

101319

-3. 4. 16

Lanarini et Cie

35

**PROJET**  
DE  
**ROUTE EN FER**  
DE MALINES A OSTENDE.

MEMORIAL

ROBERT B. BARR

1840-1900

# MÉMOIRE

SUR

L'ÉTABLISSEMENT D'UN CHEMIN DE FER

DE

MALINES A OSTENDE,

COMME EMBRANCHEMENT DE LA GRANDE ROUTE COMMERCIALE

D'ANVERS ET DE BRUXELLES AU RHIN,

RÉDIGÉ EN EXÉCUTION DES ORDRES

DE MONSIEUR LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

PAR LES INGÉNIEURS

SIMONS ET DE RIDDER.

NOVEMBRE 1833.

---

*Bruxelles,*

IMPRIMERIE DE VANDOOREN FRÈRES,

RUE DE LA RÉGENCE, N°14.

=  
1833.



MEMOIRE

DE L'ÉTAT DE LA FRANCE EN 1789

PAR M. DE LAMOTTE

DE L'ACADEMIE DES SCIENCES, DES ARTS ET DES LETTRES

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE

DE LA SOCIÉTÉ ROYALE DE MÉDECINE



## INTRODUCTION.

---

L'exécution d'une route en fer d'Anvers et de Bruxelles à la Meuse et vers le Rhin, est unanimement reconnue, aujourd'hui, indispensable pour la prospérité commerciale et industrielle du Royaume : non-seulement une communication de cette nature, accélérée, économique, et praticable en toute saison, peut seule assurer à la Belgique la conservation des bénéfices que ses ports retirent du commerce de transit avec l'Allemagne ; mais elle seule est susceptible de rendre dans leur plénitude, les facilités de transport que la Meuse offrirait au pays de Liège pour l'exportation de ses produits avant la révolution.

Il s'agit maintenant d'examiner jusqu'à quel point un prolongement de cette route, également destiné à une marche rapide par la vapeur, serait utile à établir à travers la riche et fertile contrée des Flandres, et qui aboutirait à la mer, au port d'Ostende, que le gouvernement a déjà délivré, en grande partie, des inconvénients qu'un long abandon avait fait naître dans son chenal, et qui pourra s'améliorer encore à l'aide de quelques sacrifices.

Au premier aperçu, l'établissement d'une voie nouvelle dans cette partie du royaume, déjà couverte d'un réseau de routes superbes, rayonnant de tous ses foyers commerciaux, entrecoupée dans toutes les directions, de rivières d'une navigation facile, et de canaux larges et profonds, objet d'envie pour les provinces voisines, semble un luxe inutile : certes, aucune contrée de l'Europe ne possède, en général, des moyens de communication plus avantageux que ceux existants aujourd'hui dans les deux Flandres.

A la vérité, nous voyons l'Angleterre établir des routes en fer à côté de ses meilleures navigations intérieures, et projeter même de remplacer ses canaux dans toute leur étendue, par le nouveau moyen de communication que l'art

De l'importance de l'exécution d'une route en fer de l'Escaut à la Meuse et vers le Rhin.

Coup-d'œil général sur la question d'utilité d'étendre un embranchement jusqu'à Ostende.

Communications actuelles des Flandres.

Raisons du remplacement des canaux par des chemins de fer en Angleterre.

Le commerce de Flandres ne retirerait de l'établissement d'un chemin de fer, aucune économie sensible sur les frais actuels des transports.

Prix moyen du fret d'Anvers et de Bruxelles à Ostende.

Frais simples de hallage sur un chemin de fer.

Division de la question relative au projet d'embranchement dans les Flandres.

vient de créer; mais cette préférence ne résulte pas seulement des avantages spéciaux que le nouveau mode de transport offrait : ce remplacement des anciennes voies fut principalement nécessité en Angleterre, par l'énormité des péages, et les profits monstrueux des concessionnaires des canaux. Dans les Flandres au contraire le Gouvernement ou les Administrations provinciales et locales, loin d'avoir fait, de l'ouverture des voies publiques, l'objet d'une spéculation financière, ou même d'avoir cherché à récupérer les capitaux qui y ont été consacrés, n'exigent du commerce que des péages tout au plus suffisants pour subvenir aux frais de simple entretien.

Dans l'état des choses, si l'on ne considère que l'économie proprement dite des transports, une route en fer d'Ostende vers le centre de la Belgique, doit paraître sans contredit tout-à-fait superflue.

En effet, les expéditions d'Ostende sur Bruxelles, Anvers, Louvain et vice-versa, s'effectuent aujourd'hui généralement, au prix de 3,50 à 5 francs le tonneau par cargaison entière; et une navigation régulière par *Beurtmans*, transporte les colis en 6 à 10 jours au prix moyen de 6 à 9 francs les 1,000 kilog.

Les simples frais de hallage sur une route en fer exigeant déjà 3 à 5 francs 50<sup>c</sup> suivant les occasions d'un chargement utile en retour, ne permettraient de régler le tarif des péages que sur un taux insuffisant pour couvrir les capitaux d'établissement de cette nouvelle route, qui d'ailleurs n'offrirait point au commerce, pour la grande masse de ses transports, une voie moins coûteuse que celles d'aujourd'hui. Les avantages de la construction dont il s'agit ne deviendraient donc sensibles qu'à l'égard de la circulation des voyageurs et du transport de certaines marchandises qui réclament une grande célérité, mais dont le mouvement total, quelque considérable qu'on puisse raisonnablement le supposer, ne pourrait fournir le revenu nécessaire.

Cependant, si l'entreprise considérée en bloc de Bruxelles ou d'Anvers jusqu'à l'extrémité des Flandres, s'annonce comme devant être peu productive sous le rapport financier; considérée, en partie, comme simple prolongement de la route de Liège à Anvers et Bruxelles vers la ville de *Gand*, centre commercial des Flandres, cette entreprise alors prend un tout autre aspect.

§ I.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIALES

SUR LES AVANTAGES D'UN EMBRANCHEMENT DE ROUTE EN FER

DE MALINES SUR GAND.

Gand, seconde ville de la Belgique sous le rapport de la population, la première peut-être par le nombre et l'importance de ses manufactures; cité qu'on regarde à juste titre comme le Manchester de la Belgique; située au confluent de l'Escaut et de la Lys, entrepôt naturel des échanges pour les produits du Hainaut et de la Flandre française avec la Hollande; dont les relations journalières avec Bruxelles et Anvers sont si actives, et qu'un moyen plus expéditif multiplierait encore à l'avantage respectif de ces trois villes et de tout le pays; doit être reliée à la grande route commerciale projetée d'Anvers aux frontières de Prusse.

Ces diverses considérations sur l'importance de la ville de Gand, et la certitude de pouvoir la mettre à la fois en communication avec Bruxelles et Anvers par une route unique, nous ont engagés à faire mention dans le Mémoire à l'appui du projet de route en fer d'Anvers à Cologne, des chances favorables que promettait à cette entreprise nationale l'exécution successive d'un embranchement de Malines jusqu'au centre des Flandres.

La reconnaissance générale du terrain et l'étude des points les plus importants nous ont donné la conviction que l'embranchement dont il s'agit, dirigé par *Londerzeel*, *Termonde* et *Wetteren*, établi d'après les mêmes principes que

Importance commerciale de la ville de Gand.

Avantages généraux d'une communication expéditive de la capitale et du port d'Anvers avec la ville de Gand.

Montant des dépenses d'établissement, d'entretien.

ceux qui servent de base au projet de la route d'Anvers à Cologne, peut, conformément aux devis ci-joints n° 1, être exécutée endéans deux années et pour la somme de 4,100,000 francs.

Les dépenses annuelles pour l'entretien et l'administration de cet embranchement de route, y compris l'intérêt à 5 p. % des capitaux d'établissement, s'élèveraient à la somme de . . . . . fr. 300,000

Moyen de recouvrement des dépenses.

Pour subvenir à cette dépense annuelle on ne doit compter que sur les revenus provenant de la circulation des voyageurs et ceux des transports qui ont lieu aujourd'hui par les diligences, les messagers hebdomadaires, les chassemarées, et la navigation régulière des Beurtmans. Quant aux transports qui se font aujourd'hui par la navigation ordinaire, leur fret si économique en général, ne laisse à espérer pour augmenter les revenus de la nouvelle route, qu'une très-faible partie de leur tonnage, lors des gélées ou des fortes crues qui entravent la navigation, ou dans des moments de presse ou de fluctuation de prix sur les marchés.

Les renseignements recueillis sur la statistique commerciale de Bruxelles et d'Anvers avec Gand et les Flandres, permettent d'établir le calcul des revenus probables de la manière suivante :

1° Transports des Voyageurs.

Entre Bruxelles et Gand .	60,000	personnes,	payant	actuellement	3 à 4	francs
— Anvers et Gand . .	35,000	—	—	—	4 à 6	—
— Termonde et Gand.	5,000	—	—	—	3 à 4	—
— Termonde et Malines.	5,000	—	—	—	2	—

Ou, terme moyen sur toute la distance, 100,000 voyageurs qui payent aujourd'hui pour un trajet en 4 à 5 heures un prix réduit de 4 francs par personne.

Ce transport des personnes serait, sans contredit, assuré en entier à la nouvelle communication quoique soumise à une dépense égale, le trajet pouvant y avoir lieu en 2 1/2 à 3 heures.

Partant ainsi du principe que la dépense totale par personne, pour le voyage

de Gand jusqu'à Bruxelles ou jusqu'à Anvers par la route en fer, ne doit pas excéder le prix actuel des messageries, s'élevant par moyenne comme il est dit ci-dessus à . . . . . fr. 4,00

Si on déduit :

1° Les frais simples du transport estimés à 1 1/2 centime par kilomètre ou pour toute la distance, terme moyen	fr. 1,20	}	2,12
2° Les péages établis sur les sections respectives de Malines à Bruxelles ou de Malines à Anvers, qui à raison de 4 centimes par kilom. s'élèvent à . . . . .	0,92		

Il reste disponible pour montant du droit à frapper sur le nouvel embranchement de Gand à Malines, la somme de . . . . . fr. 1,88

Correspondant environ à 2 1/8 centimes par personne et par kilomètre et produisant, de ce chef, une recette annuelle pour les 100,000 voyageurs, de fr. 188,000

Péages sur les voyageurs.

*2° Transport des marchandises entre Bruxelles et Gand.*

Transports actuellement effectués par les

diligences . . . . .	1,500 <sup>t.</sup>	coûtant de 30 à 35 fr. le tonn.
— Chasse-marées et messag. hebdomadaires	3,000 <sup>t.</sup>	— de 16 à 20 fr. —
— Gros roulage. . . . .	3,000 <sup>t.</sup>	— de 12 à 18 fr. —
— Beurtmans . . . . .	9,000 <sup>t.</sup>	— de 4 à 7 fr. —
— Cargaisons (pendant les gélées, les fortes crues ou les moments de fluctuation commerciale). . . . .	3,000 <sup>t.</sup>	— de 4 à 6 fr. —

*Entre Anvers et Gand.*

Transports actuellement effectués par les

diligences . . . . .	500 <sup>t.</sup>	coûtant de 35 à 40 fr. le tonn.
— Beurtmans. . . . .	18,000 <sup>t.</sup>	— de 3 à 6 fr. —
— Cargaisons (pendant les débacles et les fortes crues ou moment de fluctuation commerciale) . . . . .	6,000 <sup>t.</sup>	— de 3 à 5 fr. —

Ou, terme moyen sur toute la distance, 44000<sup>tonn.</sup> dont les frais de transport coûtent aujourd'hui un prix réduit de plus de 7 francs par tonneau.

Les expéditions de Bruxelles et d'Anvers sur Gand et les Flandres, étant à peu-près deux fois plus considérables en tonnage que celles en retour, on doit évaluer la dépense du *hallage* sur la route en fer, de 2 à 3 centimes par kilomètre, ou de Gand à Bruxelles et à Anvers et vice-versa à . . . . . fr. 2,00

Ajoutant les droits de *péages* calculés sur la même base moyenne de 4 centimes par kilomètre, proposés pour la route d'Anvers à Cologne, et s'élevant pour la distance totale de 80 kilomètres de Gand à Bruxelles ou à Anvers, ci . . . . . 3,20

On trouve pour dépense totale du transport par la route en fer, par moyenne, ci . . . . . fr. 5,20

Péages sur les marchandises. Auquel prix le commerce jouirait d'une économie de 25 à 30 p. % sur les frais actuels, mais dont la valeur en recette ne produirait sur l'embranchement de Gand à Malines que la somme de . . . . . fr. 100,000

Augmentations présumables. Les deux branches de revenus que nous venons d'analyser reposent uniquement sur une partie du mouvement commercial existant aujourd'hui; il est incontestable que les avantages de la nouvelle voie donneront plus d'étendue aux relations et augmenteront nécessairement ce tonnage non-seulement en ce qui concerne la circulation des voyageurs, mais aussi à l'égard des marchandises réclamant une grande célérité et dont il a seul été question ici: en ne comptant de ce chef que sur une augmentation de  $\frac{1}{10}$ , il en résulterait un supplément de recette de fr. 28,800

En outre, un transport de charbon s'établira sur la nouvelle route pendant les interruptions d'hiver de la navigation latérale: l'intérêt du consommateur, tant dans l'éventualité d'un redoublement d'activité de fabriques que pour faciliter l'approvisionnement des ménages dans une prolongation de saison rigoureuse, demande que le tarif à cet égard, soit combiné de manière à ne point dépasser le prix actuel de la navigation, c'est-à-dire 1 à 2 centimes par tonneau et par kilomètre.

Prenant en considération la population nombreuse et industrielle riveraine

ou aboutissant à la nouvelle route, on peut compter sur un mouvement de plus de 30,000 tonneaux, soit provenant des charbonnages de Mons, expédiés des entrepôts de Gand, vers Malines, Bruxelles et Anvers; soit provenant des charbonnages de Liège ou de Charleroi, expédiés des entrepôts de Malines ou de Bruxelles vers Termonde, Gand et les Flandres. Le produit des péages sur le transport du combustible s'éleverait ainsi pour les 57 kilomètres de parcours, à la somme de . . . . . fr. 17,000

Récapitulant les diverses branches de recette de l'embranchement de Malines à Gand, on trouve :

Péage sur les voyageurs. . . . .	fr. 188,000
— Sur les marchandises. . . . .	100,000
— Augmentation présumée . . . . .	28,000
— Sur les houilles. . . . .	17,000
Ensemble . . . . .	fr. 333,000

Produit total des péages.

La somme annuelle nécessaire pour couvrir les dépenses d'entretien, d'administration, et les intérêts des capitaux engagés dans la construction, ne s'élevant qu'à 300,000 francs, comme on l'a vu page 8, on doit être convaincu que, sous le rapport financier, l'établissement de l'embranchement dont il s'agit est une entreprise favorable et qu'elle sera pour le pays d'un avantage réel.

Si nous n'avons point détaillé, dans notre mémoire à l'appui du projet de route en fer d'Anvers et Bruxelles à Cologne, les motifs qui doivent engager à prolonger, en même tems, cette route jusqu'au centre des Flandres, c'était pour ne point compliquer inutilement la discussion du projet principal dont l'étude nous avait été spécialement ordonnée, et dont la réalisation est de la plus haute importance pour la nation, en intéressant l'Allemagne et l'Angleterre à la conservation de la liberté de l'Escaut.

Depuis la publication du projet principal, l'embranchement, dont il est ici question, a acquis une nouvelle importance encore par suite des opérations commencées par le gouvernement français pour établir un chemin de fer de Paris à

Nouveaux motifs à l'appui de l'établissement d'une route en fer de Malines à Gand.

Calais, qui entrainerait naturellement la construction d'une jonction simultanée de Gand sur Lille, ville de premier ordre, chef lieu du département le plus riche et le plus peuplé de la France (1 million d'habitans). Le voyage de Bruxelles à Paris pourrait ainsi s'opérer en 12 à 14 heures; et les revenus de l'embranchement de Malines par Gand à la frontière augmenteraient de tout l'apport des relations des quatre principales villes de la Belgique avec Paris et la Flandre française.

Supposant la construction de la route en fer décrétée et en train d'exécution de l'Escaut à Cologne, avec embranchement de Malines sur Bruxelles et sur Gand, si l'on considère qu'un intervalle de dix lieues seulement, d'un terrain parfaitement de niveau, sépare l'extrémité de ce dernier embranchement, d'un port belge sur l'Océan; d'un port dont l'accès peut être amélioré encore; d'Ostende qui obtint jadis une grande importance commerciale et qui la regagnera par la nécessité où la Belgique se trouve d'avoir une marine militaire pour protéger ses côtes; Ostende dont la position en face de l'embouchure de la Tamise est si favorable pour nos relations journalières avec Londres; alors, il devient raisonnable d'examiner jusqu'à quel point, il pourrait être avantageux à la Belgique, de prolonger jusqu'à Ostende, l'embranchement occidental de la grande route commerciale d'Anvers aux frontières de Prusse.

§ II.

CONSIDÉRATIONS SPÉCIALES

SUR LA CONVENANCE DE PROLONGER L'EMBRANCHEMENT DES FLANDRES JUSQU'À

**OSTENDE.**

---

Si l'on restreint cette question à l'examen des moyens financiers, il est évident que les avantages de la navigation actuelle d'Ostende à Gand, non-seulement à l'égard du transport des marchandises ordinaires, mais encore en ce qui concerne le transport des voyageurs auxquels des barques accélérées offrent en même temps économie et agrément, ne permettent point d'espérer un revenu suffisant pour couvrir la totalité des capitaux qui seraient employés à l'exécution de la nouvelle voie : car, quoique le fret (droits et hallage) sur les canaux de Bruges à Gand et à Ostende, soit plus élevé que les simples dépenses du hallage seulement, sur le chemin en fer, le moindre péage frappé sur cette communication la rendrait pour ainsi dire sans utilité pour le commerce, excepté dans des momens de presse ou d'interruption forcée de navigation.

Les négociants de Gand et de Bruges qui entretiennent aujourd'hui des relations directes d'outre-mer, et principalement avec Londres, Liverpool, Marennes, ou la Baltique, ne feront point rompre charge à leurs navires à Ostende pour prendre la voie du chemin de fer; la nouvelle route ne recevrait donc simplement que les transports de marchandises qui réclament une grande

Inutilité apparente de la construction d'un chemin de fer latéral au canal de Gand à Ostende.

Mouvement commercial à espérer sur la nouvelle communication.

célérité; les produits de la pêche et en partie les voyageurs, notamment ceux allant ou venant d'Angleterre.

Le mouvement commercial à cet égard se compose aujourd'hui, entre Ostende Bruges et Gand, de 38,000 voyageurs, savoir :

1° 27,000 par les barques, payant pour toute la distance,  
terme moyen. . . . . fr. 2,50  
Et 11,000 par les diligences, payant terme moyen. . . . » 3,50

Calculant, au maximum, sur un nombre total de 30,000 voyageurs qui prendraient la route en fer, si le prix des places n'y est pas plus coûteux que celui des diligences actuelles, et qui par conséquent ne peuvent être soumis qu'à un droit total de fr. 2,50 par personne d'Ostende à Gand, attendu que les frais de transport seuls demandent déjà environ un franc; on obtient donc pour produit des péages sur la circulation des voyageurs, ci . . . fr. 75,000.

Péages sur les voyageurs.

2° Sur le transport des marchandises, dont le tonnage est susceptible d'être dirigé par la route de fer, savoir :

Transports actuellement effectués :

par les diligences. . . . . 400<sup>t</sup>. coûtant de 30 à 50 fr. le tonn.  
— — les barques journalières. . . 7,000<sup>t</sup>. — de 14 à 20 fr. —  
— — les beurtmans . . . . . 10,000<sup>t</sup>. — de 4 à 7 fr. —

Ou, terme moyen sur toute la distance, 17,400 tonneaux dont les frais de transport coûtent aujourd'hui un prix réduit d'environ 9 francs par tonneau.

Les frais de hallage simples sur la route en fer, exigeront pour les 67 kilom. d'Ostende à Gand, de fr. 1,30 à fr. 2,50, suivant la vitesse employée, et la possibilité d'un chargement utile en retour, ou terme moyen 2 francs par tonneau.

Pour obtenir la totalité du tonnage indiqué ci-dessus, la dépense totale du transport par la route en fer, droits de hallage compris, ne peut dépasser le prix moyen des Beurtmans d'aujourd'hui, c'est-à-dire fr. 5,50 par tonneau. Il en résulte que le péage moyen, pour la distance entière d'Ostende à Gand, doit être

limitée à fr. 3,50 par tonneau, et à ce taux le produit des droits sur les 17,400 tonneaux s'éleverait à . . . . . fr. 60,000

Mais on peut ajouter à cette somme un supplément de tonnage qui prendra la voie du chemin de fer pendant les interruptions annuelles de la navigation, ou dans des moments de presse, et que l'on peut raisonnablement évaluer à la somme de . . . . . » 25,000

Ensemble . . . . . fr. 85,000

Péages sur les marchandises.

Le produit total des péages présumables sur l'embranchement de Gand à Ostende, s'élève en conséquence au maximum de . . . . . fr. 160,000

Mais la dépense annuelle d'entretien et d'administration de cette route, exigeant conformément au devis particulier, ci-joint sous le n° 2, la somme de . . . . . » 110,000

Montant des dépenses à recouvrer.

Il n'est disponible, pour subvenir au paiement des intérêts des 4,400,000 francs nécessaires à la construction, que la somme de fr. 50,000 qui équivaut seulement à une rente de 1 p. 70 du capital engagé.

Insuffisance des revenus.

Sous le point de vue purement financier, l'entreprise d'une route en fer entre Gand et Ostende, n'offrant point de produits directs suffisants pour couvrir ses frais annuels et les intérêts raisonnables des capitaux, serait une mauvaise spéculation.

Cependant la réalisation de cette entreprise apporterait toutefois au commerce des Flandres en général, et principalement aux villes de Gand, de Bruges et d'Ostende, des avantages précieux en leur donnant sans augmentation de frais une voie plus expéditive et jamais interrompue; un transport assuré pour remplacer, pendant les tems de gelée, leurs belles navigations; les terrains traversés par la nouvelle route acquerraient sans contredit, une plus value notable; et la circulation des voyageurs augmenterait en proportion de la rapidité du trajet. Mais tous ces avantages locaux sont trop coûteux pour que le commerce, qui en profitera directement, puisse seul en supporter la charge.

Avantages indirects pour le pays du prolongement de la route en fer jusqu'à Ostende.

Avantages locaux.

Cette Entreprise ne devient exécutable que lorsqu'on la considère dans ses résultats généraux pour le royaume entier : c'est en supposant la route en fer

Avantages nationaux résultants :

d'Anvers à Cologne exécutée, rattachée à Bruxelles et à Gand, qu'on découvre tous les motifs qui doivent engager la Nation à contribuer généreusement à l'ouverture d'une voie directe, entièrement assise sur le territoire Belge, du centre du royaume jusqu'à la mer.

1° Relations sociales plus intimes de la Belgique avec l'Angleterre.

Alors, le chemin de fer d'Ostende offrant un moyen de communiquer, en 12 à 15 heures, du bateau à vapeur de Londres à ceux du Rhin supérieur à Cologne, devient la route préférée pour les relations sociales de la Grande-Bretagne avec l'Allemagne, la Suisse et l'Italie. Et que l'on ne croie point que cette facilité d'un transport si rapide fasse perdre à nos villes, les bénéfices que le séjour des voyageurs étrangers y apporte aujourd'hui : cette locomotion rapide et pour ainsi dire instantannée, d'une ville à l'autre, sera justement un des motifs qui les engageront à prolonger leur séjour chez nous ; ces stations seront certaines pour les familles et les personnes qui voyagent pour leur agrément ; et quant aux voyageurs du commerce, qui sans doute ne manqueront point de profiter de tous les avantages d'une marche non interrompue, si quelques-uns traversent sans s'arrêter les villes où ils n'ont point d'affaires, en revanche l'économie et la promptitude des transports par la vapeur, multiplieront leur nombre de ville à ville dans l'intérieur du pays.

2° Prospérité future de la pêche nationale.

Une considération d'un grand poids c'est le débouché immense que le nouveau mode d'expédition procurera aux produits de la pêche maritime, non-seulement pour la consommation des provinces orientales de la Belgique, mais encore dans les provinces Rhénanes et sur les bords du Rhin : les pêcheurs d'Ostende, de Nieuport, Blankenberghe et Heyst, devront bientôt multiplier et étendre leurs armements ; cette industrie formera d'excellents et nombreux matelots, qu'au besoin la patrie trouvera prêts pour sa défense.

3° Création d'une marine militaire.

La marine militaire que la protection du commerce réclame, aura besoin de chantiers, d'arsenaux : ces établissements pourraient, avec grand avantage, être placés à Bruges dont le bassin communique à la mer par un canal d'un grand tirant d'eau.

Bruges retrouverait dans l'activité industrielle et commerciale qui résulterait pour elle de cet établissement, une des sources de son ancienne prospérité.

Nous ne parlerons point de la possibilité que donnerait au commerce d'Anvers l'exécution de cet embranchement de la route en fer, pour assurer ses arrivages et ses expéditions maritimes, même en temps de guerre avec la Hollande; cet avantage quoique bien réel, n'est point et ne doit pas être le principal motif de l'établissement de la route dont il s'agit. La liberté de l'Escaut, consacrée par les traités et par les grandes puissances de l'Europe, ne saurait être mise en doute; elle est d'un trop haut intérêt pour l'Angleterre, l'Allemagne et la France, pour qu'il soit nécessaire de songer à remplacer un fleuve aussi facile à la navigation, par une nouvelle voie. Anvers sera toujours la métropole commerciale de la Belgique, l'entrepôt naturel pour l'écoulement des produits de l'industrie nationale, et le bazar où cette industrie s'approvisionnera des matières premières qui manquent à notre sol.

La Belgique, comme Cologne, les provinces Rhénanes et l'Allemagne, choisiront toujours Anvers pour centre de leurs relations maritimes; de même que les nations d'outre-mer enverront de préférence leurs vaisseaux à Anvers, l'un des plus beaux ports de l'Europe, et où les avantages qu'on recherche pour les transactions commerciales, ne laissent rien à désirer.

L'embranchement de Malines à Gand et son prolongement jusqu'à Ostende, sont suffisamment motivés comme amélioration de nos communications intérieures, comme reliant les principaux foyers commerciaux du pays par un système uniforme et perfectionné, sans qu'on ait besoin de prétexter la faculté de parer, le cas échéant, aux obstacles qu'un voisin jaloux essayerait momentanément de mettre à la liberté de l'Escaut.

La facilité que la route en fer, construite d'une extrémité à l'autre du pays, fournit pour le transport rapide de troupes, sur toute l'étendue parallèle à la frontière hollandaise; la protection qui en résulte pour nos côtes; pour la défense des établissements maritimes et l'approvisionnement des places fortes, est inappréciable; et ce motif suffirait seul pour engager l'État au sacrifice, peu considérable d'ailleurs, que réclamerait la réalisation de semblables avantages: en effet d'après le calcul qui précède, on a reconnu que les ressources locales entre Gand et Ostende, ne permettent de couvrir indépendamment de l'entretien, que 1 p. 70

4° Moyens subsidiaires de parer à des entraves éventuelles sur l'Escaut.

5° Établissement d'un système uniforme de communication rapide.

Subside nécessaire pour réaliser ces avantages.

seulement des 4,400,000 francs nécessaires à la construction de ce prolongement de route.

L'État devrait donc pourvoir au paiement de  $\frac{4}{5}$  restants de la rente obligée, c'est-à-dire à une somme annuelle de 170 à 180,000 francs ou à l'allocation d'un subside d'environ 3,500,000 francs, pour sa construction; avance légère en comparaison des immenses avantages qui doivent en jaillir sur tout le royaume.

### CONCLUSION.

Nous croyons pouvoir conclure de l'examen qui précède, que l'établissement d'un chemin de fer de Malines à Ostende, comme embranchement de la route de Bruxelles et d'Anvers à la Meuse et vers le Rhin, est d'un intérêt non moins national que la route principale, quoiqu'à un degré moins sensible, attendu l'excellence des communications déjà existantes dans cette direction; et que cet embranchement peut être entrepris en même temps et sur les mêmes bases que la route principale, mais avec un tarif de péages distincts, non-seulement à l'égard de la totalité de la nouvelle branche, mais encore pour chacune de ses deux sections de Malines à Gand et de Gand à Ostende.

Conséquences de l'augmentation de la circulation sur la route en fer d'Anvers à Bruxelles.

L'augmentation de circulation que l'ouverture de cet embranchement produira sur les sections correspondantes de la route principale, notamment entre Bruxelles et Malines et entre Anvers et Malines, pourra faire désirer bientôt qu'on y double la voie : en effet d'après les détails donnés pages 8 et 9 relativement au mouvement commercial de la ville de Gand, la section de Bruxelles recevra 60,000 voyageurs et 19,500 tonneaux de marchandises et la section d'Anvers 35,000 voyageurs et 24,500 tonneaux marchandises, c'est-à-dire environ  $\frac{1}{4}$  du roulage.

Les dépenses supplémentaires que le placement de la deuxième voie exige s'élèvent conformément au devis ci-joint n° 3.

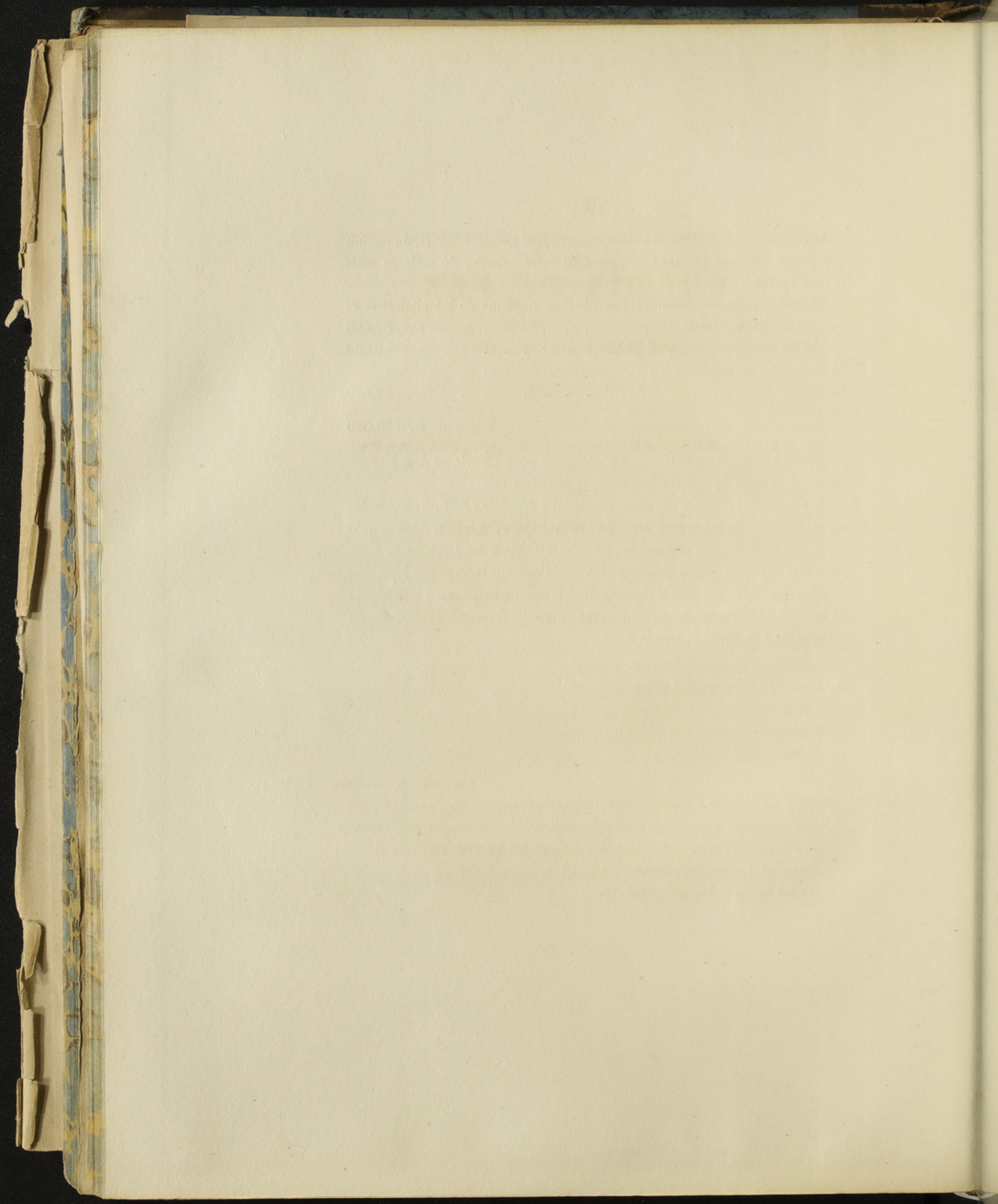
1° Avance pour l'établissement, à la somme de . . . . .	fr. <u>1,200,000</u>
2° Dépense annuelle d'entretien y compris l'intérêt du capital d'établissement . . . . .	fr. <u>75,000</u>

Mais en même temps, les revenus augmentent, sur lesdites sections, du produit des péages s'élevant (au taux proposé dans notre mémoire du mois de mars dernier) savoir :

95,000 voyageurs parcourant une distance moyenne de 23 kilomètres et payant 4 cent. par kilom. ci . . . . .	fr. 87,400
44,000 tonneaux marchandises . . . . .	40,000
Augmentation présumée en voyageurs, marchandises et houille. . . . .	12,600
	<hr/>
	Ensemble fr. 140,000

Somme à peu près double de celle nécessaire pour couvrir les dépenses annuelles et la rente du capital engagé dans la deuxième voie.

On pourrait à la rigueur consacrer l'excédent à dégrèver l'État du subside demandé en faveur de l'embranchement de Gand à Ostende; mais nous pensons qu'il serait plus juste et plus convenable, de réduire d'autant les tarifs de la route principale, dont les péages d'ailleurs plus élevés que sur la route des Flandres, n'avaient été réglés que dans la supposition où le commerce d'Anvers avec le pays de Liège et l'Allemagne, devait seul supporter tous les frais de la route d'Anvers et Bruxelles à la Meuse et vers le Rhin.



N° 1.

# CHEMIN DE FER

DE MALINES A GAND.

---

## DEVIS DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

---

### SECTION DE MALINES A TERMONDE.

Les *terrains à acquérir* pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les dépôts et emprunts de terrassement, sont estimés à 46  $\frac{1}{2}$  hectares, dont 30 de terre labourable, 14 de prairies et 2  $\frac{1}{2}$  de jardins;

L'évaluation de ces terrains, y compris les indemnités pour plantations et propriétés bâties, s'élève à . . . fr. 293,000  
et les frais d'acquisition, expertises, levée  
de plans, enregistrement, actes et trans-  
criptions, à . . . . . 23,000

23,000

Ensemble fr. 326,000

Les *travaux de terrassement* pour l'établissement de la route et de ses dépendances, le redressement des chemins et cours d'eau, abords de ponts, etc., sont estimés pour les 210,000 mètres cubes, partie à déposer sur berge ou à emprunter au-delà des francs bords, à la somme de . . . . .

110,000

Les *Ouvrages d'art*, consistant en un pont tournant sur le canal de Bruxelles, un pont fixe sur la Senne à Hombeek, un pontceau de 4 mètres d'ouverture; 4 pontceaux de 1 à 2 mètres d'ouverture et 6 de 0,75 à 1,00; 12 aqueducs; 3 traverses de chemins communaux; ouvrages aux abords de Malines, Termonde et Londerzeel; sont estimés à la somme totale de . . . . . 120,000

L'estimation de la *voie à rouage*, sur une longueur totale de 37,200 mètres, savoir : 27,500 mètres pour la voie principale 6,900 pour les gares d'évitement et 2,800 pour le raccordement et les stations aux abords de Malines, Termonde et Londerzeel; s'élève, y compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dez, coussinets, ornieres, mouvemens des entrées de croisade, etc.; au montant de . . . . . 1,062,000

Les *constructions et dépendances* de la route, savoir : une maison avec bureaux pour l'exploitation, deux maisons de péages une maison de pontonnier; 15 loges de garde; 3 réservoirs pour l'alimentation des locomotives; 1 pont à peser; barrières, bornes; plates-formes tournantes; sont estimées ensemble à la somme de . . . . . 88,000

La durée de l'exécution étant d'environ une année, les *frais d'administration, direction, conduite et surveillance* des travaux sont estimés, y compris les frais d'étude du projet, à la somme de . . . . . 24,000

#### SECTION DE TERMONDE A GAND.

Les *terrains à acquérir* pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les dépôts et emprunts de terrassement, sont estimés à 46 hectares dont 31 hectares terres labourables,

10 hectares prairies et 5 hectares jardins; l'évaluation de ces terrains y compris les indemnités pour abattage de plantations et pour les propriétés bâties, s'élève à . . . . fr.	310,000
Et les frais d'acquisition etc., à . . . . .	25,000
Ensemble	fr. 335,000

L'estimation des *travaux de terrassement* pour l'établissement de la route et de ses dépendances, évalués à 280,000 m<sup>3</sup>. partie à employer de déblai en remblai dans la route, partie à déposer ou à emprunter au-delà des francs bords, s'élève à . . . . . 150,000

Les *ouvrages d'art*, tels que : un pont tournant sur l'Escaut et un dito sur la Dendre canalisée; deux ponts fixes sur les décharges de l'Escaut; 2 pontceaux de 5 m. d'ouverture, 2 de 3 m., 3 de 2 m., 10 de 1 m.; 10 aqueducs; 3 traverses de chaussées et 40 de chemins; ouvrages aux abords de Gand, de Termonde et de Wetteren; sont estimés à la somme de . . . . . 261,000

L'estimation de la *voie à rouage* sur une longueur totale de 44,100 mètres, savoir : 29,100 m. pour la voie principale, 7,500 m. de gares, et 7,500 m. pour les stations aux abords de Gand, Termonde et Wetteren; s'élève, y compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dez ou traverses, coussinets, ornières; mouvemens des croisades etc.; au montant de . . . . . 1,259,000

L'estimation des *constructions et dépendances*, savoir : une maison avec bureaux pour l'exploitation; une maison de recettes et deux demeures de pontonniers; 15 loges de garde; 2 réservoirs; 1 pont à peser; bornes, barrières et plates-formes; s'élève à la somme de . . . . . 84,000

La durée de l'exécution étant d'environ une année et demie, les dépenses *d'administration, de direction, conduite et surveillance* des travaux sont estimées y compris les frais d'étude du projet à . . . . . 46,000

*Récapitulation des dépenses d'Établissement.*

	SECTION de Malines à Termonde. =	SECTION de Termonde à Gand. =	TOTAUX.
Longueur	27,500 m.	29,100 m.	
Acquisitions des terrains . . . . .	326,000	335,000	661,000
Travaux de terrassement . . . . .	110,000	150,000	260,000
Ouvrages d'art. . . . .	120,000	261,000	381,000
Voie à rouage . . . . .	1,062,000	1,259,000	2,321,000
Dépendances . . . . .	88,000	84,000	172,000
Administration et conduite . . . . .	24,000	46,000	70,000
<b>MONTANT DES TRAVAUX.</b>	<b>1,730,000</b>	<b>2,135,000</b>	<b>3,865,000</b>
Intérêts des capitaux pendant l'exécution.	90,000	145,000	235,000
<b>COUT TOTAL.</b>	<b>1,820,000</b>	<b>2,280,000</b>	<b>4,100,000</b>

**DEVIS DES DÉPENSES ANNUELLES.**

Intérêts des 4,100,000 francs employés à la construction de la route de Malines à Gand, calculés à raison de 5 p. 70. . . . fr. 205,000

Entretien des ouvrages, savoir :

Terrassemens . . . . .	fr. 5,000	} 42,000
Ouvrages d'art et dépendances. . . . .	5,000	
Voie à rouage. . . . .	32,000	

Personnel pour l'administration et la surveillance des ouvrages, la police du roulage, le service des ponts, barrières, pesages et stations d'eau, etc. . . . . 33,000

Frais d'administration générale et de recettes des péages. . . . . 20,000

**TOTAL fr. 300,000**

N° 2.

## CHEMIN DE FER

DE GAND A OSTENDE.

### DEVIS DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

#### SECTION DE GAND A BRUGES.

Les *terrains à acquérir* pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les emprunts ou dépôts de terrassements sont estimés à 71 hectares, dont 50 de terres labourables, 10 de prairies, 8 de jardins et 3 hectares bois; l'évaluation de ces terrains, y compris les indemnités pour plantations et propriétés bâties, s'élève à la somme de . . . . . fr. 370,000 et les frais d'acquisition, expertise, plans, enrégistrement, transcriptions, actes, etc., à . . . . . 30,000

Ensemble fr. 400,000

Les *travaux de terrassement* pour la route et ses dépendances, le redressement des chemins et cours d'eau, etc., sont estimés pour les 300,000 mètres cubes à employer de déblai en remblai dans la route ou à emprunter ou déposer en dehors des francs bords, à la somme de . . . . .

160,000

Les *ouvrages d'art*, tels que : un pont tournant et un pont fixe sur la Lys, ponts sur le Oude et le Nieuwe-Caele; 6 pontceaux de 4 à 5 mètres d'ouverture, 1 de 3,50; 9 de 1 à 2 mètres, 6 de 1 mètre; aqueducs et buses; 4 traverses de chaussées et 55 de chemins; ouvrages aux abords de Gand et de Bruges, sont estimés ensemble à la somme de . . . . . fr. 229,000

L'estimation de la *voie à rouage* sur une longueur totale de 55,000 mètres, savoir : 42,000 mètres de voie principale, 10,000 pour les gares, 3,000 pour stations à Bruges et aux abords de la Lys, s'élève y compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dez ou traverses, coussinets, ornières, mouvements de croisades, etc., au montant de. . . . . 1,570,000

Les *constructions et dépendances* de la route, savoir : une maison avec bureaux pour exploitation, 2 maisons de péages, 1 maison de pontonnier, 21 loges de gardes, 3 réservoirs pour l'alimentation des locomotives, 2 ponts à peser; bornes kilométriques, barrières, plates formes tournantes, sont estimées ensemble à. . . . . 106,000

La durée de l'exécution étant d'environ une année et demie, les dépenses *d'administration, direction, conduite et surveillance* des travaux, sont estimées, y compris les frais d'étude du projet, à la somme de. . . . . 51,000

SECTION DE BRUGES A OSTENDE.

Les *terrains à acquérir* pour l'établissement de la route et de ses dépendances, les emprunts et dépôts de terrassement sont estimés à 39 hectares, dont 25 de terres labourables, 6 de bruyères, 5 de prairies et 3 de jardins; leur évaluation, y compris les indem-

nités pour plantations et propriétés bâties, s'élève au montant de . . . . . fr. 195,000

Les frais d'acquisition, expertises, levées de plans, actes, enrégistrement, etc. . . . . 15,000

Ensemble fr. 210,000

Les *travaux de terrassement* tant pour l'établissement de la route et de ses dépendances que pour redressement de chemins et cours d'eau, etc., sont estimés pour les 190,000 mètres cubes à employer directement de déblai en remblai utile ou à emprunter ou déposer au-delà des francs bords, à la somme de . . . . . 100,000

Les *ouvrages d'art*, consistant en un pont tournant sur le canal de Nieuport; ponts et poternes dans les fortifications d'Ostende; un pont de 10 mètres d'ouverture sur le Moeredyk; 2 pontceaux de 5 mètres et 12 de 1 à 3 mètres; aqueducs et buses; 3 traverses de chaussées et 26 de chemins, sont estimés à la somme totale de . . . . . 185,000

L'estimation de la *voie à rouage* sur une longueur totale de 37,700 mètres, savoir 24,300 mètres pour la voie principale, 6,200 pour les gares, 7,200 mètres pour stations aux abords d'Ostende, de Bruges, d'Oudenburg, etc., s'élève y compris fourniture, main-d'œuvre et pose des dez ou traverses, coussinets, ornières et mouvemens des croisades, au montant de . . . . . 1,074,000

Les *constructions et dépendances* de la route, consistant en une maison avec bureau pour l'exploitation, 1 maison de pontonnier, 13 loges de gardes, 2 réservoirs, 1 pont à peser, bornes, barrières, et plates-formes tournantes, sont estimées ensemble à la somme de . . . . . 68,000

La durée de l'exécution étant d'environ une année, les dépenses *d'administration, direction, conduite et surveillance* des travaux, sont estimées, y compris les frais d'étude du projet, à la somme de . . . . . 28,000

*Récapitulation des dépenses d'établissement.*

	SECTION de Gand à Bruges. =	SECTION de Bruges à Ostende. =	TOTAUX.
Longueur	42,000 mètres.	24,300 mètres.	
Acquisitions de terrains . . . . .	400,000	210,000	610,000
Travaux de terrassement . . . . .	160,000	100,000	260,000
Ouvrages d'art . . . . .	229,000	185,000	414,000
Voie à rouage. . . . .	1,570,000	1,074,000	2,644,000
Dépendances . . . . .	106,000	68,000	174,000
Administration et conduite des travaux .	51,000	28,000	79,000
MONTANT DES TRAVAUX fr.	2,516,000	1,665,000	4,181,000
Intérêts des capitaux pendant l'exécution.	130,000	89,000	219,000
COUT TOTAL.	2,646,000	1,754,000	4,400,000

**DEVIS DES DÉPENSES ANNUELLES.**

Intérêts des 4,400,000 francs employés à la construction de  
la route de Gand à Ostende, calculés à raison de 5 p. 100. . . . fr. 220,000

Entretien des ouvrages, savoir :

Terrassements . . . . .	fr. 6,000	} 48,000
Ouvrages d'art et dépendances. . . . .	5,000	
Voie à rouage. . . . .	37,000	

Personnel pour l'administration et la surveillance des ouvrages,  
la police du roulage, le service des ponts, des barrières, pesages  
et des stations d'eau, etc. . . . . 39,000

Frais d'administration générale et de recette des péages . . . . . 23,000

TOTAL fr. 330,000

N° 3.

REDOUBLEMENT

DE LA VOIE A ROUAGE

SUR LA ROUTE DE BRUXELLES A ANVERS.

DEVIS DES DÉPENSES D'ÉTABLISSEMENT.

La longueur de la voie à doubler est de 40,000 mètres, savoir : 19,800 mètres sur la section d'Anvers à Malines, 17,630 sur celle de Malines à Bruxelles et 2,570 pour stations supplémentaires aux abords des villes, ponts, etc. L'estimation s'élève y compris fourniture, pose et main-d'œuvre des dez ou traverses, coussinets, ornières et mouvements de croisades, etc., à la somme de . . . . . fr. 1,070,000

Les dépendances supplémentaires telles que 10 loges de garde, 2 ponts à peser, 2 réservoirs et 10 plates-formes, sont estimées à . . . . . 45,000

Les frais de conduite et direction des travaux à . . . . . 38,000

Montant des travaux fr. 1,145,000

Intérêts des capitaux pendant l'exécution . . . . . 55,000

Coût total fr. 1,200,000

DEVIS DES DÉPENSES ANNUELLES.

Intérêt des fonds employés dans la construction s'élevant, à raison de 5 p. 100, à la somme de . . . . . fr. 60,000

Dépenses d'entretien de la voie supplémentaire. fr. 9,000 }  
Personnel supplémentaire . . . . . 6,000 } 15,000

TOTAL fr. 75,000

## DESCRIPTION DU TRACÉ.

L'origine de l'embranchement qui doit mettre Ostende et Gand en relation avec la grande route commerciale d'Anvers et de Bruxelles aux frontières de Prusse, ne saurait être plus convenablement établie qu'à l'amont de la ville de Malines, à l'endroit déjà choisi pour point de départ commun des branches de Bruxelles et d'Anvers vers Liège et le Rhin.

Il résulte de cet aboutissant, qu'au moyen d'une route unique, on remplit, à la fois, l'objet des deux nouvelles communications désirées, de Bruxelles vers les Flandres et d'Anvers vers les Flandres, en même temps qu'on fournit la voie la plus directe aux expéditions d'Ostende destinées au transit d'Allemagne.

On pourrait, sans aucun doute, relier la ville de Gand, soit avec la capitale, soit avec le port d'Anvers, par des routes séparées qui raccourciraient les distances respectives d'environ 20 kilomètres; et qui traverseraient des centres d'industrie et de population très importants : la première par *Alost* et *Assche*, la seconde par *Lokeren* et *St.-Nicolas*; mais indépendamment que par l'une ou l'autre de ces directions on allongerait de plus de 20 kilomètres le trajet d'Ostende ou de Gand à la Meuse et au Rhin, les frais considérables qu'entraînerait la construction de ces deux chemins, notamment celui par Alost dont les mouvements du terrain présentent des différences de niveau de plus de 60 mètres, nécessiteraient incontestablement des péages beaucoup plus élevés que ceux à réclamer pour le simple embranchement de Gand sur Malines : en effet, cette dernière route d'une exécution facile et peu coûteuse, recevra à elle seule un

tonnage à-peu-près égal à celui que les deux autres chemins, ensemble, auraient pu obtenir.

Quant à la durée du trajet pour les voyageurs de Bruxelles à Gand, l'inconvénient que le détour par Malines occasionne, sera insensible : le voyage n'exigeant malgré ce détour que 2 à 3 heures, tandis que les diligences actuelles les plus rapides, emploient un temps à-peu-près deux fois plus long.

Des considérations stratégiques commandent de profiter de la direction favorable des canaux et cours d'eau existant maintenant entre Ostende et Malines, pour les faire servir à la défense de la nouvelle communication ; et en conséquence la discussion du choix du tracé, par rapport aux convenances industrielles, doit être limitée aux localités de la rive droite de l'Escaut à l'aval de Gand, et à celles du midi du canal de Gand à Ostende.

Située sur la ligne directe de Gand à Malines, la ville de *Termonde*, populeuse, commerçante et déjà fortifiée, est un point de passage obligé pour la nouvelle voie.

De Malines, le tracé, après avoir traversé la chaussée de Bruxelles à l'extrémité du faubourg, la Senne contre la gauche du village de *Hombeke* et le canal de *Willebroek* en face de *Ramsdonck-Capelle*, lieu principal des approvisionnements de houilles destinées à la consommation du voisinage, se dirige sur Termonde par la droite de *Londerzeel* bourg de 4,000 habitans et d'un commerce notable en grains et en toiles.

De Londerzeel à Termonde, laissant *Malderen* et *Opdorp* à droite, on passe entre les villages importants de *Buggenhout* et de *Baesrode*, de plus de 3,000 âmes chacun ; et l'on vient toucher à la hauteur de *St.-Amands*, l'angle saillant de la chaussée de Termonde à Malines, afin de faciliter les arrivages appartenant aux localités qui débouchent sur ladite chaussée.

De cet angle, on marche directement sur Termonde qu'on atteint à la porte de Bruxelles.

La direction du tracé de Termonde vers Gand coupe le canal et la chaussée d'Alost sous le village d'*Oudeghem* et elle atteint, à *Schoenaerde*, le pavé de

Termonde à Gand qu'elle cotoye jusqu'à la hauteur de *Wichelen*, bourg de 4,000 ames. De ce point la route court en ligne droite sur *Wetteren*, ville de 8,000 habitans, qui possède plusieurs fabriques, usines et tisseranderies.

En sortant de *Wetteren* la route longe l'Escaut jusqu'à *Melle*; elle y traverse la chaussée de Bruxelles au débouché du pavé de Grammont, et elle se dirige par *St.-Pierre-Ledeberg*, sur Gand à la porte de Bruxelles, où seraient établies les stations principales et d'où pourront s'étendre des embranchemens vers les divers bassins de commerce.

La Route en Fer contourne Gand en amont, à l'extérieur de la citadelle, ou, si les convenances militaires le permettent, entre la citadelle et la ville. Ayant ainsi atteint la chaussée d'Audenaerde à l'extrémité du faubourg de Courtray, la route après avoir traversé l'Escaut et les deux branches de la Lys, vient couper le pavé de Deynse, contre le village de *Dronghen* de 4,700 ames, et se dirige sur Bruges par le bourg d'*Aeltre* de 5,500 habitans, en laissant *Landegem*, où l'on traverse les rigoles de Nevele, à gauche, et *Hansbeke* et *Bellem* à droite.

Arrivée à la hauteur d'*Oostcamp*, où elle croise la chaussée de Courtrai au débouché du pavé de Loppem, la route longe le canal de Gand à Bruges jusqu'à l'entrée de la ville, et contourne l'enceinte, en atteignant la porte de la Boverie, d'où partirait la branche de jonction vers le grand canal maritime.

De ce point, afin d'établir la nouvelle voie dans les localités les plus avantageuses, et de faciliter éventuellement l'exécution d'un embranchement par Ghiselles sur Nieuport, il importe de détourner le tracé de Bruges à Ostende par *Jabbeke* et *Oudenburg*, en coupant la chaussée de Thourout à l'ancienne barrière, et celle de Nieuport au hameau de *Varsenaere*.

Du village de Oudenburg où elle croise le canal de Plasschendaele, la route se dirige, par *Zandvoorde*, sur Ostende et entre dans la ville, soit par les fortifications, soit en traversant le nouveau canal de Slykens et en longeant sa digue orientale, pour aboutir au port.



E. 90732.