ministre des travaux publics,

Vu la loi du 1^{er} mai 1834, qui comprend au nombre des chemins de fer à établir aux frais de l'état, une ligne de Bruxelles vers la frontière de France, par le Hainaut;

Vu les deux tracés projetés, le premier le 8 juin 1836, le second le 10 septembre 1836, et eu égard aux modifications et notamment à la modification proposée par l'un des auteurs du second projet, sous la date du 5 septembre 1837;

Vu le rapport, en date du 9 septembre 1837, de la commission d'enquête;

Revu les pièces et documens communiqués à la commission;

Vu les réclamations postérieures à la clôture de l'enquête et à la date du rapport, et notamment une pétition de l'administration communale de Hal, du 20 octobre, et une autre des habitans de cette ville du 28 octobre;

Où les explications données sur les lieux le 14 et le 15 de ce mois;

Vu les rapports présentés de part et d'autre à la suite de cette visite des lieux;

En ce qui touche l'ensemble de la ligne de Bruxelles à la frontière de France par le Hainaut :

Attendu que ni l'un ni l'autre projet ne doit être considéré comme un tout tellement indivisible que l'on ne puisse statuer sur l'une des trois sections principales sans s'engager à l'égard des autres;

Que c'est aussi ce qu'a pensé la commission d'enquête, en morcelant les projets et en proposant de donner la préférence à l'un, pour les deux sections extrêmes, et à l'autre, pour la section intermédiaire;

Qu'il est même prudent d'aller plus loin, et de séparer la question de la station de Bruxelles de celle de la direction générale du tracé vers Tubise, en ramenant la comparaison entre le premier projet et le deuxième, tel que celui-ci a été modifié par l'un des ingénieurs, le 5 septembre 1837, précisément pour admettre la possibilité de pénétrer également dans l'intérieur de la capitale.

En ce qui touche la station de Bruxelles :

Attendu que, sans négliger les convenances des villes, le choix de l'emplacement des stations n'a néanmoins jamais été considéré comme une circonstance prépondérante, de nature à déterminer, d'une manière rigoureuse, la direction des tracés;

Que, si une ville peut avoir droit à une exception, c'est certes la capitale, que néanmoins cette résolution tout exceptionnelle, ne peut être prise d'une manière absolue;

Qu'en effet les avantages qui peuvent résulter de l'établissement d'une station spéciale aux *Bogards*, à Bruxelles, ne paraissent pas d'un intérêt assez général, ni assez évident, pour qu'il soit permis de grever inconsidérément le trésor public, en augmentant notablement le coût total du chemin de fer de l'état; que la résolution à prendre doit être avant tout subordonnée aux propositions que feront les propriétaires dont les terrains viendraient à enchérir, et l'administration communale de la ville de Bruxelles dont il s'agit de favoriser les intérêts locaux.

En ce qui touche la section de Bruxelles vers Tubise :

Attendu que, des deux tracés proposés,

Le premier, suivant la rive droite de la Senne, offre une grande rectitude, ainsi que des courbes de raccordement et un système de pentes très favorable à la rapidité et à la sûreté d'une locomotion économique; que ce dernier résultat est d'autant mieux atteint, que parmi les communications traversées, peu fréquentées d'ailleurs, il ne se trouve aucune route de l'état;

Le second, en se tenant de l'autre côté du canal de Charleroy et de la Senne, sans offrir ces avantages, semble présenter, à Hal, celui d'un emplacement de station à l'est de cette ville, qui peut paraître plus à la convenance des habitans de Hal et des populations de la rive gauche de la Senne;

Que les avantages généraux inhérens au premier tracé, doivent l'emporter sur l'avantage local que peut offrir le second ;

Attendu, d'ailleurs, que les inconvéniens qui peuvent résulter de l'emplacement de la station à l'ouest de Hal, dans l'hypothèse de l'adoption du premier tracé, sont susceptibles d'être atténués, et que cette station offrira même certains avantages qui lui seront propres ;

Qu'en effet la station se trouvera placée contre le bassin d'un canal en communication avec la plupart des lignes navigables du pays, et qu'il sera possible d'opérer le transbordement des marchandises pondéreuses et encombrantes sur un point qui, par sa position, procurera, dans l'ensemble du transport par les deux voies, la plus grande économie ;

Que, pour rendre l'accès de cette station sûr et facile, en toute saison et dans toutes les directions, il suffira, à l'instar de ce qui s'est fait ailleurs, de quelques améliorations peu dispendieuses à exécuter dans la rue qui y aboutit, sans préjudice des travaux incombant dès à présent à la ville et à la province ; que le pont suspendu dont la construction est autorisée, sur le canal de Charleroy, par l'arrêté du 5 juin 1837, raccourcira le trajet pour les piétons, en leur évitant même l'inconvénient de se croiser avec les voitures ;

Que, la station étant placée à l'est de la ville, quelques améliorations seraient également nécessaires pour la rendre constamment accessible de toutes parts ; que les abords de cette station ne seraient pas plus faciles pour les voyageurs étrangers à la ville, que ceux de la station du premier projet, et qu'ils ne le seraient guère davantage pour les habitans de Hal, qui n'auront en tous cas que 500 mètres de distance moyenne à parcourir jusqu'à la station attenante au canal ; que l'intérêt local se réduirait à peu près aux dépenses que les voyageurs étrangers seraient obligés de faire dans la ville même, en attendant l'heure des convois ;

Adoptant, sauf la réserve relative à la station de Bruxelles, l'avis de la commission d'enquête ;

Usant de l'autorisation donnée par l'arrêté royal en date de ce jour, sans préjudice à l'arrangement à prendre en vertu de l'article 2 ;

Arrête :

Art. 1^{er}. A partir d'un point pris dans la vallée de la Senne, à environ 400 mètres à la droite du village de Forest, le chemin de fer de Bruxelles vers les frontières de France, par le Haiuaut, se tiendra, jusqu'au delà de la ville de Hal, sur la gauche du canal de Charleroy, qu'il franchira au moyen d'un pont fixe ; le tracé qui traversera la rue de Lembecq à niveau, à proximité de la route de Mons, se prolongera, dans la direction de Tubise, jusqu'à 1,700 mètres au-delà de cette rue, en continuant à laisser la grande route sur la droite.

Une station sera placée vis-à-vis de Hal, en deçà de la route provinciale de Nivelles, contre le bassin du canal de Charleroy.

Art. 2. Le sieur Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées, est nommé commissaire de la part du gouvernement, chargé de s'entendre, d'après les instructions qu'il recevra, et sauf ratification ultérieure, avec le commissaire de la régence de Bruxelles, et avec les propriétaires des terrains, sur les conditions de l'établissement éventuel d'une station à l'endroit dit les *Bogards*.

L'ingénieur en chef directeur de Moor est autorisé à compléter les études du projet définitif du point indiqué, ci-dessus vers Tubise, dans le sens de la direction décrite à l'art. 1^{er}, de manière à ce qu'il puisse être prochainement procédé à l'adjudication des travaux de cette section.

Bruxelles, le 20 novembre 1857.

NOTHOMB.

TABLE.

	Pages.
Préambule.	1
Pétition de l'administration communale de Cruysbautem.	2
Pétition de l'administration communale d'Audenaerde.	<i>ib.</i>
Pétition de l'administration communale de Deynze.	3
Premier rapport de l'ingénieur-directeur.	6
Deuxième rapport du même.	9
Arrêté relatif au tracé de Gand à Courtray.	11

APPENDICE.

Arrêté relatif au tracé de Bruxelles à Tubise.	12
--	----