

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 MAI 1838.

Rapport présenté par M. le Ministre des Travaux publics, sur l'emploi du crédit des six millions, ouvert par la loi du 2 mai 1837.

MESSIEURS,

Le fonds spécial provenant de la taxe des barrières est affecté à l'entretien et à l'amélioration des routes, ainsi qu'à l'ouverture de nouvelles communications (1).

La somme que le produit annuel des barrières laisse disponible, lorsqu'il a été pourvu à l'entretien et à l'amélioration, est trop peu considérable pour que l'on puisse ouvrir de nouvelles routes de quelque importance et simultanément.

Mais comme il est certain que chaque année une somme est disponible pour constructions nouvelles, on s'est demandé s'il n'était pas avantageux de réunir en quelque sorte les ressources d'un grand nombre d'années, au moyen d'un emprunt contracté à la charge du fonds spécial des barrières.

Telle est la pensée qui a dicté la loi du 2 mai 1836 (2), par laquelle la législature a ouvert au gouvernement un crédit de six millions de francs, à l'effet de pourvoir à la construction de routes pavées et ferrées, en stipulant que les intérêts et l'amortissement de l'emprunt à effectuer pour couvrir cette dépense seront prélevés sur l'excédant du produit des barrières.

En vertu de cette disposition, il a été annuellement retenu aux budgets de 1837 et de 1838, sur le fonds spécial des routes, une somme de 200,000 francs, prélèvement plus que suffisant, eu égard aux sommes réellement payées; le fonds spécial des routes a donc pleinement satisfait à ses obligations.

(1) Art. 5 de la première des lois du 18 mars 1833.

(2) Voyez le texte de cette loi et des lois des 18 juin 1836 et 12 novembre 1837, relatives aux opérations de l'emprunt.

Mon honorable prédécesseur, en s'associant à la proposition qui a amené la loi du 2 mai 1836, s'était réservé de rendre un compte spécial de ce crédit : engagement que j'ai à plusieurs reprises réitéré.

C'est cet engagement que je viens remplir aujourd'hui.

Ce compte-rendu eût été incomplet, si je n'y avais rattaché certains faits en apparence étrangers à l'emploi du crédit des 6 millions, certaines considérations d'où dépend le sort de nos communications en général; j'ai cru pouvoir adopter l'ordre suivant :

§ 1. Routes construites par l'État ou subventionnées sur le crédit des six millions : note sur l'emploi de l'excédant du produit des barrières depuis 1836; augmentation du capital des routes de l'État de plus d'un dixième.

§ 2. Jusqu'à quel point l'emprunt des six millions a grevé le fonds spécial des routes, eu égard au montant des baux des barrières à l'époque où cet emprunt a été proposé ou voté : craintes conçues par suite de l'établissement du chemin de fer.

§ 3. Moyens à employer pour maintenir le produit des barrières à la somme obtenue en 1838 : lacunes que présentent les routes par suite de l'établissement du chemin de fer.

§ 4. Dispositions des provinces : session de 1837; tableaux des routes projetées ou réclamées; moyens décrétés dans chaque province.

§ 1.

Routes construites par l'État ou subventionnées sur le crédit des six millions : note sur l'emploi de l'excédant du produit des barrières depuis 1836; augmentation du capital des routes de l'État de plus d'un dixième.

Ce serait se faire étrangement illusion que de croire qu'une somme de six millions puisse suffire à compléter notre système de communication; mais ce serait tomber dans une erreur non moins grave que de penser que ce crédit n'a amené aucun résultat satisfaisant.

Ce résultat a été double.

Des lignes considérables et jusque-là presque réputées chimériques (1) ont été décrétées et sont en cours d'exécution.

(1) Certes on aurait pu douter de la possibilité d'entreprendre presque simultanément les travaux d'une grande communication qui doit traverser le royaume dans toute son étendue, se bifurquant plusieurs fois, des frontières de la Hollande (à Turnhout), aux frontières de France (à Bouillon), à travers la Campine, le Haegeland, la Hesbaie et les Ardennes.

Nos anciennes routes sont conçues presque toutes dans un système provincial; pour aller d'une province à l'autre, lorsqu'il n'y a pas précisément contiguïté, il faut le plus souvent traverser le chef-lieu de la province que l'on quitte; pour arriver à la capitale, Bruxelles, force est souvent de traverser, en faisant de grands détours, un ou plusieurs chefs-lieux de province; pour aller de Bruxelles à un point en province, il faut souvent passer inutilement par les chefs-lieux; depuis quelques années seulement on cherche à décentraliser les provinces par rapport à leurs chefs-lieux.

Il a été donné une grande impulsion aux travaux provinciaux, impulsion qui sans doute ne s'arrêtera pas.

C'est du premier résultat qu'il s'agit ici principalement, bien que le second soit également digne de l'attention des Chambres et du gouvernement.

Au 31 décembre 1836, les routes de l'État présentaient un développement de 2,920,000 mètres, ou bien de 584 lieues de 5,000 mètres.

A la même époque les routes provinciales offraient un développement de 727,000 mètres environ, c'est-à-dire, de 145 lieues de 5,000 mètres (1).

A quelle époque chacune de ces routes a-t-elle été construite, combien de lieues de routes devons-nous au régime espagnol, combien au régime autrichien, combien au régime français, combien au régime hollandais? C'est ce qu'il serait nécessaire de savoir, car il nous importe de constater ce que nous avons fait par nous-mêmes depuis que nous sommes nous-mêmes. Il est juste que l'on tienne compte à chaque époque du contingent qu'elle a fourni, c'est un des objets du travail historique et statistique dont l'administration s'occupe; nous anticipons sur ce travail en montrant ce qui a été décrété et déjà en partie exécuté depuis le vote du crédit des six millions, c'est-à-dire depuis deux ans.

Le capital des routes de l'État, telles qu'elles existaient au 31 décembre 1836, sera augmenté de plus d'un dixième.

Le capital des routes provinciales sera doublé.

Je m'attacherai spécialement aux routes *entreprises ou subventionnées par l'État*.

ROUTES ENTREPRISES PAR L'ÉTAT.

Il convient de distinguer entre les routes pavées et les routes empierrées ou en gravier.

Le tableau ci-annexé renferme un grand nombre de détails qui ne pourraient, sans confusion, trouver place dans ce rapport; nous nous arrêterons autant que possible, à des données générales.

Routes pavées.

Turnhout à Diest par Zammel (2).	38,840 mètres.
Diest à Beeringen.	<u>13,215</u>
A reporter	52,055

(1) Voyez page 28 du rapport sur la taxe des barrières, 5 janvier 1838, n° 100 *des pièces imprimées par ordre de la Chambre*; session de 1837-1838.

(2) La route pavée de Diest à Tirlemont, qui continue cette communication, est entreprise comme route provinciale par le Brabant, moyennant une subvention de $\frac{1}{4}$ par l'État, subvention imputable sur le crédit des 6 millions.

Quant à la route de Turnhout à Diest, nous renvoyons à la note qui se trouve dans la colonne d'observations du tableau général.

Report.	52,055	
Huy à Tirlémont : <i>partie comprise dans la</i>		
<i>province de Liège (1).</i>	8,411	
Ruremonde à Horn : <i>une partie.</i>	522	
Ninove à Audenarde : <i>section d'Ophasselt à</i>		
<i>Nederbrakel.</i>	9,312	
Lessines à Renaix : <i>lacune</i>	3,567	
Wervicq à Comines.	2,517	
Total.		<u>76,384</u>

Routes empierrées ou en gravier.

Bastogne à Aywaille	62,375 m. emp.	
Sittard à Heerlen.	15,936 grav.	
Namur à Hannut.	29,170 emp.	
Beauraing à Bouillon.	34,563 emp.	
Recogne à Bouillon.	27,755 emp.	
Bastogne à Ettelbruck et Wiltz.	46,665 emp.	
Furnes à Nieupoort	9,150 grav.	
Ruremonde à Horn : <i>une partie</i>	4,354 grav.	
Total.		<u>229,968</u>

Il a donc été décrété 76,384 mètres de routes pavées,
et 229,968 mètres de routes empierrées ou en gravier.

Ce qui donne un total
de 306,352

C'est-à-dire 61 lieues (de 5,000 mètres) 1,352 mètres, ou
environ 61 lieues $\frac{1}{4}$.

Les frais de construction s'élèvent (2) :

Pour les 76,384 mètr. de routes pavées, à . . .	1,905,740	
Pour les 229,963 mètr. de routes empierrées ou		
en gravier, à	2,775,384	
		fr. 4,681,124

A cette somme il faut ajouter, pour *frais d'acquisition des terrains*, au moins 600,000

Les 61 $\frac{1}{4}$ lieues de routes décrétées comme routes de l'État et entreprises par le gouvernement nécessitent donc, pour frais de construction et d'expropriation, une imputation sur le crédit des 6 millions, de. fr. 5,281,124

(1) La partie comprise dans le Brabant est entreprise par la province, moyennant une subvention de 40,000 fr., imputée sur le fonds des barrières (1835).

(2) Les frais sont indiqués pour chaque route dans le tableau général.

ROUTES PROVINCIALES OU CONCÉDÉES, SUBVENTIONNÉES SUR LE
CRÉDIT DES SIX MILLIONS.

Il a été accordé des subventions non seulement sur le crédit des six millions, mais encore sur le fonds annuel des barrières.

Les routes subventionnées sur le crédit des six millions sont celles qui suivent :

Route provinciale de Halle à Nivelles	fr. 40,000
Route concédée de Binche à Beaumont	12,000
Route provinciale de Tournay à Roubaix	30,000
Route provinciale de Diest à Tirlemont, $\frac{1}{4}$ des frais de construction.	<u>160,000</u>
Total des subventions.	fr. 242,000

A cette somme il faut encore ajouter $\frac{1}{4}$ des frais d'expropriation pour la route de Diest à Tirlemont.

Nous avons vu :

1^o Que les *frais de construction et d'expropriation pour routes de l'État* s'élèvent à environ. fr. 5,281,124

2^o Que le montant des *subventions pour frais de construction* de routes provinciales ou concédées est d'environ 242,000
Total. fr. 5,523,124

Il reste donc disponible jusqu'à un certain point, car il ne faut pas perdre de vue que plusieurs évaluations ne sont et ne peuvent être qu'approximatives (1) 476,876
Total. fr. 6,000,000

Les charges de l'emprunt, bien que portées à 200,000 francs, n'ont point absorbé tout l'excédant disponible sur le produit des barrières; la retenue, d'ailleurs, ne s'est faite qu'à dater de 1837.

Les sommes qui, en 1836 et 1837, ont pu être consacrées soit à des routes entreprises par l'État, soit à des subventions, s'élèvent à environ un million. Environ 300,000 fr. ont déjà été imputés sur l'exercice 1838, pour continuation ou achèvement de travaux (2).

(1) Toutefois on pourrait encore considérer comme disponible une partie de la somme destinée à la construction de la route de Turnhout à Diest. Nous renvoyons à la note qui se trouve dans la colonne d'observations du tableau général.

(2) Nous indiquerons succinctement l'emploi de ces sommes.

Les routes de l'État qui, depuis 1836, ont été achevées ou continuées au moyen du produit des barrières, sont :

Route de Ninove à Audenarde : section de Voorde à Ophasselt ;
Route de Lessines à Renaix : section de Lessines à la limite séparative des provinces de Hainaut et de Flandre orientale ;
Route de Marche à Terwagne ;
Route de Diest à Hasselt ;
Route de St-Hubert à Recogne.
Les routes qui ont obtenu des *subventions* sur le produit des barrières sont celles qui suivent :

§ 2.

Jusqu'à quel point l'emprunt des 6 millions a grevé le fonds spécial des routes, eu égard au montant des baux des barrières à l'époque où cet emprunt a été proposé ou voté. — Craintes conçues par suite de l'établissement du chemin de fer.

Des adjudications de la taxe des barrières ont suivi depuis 1830, d'année en année, une marche presque constamment ascendante. On avait supposé que cette progression était sur le point de se démentir, l'établissement du chemin de fer devant naturellement réduire la circulation sur les routes parallèles à la nouvelle voie. Le mouvement général des hommes et des choses n'a fait qu'augmenter, et les routes ordinaires ont continué à y participer. Il y a eu perte sur quelques lignes parallèles, il y a eu augmentation sur l'ensemble, et c'est l'ensemble qu'il faut voir.

L'expérience n'est encore complète dans aucun sens, mais elle ne pouvait se faire dans des circonstances plus défavorables : d'une part, les 40 lieues environ de chemin de fer achevées et en exploitation font concurrence au moins à autant de lieues de routes de l'État autrefois très productives; d'autre part, les routes décrétées et sur le produit desquelles on pouvait compter par compensation, ne sont encore qu'en cours d'exécution ou même seulement sur le point d'être adjudgées.

Il est aussi permis de supposer que les nouvelles dispositions consacrées par la loi du 10 mars 1838, ont exercé une heureuse influence sur le résultat des adjudications; la taxe des barrières, qui se renouvelait d'année en année comme un essai, est devenue une institution; vous avez accordé une plus grande latitude au gouvernement en l'autorisant à porter les baux jusqu'à trois ans de durée et à procéder aux adjudications soit aux enchères, soit au rabais; ces innovations ont porté leurs fruits.

La loi du 10 mars 1838 laissait à l'administration le soin de prendre plusieurs mesures d'exécution.

1^o Pour amener la coïncidence entre la durée des baux et l'année financière

Routes de Lierre à Herenthals, et Aerschot.	52,000 (1836);
Route de Chimay vers Trelon	20,000 (1836);
Route de Virton à Echternach.	38,000 (1836);
»	42,000 (1837);
Route de Tournay à Renaix.	43,000 (1838);
Route de Namur à Châtelet, première section.	22,433 33 (1838).

Il a été entrepris en 1837 cinq routes par *concession*, savoir :

Route du fond de Gotte, entre les routes de Liège vers Aix-la-Chapelle et de Liège à Verviers ;

Route de Binche à Beaumont, par Merbes-le-Château (décrétée en 1833, mais non adjudgée) ;

Route d'Anderlues aux charbonnages de Bascoup (décrétée en 1833, mais non adjudgée) ;

Route de Couillet à Gilly ;

Route de Châtelainau au Wainage, avec embranchement vers Soleilmont.

de l'État, les barrières ont été cette fois adjudgées pour deux ans et neuf mois, c'est-à-dire, pour un laps de temps qui embrasse les 33 mois qui doivent s'écouler du 1^{er} avril 1838 au 31 décembre 1840.

2^o La mise à prix n'a pas eu lieu en masse pour deux ans et neuf mois, mais pour une année, évaluation à laquelle le public est habitué ; les neuf premiers mois expirant le 31 décembre 1837, seront acquittés à raison de 3/4 du montant d'une année ou de 9/12.

3^o Aux termes de l'art. 4 du cahier des charges (troisième des lois du 18 mars 1833), l'adjudicataire doit verser, dans les trois jours de l'approbation de l'adjudication, 5 p. % du prix du bail pour couvrir les frais d'adjudication ; cette obligation a reçu son application dans ce sens que les adjudicataires ont versé 5 p. % du prix d'une année de bail, et il a été entendu qu'en cas de résiliation après les neuf premiers mois, il ne leur serait rien restitué ; qu'en cas de non-résiliation ils ne paieraient rien en outre ; interprétation justifiée par les motifs mêmes de la nouvelle loi.

4^o Le gouvernement et l'adjudicataire se sont réservé la faculté de résilier le bail chaque année moyennant avertissement à donner par exploit d'huissier, de la part du gouvernement, avant le 1^{er} novembre ; de la part de l'adjudicataire, avant le 20 octobre ; dans le cas de résiliation, il n'est pas dû de dommages-intérêts.

Ces dispositions ont fait l'objet d'explications données avant la mise en adjudication, et d'insertions aux procès-verbaux.

Voici le relevé du total des baux des barrières des routes de l'État depuis 1831 :

En 1831	fr. 2,223,401 74
1832.	2,049,086 40
1833.	2,184,158 15
1834.	2,235,991 51
1835.	2,205,541 67
1836.	2,265,301 67
1837.	2,389,807 00

Les adjudications faites cette année (1838) pour deux ans et neuf mois, et susceptibles de résiliation dans certains cas, ont donné, à raison d'un an, un montant de fr. 2,497,965-00.

Lorsque l'emprunt à la charge du fonds spécial des routes a été proposé en 1835, le produit des barrières était de fr. 2,205,541-67 (1).

Lorsque l'emprunt de six millions a été autorisé par les lois des 2 mai et 18 juin 1836, le produit des barrières était de fr. 2,265,301-67.

Le produit des barrières étant, en 1838, de fr. 2,497,965-00, il y a une augmentation de fr. 232,663-33 si l'on se reporte à l'année 1836 ; de fr. 292,423-33 si l'on se reporte à l'année 1835 : sommes supérieures à celle dont il est fait retenue pour couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt.

(1) Voyez le rapport fait le 18 février 1836, n^o 129, des pièces imprimées par ordre de la Chambre.

§ 3.

Moyens à employer pour maintenir le produit des barrières à la hauteur qu'il vient d'atteindre : lacunes que présentent les routes par suite de l'établissement du chemin de fer.

En tenant compte des barrières perçues en régie, on peut dire que le produit annuel des barrières est aujourd'hui de 2 millions et demi.

Les barrières se maintiendront-elles à cette somme ?

Question que nul n'oserait résoudre d'une manière absolue ; question que l'on ne peut accepter qu'en écartant toutes les éventualités politiques, et que l'on peut alors remplacer par une autre question toute pratique :

Quels sont les moyens à employer pour maintenir le montant des baux des barrières à la hauteur qu'ils viennent d'atteindre ?

Le premier moyen est d'achever aussi promptement que possible les routes en construction ou décrétées, lesquelles, à ne considérer que celles qui sont imputées sur le crédit des six millions, doivent augmenter de plus d'un dixième le capital des routes existantes : c'est un premier objet de compensation.

Le deuxième moyen se confond à certains égards avec le premier ; c'est de rétablir l'harmonie que présentait jusqu'à un certain point le système des communications avant l'existence du chemin de fer. Non-seulement le chemin de fer a dû compromettre les grandes routes qui lui sont parallèles, mais il faudrait pouvoir donner une autre direction à un grand nombre de routes secondaires, en les faisant aboutir au chemin de fer. Les chemins de fer et les routes sont quelquefois comme juxta-posés. Il faut les *relier* par de nouvelles routes, il faut rendre le chemin de fer accessible aux localités voisines qu'il n'a pu traverser ; le chemin de fer ne peut mépriser les routes ordinaires : il en a besoin ; c'est par elles qu'on vient à lui. Il y a des contrées non dépourvues de routes, et où cependant le chemin de fer est dans l'isolement ; de Tirlemont à Liège, il est isolé : dans les Flandres, dans le Hainaut même, il le sera quelquefois, si on ne le rattache aux routes existantes.

Il y a donc aujourd'hui des projets de routes qui présentent un caractère particulier et nouveau : celui d'affluents du chemin de fer ; ces affluents, par une inévitable réaction, féconderaient à la fois le chemin de fer et les routes existantes.

Beaucoup de routes provinciales, décrétées ou projetées, offrent ce caractère. Il y a des routes qui, prolongées de quelques lieues, mettent des contrées entières en rapport avec le chemin de fer : par exemple, la route de Lierre à Herenthals, prolongée jusques à Gheel, mettrait le centre de la Campine et les populations qui l'avoisinent en relation directe avec le chemin de fer au pont de Duffel, et au pont de Duffel on touche à Bruxelles, à Anvers et à Gand ; au Brabant, au port d'Anvers et aux Flandres.

§ 4.

Dispositions des provinces : session de 1837 ; tableaux des routes projetées ou réclamées ; moyens décrétés dans chaque province.

L'exemple que le gouvernement et les Chambres ont donné par l'établissement du chemin de fer et par le vote des six millions, a été suivi par les conseils provinciaux ; les travaux publics ont rempli presque exclusivement la session de 1837 ; les débats se sont ressentis de quelque précipitation ; les résolutions n'ont pas toujours été exemptes d'un esprit exagéré de localité ; mais , considérées dans leur ensemble , ces délibérations attestent les besoins et déterminent le caractère de l'époque à laquelle nous sommes arrivés à travers nos grandes discussions politiques.

Les propositions des conseils provinciaux sont analysées dans les neuf tableaux ci-joints , résumé exact et en quelque sorte authentique de la session de 1837.

Ces tableaux , je les communique à la Chambre, non comme une étude d'ingénieurs , mais comme l'expression des vœux des provinces ; bien des routes indiquées dans ces tableaux ne se feront jamais et ne doivent pas se faire.

Ces tableaux ont fait de ma part l'objet d'un examen pour lequel j'ai réuni au conseil ordinaire des ponts et chaussées les ingénieurs en chef de toutes les provinces.

Les routes énumérées dans les tableaux ont été coordonnées et rangées en trois catégories :

- 1^o Routes où l'intérêt général domine ;
- 2^o Routes où l'intérêt provincial domine ;
- 3^o Routes d'un simple intérêt local.

Il a été de plus formé une quatrième catégorie : *celle des affluents du chemin de fer.*

Mon intention avait d'abord été de publier ce travail qui n'est qu'un avis , un document à consulter par le ministre et non une décision : j'ai reconnu depuis que cette publication ne serait pas sans inconvénient. Ce travail étant connu , toute négociation ultérieure avec les provinces , les communes , les propriétaires , les demandeurs en concession , deviendrait impossible : on ne manquerait pas de réputer exclusivement à la charge de l'État toutes les routes rangées dans la première classe , comme offrant un caractère d'utilité nationale.

Les conseils provinciaux ne se sont pas bornés à décréter des routes ; ils ont aussi pourvu ou cherché à pourvoir aux moyens de les construire.

Ces moyens , je les indiquerai en peu de mots , indépendamment des subsides déjà offerts antérieurement pour la construction de certaines routes :

ANVERS : *Résolution du 22 juillet 1837 , approuvée par arrêté royal du 19 août.* Le conseil provincial arrête qu'il sera perçu , pendant 20 ans , deux

centimes additionnels à la contribution personnelle et foncière, destinés à la construction des routes, avec réserve d'en appliquer le produit à la garantie du service, des intérêts et de l'amortissement d'un emprunt, si le conseil le jugeait à propos pour accélérer les travaux.

BRABANT : *Résolution du 17 juillet 1837, approuvée par arrêté royal du 7 octobre.* Le conseil provincial autorise la députation à contracter un emprunt de trois millions six cent mille francs pour construire, *comme routes provinciales*, telles routes que le gouvernement désignera parmi les routes décrétées, et à la construction desquelles il voudra contribuer pour un quart; il maintient au budget la perception d'un centime additionnel à la contribution foncière et personnelle pour le service de cet emprunt.

FLANDRE OCCIDENTALE : *Résolution du 21 juillet, approuvée par arrêté royal du 10 août.* Le conseil provincial autorise la députation à contracter un emprunt d'un million, et décrète que, jusqu'à remboursement de cet emprunt, il sera perçu trois centimes additionnels à la contribution foncière et personnelle.

FLANDRE ORIENTALE : *Résolution du 19 juillet 1837, approuvée par arrêté royal du 13 août.* Le conseil provincial autorise la députation à contracter un emprunt de deux millions, à l'effet de pourvoir à la construction d'une route par district.

HAINAUT : *Résolutions des 15 et 21 juillet 1837, approuvées par arrêté royal du 9 décembre 1837.* Le conseil provincial décrète un emprunt de trois millions, en chargeant la députation de lui en soumettre les conditions en 1838, et en l'autorisant provisoirement à faire emploi de l'encaisse de la province et à faire une levée de fonds de fr. 500,000.

LIÈGE : *Résolution du 12 juillet, approuvée par arrêté royal du 6 octobre 1837.* Le conseil provincial autorise la députation à contracter un emprunt d'un million deux cent mille francs.

LIMBOURG : *Résolution du 21 octobre 1836, approuvée le 29 novembre 1836.* Le conseil autorise la députation à contracter un emprunt de 500 mille francs, en décrétant la perception de trois centimes additionnels; cet emprunt n'ayant pu s'effectuer, le conseil a chargé la députation, en 1837, de s'adresser aux Chambres pour obtenir la garantie de l'État.

LUXEMBOURG : *Résolution du 21 juillet 1837, approuvée par arrêté royal du 19 août.* Le conseil décrète la perception de centimes additionnels au principal de toutes les contributions directes pour construction de route. Par résolution du 15 octobre 1836, la députation avait été chargée de rechercher le meilleur mode de négociation d'un emprunt, résolution qui n'a pu avoir de suite jusqu'aujourd'hui.

NAMUR : *Résolution du 12 juillet 1837, approuvée par arrêté royal du 9 octobre.* Le conseil autorise la députation à construire, *comme routes de l'État*, en réservant à la province la jouissance des barrières pendant 90 ans, les routes à la construction desquelles l'État voudra contribuer pour un tiers;

il maintient, avec certaines modifications, l'emprunt de 600,000 francs autorisé en 1836.

Tels sont les moyens *nouveaux* que les conseils provinciaux ont décrétés en 1837. Pour compléter cet exposé, il faudrait encore énumérer les divers modes d'exécution, énumération qui nous forcerait d'entrer dans beaucoup de détails et qui changerait la nature de ce rapport; je crois plus convenable d'annexer à ce travail le texte même des résolutions des conseils provinciaux.

RÉSUMÉ.

Il faut juger de l'emploi des six millions, non d'après ce qui reste à faire, mais d'après ce qui a été fait.

De grandes communications ont été complétées ou décrétées; des contrées entières sortiront de l'isolement.

Les routes entreprises par le gouvernement depuis deux ans, et qui seront achevées en autant d'années, augmenteront de plus d'un dixième le capital des routes de l'État.

Une vive impulsion a été donnée aux provinces, sinon par la coopération, au moins par l'exemple de l'État.

Tout n'a pas été fait, parce que tout n'a pu se faire.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

(12)

TEXTES LÉGISLATIFS.

LOI DU 2 MAI 1836.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Il est ouvert au gouvernement un crédit de six millions de francs, à l'effet de pourvoir à la construction de routes pavées et ferrées.

Art. 2. La dépense sera couverte au moyen d'un emprunt qui sera ultérieurement réglé par une loi, et dont les intérêts et l'amortissement seront prélevés sur l'excédant du produit des barrières.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, inscrites au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Donné à Bruxelles, le 2 mai 1836.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

Signé, DE TUEUX.

LOI DU 18 JUIN 1836.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à emprunter jusqu'à concurrence d'un capital nominal de trente millions de francs.

L'emprunt ne pourra être contracté qu'un mois, au moins, après la promulgation de la présente loi.

Les obligations à créer seront soumises, préalablement à leur émission, au visa de la cour des comptes.

Art. 2. Il sera consacré à l'amortissement de ce capital une dotation d'au moins un p. c. par an, indépendamment du montant des intérêts annuels des capitaux amortis.

Art. 3. Le capital effectif provenant de la négociation de l'emprunt autorisé par l'art. 1^{er} ci-dessus, sera spécialement affecté :

1° Au remboursement successif des bons du trésor émis pour la construction du chemin de fer, en vertu de la loi du 1^{er} mai 1834 ;

2° Au remboursement à échéance des 1,490,000 fr. de bons du trésor, émis par suite de la transaction approuvée par la loi du 26 septembre 1835, relative à la rétrocession de la Sambre canalisée, et au paiement du million de francs tenu en réserve, en exécution de l'art. 10 de ladite transaction ;

Et 3° jusqu'au complément dudit capital, à la construction de routes nouvelles, pavées et

ferrées, conformément à la loi du 2 mai 1836, et à la continuation de l'exécution du chemin de fer décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, dans la proportion des besoins respectifs de ces travaux.

ART. 4. L'intérêt et la dotation d'amortissement seront annuellement prélevés, dans la proportion de l'affectation du capital, sur les produits respectifs du chemin de fer, des routes et de la Sambre canalisée.

ART. 5. Les biens et revenus du royaume seront, au surplus, affectés en garantie de l'emprunt autorisé par la présente loi.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Donné à Bruxelles, le 18 juin 1836.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des finances,

Signé, E. D'HUART.

LOI DU 12 NOVEMBRE 1837.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Il est ouvert au gouvernement un crédit de dix millions de francs. L'emploi de ce crédit se fera conformément aux dispositions mentionnées au § 3 de la loi du 18 juin 1836 (*Bulletin officiel*, n° 327), dans la proportion des besoins respectifs des travaux des chemins de fer et des routes pavées et ferrées dont l'exécution a été autorisée par la loi du 2 mai 1836 (*Bulletin officiel*, n° 213).

ART. 2. Ce crédit sera couvert, au fur et à mesure des besoins, par une émission de bons du trésor, qui sera effectuée selon les conditions de la loi du 16 février 1833.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Donné à Bruxelles, le 12 novembre 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des finances,

Signé, E. D'HUART.

CRÉDIT DES SIX MILLIONS.

(ANNEXE B, page 14.)

(LOI DU 2 MAI 1836.)

Il faut distinguer entre les routes *construites directement par l'État*, avec ou sans subsides, et les routes provinciales ou concédées dans la construction desquelles *l'État intervient par des subsides.*

I. — ROUTES CONSTRUITES PAR L'ÉTAT.

Il faut distinguer entre les frais de construction et les frais d'acquisition de terrains. Les frais de construction font l'objet d'adjudications publiques à forfait. Les terrains s'acquiert successivement par l'État, à l'amiable, ou par expropriation. Les frais de construction sont fixés par les adjudications.

Les frais d'acquisition des terrains ne sont connus qu'approximativement; une route étant décrétée, il faut tenir une certaine somme en réserve sans qu'il y ait encore d'imputation directe.

A. — FRAIS DE CONSTRUCTION.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR.		DATE DE L'ADJUDICATION.	Montant de l'adjudication, ou s'il n'y a pas encore d'adjudication, du devis.	Observations.
		ROUTES PAVÉES.	ROUTES EMPHÉRÉES.			
Turnhout à Diest, par Zammel (a)	14 octobre 1834.	38,840 ^m	»	»	fr. 915,500	<p>(a) Route de Turnhout à Diest, par Gheel: cette route, bien que décrétée avant le vote de la loi du 2 mai 1836, doit être considérée comme imputable sur le crédit ouvert par cette loi; elle eût absorbé pendant deux ans au moins, les sommes que le produit des barrières eût pu laisser disponibles pour construction de routes neuves. Le lit de la route est fait de Turnhout à Gheel; les dépenses, peu considérables, ont été imputées sur le produit des barrières de 1835, et sont déduites de l'évaluation, les pavés doivent être transportés par la petite Nethe, que la province d'Anvers fait canaliser. La section de Diest à Zammel est en ce moment l'objet d'études définitives, le pavement s'en fera immédiatement.</p> <p>(b) La province intervient pour $\frac{1}{2}$ dans la dépense évaluée à 221,000 fr.</p> <p>(c) Route de Werwicq à Comines: la dépense d'exécution de cette route est évaluée à 57,000 fr.— La province et les communes fournissent ensemble un subside de 45,000 fr., moyennant lequel le gouvernement se charge de la construction de la route.</p> <p>Il a été pris des engagements analogues à l'égard des routes de Dottignies à Roubaix et de Roulers à Iseghem, lesquelles restent à décréter.</p>
Bastogne à Aywaille { prov. de Luxembourg. province de Liège	18 juin 1836.	»	47,523 ^m	12 septembre 1836.	523,000	
Diest à Beeringen	25 août 1837.	»	14,842	24 novembre 1837.	200,000	
Sittard à Heerlen	16 juillet 1838.	13,215	»	25 août 1836.	335,000	
Namur à Hannut	21 novembre 1836.	»	15,936 ^{sr.}	3 avril 1837.	112,000	
Beauraing à Bouillon (2 sections)	11 janvier 1837.	»	29,170	1 avril 1837.	354,000	
Recogne à Bouillon (2 sections)	13 mars 1837.	»	34,563	17 avril 1837.	338,300	
Bastogne à Ettelbruck (2 sections)	4 avril 1837.	»	27,755	8 mai 1837.	351,500	
" Embranch. sur Wiltz.	22 mars 1837.	»	40,665	27 avril 1837.	584,784	
Furnes à Nieupoort	30 avril 1837.	»	6,000	5 juin 1837.	60,000	
Huy à Tirlémont (province de Liège)	21 mars 1838.	»	9,150 ^{sr.}	5 juin 1837.	118,800	
Ruremonde à Horn (b)	15 juin 1837.	8,411	»	12 août 1837.	253,540	
Ophasselt à Nederbrakel (lacune)	17 janvier 1838.	»	522	24 novembre 1837.	133,000	
Lessines à Renaix (lacune.)	13 décembre 1837.	9,512	4,354 ^{sr.}	»	278,200	
Werwicq à Comines (c)	10 mars 1838.	3,567	»	28 avril 1838.	110,000	
	10 mars 1838.	2,517	»	Mémoire.	12,000	
Total		76,384 ^m	229,968 ^m		4,681,124	
		306,352				

B — ACQUISITION DES TERRAINS.

La prudence commande de tenir en réserve une somme de 600,000 fr. au moins : c'est ce qui résulte des évaluations suivantes des ingénieurs, lesquelles seront probablement dépassées.

DÉSIGNATION DE LA ROUTE.	Evaluation approximative pour acquisitions de terrains	Observations.
Turnhout a Diest, par Zammel	Fr 117,600	Evaluation approximative
Bastogne a Aywaille	150,000	Idem
Diest a Beerlingen	50,000	Idem
Sittard a Heerlen	8,000	Idem
Namur a Hannut	115,500	Idem
Beauraing a Bouillon	23,000	Idem
Recogne a Bouillon	60,000	Idem
Bastogne a Ettelbruck, avec l'embranchement sur Wiltz	50,000	Idem
Fornes a Neuport	15,443	Indemnités liquidées
Huy a Tirlemont	50,000	Evaluation approximative
Ruremonde a Hore	14,000	Idem
Ophasselt a Nederbichel	64,000	Idem
Lessines a Renaix	31,000	Idem
Total	Fr 540,543	L'Etat doit aussi contribuer a raison de $\frac{1}{2}$ dans les frais d'expropriation pour la route de Tirlemont a Diest (voyez ci-apres)

II. — ROUTES PROVINCIALES OU CONCÉDÉES, auxquelles l'État accorde un subside sur le crédit des six millions.

DÉSIGNATION DE LA ROUTE.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL	SUBSIDE DE L'ÉTAT	Observations.
Hal a Nivelles	29 novembre 1836	Fr 40,000	Route construite par la province de Brabant comme route provinciale
Binche a Beaumont	24 juillet 1837	12,000	Route construite par concession
Tournay a Roubaix	25 mars 1838	30,000	Route a construite par le Hainaut comme route provinciale
Diest a Tirlemont	10 avril 1838	160,000	Route a construire par la province de Brabant comme route provinciale. La depense de construction est évaluée a environ 640 000 fr. Le gouvernement doit concourir pour $\frac{1}{2}$ dans les frais tant de construction que d'expropriation, on a indiqué qu'approximativement $\frac{1}{2}$ des frais de construction
Total		242,000	Il est également intervenu un arrangement entre le gouvernement et la province de Namur pour

la construction de la route de Namur a Chatelet, arrangement d'après lequel le gouvernement intervient pour $\frac{2}{3}$ dans la construction de cette route qui lui appartiendra en propriété comme route de l'Etat et dont la province aura l'administration avec la perception de la taxe pendant 90 ans, le subside sera, au fur et a mesure de l'avancement des travaux payé, en vertu d'arrêtes spéciaux, sur le produit annuel des barrières — Il y a donc cette différence entre les deux arrangements que la route de Tirlemont a Diest, a laquelle l'Etat contribue pour $\frac{1}{2}$, sera la propriété de la province de Brabant, que la route de Namur a Chatelet, a laquelle le gouvernement contribue pour $\frac{2}{3}$, sera la propriété de l'Etat, sous la réserve de la jouissance de la province pendant 90 ans

Dans la Flandre orientale, deux communications importantes doivent être achevées exclusivement aux

frais de l'Etat la route de Lessines a Renaix, et celle de Vinove a Audenarde entre Ophasselt et Nederbichel (voy ci-dessus) la province de son côté est chargée de la construction a ses frais, des six routes suivantes

- Route de Gand a Bundeighem, arrête royal du 18 juillet 1836
- Route de Vinove a Enghien, arrête royal du 13 avril 1836
- Route de Kuldrecht a St Nicolas, arrête royal du 18 avril 1838
- Route de Thelt a Eccloo, arrête royal du 2 mai 1838
- Route de Berchem a Renaix, arrête royal du 30 avril 1838
- Route de Lokeren a Oosterscele elle reste a decreter

RECAPITULATION.

I. — Routes construites par l'Etat.	A. — Construction : adjudications ou évaluations	4,681,124
	B. — Emprises : somme approximative a tenir en réserve	600 000
II. — Routes provinciales ou concédées : subsides		242,000
Total		5,523,124

CONSEILS PROVINCIAUX. — SESSION DE 1837

Tableaux des routes projetées ou réclamées.

(A l'époque où ces tableaux ont été dressés, une partie du crédit des six millions avait déjà reçu son emploi ; il n'est pas fait mention dans les tableaux des provinces de ces routes, imputées ou imputables sur ce crédit et pour lesquelles nous renvoyons au tableau général, *annexe B.*)

(14)

(17)

PROVINCE D'ANVERS.

*État des nouvelles communications dont la construction a été admise
en principe dans la session de 1838.*

22 novembre 1837.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
1	Prolongement de la route de Wol- verthem à Londerzeel vers Ta- mize.	194,000 00	49,740 00	79,393 34	64,666 66
2	Continuation de la route de Malines à Zammel, par Heyst-op-den- Berg, Boisschot, Westerloo et Westmeerbeeck.	292,910 00	40,000 00	155,273 34	97,636 66
3	Route d'Hoogstraeten à Oostmalle.	200,000 00	70,000 00	63,333 34	66,666 66
4	Route d'Herenthals vers Gheel et Zammel.	400,000 00		266,666 67	133,333 33
5	Route de Lierre à Oostmalle.	400,000 00	120,000 00	146,666 67	133,333 33
6	Route de Moll vers la chaussée de Turnhout à Diest.	210,000 00		140,000 00	70,000 00
7	Route de Haecht à Boisschot vers Schriek.	110,000 00		73,333 33	36,666 67
					602,303 31

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route qui établira une communication directe entre une partie de la Flandre orientale et Bruxelles, traverse le territoire des communes populeuses de Bornhem, Hingene et Puers qu'elle met en relation avec le chemin de fer de Malines à Gand.

Cette route, qui n'est que le prolongement de celle de Malines à Heyst-op-den-Berg, traversera un pays entièrement dénué de communications. Elle liera la route de Turnhout à Diest à celles qui viennent aboutir à Malines.

La partie nord de l'arrondissement de Turnhout n'a aucune communication pavée. La route projetée fera cesser cet inconvénient et exercera une grande influence sur le défrichement des bruyères.

Sans la construction de ces routes, celle que la province fait exécuter en ce moment entre Lierre et Herenthals n'aurait qu'une utilité secondaire.

Cette route n'est, en quelque sorte, que le prolongement de celle n° 3. Elle traverse entièrement le canton de Santhoven où aucune communication de cette nature n'existe aujourd'hui.

La construction de cette route est réclamée avec instance par les communes populeuses de Moll, Baelen, Olmen, Rethy et Meerhout.

Cette route est le prolongement de celle qui existe déjà entre Bruxelles et Haecht. Elle doit se construire avec le concours du Brabant.

OBSERVATION GÉNÉRALE.

Les communes directement intéressées à la construction des routes n° 4, 6 et 7 sont en petit nombre. Elles n'ont pas encore fait connaître la part qu'elles s'engageront à supporter dans la dépense. Cependant on peut dès à présent prévoir que l'ensemble des subsides qu'on obtiendra, tant de ces communes que de celles qui déjà ont manifesté leurs intentions à l'égard des routes n° 1, 2, 3 et 5, n'atteindra pas une somme totale de fr. 300,000.

D'un autre côté, ces subsides devant être fournis au moyen de centimes additionnels à percevoir pendant un assez grand nombre d'années, il faudra, si l'on veut entreprendre les travaux, contracter des emprunts dont les intérêts absorberont une forte partie de ces mêmes subsides qui, en définitive, ne seront pour la province que d'un faible secours.

Anvers, le 22 novembre 1837.

Le gouverneur de la province,

Signé, CH. ROGIER.

120

BRABANT.

Développement du tableau des routes à ouvrir ou à continuer dans le Brabant, en conformité de la décision prise par le conseil provincial, dans la session de 1837.

15 novembre 1837.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DU LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉS par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'Etat.
1	Tirlemont à Diest, par Waenrode.	63,000 00	34,000 00	438,500 00	157,500 00
2	Wavre à Hannut.	400,000 00	50,000 00	250,000 00	100,000 00
2 ^{bis}	Embranchement de Jauche vers Ramillies pour arriver à Eghezée.	170,000 00	"	127,500 00	42,500 00
2 ^{ter}	Embranchement sur la <i>Barraque</i> , route de Wavre à Gembloux, et sur Court-St-Étienne.	408,000 00	"	306,000 00	102,000 00
3	Enghien à Assche, ancienne chaus- sée romaine.	440,000 00	50,000 00	280,000 00	110,000 00
4	Nivelles vers Braine-le-Comte, avec prolongation jusqu'à Enghien.	112,000 00	16,000 00	68,000 00	28,000 00
5	Braine-le-Château à Mont-St-Pont.	150,000 00	30,000 00	82,500 00	37,500 00
6	Tubize à Hondzocht, près de Sain- tes.	65,000 00	"	48,750 00	16,250 00
		2375000 00	180,000 00	1601250 00	593,750 00
7	Tirlemont à Aerschot, par Winghe- St-George.	520,000 00	20,000 00	370,000 00	130,000 00
	▲ reporter	2895000 00	200,000 00	1971250 00	723,750 00

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route est destinée à vivifier un pays, le Haegeland, privé jusqu'ici de communications ; elle intéresse non-seulement cette partie intéressante de la province de Babant, mais encore les villes et communes de la Campine, de Limbourg et des provinces de Liège, de Namur et de Hainaut, avec lesquelles elle établira des relations directes d'une grande importance et qui en désirent vivement l'ouverture ; elle formera, en outre, un ensemble avec la route décrétée de Tirlemont à Huy et celle qu'on se propose d'ouvrir de Wavre à Hannut.

La route de Wavre à Hannut est d'utilité générale. Elle ouvre avec la route décrétée de Tirlemont à Huy, par Hannut, d'importantes communications à une contrée assez étendue qui fait partie des provinces de Liège, de Namur et de Brabant ; de plus, la route dont il s'agit mettra ces diverses localités en rapport direct avec le *Hainaut*, d'une part, et la *Campine*, de l'autre ; les sommes votées par les communes s'élèvent à 70,000 fr. Mais il est à remarquer que plusieurs votes sont subordonnés à des conditions qui ne s'accompliront pas ; il est même douteux qu'on atteigne la somme renseignée de 50,000 fr. Des avantages non moins incontestables résulteraient de l'embranchement de *Saucho* vers *Kanillies*. Un embranchement vers Orp-le-Grand, pour arriver à la route de *Tirlemont* à Hannut, a été proposé au conseil provincial ; on s'occupera de l'instruction de cette section d'une grande importance, de manière que le conseil pourra se prononcer définitivement à sa prochaine session. L'embranchement sur la Barraque complétera l'ensemble de ce système de communication.

Cette route ne sera pas seulement avantageuse aux communes très peuplées qu'elle doit traverser et qui, dans la mauvaise saison, sont privées de tout débouché viable, mais elle sera aussi d'une utilité générale, en ce qu'elle est destinée à lier entr'elles les routes d'*Enghien*, de *Ninove*, d'*Alost* et de *Termonde* ; le Hainaut et la Flandre en retireront de grands avantages, le gouvernement lui-même y participera par l'augmentation de circulation sur ces quatre routes qui lui appartiennent. On ne renseigne le vote des communes qu'à la somme ronde de 50,000 fr., parce que plusieurs votes sont conditionnels.

Cette route est d'utilité générale, puisqu'elle ouvrira une communication importante entre le Hainaut et les Flandres ; elle procurera aussi un accès direct aux mines et carrières, et un débouché aux produits des Flandres. Le vote des communes est porté à une somme ronde, parce que deux administrations ne se sont prononcées qu'conditionnellement.

Le gouvernement est particulièrement intéressé à l'achèvement de cette route, à cause de la prochaine réadjudication des travaux d'entretien ; car elle permettra aux nouveaux entrepreneurs de se procurer des pavés aux carrières de *Quenast* près de *Clabecq*.

Il est donc à désirer qu'on puisse s'en occuper sans retard.

Cette petite route sera d'un intérêt général, puisqu'elle mettra les Flandres et Enghien en communication directe avec les routes de Bruxelles vers Charleroy et vers Namur, enfin, elle complétera la ligne suivante : partant de Hondzocht, près de Saintes, elle s'embranchera à la route de 2^e classe, d'*Enghien* à *Huy*, et ira couper à *Tubize* la route de 1^{re} classe, de Mons à Bruxelles ; 2^o à *Tubize* elle suit la route provinciale déjà pavée jusqu'à *Clabecq* ; 3^o de là, la route sera continuée par la section qui devait atteindre la *Blasmarcq*, mais qui ira au centre de *Braine-le-Château*, conformément à la résolution qu'a prise le conseil provincial ; 4^o de *Braine-le-Château* à *Mont-St-Pont*, la continuation est également décidée, et là elle rejoint la route provinciale déjà pavée, de Hal à *Mont-St-Jean*, ayant l'un de ses débouchés sur la chaussée de Bruxelles à *Namur* entre *Mont-St-Jean* et *Waterloo*, et l'autre à *Mont-St-Pont* vers *Braine-Lalleud* et *Mont-St-Jean*.

De même que la route de *Tirlemont* à *Diest*, celle de *Tirlemont* à *Aerschot*, doit vivifier le Haegeland ; elle est d'utilité générale puisqu'elle forme la continuation de la route de *Lierre* à *Aerschot*, et qu'elle établit une communication directe entre la province d'*Anvers* et celle de *Liège* et de *Hainaut* ; enfin, elle sera particulièrement utile à la Campine.

Quoique les votes des communes atteignent à peu près la somme de 30,000 fr., il n'est guères possible d'en espérer plus de 20,000 fr., attendu que plusieurs votes seront annulés par suite du non-accomplissement des conditions stipulées par les communes.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
	Report	2893000 00	200,000 00	1971250 00	723,750 00
8	Hal à Ninove.	210,000 00	12,000 00	145,500 00	52,500 00
9	Haecht vers Lierre, par Schriek, avec embranchement par Werchter, vers la chaussée de Louvain.	176,500 00	20,000 00	112,375 00	44,125 00
10	Wayre à Tirlemont, par Hamm- Mille.	250,000 00	10,000 00	177,500 00	62,500 00
11	Perwez vers Nivelles.	750,000 00	28,550 00	533,950 00	187,500 00
12	Tirlemont vers Haelen, par Léau.	330,000 00	19,000 00	228,500 00	82,500 00
13	Malines à Louvain.	220,000 00	25,000 00	140,000 00	55,000 00
14	Louvain à Mont-Saint-Jean, par Overeyssche à La Hulpe.	700,000 00	"	525,000 00	175,000 00
15	<i>Pour mémoire.</i> (Route projetée, mais non encore décidée, et à l'égard de laquelle il sera pris une résolution dans la session de 1838.) Laeken au pont d'Humbeek, par Strom- beek, Grimbergen et Beyghem.	300,000 00	"	225,000 00	75,000 00
		5831500 00	314,550 00	4059075 00	1457875 00

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route est le prolongement de celle de Nivelles à Hal ; elle doit procurer une communication importante entre le Hainaut et les Flandres et vivifier plusieurs communes ayant une forte population, mais qui ne peuvent effectuer aucun transport dans la mauvaise saison, à cause de l'état affreux de leurs chemins.

Le vote des communes pourra encore être circonscrit, si, par exemple, la route n'aboutissait pas à une rue désignée par la ville de Hal.

Cette route, continuée par la province d'Anvers, sera très utile à cette partie de la Campine, en lui donnant un débouché direct vers Bruxelles, où son beurre de provision arrive en grande quantité chaque jour de marché ; vers Werchter, où le Demer a son écluse de navigation, et vers Louvain.

Cette route sera très utile aux communes et favorisera leur approvisionnement direct de matériaux, charbons, etc.

Cette route, d'une étendue de 30,000 mètres jusqu'aux *Quatre-Bras*, doit aboutir à la route actuelle vers Nivelles. Elle sera non-seulement d'une grande utilité pour les cantons de Perwez et de Genappe, mais elle donnera de nouveaux débouchés aux provinces de Liège, de Namur et de Hainaut.

La petite ville de Léau apprécie toute l'utilité de cette route, puisqu'elle a voté, pendant 10 ans, 20 centimes additionnels au principal de la contribution foncière, et 10 au principal de l'impôt personnel ; la contrée industrielle de Tirlemont, du cours de la Ghete et autres rivières de cette partie du Limbourg et du Brabant, y ont un grand intérêt ; enfin la province de Liège y trouvera un nouveau débouché pour le transport de ses produits.

Le tracé de cette route part de Malines et traverse Hofstade, Muysen, Elcwyt, Wambeek, Steenockerzeel, Humelghem, Nosseghem, Vos-Cappel (hamceau de Nosseghem, sur la chaussée de Bruxelles à Louvain), Sterrebeek, et se termine à Tervueren près du palais ; enfin un embranchement partira d'Humelghem et ira atteindre Cortenbergh, sur la même route de Bruxelles à Louvain. Son utilité est incontestable à cause des nouveaux débouchés qu'elle ouvrira.

Le vote des communes n'est pas encore bien fixé ; mais on présume qu'en y comprenant le don promis par la ville de Malines, on pourrait obtenir une somme d'environ 25,000 fr.

Cette route procurera l'avantage incontestable de favoriser les nombreux approvisionnements de grains destinés au marché (en quelque sorte central) de Louvain ; elle facilitera l'alimentation et les transports provenant des usines qui environnent cette ville ; enfin elle fournira de nouveaux débouchés à ses bières et multipliera par là les moyens d'échange de toute nature que permet le retour des voitures de roulage tant des provinces voisines que de celle de Brabant. On ne connaît pas jusqu'ici les sommes que pourront voter les communes.

Cette route partirait de la route de Bruxelles à Moysse, au-dessus du palais de Laeken ; elle serait dirigée vers Strombeek pour couper la chaussée de Grimbergen (commune dont la population est de 3,344 habitants) ; de là, elle passerait par Beyghen et aboutirait au pont d'Humbeek (1,906 hab.) où se trouve la 2^e écluse, du canal de Bruxelles à Willebroeck.

Au moyen (s'il y a lieu) de son prolongement vers Humbeek où il existe un pavé jusqu'à Malines, on pourrait établir un jour une communication directe de Laeken à Malines, sans devoir passer par le pont de Vilvorde.

La dépense totale est de fr. 5,831,500 00

Quart à obtenir successivement du gouvernement. 1,457,875 00

Reste. . . . fr. 4,373,625 00

La députation du conseil provincial a demandé, en conformité de la décision du conseil,

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

de pouvoir ouvrir un emprunt de 3,600,000 fr., y compris la part contributive de la province pour la construction d'un palais de justice à Bruxelles.

La différence en moins pourra être couverte par les centimes votés par les communes, les dons des propriétaires, le produit des nouvelles barrières et les ressources que pourra offrir le budget de la province vers la fin du temps nécessaire à l'exécution des travaux.

Bruxelles, le 15 novembre 1837.

Le gouverneur,
Signé, BARON DE STASSART.

(2)

(29)

FLANDRE OCCIDENTALE.

Développement des tableaux de classification des routes à ouvrir ou à compléter dans la Flandre occidentale, tels que ces tableaux ont été arrêtés par le conseil provincial, dans la session de 1837.

17 août 1837.

Tableau n° 1. — Routes considérées comme grandes communications.

Tableau n° 2. — Routes d'une utilité secondaire.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
1	Route d'Iseghem à Pervyse, par Roulers et Dixmude, se composant des trois sections suivantes :				
	a. Section d'Iseghem à Roulers.	120,000 00	55,000 00	25,000 00	40,000 00
	b. Section de Roulers à Dixmude.	400,000 00	70,000 00	70,000 00	260,000 00
	c. Section de Dixmude à Pervyse.	180,000 00	»	30,000 00	150,000 00
		700,000 00	125,000 00	125,000 00	450,000 00
2	Route de Kerkhove à Vive-St-Éloy.	118,673 00	30,000 00	50,000 00	38,673 00
3	Route de Thielt à Aeltre, par Ruysselede.	118,000 00	15,000 00	30,000 00	40,000 00
4	Route de Poperinghe à la limite de France vers Steenvorde.	144,923 90	20,000 00	35,000 00	98,923 90
	A reporter	1081596 90	190,000 00		

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route lie entr'elles deux routes de l'État, celle de 2^e classe, entre Bruges et Courtray, et celle de 1^{re} classe, d'Ostende à Arlon, et trois routes provinciales, à savoir : de Thourout à Menin, de Bruges à Ypres et de St-Pierre-Cappelle à Ypres. Elle traverse l'Yzer à Dixmude, met en communication quatre villes, Iseghem, Roulers, Dixmude et Furnes, et plusieurs communes très populeuses; une partie de son tracé ouvre une route directe entre Roulers et l'importante ville et place de guerre d'Ypres, enfin elle parcourt dans la partie centrale de la province une ligne suivant laquelle il n'existe pas encore de voie de communication.

Les communes ont voté la somme de 55,000 fr., sous condition que la perception du droit de péage ait lieu à leur profit. Dans le cas où les barrières seraient à l'État, celui-ci devrait fournir 95,000 fr.—Les pièces ont été adressées au gouvernement le 15 juin 1837, n^o 5754.

La part contributive des communes est ici portée provisoirement et approximativement. Le conseil provincial a accordé un subside égal à celui qu'accorderont toutes les communes intéressées. La commune de Staden à elle seule offre 2,500 fr.

Les pièces relatives à cette section ont été envoyées au gouvernement le 12 juin 1837, n^o 5760.

Cette route lie la route de 2^e classe, de Courtray à Audenarde, à celle de 1^{re} classe, entre Courtray et Gand, touche d'un bout à l'Escaut, sur un point où existe depuis 2 à 3 ans un pont construit par la commune de Berchem, de l'autre bout à la Lys, où elle rejoint une route qui passe à Wacken, et se dirige sur Thielt. La province et les communes ont déjà fait paver plus de la moitié de la route à leurs frais; les travaux encore à faire ne sont, à proprement parler, qu'un achèvement. — Le dossier a été envoyé au gouvernement le 22 juin 1837, n^o 5787.

Cette route est une section de celle destinée à ouvrir une communication entre les villes industrielles de Thielt et d'Eecloo. Le conseil provincial lui a accordé la priorité d'exécution sur celle de Wynghene à Maldeghem; la Flandre orientale en a aussi reconnu la haute utilité. Elle lie entr'elles et avec le canal de Bruges à Gand la route de 2^e classe, de Thielt à Gand, et celle de 1^{re} classe, de Bruges à Gand, traverse les communes populeuses de Ruyssseleer, Aeltre et Ursel, et vient alimenter de deux côtés opposés la station du chemin de fer à Aeltre, à mi-chemin de Bruges à Gand. Le conseil provincial a accordé pour la partie située sur la Flandre occidentale, un subside égal au tiers de la dépense et a alloué provisoirement 30,000 fr. dans ce but. La ville de Thielt interviendra pour un sixième provisoirement fixé à 15,000 fr. Si les autres communes votent un sixième, le subside du gouvernement ne devra être que du tiers, formant à peu près 40.000 fr.

Cette route est destinée à ouvrir une communication importante avec la France. Le gouvernement semble déjà en avoir apprécié tous les avantages. (Dépêche du ministre de l'intérieur, du 16 octobre 1835, 4^e division, n^o 1046.)

L'inspecteur-général des ponts et chaussées a proposé de réduire la largeur projetée de la route, ce qui diminuerait la dépense de 60,000 fr. pour la partie mitoyenne entre la France et la Belgique, et à 80,000 fr., celle à faire exclusivement sur notre territoire, de manière que la dépense à charge de la Belgique serait, dans ce cas, seulement de 110,000 fr. et, par suite, la part à supporter dans cette somme par l'État, de 55,000 fr. Cette part serait encore diminuée si la ville d'Ypres se décidait à contribuer aussi dans la dépense. L'évaluation portée ici diffère de celle indiquée aux tableaux imprimés. Cela vient de ce que dans ceux-ci on n'a pas eu égard à la partie mitoyenne dont la dépense s'élevant à fr. 74,740-20 incombe pour une moitié à la France.

N° D ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'Etat.
5	Report Route de Vyfwege par Jabbeke, le cabaret le Bœuf et Aertrycke à Thourout.	1081596 90 254,148 28	190,000 00 13,000 00	" 35,000 00	" 206,148 28
6	Route de Worviciq à Comines et à Warneton.	120,000 00	13,855 35	30,000 00	11,139 38
7	Route du hameau <i>den Hille</i> à Mal- degheem, par Wynghene et St- Georges.	318,102 20	"	25,000 00	293,102 20
	Ensemble pour les routes du 1 ^{er} tableau	1773847 38	213,855 35	"	"

TABLEAU N° 2. — Routes d'une utilité secondaire.

1	Route en gravier d'Hoogstade à Rousbrugge.	127,000 00	9,000 00	18,000 00	100,000 00
2	Route du hameau de Steenbrugge, par Lophem, au cabaret Hey- delberg.	23,792 00	6,408 08	17,000 00	"
3	Achèvem ^t du pavé de Langemarq.	116,500 00	26,150 00	38,333 00	51,517 00
4	Route en gravier du hameau de Forthem, par le village d'Alve- ringhem, au nouveau cabaret.	30,000 00	15,000 00	8,550 00	6,450 00
5	Achèvement du pavé de Moorslede.	72,000 00	15,000 00	31,000 00	26,000 00
6	Achèvement du pavé de Zuyen- kerke.	52,163 33	"	17,389 44	"
	A reporter	421,460 33	71,558 08		

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route lie entr'elles et avec le canal de Bruges à Ostende, la route de 1^{re} classe entre ces deux villes, celles de 2^e classe, de Bruges à Ghisteltes et de Thourout à Ostende. — Le conseil provincial a adopté le projet, avec cette réserve que la députation pourra, d'après les intentions du gouvernement et en considération des plus grands avantages qui en résulteraient pour la province, adopter le tracé sur la commune d'Eerneghem. (N^o 10 du 2^e tableau.) La dépense serait alors comme suit :

Section de Vyfwegge à Jabbeke	fr. 79,148 28
» de Jabbeke sur Eerneghem	102,339 00
Total	181,487 28

Le subside de 13,000 fr. . voté par les communes, s'applique à la section de Jabbeke sur Thourout. — Les pièces relatives à la section de Vyfwegge à Jabbeke ont été adressées au gouvernement le 5 juillet 1837, n^o 5797.

La route de Wervick à Warneton complète une route de communication entre les routes de 1^{re} classe, d'Ypres à Menin, et de 2^e classe, d'Ypres à Warneton. Il n'est, pour le moment, question que de paver la section de Wervick à Comines, dont la dépense est évaluée à fr. 56,994-73. Si le gouvernement accorde le subside de fr. 11,139-38, cette section peut être construite.

Cette route lie la route de 2^e classe, de Bruges à Courtray à celle de 1^{re} classe, de Bruges à Gand ; avant de passer le canal entre ces deux villes à St-Georges, elle s'embranche dans le village de Wynghene à la route de Wynghene sur Thielt qui se prolonge par Wacken jusqu'à Vive-St-Éloy pour rejoindre la route vers Kerkhove dont il est question ci-dessus n^o 2. — Le conseil provincial a accordé à la route de Thielt sur Aeltre, ci-dessus n^o 3, la priorité sur celle du hameau *den Hille* vers Maldeghem. Le subside de 25,000 fr. est alloué par la province sous l'obligation de commencer les travaux audit hameau.

Cette route lie la route de 1^{re} classe, n^o 8, entre Furnes et Ypres, à celle de 2^e classe, de Rousbrugge à Ypres.

Cette route lie la route de 2^e classe, de Bruges à Courtray, à celle provinciale, de Thourout à Bruges. Elle s'embranche à la route de 2^e classe au hameau de Steenbrugge où passe le canal de Bruges à Gand. La section entre ce hameau et le village de Lophem existe ; les travaux à faire sont relatifs à l'autre section. Les fonds sont totalement faits par la province et la commune de Lophem. L'autorisation royale a été demandée par lettre du 8 août 1837, n^o 6315, afin de pouvoir procéder à la réalisation du projet qui nécessite quelques expropriations.

Ce projet est destiné à lier les routes provinciales d'Ypres à Thourout et d'Ypres à Dixmude, en traversant la belle et populeuse commune de Langemarq. — Le conseil provincial a décidé de contribuer pour un tiers dans la dépense.

Cette route lie le canal navigable de Loo à la route de 1^{re} classe, entre Furnes et Ypres, et traverse le centre de l'importante commune d'Alveringhem. — L'envoi des pièces à M. le ministre des travaux publics a eu lieu le 7 août 1837, n^o 6240.

Cet achèvement liera les routes provinciales de Menin à Thourout et d'Ypres à Westroosebeke.

Ce projet lie la route de 1^{re} classe, entre Bruges et Ostende, à celle de 2^e classe, de Bruges à Blankenberghe. — Le conseil provincial a alloué le tiers de la dépense en laissant à sa députation permanente le soin de s'entendre ultérieurement avec les communes et les wateringues intéressées, ainsi qu'avec le gouvernement, pour les deux autres tiers. Les communes et les wateringues sont consultées ; leurs intentions ne sont pas encore connues.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'Etat.
	Report.	421,460 33	71,558 08		
7	Achèvem ^t du pavé de Lisseweghe.	54,000 00	"	"	"
8	Route de Zarren, par Hautsaemo et Cortemarq, au hameau dit <i>Kruys Kalsyde</i> .	260,000 00	"	"	"
9	Achèvem ^t du pavé de Rolleghe.	48,357 41	21,357 41	27,000 00	"
10	Achèvement du pavé du cabaret le Bœuf vers le village d'Eer- neghem.	102,339 00	"	"	"
	Ensemble pour les routes du 2 ^e tab.	886,156 74	92,915 49		
	" " du 1 ^{er} tab.	1773847 38	218,855 35		
	Total général	2660004 12	311,770 84		

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE , SES MOYENS D'EXÉCUTION . ETC.

Ce projet se rattache au précédent, et est destiné à lier les routes de 2^e classe, de Bruges à Blankenberghe et de Bruges vers l'Écluse. Il est encore en instruction.

Cette route lie celle projetée de Pervyse à Iseghem à la route de 2^e classe, de Thielt à Ostende, à l'embranchement de Lichtervelde. Les intentions des communes intéressées sur la part à contribuer dans la dépense, ne sont pas encore connues.

Ce projet lie la route de 1^{re} classe, de Courtray à Tournay, à la route provinciale de Mouscron à Dottignies. Le conseil provincial a accordé un subside de 27,000 fr. à la commune de Rollegem, sous la condition qu'elle remplisse exactement l'engagement de parachever, au moyen de cette somme, exclusivement à ses frais, la route dans toute la longueur encore à paver.

Ce projet fait partie de celui porté au 1^{er} tableau sous le n^o 5. Si le gouvernement adopte le tracé sur Eerneghem, la section, depuis le cabaret le Bœuf jusqu'à Thourout, doit être reportée au 2^e tableau, comme route d'une utilité secondaire.

La route de Dottignies à Roubaix, n'est point comprise aux tableaux ci-dessus.

Joint au rapport du 17 août 1837, 3^e division, n^o 6191.

Le ministre d'État, gouverneur,

Signé, Comte DE MURLENAERE.

(36)

(67)

FLANDRE ORIENTALE.

ROUTES.

Tableau des routes décrétées par le conseil provincial, dans sa séance ordinaire de 1837, et de celles non décrétées, pour la construction desquelles des subsides ont été demandés au gouvernement.

Novembre 1837.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province	SOLLICITÉS, ou laissées à la charge de l'État
1	Route de Thielt à Eecloo, avec la direction à déterminer par la députation permanente.	363,000 00 En suivant l'avis du conseil provincial qui est probablement adopté.	,	,	On n'en a pas déterminé le montant.
2	Route de Gand à Hundelgem.	40,000 00	,	,	Nihil.
3	Route de Kieldrecht à St-Nicolas, en suivant la direction demandée par les communes intéressées.	La dépense, en suivant la direction proposée par le ministre en chef des ponts et chaussées et qui n'a pas été adoptée, était évaluée à 322,000 fr. Il n'a pas encore été fait d'évaluation d'après la direction demandée par les communes intéressées.	Polices et communes 81,560 00	"	Id.
4	Route de Lokren à Oosterzeele, d'après le tracé de l'ingénieur en chef.	L'ingénieur en chef avait proposé de construire la route à partir de Nieuwvonne, la dépense en était alors évaluée à 494,000 fr. On pense qu'en partant d'Oosterzeele elle aura environ un quart de la longueur de celle-ci, ce qui porte l'évaluation de la dépense à 370,000 fr.	"	"	Id.
5	Route de Ninove à Enghien.	150,700 00	"	"	Id.
6	Route de Berchem à Renaix, par Quaremont.	La dépense, dans la supposition que la route partit du hameau <i>Le Croix</i> était évaluée à fr. 125,000, mais le conseil provincial a décidé de la faire partir du centre de Renaix ce qui semble devoir occasionner une augmentation de dépense d'environ fr. 100,000.	"	"	Id.

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route ouvrira une communication directe entre Thielt et le Nord du royaume. Elle mettra en outre un grand nombre de communes en communication avec la station du chemin de fer à établir à Aeltre.

La route de Gand à Hundelgem ouvrira aux communes qu'elle traverse et à celles environnantes, une communication sûre on toute saison avec la ville de Gand, et sera très avantageuse à l'agriculture. Elle a été déclarée route provinciale par arrêté royal du 18 juillet 1836, et une partie en est déjà construite, de sorte que le conseil provincial n'a décrété son achèvement que jusqu'à Hundelgem.

Cette route procurerait de grands avantages aux polders situés dans l'arrondissement de St-Nicolas, à la ville de ce nom et aux communes qu'elle traversera.

La construction de cette route procurera à un grand nombre de communes le moyen de transporter leurs produits agricoles aux principaux marchés de la province, et leur ouvrira une communication avec le chemin de fer.

L'ouverture de cette route mettra en communication directe une partie de la Flandre et des provinces de Brabant et de Hainaut.

Cette communication reliera directement la ville de Renaix et les communes voisines de la route de 2^e classe, d'Audenarde vers Courtray et Tournay, au moyen du pont construit à Berchem sur l'Escaut, et évitera ainsi le grand détour qu'on est obligé de faire aujourd'hui en passant par Audenarde.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

On ne peut pas indiquer au juste pour combien les communes intéressées contribueront dans la dépense, vu que seulement quelques-unes d'entre elles ont voté des sommes fixes; d'autres cèdent des parties de pavé qui tombent dans la direction de la route, ont voté des centimes additionnels ou se chargent de l'acquisition de terrains, etc. A l'exception de la route de St-Nicolas à Kieldrecht, cette observation peut s'appliquer à toutes les routes comprises dans le présent tableau.

Les routes décrétées par le conseil provincial doivent, d'après la décision de ce conseil, être entreprises simultanément pendant la campagne de 1838. Le budget de cet exercice contient une allocation de fr. 480,000,00 destinée au paiement des travaux à exécuter sur ces six routes pendant la campagne de 1838.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
<i>Routes non décrétées par le conseil provincial, mais pour la construction desquelles le conseil a décidé de demander un subside au gouvernement.</i>					
1	Route d'Audenardo à Ath.	100,000 00	»	»	On n'en a pas dé- terminé le mon- tant
2	Route d'Alost à Vilvorde.	116,000 00	»	»	»
3	Route de Calloo à Doel.	175,000 00	»	»	»
<i>Routes qu'on demande à faire construire aux frais de l'État.</i>					
1	Route d'Ophasselt à Nederbrakel.	360,000 00	»	»	»
2	Route de Lessines à Renaix, entre Ellezelles et Renaix.	»	»	»	»

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION. ETC.

Cette route facilitera les communications entre la Flandre orientale et le Hainant.

La construction de cette route facilitera les communications entre le pays d'Alost et le Brabant.

Cette route serait la continuation de celle de Beveren à Calloo. Elle tirerait de l'isolement de toute communication une contrée fertile qui a considérablement souffert des circonstances politiques.

Cette route serait une continuation de celle de Bruxelles à Audenarde, par Nederbrakel. Elle ouvrirait une communication directe avec le Brabant et le pays d'Alost à un grand nombre de communes de l'arrondissement d'Audenarde.

Il s'agit également d'une lacune entre Ellezelles et Renaix.

(42)

HAINAUT.

Développements du tableau des routes à ouvrir ou à achever dans le Hainaut, tel que ce tableau a été arrêté et inséré dans la résolution du conseil provincial du 21 juillet 1837.

13 novembre 1837.

SECTION N° 1. — Routes considérées comme grandes communications

SECTION N° 2. — Routes d'une utilité secondaire.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉS par les communes.	ALLOUÉS par la province.	SOLLICITÉS, ou laissées à la charge de l'Etat.
<i>SECTION N^o 1. — Routes considérées comme grandes communications.</i>					
1	Route de Saint-Ghislain à Ghislenghien.	673,714 56	»	La moitié ou le quart de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.	Le tiers ou toute autre quote de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.
2	Idem de Mons vers Nivelles et Bruxelles, par Le Rœulx et par Feluy ou Senelle, comprenant deux sections, savoir :				
	a. Section de Mons au Rœulx.	353,396 52	27,000 00	Id.	Id.
	b. Section du Rœulx à Arquennes.	487,500 00	»	Id.	Id.
3	Idem de Quiévrain vers Nivelles et Bruxelles, par les cantons de Dour et de Pâturages et la commune de Givry, aboutissant à Bray, avec embranchement vers Thuin, par les cantons de Binche et de Merbes-le-Château, comprenant 4 sections, savoir :				
	a. Section de Quiévrain à Frameries.	648,737 47	»	Id.	Id.
	b. Section de Frameries à Givry.	391,042 30	»	Id.	Id.
	c. Section de Givry à Bray.	225,000 00	5,000 00	Id.	Id.
	d. Embranchement vers Thuin.	»	»	Id.	Id.
4	Idem d'Enghien vers Nivelles, par Braine-le-Comte.	226,370 00	»	Id.	Id.
5	Idem d'Ath à Courtray, par Frasnes et Celles.	577,500 00	»	Id.	Id.
6	Prolongement de la route de 2 ^e classe, de Mons à Ath vers Audenarde, en passant par Rebaix, La Hamaide et Ellezelles, avec embranchement de Rebaix à Lessines, comprenant 3 sections, savoir :				
	a. Section d'Ath à Ellezelles.	602,299 79	29,000 00	Id.	Id.
	b. Section d'Ellezelles à Audenarde.	150,000 00	»	Id.	Id.
	c. Embranchement de Rebaix à Lessines.	»	»	»	»

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Suivant la résolution du conseil provincial du 15 juillet 1837, toutes les routes comprises dans la nomenclature arrêtée, peuvent être construites selon deux modes différents. D'après le 1^{er}, la province accorde un subside égal au *quart* de la dépense, sauf la réduction à obtenir par l'adjudication, indépendamment des subsides à fournir par le gouvernement, les communes ou les particuliers, et de tous autres avantages.

D'après le 2^o, la province fait faire la route pour son compte lorsque le gouvernement et les communes ou particuliers fournissent la *moitié* de la dépense (art. 1^{er} et 5 de la résolution). *Toutes les routes restent la propriété de la province.*

Quant aux avantages de chaque route, on se réfère aux détails que contient le rapport général de la députation permanente joint à sa lettre du 11 novembre courant, D. 5,097.

La dépense de construction de la route de St-Ghislain est évaluée pour une largeur de 12 mètres, dont 5 mètres de chaussée pavée.

La dépense est calculée pour donner à la route une largeur uniforme de 12 mètres, dont 5 mètres de chaussée, 2^m,50 pour chaque accotement et 1^m,50 pour chaque fossé. Elle ne serait que de fr. 294,176-68 pour une chaussée de 3^m,50.

Le projet de cette section n'est pas dressé.—Son étendue est d'environ 16,250 mètres. Sa dépense a été calculée à raison de 150,000 fr. par lieue de 5,000 mètres, pour une chaussée pavée de 5 mètres de largeur.

Cette route ouvrirait une communication directe de la frontière de France (Valenciennes) vers le Brabant et la province de Namur, par Nivelles et Charleroy.

La dépense se réduirait à fr. 535,198-39 si l'on ne donnait à la chaussée que 3^m,50 au lieu de 5 mètres.

La dépense se réduirait à fr. 313,172-67 si l'on ne donnait à la chaussée que 3^m,50 au lieu de 5 mètres.

Le projet de cette section, qui a 7,500 mètres environ d'étendue, n'est pas encore dressé. La dépense ci-contre a été calculée à raison de 150,000 fr. par lieue de 5,000 mètres. Elle se réduirait à 157,500 fr. si l'on ne donnait à la chaussée que 3^m,50.

Pour mémoire. Cette section est comprise parmi les routes d'une utilité secondaire.

Au moyen de la route d'Enghien à Ninove, à construire tout entière sur le territoire du Brabant et de la Flandre, l'on obtiendrait par la route mentionnée ci-contre une communication directe de Nivelles à Ninove.

La dépense a été calculée pour une chaussée de 5 mètres de largeur; elle ne serait que de 177,670 fr. pour une chaussée de 3^m,50.

Le projet de cette route n'est pas encore dressé.—La dépense a été calculée pour une étendue de 27,500 mètres environ à raison de 105,000 fr. par lieue de 5,000 mètres, avec une chaussée pavée de 3^m,50.

La dépense a été calculée pour 5 mètres de largeur de chaussée; elle ne serait que de fr. 502,024-93 pour une chaussée de 3^m,50.

Cette section n'a pas encore été étudiée. La dépense en est calculée à raison de 150,000 fr. par lieue de 5,000 mètres; pour une chaussée de 3^m,50 elle ne serait que de 105,000 fr.

Pour mémoire. Cet embranchement est porté au tableau des routes d'une utilité secondaire.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'Etat.
7	Route de Tournay à Lessines, par Frasnes, afin de prolonger vers la Flandre et le Brabant, la route de Lille à Tournay.	656,250 00	»	La moitié ou le quart de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.	Le tiers ou toute autre quotité de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.
8	Idem de Tournay vers Roubaix, par Blandain, Froyennes et Templeuve.	199,684 69	25,000 00	Id.	Id.
9	Idem de Pecq vers Lannoy et Roubaix, par Estaimbourg et Néchin.	153,828 77	30,500 00	Id.	Id.
10	Idem de Leuze à Mons, par Belœil.	63,750 00	»	Id.	Id.
11	Idem de Charleroy vers Enghien, par Seneffe et Braine-le-Comte, avec un embranchement sur Soignies, un embranchement de Courcelles à Marchienne-au-Pont et un troisième de Courcelles vers Nivelles, formant cinq sections, savoir :				
	a. Section de Charleroy à Seneffe.	377,590 42	»	Id.	Id.
	b. Section de Seneffe à Soignies.	461,996 80	»	Id.	Id.
	c. Embranchement de Dampremy.	»	»	»	»
	d. Id. de Courcelles à Marchienne-au-Pont.	»	»	»	»
	e. Id. de Courcelles vers Nivelles.	»	»	»	»
12	Route de Fleurus vers Le Rœulx, par Gosselies, comprenant trois sections, savoir :				
	a. De Fleurus à Gosselies.	194,254 75	»	Id.	Id.
	b. De Gosselies au Trieu de Courcelles.	54,724 30	»	Id.	Id.
	c. De Courcelles à Marimont.	272,035 70	»	Id.	Id.
	*				
13	Idem de Beaumont à Solre-le-Château.	93,750 00	»	Id.	Id.
14	Idem de Chimay vers Couvin.	80,000 00	»	Id.	Id.
15	Idem de Thuin à la limite de la province de Namur vers Walcour.	112,500 00	»	Id.	Id.
16	Idem de Thuin à Beaumont.	125,613 68	40,000 00	»	»

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Étendue 31,250 mètres ; largeur de la chaussée, 3^m,50.

Dans les sommes votées par les communes ne se trouve pas comprise la valeur de 250 mètr. de pavé, que la commune de Templeuve consent à abandonner gratuitement, cette valeur n'étant pas portée dans l'estimation.

Il resterait à exécuter une partie de 4,250 mètres d'étendue. — Elle serait construite en empierrement sur une largeur de 5 mètres. — La dépense en est évaluée à raison de 75,000 fr. par lieue de 5,000 mètres.

La dépense a été calculée pour une chaussée empierrée de 5 mètres de largeur.

La dépense a été établie pour une chaussée pavée de 3^m,50 de largeur.

Pour mémoire, ces trois embranchements étant compris dans le tableau n° 2, des routes d'une utilité secondaire.

Dépense calculée pour une chaussée d'empierrement de 5 mètres de largeur.

Cette section et la suivante aurait 10 mètres de largeur dont 5 pour la chaussée qui sera empierrée sur presque toute son étendue.

Pour diminuer la dépense et éviter le terrain accidenté du *Placard* à *Marimont*, on pourrait n'exécuter le tracé proposé pour cette section, que jusqu'au chemin d'exploitation de la ferme de Herlaimont, d'où on irait rejoindre le pavé de Bascoup à Fayt. Cette modification diminuerait de plus d'un tiers les frais d'établissement de la route.

Continuation de la route de Bruxelles à Charleroy et Beaumont vers Avesne, par Solre-le-Château. — Le projet de cette route n'est pas encore dressé ; la dépense en a été calculée à raison de 75,000 fr. par lieue de 5,000 mètres, pour une chaussée empierrée de 5 mètres de largeur.

L'achèvement de cette route établirait une communication d'Avesne à Couvin par le canton de Chimay.

Le projet de cette route n'est pas dressé. — Son étendue serait de 7,500 mètres. La dépense en est évaluée à raison de 75,000 fr. par 5,000 mètres de longueur ; une chaussée empierrée 5 mètres.

Cette route n'est pas comprise dans la nomenclature arrêtée par le conseil provincial. Elle a été concédée par arrêté royal du 16 juin 1835 à la ville de Thuin, qui demande à remettre la concession au gouvernement, moyennant un subside de 40,000 fr. à payer par la ville. — La communication paraît être d'une grande utilité.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
17	De Tournay à Peruwelz.	300,000 00	»	»	»

SECTION N° II. — *Routes d'une utilité secondaire.*

1	Embranchement vers Thuin, par les cantons de Binche et Merbes-le-Château, à la route de Quiévrain vers Nivelles.	150,000 00	»	La moitié ou le quart de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.	Le tiers ou toute autre quotité de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.
2	Embranchement de Rebaix à Lessines, à la route d'Ath à Audenarde.	189,435 21	3,000 00	Id.	Id.
3	Embranchement de Dampremy à la route de Charleroy vers Enghien.	28,188 36	»	Id.	Id.
4	Embranchement de Courcelles à Marchienne-au-Pont, à la même route.	90,161 51	»	Id.	Id.
5	Embranchement de Courcelles vers Nivelles, à la même route.	150,000 00	»	Id.	Id.
6	Route de Thuin à Nalines, par Ham-sur-Heure.	113,894 57	»	Id.	Id.
7	Route de Lens au Rœulx.	554,152 46	6,000 00	»	Id.
8	Prolongem ^t vers Courtray et Roubaix de la route de 1 ^{re} classe de Mons par St-Ghislain à Bary, passant par Thimougies, Mourcourt, Hérinnes, Warcoing, comprenant deux sections, savoir :				
	a. Section de Bary à Mourcourt.	262,500 00	»	Id.	Id.
	b. Sect ⁿ de Mourcourt à Warcoing.	144,688 61	30,000 00	Id.	Id.
9	Prolongem ^t de la route de 1 ^{re} classe de Mons par St-Ghislain à Bary vers les Flandres, en passant par Thimougies, Velaines, Celles, Escanaffles, Avelghem, comprenant deux sections, savoir :				
	a. Section de Thimougies à Velaines (la partie de Bary à Thimougies est comprise dans la précédente route).	105,000 00	»	Id.	Id.
	b. Sect ⁿ de Velaines à Escanaffles.	84,000 00	»	Id.	Id.

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route n'est pas non plus comprise dans la nomenclature du conseil. Sa construction est demandée par la ville de Tournay, et doit vivifier des localités productives et industrielles dépourvues de communication. On a calculé que la longueur de cette route serait de 20,000 mètres environ, et qu'elle pourrait être construite en empierrement sur une largeur de 5 mètres.

N. B. Les observations consignées en tête de la 1^{re} section, sont applicables aux routes de la présente section.

Le projet de cette route n'est pas dressé; la dépense de construction a été calculée à raison de 75,000 fr. par lieue de 5,000 mètres. Elle aurait une longueur de 10,000 mètres environ et la chaussée, construite en empierrement, une largeur de 5 mètres.

Le projet de cet embranchement, qui a une étendue de deux lieues, n'est pas dressé; on en a calculé la dépense à raison de 75,000 fr. par lieue de 5,000 mètres, en donnant à la route une chaussée empierrée de 5 mètres de largeur.

Le projet de cette section n'est pas dressé. — Son étendue serait de 12,500 mètres environ; on en a calculé la dépense à raison de 105,000 fr. par lieue de 5,000 mètres avec une chaussée pavée de 3^m,50 de largeur.

Les études de cette section ne sont pas faites. — La dépense de construction en a été calculée à raison de 105,000 fr. par lieue de 5,000 mètres, avec une chaussée pavée de 3^m,50.

Même observation. — La partie restant à construire ne serait que de 4,000 mètres.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
10	Route de Blandain à Hertain, Froidmont, Willemeau, Erc, Bruyelles, Antoing à Gauvain-Ramecroix, pour joindre ensemble les routes partant de Tournay et allant à Roubaix (par Blandain), à Lille, à Douai, à Valenciennes et à Bruxelles, comprenant deux sections, savoir :				
	a. Sect ⁿ de Blandain à Bruyelles.	293,750 00	»	La moitié ou le quart de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.	Le tiers ou toute autre quantité de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.
	b. Section de Bruyelles à Gauvain-Ramecroix, par Antoing.	83,564 35	»	Id.	Id.
11	Route de Tournay vers Audenarde, le long de la rive droite de l'Escaut.	305,937 35	94,187 48	Id.	Id.
12	Route de Charleroy à Marchienne-au-Pont, par la rive droite de la Sambre.	62,950 00	»	Id.	Id.
13	Route de Mons à la frontière de France vers Bavay.	236,250 00	»	Id.	Id.
14	Route de Dour vers Bavay, par Athis, ou de Boussu vers Bavay, par Dour et Athis.	137,500 00	»	Id.	Id.
15	Embranchement à la route de Tournay à Lessines, de Frasnes et Ellezelles.	168,750 00	»	Id.	Id.
16	Route de Basècles à Péruwelz.	37,500 00	»	Id.	Id.
17	Route de Thuin à Binche, par Lobbes, Mont-Ste-Geneviève et Burrinnes.	168,750 00	»	Id.	Id.
18	Prolongement de la route de Thuin à Anderlues jusqu'à Courcelles, au point de jonction des routes de Gosselies vers Le Rœulx, et de Charleroy à Soignies, soit en passant par Fontaine-l'Évêque, soit plus directement.	131,250 00	»	Id.	Id.
19	Route de Merbes-le-Château à Thuin.	131,250 00	»	Id.	Id.
20	Route de Châtelet à la limite de la province vers Fosses.	75,000 00	»	Id.	Id.

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Le projet de cette section n'est pas dressé ; la dépense en a été calculée à raison de 105,000 fr. par lieue de 5,000 mètres, avec une chaussée pavée de 3^m,50, pour une longueur de 18,750 mètres environ.

La dépense est calculée pour une chaussée pavée de 3 mètres de largeur.

Les projets de cette route et de toutes celles qui suivent, n'ont pas été dressés jusqu'ici. — La dépense de leur construction est évaluée à raison de 150,000 fr. par 5,000 mètres de chaussée pavée de 5 mètres de largeur ; de 105,000 fr. pour une semblable étendue de chaussée pavée de 3^m,50 de largeur et de 75,000 fr. pour une chaussée empierrée de 5 mètr. de largeur. La route mentionnée ci-contre sera pavée sur 3^m,50.

Pavé de 3^m,50 de largeur.

Chaussée empierrée sur 5 mètres de largeur.

Idem.

Idem.

Idem.

Chaussée empierrée.

Idem.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
21	Route de Chimay vers Rocroy.	243,750 00	»	La moitié ou le quart de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.	Le tiers ou toute autre quotité de la dépense, selon le mode d'exécution à suivre.
22	Route d'Enghien vers Ninove.	»	»	»	»
23	Route de Mons à la route d'Enghien à Soignies, par l'ancienne chaussée romaine.	»	»	»	»
24	Prolongem ^t de la route de Braine-le-Comte aux Écaussinnes, jusqu'à la rencontre de la route de Mignault au Roculx.	103,000 00	»	Id.	Id.
25	Route d'Ath à Belœil.	150,000 00	»	Id.	Id.
26	Jonction de la route de Tournay à Renaix à celle d'Audenarde à Ninove, à partir des environs du moulin Clipet en passant par Ellezelles et se dirigeant vers Nederbrakel.	60,000 00	»	Id.	Id.
27	Route de Flobecq à Grammont, par Everbecq.	93,750 00	»	Id.	Id.
28	Route de Frasnes à Celles.	»	»	»	»
29	Route d'Estaimbourg à Herzan, pour joindre la route de Pecq vers Lannoy à celle de Dottignies à Roubaix.	131,250 00	»	Id.	Id.
30	Routes de jonction de la chaussée de Tournay à Douai, avec celle de Cysoing à St-Amand, passant par Taintignies et Rumes, et de Rumes à l'embouchure du canal d'Antoing.	168,750 00	»	Id.	Id.
31	Route de Châtelineau vers Frasnes.	206,250 00	»	Id.	Id.
32	Prolongement de la route de Châtelet à Farciennes jusqu'à Taminies, à la rencontre de la route en construct ⁿ de Ligny à Denée.	75,000 00	»	Id.	Id.
33	Route de Thain à Strée.	»	»	Id.	Id.
34	Route de Gosselics vers Nivelles.	168,750 00	»	Id.	Id.

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Chaussée empierrée.

Si cette route était dirigée par le village d'Hérinnes, il n'y aurait pas de travaux à faire pour son établissement dans la province de Hainaut.

Il ne s'agit que d'un empièchement sur le chemin actuel qui est une chaussée romaine, et de quelques travaux de terrassement qu'il n'est pas possible d'évaluer en ce moment.

Chaussée pavée de 3^m,50.

Chaussée empierrée.

Idem.

Idem.

Cette route est comprise dans celle d'Ath à Courtray, portée au tableau n° 1 sous le n° 5.

Chaussée pavée de 3^m,50.

Chaussée empierrée de 5 mètres.

Chaussée empierrée de 5 mètres de largeur.

Idem.

Idem. Cette route ne se ferait pas, si celle de Thuin à Beaumont était exécutée. Il ne s'agit au surplus, que de fermer quelques lacunes dont les travaux ne peuvent être évalués en ce moment.

Chaussée empierrée de 5 mètres de largeur.

Fait et dressé par le gouverneur du Hainaut,

Mons, le 13 novembre 1837.

Signé, THORN.

(54)

PROVINCE DE LIÉGE.

Tableau des routes neuves à ouvrir et de celles existantes ou en construction, à compléter ou à rectifier et améliorer, dans la province de Liège.

21 novembre 1837.

- Tableau n° 1.* — } Routes considérées comme grandes communications.
Tableau n° 1^{bis}. — }
Tableau n° 2. — Routes d'une utilité secondaire.
Tableau n° 3. — Rectifications et améliorations à exécuter aux routes existantes.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	SOMMES dont les villes, communes ou particuliers, intéressés offrent de faire l'avance	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
				VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'Etat.

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Observations préliminaires renfermant les renseignements demandés par M. le ministre des travaux publics par sa dépêche du 4 novembre, transmissive du modèle du présent tableau.

Le point de départ des mesures prises par le conseil provincial de la province de Liège, pendant la session de 1837, relativement aux routes neuves à construire, est une résolution du même conseil prise pendant sa session de 1836 et portant, en substance, que la députation permanente du conseil, de concert avec l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, prépareront pour la session de 1837 un exposé général de toutes les routes dont la construction dans la province serait jugée utile.

En exécution de cette résolution, l'ingénieur en chef susdit a dressé l'exposé général demandé, que la députation s'est bornée à communiquer au conseil.

Il n'a donc été, à proprement parler, fait aucune proposition formelle au conseil, ni quant aux routes à construire, ni quant à l'ordre suivant lequel les routes mentionnées à l'exposé général susdit seraient éventuellement construites.

Le conseil lui-même n'a pris aucune résolution formelle ni sous l'un, ni sous l'autre de ces deux rapports, ni sous celui du mode d'exécution.

En ce qui concerne la désignation des routes à construire, il s'en est remis à sa députation permanente du soin de régler cet objet de concert avec le gouvernement; il a seulement exprimé un vœu en faveur des routes de Bierset à Hannut, de Verviers à Francorchamps, de Huy vers Stavelot, en tout ou en partie, et de Liège à Visé, c'est-à-dire de Liège à Maestricht par Visé, sans prétendre cependant lier en aucune manière sa députation, ni quant aux routes à construire de préférence, ni quant à l'ordre qui serait suivi dans la construction successive des routes ou parties de route dont l'établissement serait résolu.

Quant au mode d'exécution, le conseil en s'en remettant aussi entièrement à cet égard à ce que sa députation permanente jugerait convenable de faire, n'a ni prescrit ni exclu aucun mode d'exécution; et c'est par conséquent à la députation permanente du conseil à décider, par rapport à chaque route à construire, si ce sera la province qui la fera construire avec ou sans subside de la part du gouvernement, ou de la part des villes, communes ou particuliers intéressés, ou si elle sera construite par voie de concession de péages.

En ce qui concerne les fonds affectés à des constructions de routes nouvelles et à des rectifications et améliorations à faire à des routes existantes, le conseil a résolu, en substance :

1° Qu'il pourrait être contracté des emprunts jusqu'à concurrence de 120,000 francs;

2° Que la députation serait en outre investie du pouvoir d'appliquer à des travaux de voirie, de concert avec le gouvernement, des sommes qui, par les voies et moyens mis à sa disposition, pourraient rester disponibles et qui, *par les budgets, seraient destinées aux routes.*

3° Que sur ces fonds mis à la disposition de la députation,

1° 200,000 fr. pourraient servir à intervenir dans les rectifications et améliorations de parties de route existantes, dans la proportion d'un quart au plus dans chaque rectification;

2° 150,000 fr. pourraient être employés à faciliter par des allocations de subsides la construction de routes *d'un intérêt reconnu, mais plus resserré dans des localités particulières.*

Il résulte de l'exposé qui précède qu'il n'a pas été procédé dans la province de Liège comme dans celle de la Flandre occidentale, et que par conséquent le modèle de tableau prescrit par M. le ministre des travaux publics ne peut être suivi par rapport à la province de Liège qu'avec des modifications essentielles particulièrement, d'une part, en ce qui concerne la division des routes à construire en deux catégories comprenant respectivement : la première, *les routes considérées comme grandes communications*; la seconde, les routes d'une utilité secondaire, d'autre part, par rapport à la répartition des fonds alloués par le conseil entre un certain nombre de routes spécialement désignées.

Il est à remarquer en effet, à ce sujet, qu'au moins, à la connaissance du soussigné, la députation n'a rien décidé relativement aux différents points par rapport auxquels M. le ministre des travaux publics désire connaître ce qui a été résolu dans cette province.

Seulement, en ce qui concerne la désignation des routes à construire de préférence, elle a manifesté l'intention de se conformer au vœu exprimé par le conseil en faveur des quatre routes susmentionnées, en supposant toutefois que le gouvernement la mit à même, par des subsides suffisants, de faire face à la dépense, et, relativement au mode d'exécution, elle a

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	SOMMES dont les villes, communes ou particuliers intéressés offrent de faire l'avance.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
				VOTÉS par les communes.	ALLOUÉS par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

manifesté l'intention de faire construire les routes directement par la province, moyennant que les villes, communes et particuliers intéressés intervinssent dans la dépense, de préférence à les faire construire par des sociétés par voie de péages, sans toutefois exclure entièrement ce dernier mode d'exécution.

Dans cet état des choses, pour se rapprocher autant que possible de la marche tracée par M. le ministre, par rapport aux renseignements dont il désire s'entourer, il semble convenable de considérer :

1° Que le conseil provincial a déclaré ne vouloir, en aucune manière, lier sa députation permanente quant à l'ordre de priorité à suivre dans la construction des nouvelles routes projetées ;

2° Que la députation permanente du conseil a manifesté l'intention de faire construire de préférence, en tout ou en partie, les quatre routes que le conseil a exprimé le vœu de voir construire ;

3° Qu'en conséquence ces quatre routes doivent être rangées dans la première des deux catégories établies par le modèle de tableau prescrit par M. le ministre, mais que l'ordre suivant lequel ces quatre routes sont mentionnées dans le procès-verbal de la séance du conseil provincial du 14 juillet peut être modifié, particulièrement en ce qui concerne la route de Verviers à Francorchamps, dont l'utilité ne semble pas pouvoir être comparée à celle des autres ;

4° Quo par rapport à celles-ci, il pourrait être équitable de les classer suivant le plus ou le moins de sacrifices que les communes et particuliers intéressés offrent de faire pour en faciliter l'établissement ;

5° Que le montant présumé de la dépense à résulter de l'établissement de ces quatre routes, y compris, par rapport à celle de Huy vers Stavelot, la sortie immédiate de Huy, peut être évalué à environ 2,300,000 fr., mais que les communes et particuliers intéressés paraissent devoir prendre cette dépense à leur charge jusqu'à concurrence d'environ 300,000 fr., ce qui réduirait à environ 2,000,000 la partie de la dépense à la charge de la province et du gouvernement ;

6° Que la province pourrait à la rigueur faire face à la moitié de cette dépense, en supposant toutefois que ses ressources, indépendamment de l'emprunt de 1,200,000 fr. autorisé par le conseil, s'élevassent à environ 150,000 fr., attendu que de cette manière, le montant total des fonds dont la députation pourrait disposer étant de 1,350,000, en déduisant de cette somme les 350,000 fr. à employer concurremment avec le gouvernement, les villes, les communes et les particuliers intéressés, à des rectifications de routes existantes et à des constructions de routes neuves d'une utilité plus restreinte, il resterait 1,000,000 disponible pour les routes neuves de premier ordre à construire de concert avec le gouvernement ;

7° Que, d'une autre part cependant, cela supposerait que le gouvernement peut accorder des subsides à la province de Liège jusqu'à concurrence d'un million, seulement pour les routes neuves à construire à frais communs ou indépendamment des routes que le gouvernement fait construire ou se propose peut-être de faire construire directement sans l'intervention de la province, et de la part qui lui incomberait en outre dans les dépenses à faire en améliorations aux routes existantes, supposition qui n'est pas admissible ;

8° Que, par conséquent, il n'y a pas lieu de compter sur la possibilité d'entreprendre immédiatement la construction de la totalité des quatre routes ci-dessus désignées, en faveur desquelles le conseil provincial s'est prononcé sous forme de vœu, et qu'il faudrait, selon toute apparence, se borner à établir d'abord seulement les parties les plus indispensables de ces routes, et ajourner d'une part, selon que les conseillers provinciaux du canton de Stavelot l'ont demandé au conseil, la partie de la route de Huy vers Stavelot qui s'étendrait depuis celle de 2^e classe, n° 14, de Liège à Marche, par Terwagne, jusqu'à celle en construction de Bastogne à Aywaille, ce qui diminuerait la dépense d'environ 400,000 fr., d'autre part la construction de la route de Verviers à Francorchamps ;

9° Que par ce moyen on déduirait le chiffre total de la dépense de 2,000,000 à 14 ou 15 cent mille fr., auquel cas la province pouvant fournir au moins 950,000 fr., il n'y aurait à obtenir du gouvernement qu'environ 500,000 fr. ou très approximativement la moitié de ce que fournirait la province.

Ces différentes considérations ont conduit le soussigné à dresser le tableau ci-joint sous

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	SOMMES dont les villes, communes ou particuliers traversés oubert de l'axe L'axe	ÉVALUATION DE LA DIPENSE	SOMMES		
				VOÛTÉS par les communes	ALLOUÉS par la province	SOUFERTÉS, ou busées à la charge de l'Etat

TABLEAU N^o 1. — Routes considérées comme grandes communications.

1	Route de Huy vers Stavelot, y compris la sortie immédiate de Huy.	125,000	1,250,000	"	562,500	562,500
2	Route de Liège à Maestricht, par Visé.	120,000	400,000	"	140,000	140,000
3	Route de Bierset à Hannut partie de Limont à Hannut.	35,000	450,000	"	207,500	207,500
	A reporter.	280,000	2,100,000	"	910,000	910,000

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

le n° 1, dans l'hypothèse que les quatre routes en faveur desquelles le conseil provincial s'est particulièrement prononcé, seront construites en totalité, mais à y annexer un tableau n° 1 *bis*, rédigé dans la supposition qu'il fallût se borner à la construction partielle de la route de Huy vers Stavelot et se résigner à ajourner la construction de la route de Verviers à Francorchamps.

Le peu de temps laissé au soussigné pour fournir, autant que cela est en son pouvoir, les éléments du travail demandé par M. le ministre, ne lui permet pas d'entrer dans de grands développements relativement aux avantages à retirer de la construction des routes mentionnées au présent tableau; au surplus, l'étendue avec laquelle ces matières sont traitées dans le rapport du soussigné, en date du 2 juin dernier, rapport qui a été imprimé et dont un des exemplaires envoyés à M. le ministre des travaux publics pourrait être annexé au présent tableau, suppléera au besoin à la brièveté des notes qui y figurent à la colonne d'observations.

On doit faire observer qu'il n'y a pas de communes qui offrent de contribuer à la construction des routes projetées, mais qu'il s'est formé des associations à l'effet de contribuer à ladite construction, au moyen d'avances de fonds qui seraient faites à la province à charge de remboursement, sur l'excédant éventuel du produit des barrières sur les frais d'entretien des routes. Il a donc semblé nécessaire pour plus de clarté d'ajouter de ce chef une colonne au modèle de tableau prescrit par M. le ministre.

Il est encore à remarquer que les sommes portées à la colonne intitulée *Sommes allouées par la province*, ne sont pas véritablement des sommes effectivement allouées par la province, puisqu'il n'y a à cet égard rien d'arrêté, mais seulement des sommes que le soussigné pense que la province pourrait allouer; indication qu'il hasarde, à la vérité sans mission, mais parce que le modèle de tableau prescrit par M. le ministre lui a semblé l'exiger.

La route de Huy vers Stavelot est indispensable pour ouvrir un débouché, vers la Belgique centrale, à toute la partie de la province de Liège située à la droite de la Meuse, en amont du confluent de l'Ourte et à la gauche de cette dernière rivière.

Elle formerait le prolongement et peut être considérée comme le complément indispensable de celle de Huy vers Tirlémont, laquelle n'aura toute l'utilité et ne produira le revenu que l'on doit pouvoir en attendre, que lorsqu'en effet elle sera prolongée jusqu'à Stavelot. Ce prolongement rencontrerait successivement la route de 2^e classe, n° 14, de Liège à Dinant, par Ciney, l'embranchement de ladite route de Liège à Terwagne, par Marche, et la route en construction de Bastogne à Aywaille. Convenablement dirigée, la route de Huy vers Stavelot serait donc utile, non-seulement à une grande partie de la province de Liège, mais aussi aux provinces de Namur et de Luxembourg.

L'avantage de mettre plus directement la ville de Liège en communication avec celle de Maestricht, n'est pas ce qui milite le plus en faveur de cette route, laquelle après avoir suivi le cours de la Meuse en dessous de Liège, jusqu'à Visé, irait rejoindre, vers la limite commune des provinces de Liège et de Limbourg, la route existante de Verviers à Maestricht, par Battice.

Établie de cette manière, la route en question servirait principalement à ouvrir un débouché vers la Meuse et vers Liège, à tout le pays situé dans le triangle formé par le cours de la Meuse entre Liège et Maestricht, par la route de 2^e classe, n° 15, de Liège à Aix-la-Chapelle, par Battice, et par la route d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, par Wittem et Galoppe, pays d'une étendue considérable et qui se trouve presque entièrement dépourvu de moyens de communication convenables avec Liège et avec le reste de la Belgique.

Cette route a été commencée par une société concessionnaire qui l'a construite avec le secours de l'État et de la province, sur environ 8,300 mètres de longueur, depuis Bierset jusqu'à Limont. Cette société étant hors d'état d'en poursuivre l'exécution, il a paru convenable que la province, aidée par le gouvernement, se chargeât de l'achever.

Elle se recommande en premier lieu à titre de moyen de communication indispensable

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	SOMMES dont les villes, communes ou particuliers intéressés offrent de faire l'avance.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
				VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
	Report.	280,000	2,100,000	"	910,000	910,000
4	Route de Verviers à Francorchamps.	20,000	190,000	"	85,000	85,000
	Totaux.	300,000	2,290,000	"	995,000	995,000

TABLEAU N° 1^{bis}. — Routes considérées comme grandes communications.

1	Route de Huy vers Stavelot, parties s'étendant de Huy à l'embranchement de Fraineux à Marche, par Terwagne, de la route de 2 ^e classe, n° 14, et de route en construction entre Bastogne et Aywaille, à Stavelot.	125,000	1,250,000	"	500,000	225,000
2	Route de Liège à Maestricht, par Visé.	120,000	400,000	"	170,000	110,000
3	Route de Bierset à Hannut, partie de Limont à Hannut.	35,000	450,000	"	260,000	155,000
4	Route de Verviers à Francorchamps.	20,000	190,000	"	"	"
5	Route de Rocour à Ans.	60,000	100,000	"	20,000	20,000
	A reporter.	360,000	2,390,000	"	950,000	510,000

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

pour une partie fort étendue de la province, qui ne peut arriver au marché et particulièrement aux houillères des environs de Liège, que par des chemins de terre impraticables pendant plus de la moitié de l'année.

Prolongée plus tard jusqu'à Wavre ou jusqu'à Jodoigne, elle mettrait Liège en communication, de la manière la plus directe, avec Mons et Bruxelles, et par suite avec tout le pays et les villes intermédiaires.

Cette route est fort désirée par la ville de Verviers et la contrée qu'elle traverse. Elle mettrait Verviers en communication avec Malmédy, et par suite avec la Prusse rhénane, plus directement, plus commodément et plus économiquement que par les routes existantes qui, outre un développement beaucoup plus considérable, présentent des pentes et rampes qui vont jusqu'au delà de neuf centimètres par mètre.

Les communes de Polleur et Sart-de-Jalhay que la route traverserait, sont sans débouchés, et ne peuvent pas, comme elles devraient le pouvoir, transporter sans trop de frais les produits de leur sol au marché de Verviers.

Il y a tout lieu de croire que le territoire de ces communes renferme de la mine de fer dont l'exploitation, actuellement impossible, deviendrait praticable, ce qui ne serait pas moins avantageux pour l'industrie en général que pour les communes sur le terrain desquelles ces exploitations s'établiraient.

Voir les observations consignées au tableau n° 1 qui précède.

Le tableau n° 1 *bis* est rédigé dans l'hypothèse qu'indépendamment des routes que le gouvernement fait ou compte faire construire entièrement aux frais de l'État, et de la part qu'il pourra prendre à la charge de l'État dans les dépenses à faire en améliorations et rectifications de parties de routes existantes, il ne puisse pas accorder plus de 500,000 fr. ou environ en subsides pour les routes qui devraient être construites à frais communs par l'État et la province.

La route de Rocour à Ans réunirait celle de 1^{re} classe, n° 4, de Bruxelles à la frontière prussienne vers Malmédy et celle de 2^e classe, n° 16, de Liège à Bois-le-Duc, par Tongres. Elle serait d'une utilité incontestable pour les deux provinces de Liège et du Limbourg.

Cette dernière province vient s'approvisionner de houille aux houillères qui ont leur siège d'exploitation sur les hauteurs qui couronnent Liège depuis Ste-Walburge jusques du côté de Tilleur. Mais sauf une ou deux houillères, auxquelles les voitures venant du côté de Tongres par la route susdite de 2^e classe, n° 16, peuvent arriver sans descendre à Liège, toutes les autres sont inaccessibles pendant les deux tiers de l'année pour ces mêmes voitures, à moins que celles-ci ne descendent d'abord à Liège par la montagne de Ste-Walburge et ne remontent sur les hauteurs susdites par les chaussées de St-Gilles, de St-Laurent et d'Ans.

C'est-à-dire que ces voitures doivent parcourir de six à sept mille mètres, descendre et remonter à vide des montagnes très escarpées et redescendre et monter à charge ces mêmes montagnes qui toutes exigent l'emploi des chevaux d'allège, tandis que si la route proposée de Rocour à Ans existait, elles n'auraient qu'à parcourir 3 à 4 mille mètres et sans monter ni descendre.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	SOMMES dont les villes, communes ou particuliers intéressés ont fait l'avance.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
				VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la commune.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
	Report.	360,000	2,390,000	»	950,000	510,000
6	Route de Bastogne à Aywaille, partie de Werbomont à Aywaille.	»	270,000	»	»	270,000
7	Route de Huy vers Tirlemont, partie à Hannut à la province du Brabant.	»	266,000	<i>Pour mémoire.</i>		
8	Route de Namur à St-Trond, par Hannut.	»	210,000	»	»	210,000
	1° Partie en construction en deçà de Hannut par rapport à Namur.	»	250,000	»	»	250,000
	2° Partie de Hannut au chemin de fer d'Ostende à la frontière prussienne.	»	180,000	»	»	180,000
9	Route d'Aywaille à Theux, avec un embranchement vers Louvegné.	»	40,000	»	»	40,000
	1° Partie d'Aywaille à Deigné.	»	140,000	<i>P^r mémoire.</i>	»	»
	2° Embranchement vers Louvegné.	»				
	3° Embranchement vers Theux.	»				
		360,000	3,746,000	»	950,000	1,460,000

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Il y a tout lieu de croire que, ne fût-ce que dans l'intérêt de ces mêmes houillères dont les sièges d'exploitation se trouvent sur les hauteurs susdites, il y aura une station du chemin de fer à Ans pour que les produits de ces houillères qui seront expédiés dans la direction de Malines à Anvers ne doivent pas être d'abord transportés à grands frais à l'une des stations qu'il paraît être question d'établir à Ste-Marguerite et du côté de Ste-Véronique pour remonter ensuite à Ans par l'un ou même par les deux plans inclinés au moyen desquels le chemin de fer sortira de la vallée de la Meuse.

Dans l'hypothèse d'une station à Ans, ce serait cette station qui rallierait tous les arrivages venant du côté de Tongres, si toutefois il existait une route qui mît en communication, entre Rocour et Ans, les deux routes susdites de 1^{re} classe, n° 4, et de 2^e classe, n° 16.

Le gouvernement fait construire cette route aux frais de l'État : l'entreprise des travaux de ladite construction a déjà été offerte en adjudication publique, mais adjugée à un prix trop élevé pour que l'adjudication pût être approuvée. Il y a tout lieu de croire que l'on ne trouvera point d'entrepreneur au prix de l'estimation, les entrepreneurs ordinaires de la province s'étant évidemment coalisés pour n'entreprendre la construction de la route en question qu'à un prix beaucoup plus élevé.

Les observations qui précèdent sont également applicables à l'achèvement de la route de Huy vers Tirlemont, dans la province de Liège. L'entreprise des travaux dudit achèvement, déjà offerte sans succès en adjudication, le sera de nouveau très incessamment.

Cette route paraît devoir s'arrêter au chemin de fer d'Ostende à la frontière prussienne qu'elle doit rencontrer entre Hannut et St-Trond, et ne pas être continuée jusqu'à cette dernière ville.

La partie de Namur à Hannut est en construction. Il n'existe qu'un avant-projet pour la partie de Hannut, soit jusqu'à St-Trond, soit seulement jusqu'au chemin de fer, et il y a lieu de croire qu'il ne sera statué sur la direction de la route au delà de Hannut, par rapport à Namur, que lorsqu'il y aura quelque chose d'arrêté relativement au point de départ de l'embranchement du chemin de fer qui doit être dirigé vers le Limbourg.

Cette route et son embranchement doivent être envisagés sous des points de vue bien différents, bien que le tronc principal, aussi bien que l'embranchement, puissent et doivent être considérés comme n'étant que le prolongement indispensable de la route en construction de Bastogne à Aywaille.

Mais d'un côté une route mettant Verviers en communication aussi directe que possible avec la province de Luxembourg et avec la France et l'Allemagne, par Longwy et Thionville ou Metz, d'une part, et par Trèves d'autre part, serait une des routes à construire qui présenterait au plus haut point un caractère d'utilité provinciale, car tout le district de Verviers en retirerait d'incontestables avantages.

D'un autre côté, soit que de Louvegné où l'embranchement partant de Deigné rencontrât la route de 1^{re} classe, n° 4, de Liège à la frontière prussienne vers Malmédy, ou dût se diriger sur le chemin de fer d'Ostende à ladite frontière prussienne par la route des Forges-au-Trooz, soit que l'on se décidât à construire une route de Louvegné à Fraipont, en prolongement de l'embranchement de Deigné à Louvegné, il est incontestable qu'une route d'Aywaille au chemin de fer aboutissant soit au Trooz, soit à Fraipont, établirait la communication la plus directe que possible entre le chemin de fer et la province de Luxembourg, de même avec la partie de la province de Liège située à la droite de l'Ourte et à la gauche de l'Emblève.

Une route d'Aywaille à Louvegné ou d'Aywaille à Fraipont, passant près de Louvegné, serait donc sans contredit un affluent très important pour le chemin de fer et une communication d'un intérêt général incontestable.

A ce compte, la route d'Aywaille à Louvegné deviendrait le tronc principal et celle de Deigné à Theux l'embranchement, et il pourrait sembler rationnel que si le gouvernement faisait construire aux frais de l'État la route d'Aywaille, soit à Louvegné, soit à Fraipont, l'embranchement de Deigné à Theux fût construit à frais communs par l'État et la province.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	SOMMES dont les villes, communes ou particuliers intéressés offrent de faire l'avance	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE	SOMMES		
				VOIËS par les communes.	ALLOUËES par la province.	SOLLICITËES, ou laissées à la charge de l'État.
	Report.	360,000	3,746,000	»	950,000	1,460,000

TABLEAU N^o 2. — Routes d'une utilité secondaire.

1	Route de La Minerie à Aubel.	82,000	128,000	»	»	»
2	Prolongement de la route de La Minerie à Aubel jusqu'à celle d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, à Wittem.	»	235,000	»	»	»
3	Route de Marche-en-Famenne (province de Luxembourg) à Aywaille, par Barvaux, ou prolongement de la route projetée de Marche à Barvaux jusqu'à celle en construction de Bastogne à Aywaille.	»	300,000	»	»	»
4	Route de Herve à la vallée de la Vesdre, et par conséquent au chemin de fer d'Ostende à la frontière prussienne.	»	235,000	»	»	»
	A reporter.	442,000	4,644,000	»	950,000	1,460,000

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Observations générales par rapport au tableau n° 2.

La députation permanente du conseil provincial n'ayant rien fait connaître de ses intentions relativement à la répartition qu'elle compte faire entre les routes mentionnées audit tableau n° 2, dont on peut dire que l'utilité, bien que reconnue, est cependant plus resserrée dans des localités privées des 150,000 fr. dont elle peut disposer en suite d'une résolution du conseil pour les routes de cette catégorie, et cette répartition étant exclusivement de son ressort, attendu qu'il n'y a pas lieu de croire qu'au moins actuellement le gouvernement puisse coopérer à la construction de ces routes, le soussigné ne peut que mentionner le montant présumé de la dépense, sans s'immiscer dans le choix des routes en faveur desquelles il devra, de préférence, être accordé des subsides.

La construction de la route de La Minerie à Aubel a été à la vérité entreprise dans des vues d'intérêts privés et de localité : cependant elle n'est pas seulement d'une utilité locale. Au sujet de la route de Liège à Maestricht, par Visé, on a fait observer que le pays renfermé dans le triangle formé par le cours de la Meuse, entre Liège et Maestricht, par la route de Liège à Aix-la-Chapelle, par Battice, et par la route d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, était dépourvue de débouchés. Une partie seulement en était en communication avec la route de Liège à Aix-la-Chapelle par le moyen de la route de Battice à Maestricht, lorsque l'on a commencé par construire la route de Battice à La Minerie, laquelle aboutissait au hameau de La Minerie, n'ayant été établie qu'en vue de mettre les exploitations de mines de houille de cette localité en communication avec ladite route de Liège à Aix-la-Chapelle : c'est cette route de Battice à La Minerie que la commune d'Aubel, concurremment avec une compagnie d'actionnaires, a entrepris de prolonger jusqu'à Aubel.

Il n'y a pas le moindre doute que cette nouvelle communication établie avec la route de Liège à Aix-la-Chapelle sera très utile à la contrée qu'elle traverse, et si actuellement elle n'est encore que d'une utilité un peu restreinte, la route de Battice à Aubel, prolongée jusqu'à celle d'Aix-la-Chapelle à Maestricht, serait susceptible de devenir une route d'un intérêt général, attendu qu'elle se mettrait en communication avec une route, vers le pays de Juliers, que la province de Luxembourg projette d'établir.

La construction de la route de La Minerie à Aubel mérite donc d'être encouragée.

C'est à Wittem que la route projetée vers le pays de Juliers partirait de celle d'Aix-la-Chapelle à Maestricht.

Ce serait par conséquent sur Wittem qu'il serait le plus convenable de diriger le prolongement de la route de La Minerie à Aubel.

La construction d'une route de Marche-en-Famenne à Barvaux sur l'Ourte, paraît être une chose décidée, et l'on conçoit l'importance qu'on doit y attacher dans la province de Luxembourg, lorsqu'on considère que ladite rivière ne commence à être véritablement navigable que vers Barvaux. En supposant même que l'on achevât le canal de Meuse et Moselle, une partie considérable de la province de Luxembourg n'aurait de l'avantage à y avoir accès que vers Barvaux. Or, si cet endroit était mis en communication avec Marche par une route, il serait tout-à-fait rationnel de prolonger cette route jusqu'à celle en construction de Bastogne à Aywaille, soit à Aywaille, soit plus près de Barvaux.

Toutefois il ne peut pas actuellement être question d'exécuter ce prolongement : il semble qu'il convienne d'attendre d'abord que la route de Marche à Barvaux soit en construction, et ensuite que les communes et les particuliers intéressés offrent de contribuer à faire face à la dépense par des avances de fonds qui méritent d'être prises en considération.

Les communes que cette route traverserait en sollicitent la construction : si elles appuyaient leur demande d'offres d'avances de fonds de quelque importance, on pourrait y avoir égard, car la route en question ne serait pas seulement d'un intérêt local ; elle serait, pour une partie assez étendue des provinces de Liège et du Limbourg, et même pour la partie avoisinante de la Prusse rhénane, le moyen de communication le plus direct avec le chemin de fer d'Ostende à la frontière prussienne. S'embranchant à Herve, à la route de 2^e classe, n° 15, de Liège à Aix-la-Chapelle, à environ 2,000 mètres en deçà de Battice, elle

N ^o D'ORDRE	DÉSIGNATION DES ROUTES.	SOMMES dont les villes, communes ou particuliers intéressés offrent de faire l'avance	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE	SOMMES		
				VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province	SOLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État
	A reporter.	442,000	4,644,000	»	950,000	1,460,000
5	Route de Dollhain à la forêt de Her- togenwald.	»	70,000	»	»	»
6	Route destinée à mettre en commu- nication avec la route de la Ves- dre, au moyen de celle des For- ges-au-Trooz, l'embranchement de Fraineux à Marche, par Ter- wagne, de la route de 2 ^e classe, n ^o 14, de Liège à Dinant, par Ciney, construction d'un pont sur l'Ourte à Esneux dans la di- rection de ladite route.	35,000	70,000	»	»	»

TABLEAU N^o 3.— *Rectifications et améliorations à exécuter aux routes existantes.*

1	Amélioration des routes de 1 ^{re} classe, n ^o 4, et 2 ^e classe, n ^o 16, et provinciale de Liège vers Bruxelles, par Oreye vers Ton- gres et vers Bierset et Hannut, à la sortie de Liège.	»	260,000	»	»	»
	A reporter.	477,000	4,644,000	»	950,000	1,460,000

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

recevrait tous les arrivages par le chemin de fer, venant du côté d'Aix-la-Chapelle, par ladite route de 2^e classe, n° 13, du côté de Maestricht par la route de Battice à Maestricht, et du côté d'Aubel par la route d'Aubel à Battice.

La route en question ne laisse donc pas de mériter d'être rangée parmi celles dont on peut recommander la construction dans l'intérêt général, et dans celui de la province.

L'importante forêt domaniale de Hertogenwald est à peine accessible et ne l'est qu'avec des peines infinies, de grands frais et même du danger pendant une bonne partie de l'année, ce qui est préjudiciable tout à la fois au trésor et aux localités où l'on devrait naturellement s'approvisionner de bois à ladite forêt.

Il semblerait donc tout à fait rationnel que les domaines, la province et les communes, les propriétaires et industriels ou fabricants intéressés fissent construire la route en question à frais communs.

Le haut prix de la houille ajouterait à l'utilité de cette communication le mérite de l'opportunité.

L'idée de construire cette route a été suggérée par l'intention manifestée par la commune d'Esneux de faire construire un pont sur l'Ourte.

Il est très-remarquable qu'il ne se trouve des ponts sur l'Ourte qu'à Liège et que sur tout son cours dans la province de Liège, cette rivière partage celle-ci en deux contrées entre lesquelles il n'y a pas de communication dès que l'Ourte n'est plus guéable, par conséquent lorsque les eaux n'en sont pas à leur niveau d'été.

Mais la dépense à résulter de la construction d'un pont sur l'Ourte à Esneux dépasse les ressources de cette commune, et pour la province ce serait faire de trente et quelques mille francs un emploi très-judicieux de les consacrer à aider la commune d'Esneux à faire effectuer cette construction.

Ce pont fait, il n'y a pas de doute que les communes qui se trouvent dans la direction d'Esneux, d'une part, au hameau des Forges et, d'autre part, de Tinlot ou de Terwagne, seraient portées à créer de bons chemins qui tiendraient lieu de la route en question en attendant qu'on fût en mesure de la faire construire.

Bien que le modèle de tableau prescrit par M. le ministre des travaux publics ne le comporte pas, il peut sembler utile, pour faire connaître tous les besoins de la province, d'ajouter aux renseignements qui précèdent ceux relatifs aux améliorations à apporter et aux rectifications à faire à plusieurs parties de routes existantes.

La députation permanente du conseil provincial ayant décidé qu'elle laisserait au gouvernement l'initiative des résolutions à prendre relativement aux améliorations et rectifications de parties de routes existantes et de se réserver de statuer selon ce qu'elle jugera convenir par rapport aux propositions de l'espèce qui lui seront faites, le soussigné est forcé de laisser entièrement en blanc les allocations éventuelles de la part de la province par rapport aux dites améliorations et rectifications de parties de routes existantes et par conséquent aussi celle à demander actuellement au gouvernement du même chef.

Il suffit de nommer les rues Derrière le Palais, Table-de-Pierre, Agimont et Hocheporte et les montagnes de Ste-Walburge, de Ste-Marguerite, de Glain, et d'Ans, pour que quiconque connaît les localités, soit forcé de convenir que les traverses actuelles des trois routes indiquées ci-contre et la partie desdites routes qui se trouve à la sortie immédiate de Liège devraient être abandonnées et remplacées.

Sans aucun doute des intérêts privés seraient froissés par le déplacement de ces parties de route, et il est fort à regretter que ce déplacement n'ait pas été effectué lorsque l'intérêt général pouvait encore lutter avec plus de chances de succès qu'actuellement contre les intérêts de localité.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	SOMMES dont les villes, communes ou particuliers intéressés offrent de faire l'avance	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
				VOTÉS par les communes.	ALLOUÉS par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État
	Report.	477,000	4,644,000	"	950,000	1,460,000
2	Améliorat ⁿ de la route de 2 ^e classe n ^o 15, de Liège à Aix-la-Chapelle par Battice, à la sortie immédiate de Liège.	"	90,000	"	"	"
3	Amélioration de l'embranchement de Battice à Theux, de la route de 2 ^e classe, n ^o 15, à l'entrée de Hodumont du côté de Dison.	19,000	50,000	"	11,000	20,000
4	Améliorat ⁿ de la route de 2 ^e classe n ^o 14, de Liège à Dinant, par Ciney, à la sortie du village et jusqu'en haut de la montagne d'Ivoz.	"	70,000	"	"	"
5	Rectificat ⁿ de la route de 2 ^e classe n ^o 15, de Liège à Aix-la-Chapelle par Battice, depuis La Clef jusqu'à Herve.	30,000	400,000	"	"	"
6	Améliorat ⁿ de la route de 1 ^{re} classe n ^o 4, section de Liège à la fron- tière prussienne vers Malmédy, depuis la barrière de la Bonne- Femme à Grivegnée, jusqu'à Chenée.	"	110,000	"	"	"
7	Améliorat ⁿ de la route de 1 ^{re} classe n ^o 4, même section que ci-dessus depuis l'origine de la route de la Vesdre à Chenée, jusqu'à Beau- fays, et depuis le hameau des Forges jusqu'à Louvegné.	"	200,000	"	"	"
	RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.	526,000	5,964,000	"	961,000	1,480,000

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

La nécessité d'améliorer la route indiquée ci-contre à la sortie de Liège est suffisamment démontrée par le fait que la route actuelle, depuis la sortie du faubourg d'Amercœur jusqu'au fort de la Chartreuse, monte à raison de onze à douze centimètres par mètre, circonstance qui aggrave de beaucoup l'inconvénient du trop peu de largeur de cette partie de route, vers le sommet de la montagne.

Il y a tout lieu de croire, au surplus, que le gouvernement est disposé à remplacer ladite partie de route de 2^e classe, n^o 15, par une partie de route neuve d'une largeur et d'une inclinaison convenables, surtout si la province intervient dans la dépense, au moins dans la limite d'un quart fixé par le conseil provincial.

L'exécution de cette amélioration étant décidée, on n'en fait mention que pour mémoire.

La pente de la route actuelle dans la partie indiquée ci-contre va jusqu'à 13 et 14 centimètres par mètre, et le danger d'une descente aussi rapide est d'autant plus grand, qu'au bas de la montagne se trouve le village d'Ivoz, dont la traverse offre si peu de largeur qu'il suffirait d'une voiture qui stationnerait à la sortie vers La Neuville, pour occasionner les plus graves accidents.

Un projet de cette rectification est en ce moment soumis au gouvernement.

Cette amélioration de la route de 2^e classe, n^o 15, est vivement réclamée et est en effet extrêmement désirable dans l'intérêt du commerce et du roulage et des communications de la Belgique avec la Prusse rhénane, par Aix-la-Chapelle en général.

La nécessité en sera démontrée par le projet de rectification que l'on ne tardera pas à proposer.

La partie indiquée ci-contre de la route de 1^{re} classe, n^o 4, fait en même temps partie de la route de Liège à Verviers, par la Vallée de la Vesdre.

C'est la partie de route la plus fréquentée de la province, comme il conste de ce que la barrière de la Bonne-Femme à Grivegnée est de toutes les barrières de la province celle qui se loue le plus cher.

Cependant il est de notoriété publique que par ses sinuosités, ses tournants brusques et inattendus, ses pentes et rampes que le terrain ne justifie pas, dans ce sens que la route aurait dû être établie sans pentes ni rampes sensibles, et surtout son défaut de largeur et d'irrégularité de sa largeur, en font une des parties de route de la province où le roulage et la circulation rencontrent le plus de difficultés, d'entraves et courent même le plus de dangers.

L'amélioration de la partie de la section de route indiquée ci-contre qui s'étend depuis l'origine de la route de la Vesdre à Chenée jusqu'à Beaufays, est particulièrement réclamée dans l'intérêt de la route de l'Emblève laquelle prend naissance à ladite section de route, à Beaufays.

Quant à la partie s'étendant depuis le hameau des Forges jusqu'à Beaufays, l'amélioration en serait la conséquence obligée de la construction d'une route d'Aywaille à Louvegné, à moins que l'on ne se décidât à prolonger ladite route jusqu'à Fraipont sur la Vesdre.

Toutefois l'une et l'autre de ces deux parties de la route de 1^{re} classe, n^o 4, sont de toutes celles que le présent tableau mentionne comme devant être améliorées, celles qu'il y aurait le moins d'inconvénient à laisser telles qu'elles sont.

Liège, le 21 novembre 1837.

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées de la province de Liège,

Signé, E. WILLMAR.

141

LIMBOURG.

Développement des tableaux de classification des routes à ouvrir ou à compléter dans le Limbourg, dressés sur les procès-verbaux des séances du conseil provincial des sessions 1836 et 1837.

14 novembre 1837.

Tableau n° 1. — Routes considérées comme grandes communications.

Tableau n° 2. — Routes d'une utilité secondaire.

Tableau n° 3. — Routes dont la construction a été demandée dans la session de 1837, et dont l'ouverture, quoique reconnue utile, a été considérée par le conseil provincial comme devant être ajournée faute de ressources.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉS par les communes	ALLOUÉS par la province	SOLLICITÉS, ou laissées à la charge de l'État
TABLEAU N° 1. — Routes considérées comme grandes communications.					
1	Route de Hasselt à St-Trond.	269,000 00	43,000 00	203,000 00	123,000 00
2	Route de St-Trond à Hannut.	310,000 00	10,000 00	„	300,000 00
3	Route de Beck à Venloo, se composant des sections suivantes :				
	a. De Ruremonde à Venloo.	243,000 00	8,532 35	148,000 00	89,467 65
	b. De Ruremonde à Susteren.	140,000 00	„	„	140,000 00
	c. De Susteren à Sittard.	105,000 00	„	50,000 00	55,000 00
	d. De Sittard à Beek.	70,000 00	„	„	70,000 00
4	Route en caillouttis des frontières prussiennes à Beeringen, par Ruremonde et Weert, se composant des sections suivantes :	„	„	124,000 00	436,000 57
	a. De la Prusse à Ruremonde.	96,820 57	7,190 00	„	„
	b. De Ruremonde à la route de 1 ^{re} classe, n° 2, de Maestricht à Venloo.	200,000 00	3,000 00	66,000 00	129,000 00
	c. De la route de 1 ^{re} classe, n° 2, à Weert.	140,000 00	7,830 00	„	„
	d. De Weert à Beeringen.	350,000 00	11,000 00	„	„
5	Route de Hasselt à Maesevck.	225,000 00	„	„	225,000 00
6	Route de Hasselt à Bilsen	360,000 00	„	„	360,000 00
7	Route de Bilsen à la route de jonction autour de Maestricht.	50,000 00	„	„	50,000 00
8	Route de jonction sur la rive droite de la Meuse.	90,000 00	„	35,000 00	55,000 00
	Total	2750820 57	92,572 35	626,000 00	2032248 22

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route est en construction et se trouve déjà achevée sur les deux tiers de son étendue.

Cette route forme le prolongement de celle qui précède et mettra Hasselt et la Campine en communication avec Namur.

Cette route a été décrétée sous l'ancien gouvernement et établira une communication dans toute la longueur de la province sur la rive droite de la Meuse, en rapport avec Liège, Verviers, etc.

Cette section est en construction et se trouve achevée sur la moitié de son étendue.

Les communes ne se sont pas encore prononcées sur les subsides qu'elles alloueraient en faveur des trois sections *b*, *c*, et *d*.

Cette route fait partie d'une grande ligne de communication qui mettra le Brabant et Anvers en relation avec l'Allemagne.

Les subsides des communes consistent en journées de main-d'œuvre et de charriages.

Le chiffre de 5,000, porté comme subside des communes, n'est qu'approximatif, attendu que ceux votés consistent en prestations en nature ; tout porte à croire que ce chiffre pourra être majoré.

Id.

Id.

Les communes n'ont pas encore été consultées sur les subsides qu'elles alloueront. Cette route viendra aboutir à Lanclaer sur la route de Maestricht à Venloo.

(L'observation que les communes n'ont point encore été consultées s'applique également aux autres routes où aucun subside n'est indiqué ; le total des subsides communaux n'est donc point encore connu.)

Cette route est d'une haute importance. Prolongée jusqu'à la route de jonction autour de Maestricht, elle mettra non-seulement toute la rive droite de la Meuse en communication avec le chef-lieu de la province, mais elle ouvrira encore une nouvelle voie directe de communication entre Anvers et Aix-la-Chapelle, etc.

Elle est le complément nécessaire de celle de Hasselt à Bilsen.

Elle reliera toutes les routes qui aboutissent à Maestricht et sera une compensation de la traverse de cette ville dont les habitants des deux rives sont privés par suite de l'occupation de cette forteresse par la Hollande ; la part pour laquelle les communes interviendront n'est pas encore connue.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉS par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'Etat.
1	Route de Bilsen à Tongres.	270,000 00	35,227 46	80,000 00	154,772 54
2	Route de Horst à Venloo.	100,000 00	»	20,000 00	80,000 00
3	Route de St-Trond à Haelen.	400,000 00	»	»	400,000 00
4	De Looz à Guygoven.	130,000 00	»	»	130,000 00
5	Route de Falkenhausen à Wittem.	75,000 00	»	»	75,000 00
6	Route de Galoppe à la limite de la province de Liège.	60,000 00	»	»	60,000 00
7	Route de Maeseyck à Susteren.	60,000 00	»	»	60,000 00
8	De Weert à Neeritter.	100,000 00	»	»	100,000 00
9	De Swalmen à la frontière de Prusse vers Bruggen.	55,000 00	»	»	55,000 00
10	De Hechtel à Neerpelt.	100,000 00	»	»	100,000 00
11	Embranchement de Loozen à Brée.	35,000 00	»	»	35,000 00
12	Route de Lanklaer à Berg à la Meuse.	40,000 00	»	»	40,000 00
13	Route de Sittard à Berg.	70,000 00	»	»	70,000 00
	Total	1495000 00	35,227 46	100,000 00	1359772 54

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route mettra Bilsen et les communes environnantes, riches en produits agricoles, en relation avec les marchés de Tongres et de Liège et avec le chemin de fer.

Elle mettra le canton de Horst, aujourd'hui dépourvu de toute voie de communication, en rapport avec le reste de la Belgique. Les communes ne manqueront pas de contribuer dans la dépense.

Cette route établira une communication entre St-Trond et Diest, deux villes non sans importance par leur commerce et leur industrie.

Cette route a été décrétée dans la prévision qu'il serait établi une route de Bilsen à Guygoven.

Cette route sera particulièrement dans l'intérêt des houillères de Kerkraede.

Elle formera la continuation de celle qui précède, se liera à celle décrétée dans la province de Liège, de Herve à Aubel, et procurera de cette manière à un grand nombre de cantons un accès au marché important de cette dernière commune.

La route de Maeseyck à Susteren établira en ce point une communication entre les deux rives de la Meuse.

Elle établira une communication directe entre Weert et Maeseyck.

Cette route ne sera utile que pour autant que le gouvernement prussien serait disposé à la continuer.

Elle relierait Brée au grand système de communications qui figure sous le n° 4 du tableau n° 1.

Cette route, proposée par M. l'ingénieur en chef de la province, fera la continuation de celle portée sous le n° 5 du tableau n° 1 et formera ainsi une grande ligne de communication qui mettra une grande partie de la rive droite de la Meuse en rapport avec Hasselt et le reste de la Belgique.

Elle forme le complément de celle actuellement en construction de Heerlen à Sittard, destinée à procurer un débouché aux houillères de Kerkraede.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
1	De Beck, par Schimmert et Fauquemont, à Galoppe.	150,000 00	»	»	150,000 00
2	Route de Well à Neer, par Meerloo, Horst, Sevenum et Helden, avec un embranchement sur Venray.	400,000 00	»	»	400,000 00
3	Route de Wcert à Venloo par Meyel, Helden et Bacrloo.	250,000 00	»	»	250,000 00
4	Route de Maeseyck vers Turnhout par Brée, Overpelt et Lommel.	450,000 00	»	»	450,000 00
5	Route de Tongres à La Hutte par Visé.	350,000 00	»	»	350,000 00
6	Route de Fauquemont vers Aubel.	50,000 00	»	»	50,000 00
7	Route de jonction de celle de 1 ^{re} classe, n° 2, par Buggenum et Broekhin.	60,000 00	»	»	60,000 00
8	Route de Venloo à Mook.	400,000 00	»	»	400,000 00
9	Route du camp de Beverloo, à Hechtel.	40,000 00	»	»	40,000 00
10	Route du camp de Beverloo par Brée, à la Meuse.	40,000 00	»	»	40,000 00
11	Route de Herck-la-Ville, par Lummen, à Beeringen.	320,000 00	»	»	320,000 00
		2870000 00	»	»	2870000 00
RÉCAPITULATION.					
	Total du tableau n° 1	2750820 57	92,572 35	626,000 00	2033248 22
	» n° 2	1495000 00	35,227 46	100,000 00	1359772 54
	» n° 3	2870000 00	»	»	2870000 00
	Total général.	7115820 57	127,799 81	726,000 00	6253020 76

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Le conseil provincial s'est borné à prendre cette demande en considération. (Voir la décision du conseil consignée dans le procès-verbal de la séance du 18 juillet 1837, pag. 150.)

Id.

Id.

Id. Dans cette évaluation ne se trouve comprise que la partie sur le territoire de la province de Limbourg.

Id. Une partie de cette route devrait être construite en pavés.

Id. Si la route reprise sous le n° 6 du tableau n° 2 était mise en construction, il suffirait de faire un bout de route de Galoppe à Fauquemont, pour mettre ce dernier endroit en communication avec Aubel; c'est dans cette supposition que la dépense est seulement évaluée à 50,000 francs.

Id.

Id. La construction de cette route avait déjà été réclamée sous l'ancien gouvernement; elle est le prolongement de la route portée sous le n° 3 au tableau n° 1.

Id. Il a été proposé de faire cette route au moyen des pavés à prendre sur la largeur d'un mètre de part et d'autre de la partie de la chaussée de Liège à Bois-le-Duc, entre Hechtel et la frontière hollandaise.

Id.

Id.

Hasselt, le 14 novembre 1837.

Le gouverneur,
Signé, DE LAMBERTS.

(80)

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

Tableau de classification des routes ouvertes , à ouvrir ou à compléter dans la province de Luxembourg, d'après le système des communications intérieures, arrêté par le conseil provincial, dans sa session de 1837.

21 novembre 1837.

Routes de 1^{re} classe.
Routes de 2^e classe.
Routes provinciales.

N° D ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'Etat.
<i>Routes de première classe.</i>					
1	De Bruxelles à Trèves, par Namur, Marche, Bastogne, Wiltz, Ettelbruck, Diekirch, La Rochette et Wasserbillig, avec embranchement de La Rochette au pont de Colmar.	385,000	"	"	385,000
		525,000	"	"	525,000
2	D'Ostende à Trèves, par Dinant, Neufchâteau, Arlon, Luxembourg, Grevenmacher.	"	"	"	"
3	De Liège à Metz, par Aywaille, Houffalize, Bastogne, Arlon, et Longwy.	"	"	"	"
4	De Malmédy à Sedan par Stavelot, Vielsalm, La Roche, St-Hubert, Recogne et Bouillon.	170,000	"	"	170,000
		615,000	"	"	615,000
		1,695,000			1,695,000

Routes de deuxième classe.

1	De Luxembourg vers Sarrelouis, par Remich.	"	"	"	"
2	De Luxembourg vers Longwy, par Aubange.	"	"	"	"
3	De Longuyon (France), à Bittbourg (Prusse), par Virton, Habay, la corne du Bois-des-Pendus, Heiderscheid et Vianden.	450,000	"	"	"
4	De Stavelot à Thionville, à partir de Cierreux, par Diekirch, Ettelbruck et Luxembourg.	28,000	"	"	"
	Embranchements.	55,000	"	"	"
	a. De Diekirch à Vianden.	45,000	"	"	"
	b. De Diekirch à Echternach, le long de la Sûre.	200,000	"	"	"
	c. Du Rost par Bissen, à la rencontre de la route d'Arlon à Feulen, près de Mertzig.	55,000	"	"	"
5	De St-Vith (Prusse) à Carignan et Sedan (France), par Deifeld, Bourcy, Noville, Bastogne, Neufchâteau et Florenville.	270,000	"	"	"
		270,000	"	"	"
		250,000	"	"	"
	A reporter . . .	1,818,000			

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Le gouvernement paraissant avoir adopté en principe, que les routes de 1^{re} classe seraient construites aux frais exclusifs de l'État, on ne porte aucune somme à charge des communes et de la province.

On ne peut entrer dans aucun détail pour déterminer les sacrifices qui seront faits pour telle ou telle route en particulier, par les communes ou par la province ; car si on a donné, tel que l'a adopté le conseil provincial, le système de communications intérieures du Luxembourg, il est impossible de dire si toutes les routes dont il est ici question seront construites et par quelles routes on commencera. Tout ce que l'on peut certifier avec quelque fondement, c'est que les communes accorderont moyennement cinq mille francs par lieue, et que la province, pendant 20 ans, affectera à la construction des routes tant de 2^e classe que provinciales, la somme de deux millions quatre cent mille francs, dont un million pourra être appliqué aux routes de deuxième classe et un million quatre cent mille francs aux routes provinciales.

On utilisera les parties de routes ou de chemins déjà faites.

Même observation.

Idem.

Idem.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
	Report	1,818,000	»	»	»
	Embranchements.				
	a. De Bourcy vers Allerborn.	80,000	»	»	»
	b. De Florenville à Villers d'Orval.	50,000	»	»	»
6	De Marche à Bitbourg, par Hotton, Houffalize, Clerveux et Vianden.	680,000	»	»	»
	Embranchement. D'Allerborn à Wiltz.	80,000	»	»	»
7	De Liège à Sedan, par Terwagne, Marche, Rochefort, Tellin, Transine, Paliseul et Bouillon.	270,000	»	»	»
	Embranchement. De Rochefort à St-Hubert.	200,000	»	»	»
	Embranchement. De St-Hubert à St-Hubert.	128,000	»	»	»
8	De Dinant à Sedan, par Beauraing et Bouillon.	»	»	»	»
	Embranchement. Du Tilleul d'Oret par Wellin à Halma.	56,000	»	»	»
9	D'Arlon à Sedan, par Vance, Etalle et Florenville.	135,000	»	»	»
	Embranchement. De Florenville à Bouillon.	80,000	»	»	»
10	De Bastogne à Dinant, par St-Hubert et Transine.	280,000	»	»	»
	Embranchement. De St-Hubert au pont de la Wamme, par Nassogne.	135,000	»	»	»
11	De la Moselle vers Carignan et Sedan, par Frisange, Bettembourg, Bas-Charage, Aubange, Virton et Villers d'Orval.	640,000	»	»	»
		4,932,000	525,000	1,000,000	3,407,000

Routes provinciales.

1	D'Echternach à la frontière française, par Eich et Esch sur l'Alzette.	140,000	»	»	»
2	D'Echternach à Montmédy (France), par La Rochette, Mersch, Arlon et Virton.	25,000 70,000 105,000	»	»	»
	A reporter	340,000			

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

On utilisera ce qui est déjà fait.

Même observation.

On utilisera tout ce qui est fait en chemins vicinaux fort bien établis.

Même observation.

Voir l'observation pour les routes de 2^e classe.

On utilisera les chemins vicinaux existants.

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
	Report	340,000	"	"	"
	Embranchement. De Sœul à la route de Stavelot à Thionville, par Bissen.	85,000	"	"	"
3	De Hotton à Aywaillo, par Barvaux.	193,000	"	"	"
4	D'Arlon à Feulen, par Ell, Pratz, Grosbous et Mertzig.	243,000	"	"	"
	Embranchement. D'Ell à Folschette, à la rencontre de la route n° 3 de 2° classe.	85,000	"	"	"
5	De Neufchâteau à Virton, à la rencontre de la Croix-Rouge par Rossignol.	100,000	"	"	"
6	D'Ehnen à Oetrange.	20,000	"	"	"
7	De Wormeldange vers La Rochette, à la rencontre de la route de Bruxelles à Trèves.	170,000	"	"	"
8	De Schengen à Grevenmacher, le long de la Moselle.	70,000	"	"	"
9	D'Esch sur l'Alzette à Arlon.	150,000	"	"	"
10	De Vecmont au fond de la Pischotte, route de Bruxelles à Trèves.	30,000	"	"	"
11	De Neufchâteau à Bertrix et Pali- seul.	140,000	"	"	"
12	De Neufchâteau à Martelange, par l'église et la forêt d'Anlier.	30,000	"	"	"
13	De Bastogne à La Roche.	240,000	"	"	"
14	Embranchement d'Ettelbruch à la rencontre de la route de Stavelot à Thionville.	150,000	"	"	"
		2,005,000	281,000	1,400,000	324,000
	RÉCAPITULATION.				
	Routes de première classe . . .	1,695,000	"	"	1,695,000
	Routes de deuxième classe . . .	4,932,000	525,000	1,000,000	3,407,000
	Routes provinciales.	2,005,000	281,000	1,400,000	324,000
		8,632,000	806,000	2,400,000	5,426,000

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE , SES MOYENS D'EXÉCUTION , ETC.

La moitié existe comme chemin vicinal.

On utilisera les chemins vicinaux existants.

La route est presque entièrement construite.

En se reportant à l'observation portée à la 1^{re} page, l'on verra que les communes n'ont positivement fait aucun vote et que la province n'a jusqu'ici voté des fonds que pour l'année 1838. Mais les intentions des communes et du conseil provincial sont connues; il y a toute raison d'être persuadé que les sommes portées ici comme votées, le seront dans le terme de 20 années.

Arlon, le 21 novembre 1837.

Le gouverneur,
Signé, DE STEENHAUW.

(28)

PROVINCE DE NAMUR.

Routes à construire pour compléter le système des voies de communication de la province de Namur, d'après les résolutions adoptées dans le conseil (session de 1837).

11 novembre 1837.

Tableau n° 1. — Routes à construire immédiatement.

Tableau n° 2. — Routes dont la construction est provisoirement ajournée.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉS par les communes.	ALLOUÉS par la province.	SOLLICITÉS ou laissées à la charge de l'Etat.
1	Namur vers Châtelet.	300,000 00	Les communes n'ont pas encore fait connaître les sacrifices auxquelles elles consentiront; cette observation s'applique à toutes les routes énumérées dans ce tableau.	200,000 00	100,000 00
2	Ciney à Rochefort.	260,000 00	»	173,334 00	86,666 00
3	Fosses à Philippeville.	212,000 00	»	141,334 00	70,666 00
4	Ohey à Havelange.	100,000 00	»	66,667 00	33,333 00
5	Eghezée vers Andenne.	100,000 00	»	66,667 00	33,333 00
6	Tilleul de Fraire vers Thully.	100,000 00	»	66,667 00	33,333 00
7	Gribelle à Gedinne.	30,000 00	»	20,000 00	10,000 00
8	Mettet vers Gougnies.	40,000 00	»	26,667 00	13,333 00
9	Philippeville vers Givet. (Ouvrages d'art et terrassements.)	37,000 00	»	24,667 00	12,333 00
10	Wellin au Tilleul d'Oret.	50,000 00	»	33,334 00	16,666 00
	Totaux.	1229000 00	»	819,337 00	409,663 00

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Cette route est réclamée depuis long-temps comme débouché indispensable à la prospérité du pays situé sur la rive droite de la Sambre, notamment de la ville et du canton de Fosses. Ces localités sont encore aujourd'hui privées de toute communication au préjudice du commerce, de l'industrie et de l'agriculture.

Rochefort, chef-lieu de canton, est un point important par sa position et son industrie. Les principes de justice distributive seraient singulièrement méconnus si l'on tardait plus long-temps à ouvrir les débouchés que réclament avec tant de raison les habitants de cette partie de la province. L'utilité de la route de Ciney à Rochefort a été reconnue tant par les anciens États provinciaux que par le conseil provincial dans plusieurs sessions.

L'une des routes indispensables à la prospérité de l'Entre Sambre et Meuse, cette partie de la province de Namur qui est la plus industrielle.

Cette route est le complément nécessaire de la route d'Andennes à Ciney ; elle ouvrira une communication de l'est du Condroz avec la Meuse, pour l'exportation des bois, des produits agricoles et l'importation des houilles nécessaires au chauffage et à la cuisson de la pierre calcaire.

Cette route fera suite aux routes de Ciney et d'Havelange à Andenne ; elle mettra tout le Condroz en relation avec Louvain ; elle facilitera les approvisionnements de charbon d'Andenne dans la Hesbaie, où ce combustible est nécessaire tant pour le chauffage que pour la fabrication de la chaux, cet amendement étant le plus propre à augmenter les produits de l'agriculture dans un sol argileux et humide. Le passage de la Meuse aurait lieu par le moyen d'un bac. Un pont serait préférable, sans doute, mais on reculerait avec raison devant une dépense de trois à quatre cent mille francs, sans autre résultat que d'éviter une gêne légère et un retard de quelques minutes.

La route du Tilleul de Fraire vers Thuin, par Thully, en prolongement de la route venant de Rouillon, mettra la province de Namur en relation directe avec le Hainaut et donnera au canton de Walcourt les débouchés qui lui sont nécessaires. L'utilité de cette route est également reconnue dans le Hainaut.

Cet embranchement doit mettre Gedinne en relation avec la route de Dinant à Bouillon. Cette route n'est qu'une section de la communication à ouvrir de Gribelle à Charleville, faisant suite aux routes de Marche à Rochefort, de Rochefort à Ave et de Wellin à Gribelle : ainsi serait établie une communication directe de Charleville à Liège, communication d'un intérêt général, à laquelle le gouvernement doit attacher de l'importance.

Cette section de route occasionnera peu de dépense et procurera de bien grands avantages en ouvrant une communication du centre de l'Entre Sambre et Meuse avec Châtelet et Charleroy, ce grand foyer d'industrie.

L'importance de cette route n'est point assez grande pour motiver l'allocation de la somme nécessaire à l'achèvement de cette communication, mais il serait fâcheux de laisser les terrassements et les ouvrages d'art dans l'état d'abandon où ils se sont trouvés jusqu'à ce moment. Il convient de réparer les ponts et les terrassements, en ajournant la construction de la chaussée.

Cette section réunirait les routes de Dinant à Neufchâteau et de Dinant à Bouillon. Elle mettrait en relation le canton de Beauraing avec Rochefort, Marche, Liège, etc.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'État.
11	Pry à Silenrioux, par Walcourt.	60,000 00	»	»	»
12	Gedinne aux frontières de France vers Charleville.	210,000 00	»	»	»
13	Ciney à Emblinne.	40,000 00	»	»	»
14	Havelange à la route de Marche à Terwagne.	100,000 00	»	»	»
15	De la route de Marche à Terwagne à l'Ourte.	100,000 00	»	»	»
16	Somtet à Anthée.	80,000 00	»	»	»
17	De la limite vers Marche à Roche- fort.	25,000 00	»	»	»
18	De Rochefort à la route de Dinant à Neufchâteau (Ave).	120,000 00	»	»	»
19	De la limite vers Wellin à Gri- belle.	50,000 00	»	»	»
20	D'Yvoir à la route de Namur à Marche.	150,000 00	»	»	»
21	Philippeville à Givet (chaussée).	73,000 00	»	»	»
22	D'Hastière-Lavaux à la frontière vers Givet.	75,000 00	»	»	»
23	Mazy à Eghezée.	250,000 00	»	»	»
	A reporter	1333000 00			

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

De la route de Rouillon à Thuin, à celle de Philippeville à Beaumont. Cette route compléterait les débouchés nécessaires au canton de Walcourt.

Cette route mettrait Charleville en relation directe avec Liège, c'est-à-dire la France avec l'Allemagne par la Belgique. C'est une communication très importante, qui mérite une sérieuse attention de la part du gouvernement. Cette route sera complétée par la construction des sections de Marche à Rochefort, de Rochefort à la route de Dinant à Neufchâteau vers Ave, enfin de Wellin à Gribelle.

Cette route serait de quelque utilité à la ville de Ciney. Elle diminuerait de 1,900 mètres le trajet de Ciney à Emblinne (sur la route de Namur à Marche), qui est actuellement de 3,700 mètres.

Complément nécessaire de la route d'Ohey à Havelange.

Suite de la précédente. Au moyen des routes nos 4, 5, 14 et 15 une communication serait établie de l'Ourte à la Meuse et à Louvain à travers le Condroz. Cela suffit pour en faire connaître toute l'utilité.

Depuis dix années il est question de cette route dont la construction est sans cesse ajournée. C'est cependant un débouché nécessaire pour mettre la Sambre en relation avec la route de Dinant à Philippeville et compléter les voies de communication de l'Entre Sambre et Meuse.

Cette section aura une double utilité, faisant partie de la communication de Marche à Bouillon et de Charleville à Sedan (voir n° 12).

Même observation.

Même observation.

Cette route est d'un intérêt purement local. Elle ouvrirait un débouché utile à la forgerie et à l'exploitation des bois qui se trouvent de part et d'autre du ruisseau le Boeg.

L'achèvement de cette route procurerait une communication directe de Givet, par Philippeville et Beaumont, à Maubeuge et Valenciennes; de Givet, par Philippeville et Charleroy, à Mons et Bruxelles. Elle permettrait de transporter en France, en toute saison, les houilles de la Sambre, des marbres et d'autres produits de la Belgique. Les États de Liège avaient reconnu l'utilité de cette route et en avaient ordonné l'ouverture en 1788. Cette route faciliterait les relations entre la France et la Belgique.

Cette route serait le complément de la route venant de Châtelet par Mettet, Anthée, Onhaye et Hastière; néanmoins son utilité serait très secondaire.

Cette communication serait une des plus fréquentées de la province. Elle serait extrêmement utile au canton de Dhuy, pour l'approvisionnement de la houille par la route de Wainage au Mazy, dont la concession est demandée. Elle serait également utile pour l'importation des engrais, pour l'exportation des produits dans une contrée essentiellement agricole, et enfin pour tout commerce dans un canton riche et populeux où les communications vicinales sont impraticables pendant plusieurs mois de l'année.

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES ROUTES.	ÉVALUATION DE LA DÉPENSE.	SOMMES		
			VOTÉES par les communes.	ALLOUÉES par la province.	SOLLICITÉES, ou laissées à la charge de l'Etat.
	Report	1333000 00	»	»	»
24	Celle à Achène. (Restauration.)	9,000 00	»	»	»
25	Onhaye à Hastière-Lavaux. (Restauration.)	7,000 00	»	»	»
26	D'Hastière-Lavaux à la route de Dinant à Bouillon, par Mesuil- St-Blaise. (Restauration.)	13,000 00	»	»	»
	Total.	1362000 00	»	»	»
RÉCAPITULATION.					
	Tableau n ^o 1.	1229000 00	»	819,337 00	409,663 00
	Tableau n ^o 2.	1362000 00	»	»	»
	Totaux généraux.	2591000 00	»	819,337 00	409,663 00

OBSERVATIONS

SUR LES AVANTAGES DE CHAQUE ROUTE, SES MOYENS D'EXÉCUTION, ETC.

Pour mettre en relation les routes de Dinant à Liège et de Dinant à Neufchâteau, en restaurant une partie d'ancienne route abandonnée par suite de la construction du redressement de Sorinne.

Pour que les relations qui s'établiront par la route venant de Châtelet par Anthée puissent s'étendre jusqu'à la Meuse.

Faisant suite à la section précédente et mettant en relation avec la Meuse le canton de Beauraing.

Fait et dressé par l'ingénieur en chef.

Namur, le 11 novembre 1837.

Signé, URBAN.

(46)

ROUTES.

CONSEILS PROVINCIAUX.

SESSION DE 1837.

MOYENS DÉCRÉTÉS DANS CHAQUE PROVINCE.

(Il est indispensable de rapprocher de la résolution de chaque conseil provincial le tableau des routes projetées ou réclamées dans la province; le travail n'est complet que par ce rapprochement; pour connaître l'ensemble des travaux provinciaux, il aurait encore fallu citer les budgets ordinaires, mais alors ce recueil serait devenu énorme.)

(98)

PROVINCE D'ANVERS.

(Voyez le tableau , pag. 17.)

LÉOPOLD , roi des Belges ,

A tous présents et à venir, salut.

Vu l'arrêté du conseil de la province d'Anvers, en date du 22 juillet dernier, tendant à percevoir pour compte de la province, à partir de 1838 et pendant vingt années consécutives, deux centimes additionnels du principal des contributions foncière et personnelle, destinés à la construction des routes ;

Vu l'art. 86 de la loi du 30 avril 1836 ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. L'arrêté sus-mentionné du conseil de la province d'Anvers est approuvé, tel qu'il se trouve ci-annexé.

Art. 2. Notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont une expédition sera adressée à notre ministre des finances.

Donné à Bruxelles, le 19 août 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE TIEUX.

RÉSOLUTION DU 22 JUILLET 1837.

LE CONSEIL PROVINCIAL,

Considérant, etc.

Arrête :

Il sera perçu pour le compte de la province, à partir de 1838 et pendant vingt années consécutives, deux centimes additionnels à la contribution personnelle et foncière, destinés à la construction de routes (1), avec réserve d'en appliquer le produit à la garantie du service des intérêts et de l'amortissement d'une levée de fonds, si plus tard le conseil jugeait à propos de la faire pour accélérer ces constructions.

BRABANT.

(Voyez le tableau , pag. 21.)

LÉOPOLD , roi des Belges ,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la délibération du conseil provincial du Brabant, en date du 17 juillet dernier, contenant le vote d'un emprunt pour compléter la somme nécessaire à la construction de diverses routes provinciales, à l'établissement desquelles le gouvernement contribuerait pour un quart ; et autorisant la députation permanente à négocier cet emprunt, au fur et à mesure de l'avancement desdites routes ;

Vu la dépêche de la députation permanente du conseil provincial du Brabant, en date du

(1) En 1836 la province avait déjà décrété 1 centime additionnel également à percevoir pendant vingt ans.

31 août dernier, B, n° 76835, dépêche de laquelle il résulte que ce collège, agissant en vertu de la délibération susmentionnée, a fixé à fr. 3,600,000 le montant de l'emprunt qu'elle a pour objet, afin de pourvoir aux frais de construction des routes, et concourir, s'il y a lieu, aux frais d'érection d'un palais de justice ;

Vu l'avis de notre ministre des travaux publics ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La députation permanente du conseil provincial du Brabant est autorisée , sous les réserves ci-après stipulées, à contracter, au nom de ladite province, un emprunt de trois millions six cent mille francs (fr. 3,600,000), dont les plan et conditions seront ultérieurement fixés par nous, sur la proposition de ladite députation.

ART. 2. L'autorisation susmentionnée n'est accordée que sous les réserves :

1^o Que les constructions de routes auxquelles ces fonds seront appliqués, devront être soumises à notre approbation ultérieure ;

2^o Que, par l'approbation donnée à l'emprunt, le gouvernement n'est aucunement lié, en ce qui concerne son intervention dans les frais d'exécution des routes ;

3^o Que l'emprunt ne pourra être réalisé qu'au fur et à mesure des besoins.

ART. 3. Notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont expédition sera transmise à notre ministre des travaux publics, pour information.

Donné à Bruxelles, le 9 octobre 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE THEUX.

RÉSOLUTION DU CONSEIL PROVINCIAL DU BRABANT.

Séance du 17 juillet 1837.

EXTRAIT.

Les cinq propositions finales du rapport sont adoptées par assis et levé, et après avoir subi une légère modification, en ces termes :

1^o De décréter la construction de celles des routes énumérées dans le rapport dont l'utilité sera ultérieurement déclarée par l'assemblée, mais de décréter en même temps que ces routes ne seront exécutées que si le gouvernement fournit le quart de la somme nécessaire à leur construction ;

2^o De voter un emprunt pour compléter la somme nécessaire à la construction de celles de ces routes à l'établissement desquelles le gouvernement contribuera pour un quart, et d'autoriser votre députation à négocier cet emprunt, au fur et à mesure de l'avancement desdites routes ;

3^o De décider que toutes ces routes seront, *autant que possible*, construites simultanément ;

4^o D'inviter votre députation à renouveler ses efforts pour faire exécuter les routes par voie de concession,

Et 5^o de recommander à votre députation de faire accélérer les travaux des routes actuellement en construction, et, à cette fin, de ne point reculer devant la nécessité des expropriations.

Sont successivement adoptées, par appel nominal, les propositions de la section pour l'ouverture des routes suivantes. (*Voyez le tableau suivant.*)

Tableau destiné à être annexé à la résolution précédente.

PROVINCE DE BRABANT.

ROUTES

*Dont l'ouverture a été décidée par le conseil provincial, dans sa session de
1837.*

(Sur la demande du ministre des travaux publics, la députation a en outre fait dresser le tableau, pag. 23.)

N° D'ORDRE.	ROUTES A OUVRIR.	LONGUEUR à CONSTRUIRE.	DEPENSE que nécessitera LA ROUTE.	QUART demandé au GOUVERNEMENT.	RESTE.
1	Tirlemont à Diest, par Waenrode.	16,430 ^m	630,000	157,500	472,500
2	Tirlemont à Aerschot, par Winghe-St-Georges	21,200	520,000	130,000	390,000
3	Enghien à Assche (ancienne chaussée romaine).	27,400	440,000	110,000	330,000
4	Hal à Ninove	15,000	210,000	52,500	157,500
5	Wavre à Hannut.	19,000	400,000	100,000	300,000
5 ^{bis}	Embranchement de Jaucho vers Ramillies, pour arriver à Eghezée	7,700	170,000	42,500	127,500
5 ^{ter}	Embranchement sur la Barraque, route de Wavre à Gembloux et sur Court-St-Étienne	19,500	408,000	102,000	306,000
	A reporter	126,230 ^m	2,778,000	694,500	2,083,500

UTILITÉ DE LA ROUTE.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Cette route est destinée à vivifier un pays (le *Haa-geland*) privé jusqu'ici de communications; et non-seulement cette intéressante partie de la province de *Brabant*, mais encore les villes et communes de la *Campine*, du *Limbourg* et des provinces de *Liège*, de *Namur* et de *Hainaut* avec lesquelles elle établira des relations directes d'une grande importance, on désirent vivement l'ouverture. Elle formera un ensemble avec la route décrétée de *Tirlemont* à *Huy* et celle que nous nous proposons d'ouvrir de *Wavre* à *Hannut*.

Cette route doit donc être placée sur la même ligne que les routes d'utilité générale. Le génie militaire, loin d'y mettre encore opposition, désire qu'elle se fasse, et demande seulement que les travaux commencent du côté de *Tirlemont*, afin de laisser le temps de fortifier *Diest*.

Les plans, les nivellements et les devis sont déjà dressés. La route aura dix mètres (dont quatre pavés) entre les crêtes des accotements.

De même que la route de *Tirlemont* à *Diest*, celle de *Tirlemont* à *Aerschot* doit vivifier le *Haa-geland*; elle est d'utilité générale, puisqu'elle forme la continuation de la route de *Lierre* à *Aerschot*, et établit une communication directe entre la province d'*Anvers* et celles de *Liège* et de *Hainaut*; enfin elle sera particulièrement utile à la *Campine*.

La route d'*Enghien* à *Assche* sera non-seulement avantageuse aux communes très peuplées qu'elle doit traverser, et qui dans la mauvaise saison sont privées de tout débouché viable, mais elle sera d'utilité générale puisqu'elle doit lier entr'elles les routes d'*Enghien*, de *Ninove*, d'*Alost* et de *Termonde*; le *Hainaut*, la *Flandre* en retireront de grands avantages; le gouvernement lui-même y participera par l'augmentation de circulation sur ces quatre routes qui lui appartiennent.

Cette route est le prolongement de celle de *Nivelles* à *Hal*. Elle doit procurer une communication importante entre le *Hainaut* et les *Flandres* et vivifier plusieurs communes ayant une forte population, mais qui ne peuvent effectuer aucun transport dans la mauvaise saison, à cause de l'état affreux de leurs chemins.

La route de *Wavre* à *Hannut* est d'utilité générale. Elle ouvre, avec la route projetée de *Tirlemont* à *Hannut*, d'importantes communications à une contrée assez étendue qui fait partie des provinces de *Namur*, de *Liège* et de *Brabant*; de plus, la route dont il s'agit mettra ces diverses localités en rapport direct avec le *Hainaut* d'une part, et la *Campine* de l'autre. Des avantages non moins incontestables résulteraient de l'embranchement de *Saucha* vers *Ramillies*. Un embranchement vers *Orp-le-Grand*, pour arriver à la route de *Tirlemont* à *Hannut*, a été proposé au conseil provincial; on s'occupera de l'instruction de cette section, d'une grande importance, de manière que le conseil pourra se prononcer définitivement à sa prochaine session. L'embranchement complétera l'ensemble de ce système de communication.

Le n° d'ordre ne désigne aucune préférence.

La dépense totale est de	Fr. 5,831,500
Quart à obtenir successivement du gouvernement	1,457,875
Reste	4,373,625

La députation demande de pouvoir ouvrir un emprunt de 3,600,000 fr., y compris la part contributive de la province pour la construction d'un palais de justice à *Bruxelles*.

La différence en moins pourra être couverte par les centimes votés par les communes, les dons des propriétaires, le produit des nouvelles barrières et les ressources que pourra offrir le budget de la province vers la fin du temps nécessaire à l'exécution des travaux.

Peut-être même ne faudra-t-il pas recourir, dès 1838, aux fonds de cet emprunt, puisque le premier paiement ne doit être effectué qu'après l'achèvement d'une partie déterminée des travaux. Cependant, il convient que l'emprunt soit, dès à présent, décrété en principe (sous la réserve qu'un arrêté royal déterminera ultérieurement le mode d'après lequel il aura lieu, ainsi que la quotité et les époques des versements) afin de pouvoir prouver aux entrepreneurs que les fonds nécessaires existeront en temps opportun.

N ^o D'ORDRE.	ROUTES A OUVRIR.	LONGUEUR à CONSTRUIRE.	DEPENSE que nécessitera LA ROUTE.	QUART demandé au GOVERNEMENT.	RESTE.
	Report	126,230 ^m	2,778,000	694,500	2,083,500
6	Nivelles vers Braine-le-Comte . .	5,000	112,000	28,000	84,000
7	Haecht vers Lierre, par Schrick, avec embranchement vers la chaussée de Louvain.	14,610	176,500	44,125	132,375
8	Braine-le-Château à Mont-St-Pont.	7,000	150,000	37,500	112,500
9	Wavre à Tirlemont, par Hamme- Mille	9,000	250,000	62,500	187,500
10	Tubise à Hondzocht, près de Sain- tes	3,500	65,000	16,250	48,750
11	Perwez vers Nivelles	30,000	750,000	187,500	562,500
12	Tirlemont vers Haelen, par Léau.	20,000	330,000	82,500	247,500
13	Malines à Tervueren	24,120	220,000	55,000	165,000
14	Louvain à Mont-Saint-Jean, par Overeyssche et La Hulpe. . . .	30,000	700,000	175,000	525,000
15	<i>Pour mémoire.</i> (Route projetée, mais non encore décidée, et à l'égard de laquelle il sera pris une résolution dans la session de 1838.) Laeken au pont d'Humbeek, par Strombeek, Grimbergen et Bey- ghem	15,000	300,000	75,000	225,000
	Total	284,460	5,831,500	1,457,875	4,373,625

Fait à Bruxelles, le 24 août 1837.

Par ordonnance :
Le greffier provincial,
Duchêne.

La députation permanente du conseil provincial,
Baron DE STASSART, président.

UTILITÉ DE LA ROUTE.

Cette route est d'utilité générale, puisqu'elle ouvrira une communication importante entre le *Hainaut* et les *Flandres* : elle procurera aussi un accès direct aux mines et carrières d'une part, et un débouché aux produits des *Flandres*.

Cette route, continuée par la province d'*Anvers*, sera très utile à cette partie de la *Campine*, en lui donnant un débouché direct vers *Bruxelles* où son beurre de provision arrive en grande quantité chaque jour de marché; vers *Wercelter* ou le *Demer* a son écluse de navigation, et vers *Louvain*.

Le gouvernement est particulièrement intéressé à l'achèvement de cette route, à cause de la prochaine réadjudication des travaux d'entretien, car elle permettra aux nouveaux entrepreneurs de se procurer des pavés aux carrières de *Quonast*, près de *Clabech*. Il est donc à désirer qu'on puisse s'en occuper sans retard.

Cette route sera très utile aux communes et favorisera leurs approvisionnements directs de matériaux, charbons, etc.

Cette petite route sera d'un intérêt général puisqu'elle mettra les *Flandres* et *Enghien* en communication directe avec les routes de *Bruxelles* vers *Charlorny* et vers *Namur*: enfin, elle complétera la ligne suivante : 1° partant de *Hondzocht*, près de *Saintes*, elle s'embranchera à la route de 2^e classe, d'*Enghien* à *Hal*, et ira couper à *Tubise* la route de 1^{re} classe, de *Mons* à *Bruxelles*; 2° à *Tubise*, elle suit la route provinciale déjà pavée jusqu'à *Claboch*; 3° de là la route sera continuée par la section qui devait atteindre la *Blasmareq*, mais qui ira au centre de *Braine-le-Château*, conformément à la résolution que vient de prendre le conseil provincial; 4° de *Braine-le-Château* à *Mont-St-Pont*, la continuation est également décidée, et là, elle rejoint la route provinciale déjà pavée, de *Hal* à *Mont-St-Jean*, ayant l'un de ses débouchés sur la chaussée de *Bruxelles* à *Namur*, entre *Mont-St-Jean* et *Waterloo*, et l'autre à *Mont-St-Pont* vers *Braine-Lalleud* et *Mont-St-Jean*.

Cette route, d'une étendue de 30,000 mètres jusqu'aux *Quatre-Bras*, doit aboutir à la route actuelle vers *Nivelles*. Elle sera non-seulement d'une grande utilité pour les cantons de *Perwez* et de *Gonappe*, mais elle donnera de nouveaux débouchés aux provinces de *Liège*, de *Namur* et de *Hainaut*.

La petite ville de *Léau* en apprécie toute l'utilité, puisqu'elle a voté pendant dix ans vingt centimes additionnels au principal de la contribution foncière et dix au principal de l'impôt personnel. La contrée industrielle de *Tirlemont*, du cours de la *Ghèle* et autres rivières de cette partie du *Limbourg* et du *Brabant*, y ont un grand intérêt; enfin, la province de *Liège* y trouvera un nouveau débouché pour le transport de ses produits.

Le tracé de cette route part de *Malines* et traverse *Hofstade*, *Maysen*, *Elowyt*, *Wambeek*, *Steenackerwoel*, *Humeighem*, *Nosseghem*, *Vos-Cappel* (hameau de *Nosseghem*, sur la chaussée de *Bruxelles* à *Louvain*), *Steebeek*, et se termine à *Terrueren*, près du palais; enfin, un embranchement partira d'*Humeighem* et ira atteindre *Cortenbergh*, sur la même route de *Bruxelles* à *Louvain*: son utilité est incontestable à cause de nouveaux débouchés qu'elle ouvrira.

Cette route procurera l'avantage incontestable de favoriser les nombreux approvisionnements de grains destinés au marché (en quelque sorte central) de *Louvain*; elle facilitera l'alimentation et les transports provenant des usines qui environnent cette ville; enfin elle fournira de nouveaux débouchés à ses bières et multipliera par là les moyens d'échange de toute nature qui permet le retour des voitures de roulage tant des provinces voisines que de celle de *Brabant*.

Cette route partirait de la route de *Bruxelles* à *Meysse*, au-dessus du palais de *Laeken*; elle serait dirigée vers *Strombeek*, pour couper la chaussée de *Grimbergen* (commune dont la population est de 3,344 habitants); de là, elle passerait par *Beyghen* et aboutirait au pont d'*Humbeek* (1,906 habitants), où se trouve la 2^e écluse du canal de *Bruxelles* à *Willebroeck*. Au moyen (s'il y a lieu) de son prolongement vers *Hombeek*, où il existe un pavé jusqu'à *Malines*, on pourrait établir un jour une communication directe de *Laeken* à *Malines* sans devoir passer par le pont de *Vilvoorde*.

FLANDRE OCCIDENTALE.

(Voyez le tableau pag. 29.)

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la délibération du conseil provincial de la Flandre occidentale, en date du 21 juillet dernier, tendante à obtenir l'autorisation,

1° De contracter un emprunt du montant de un million de francs qui serait affecté aux travaux de routes à déterminer par le conseil, et qui ne serait levé qu'au fur et à mesure des besoins;

2° De percevoir, jusqu'au parfait remboursement dudit emprunt, trois centimes additionnels extraordinaires au principal des contributions foncière et personnelle, pour le produit en être appliqué au paiement des intérêts et à l'amortissement de l'emprunt ou à des travaux de routes, si ultérieurement la négociation d'un emprunt n'était pas jugée nécessaire;

Vu le budget de la Flandre occidentale pour 1837 et le budget voté par le conseil provincial pour le service de 1838;

Vu l'art 86, n° 1^{er}, de la loi du 30 avril 1836;

Prenant en considération, d'une part, l'état satisfaisant des finances de la province précitée et, d'autre part, l'utile destination des fonds de l'emprunt et de l'imposition dont il s'agit;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La délibération sus-mentionnée est approuvée telle qu'elle se trouve ci-annexée, sous la réserve que le plan et les conditions de l'emprunt projeté seront soumis à notre approbation ultérieure.

ART. 2. Notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont expéditions seront transmises à nos ministres des finances et des travaux publics, ainsi qu'à la cour des comptes.

Donné à Spa, le 13 août 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE THEUX.

RÉSOLUTION DU CONSEIL PROVINCIAL DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Séance du 21 juillet.

L'ordre du jour appelle la discussion sur le rapport de la 4^e commission, concernant l'emprunt d'un million. Ces conclusions sont les suivantes :

- Votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer d'autoriser la députation permanente à lever, au fur et à mesure des besoins, un emprunt d'un million de francs, qui sera spécialement affecté à l'exécution des travaux à déterminer par le conseil, et de laisser aux soins de cette même députation les conditions de l'emprunt, le taux de l'intérêt, le mode et le terme de l'amortissement du capital; que, pour servir les intérêts de cet emprunt et son amortissement, elle soit également autorisée à réclamer près du gouvernement l'autorisation de pouvoir prélever au profit de la province, à dater du 1^{er} janvier 1838, un supplément de trois centimes additionnels sur les contributions foncière et personnelle et ce jusqu'au remboursement de l'emprunt.
- S'il arrivait que, par suite de ces négociations avec le gouvernement pour obtenir des subsides, la députation permanente ne jugeât pas, dans l'intérêt de la province, la négociation d'un emprunt nécessaire et que le produit annuel des trois centimes additionnels pût suffire aux besoins des travaux à construire, dans ce cas votre commission, Messieurs, a l'honneur de vous proposer d'autoriser également la députation permanente à réclamer près du gouvernement l'autorisation de pouvoir prélever, au profit de la province, un supplément de trois centimes additionnels sur les contributions foncière et personnelle pour l'exercice de 1838, comme il a été dit, dont le produit sera spécialement destiné à l'exécution des travaux à déterminer par le conseil. »

M. Biebnyek dépose sur le bureau un amendement.

L'amendement est rejeté par 46 voix contre 6.

M. le gouverneur fait observer qu'un point sur lequel la commission a été d'accord, est oublié dans le rapport actuellement en discussion; c'est la faculté que la commission a entendu conférer à la députation, de faire des imputations sur l'emprunt chaque fois que l'intérêt de la province réclamera cette mesure, pour la construction des routes désignées aux deux tableaux qui ont été formés, concernant la priorité des routes, et sont distribués aux membres de l'assemblée.

M. le gouverneur ajoute que, d'après les intentions de la commission, aucune imputation ne pourrait avoir lieu en faveur des routes non mentionnées aux tableaux susdits.

M. Jullien confirme ce que vient de dire M. le gouverneur, et déclare que ce sont bien là réellement les intentions manifestées par la 4^e commission.

L'assemblée décide que la clause dont vient de parler M. le gouverneur, sera insérée au procès-verbal.

M. le gouverneur demande la suppression, au dernier paragraphe du rapport sur l'emprunt, des mots suivants : « et que le produit annuel des trois centimes additionnels pût suffire aux besoins des travaux à construire. »

M. le gouverneur énumère plusieurs considérations pour que ces mots soient supprimés.

M. Jullien appuie cette proposition.

La suppression est prononcée par le conseil, et les conclusions, moins la partie de la phrase précitée, sont adoptées à l'unanimité par les 53 membres présents.

Pour extrait conforme :

Le greffier de la Flandre occidentale,

Signé, Cu. DEVAUX.

FLANDRE ORIENTALE.

(Voyez le tableau pag. 37.)

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la résolution du conseil provincial de la Flandre orientale, en date du 19 juillet dernier, votant un emprunt de deux millions, pour servir à la construction de routes nouvelles ou à l'allocation de subsides pour des concessions ;

Vu le budget de ladite province, pour 1837, ainsi que le budget voté par le conseil provincial pour l'exercice 1838 ;

Vu l'art. 85 de la loi provinciale ;

Prenant en considération, d'une part, les motifs d'utilité publique qui militent en faveur de la demande dont il s'agit, et, d'autre part, la situation florissante des finances de la province sus-mentionnée ;

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La délibération sus-indiquée est approuvée telle qu'elle se trouve ci-annexée, en ce qui concerne l'emprunt qu'elle a pour objet et sous la réserve que le plan et les conditions dudit emprunt, ainsi que les constructions auxquelles les fonds seront appliqués, devront être soumis à notre approbation ultérieure.

ART. 2. Notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont expédition sera transmise à nos ministres des finances et des travaux publics, ainsi qu'à la cour des comptes.

Donné à Spa, le 13 août 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE THEUX.

RÉSOLUTION DU CONSEIL PROVINCIAL DE LA FLANDRE ORIENTALE.

Le conseil provincial de la Flandre orientale,

Arrête ce qui suit :

ART. 1^{er}. La députation permanente est autorisée à contracter, aux conditions les plus favorables possibles, un emprunt de deux millions de francs, dont l'émission se fera au fur et à mesure des besoins, pour servir à la construction de nouvelles routes, ou à l'allocation de subsides pour des concessions.

Lorsque les actions de l'emprunt auront été émises jusqu'à concurrence d'un million, la députation permanente ne pourra faire procéder à une nouvelle émission, qu'après y avoir été autorisée par le conseil provincial.

ART. 2. En général, des routes ne pourront être construites au moyen des fonds provenant de l'emprunt, que pour autant que les communes ou les propriétaires intéressés s'imposent des sacrifices.

ART. 3. Les routes à construire seront décrétées successivement par le conseil, d'après leur degré d'utilité, les principes de justice distributive à l'égard des différents arrondissements administratifs et les subsides offerts par les communes ou les propriétaires.

ART. 4. Les routes suivantes seront entreprises simultanément pendant la campagne de 1838.

A. La route de Thielt à Eecloo, avec la direction à déterminer par la députation permanente.

B. Celle de Gand à Hundelgem.

C. Celle de Kieldrecht à St-Nicolas, en suivant la direction demandée par les communes.

D. Celle de Lokeren à la poste à Oosterzele, d'après le tracé de l'ingénieur en chef.

E. Celle de Ninove à Engghien.

F. Celle de Berchem à Renaix, par Quaremont et la rue dite Musschestraet, avec autorisation, à la députation, d'en régler le tracé intermédiaire, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef.

ART. 5. La députation permanente est chargée de faire une tentative d'adjudication publique par voie de concession de péages, avec ou sans allocation de subsides, et aux conditions qu'elle trouvera les plus favorables, pour la construction des routes décrétées dans chaque session.

Les sacrifices pour la construction des routes, offertes par les communes et les propriétaires intéressés, serviront de premiers subsides, dans les cas où il en sera accordé.

A défaut de concessionnaires, les routes décrétées seront construites aux frais de la province. La députation veillera aussi à ce que les travaux soient poussés, autant que possible, avec la même activité sur les différents points; elle en fera, tous les ans, un rapport au conseil.

ART. 6. La députation permanente est autorisée à prélever, sur l'art. 1^{er} du chap. X du budget de 1837, une somme de fr. 1,000, pour études et levée régulières des plans.

Gand, 19 juillet 1837.

Le président,

Signé, H. ROOMAN.

Par ordonnance :

Le greffier,

Signé, MONTIGNY.

Pour copie conforme,

Le greffier de la province,

Signé, MONTIGNY.

Approuvé pour être annexé à notre arrêté du 13 août 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE TREUX.

HAINAUT.

(Voyez le tableau, pag. 43.)

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la délibération du conseil provincial du Hainaut, en date du 15 juillet dernier, votant diverses mesures ayant pour objet les règles à suivre pour l'intervention de la province,

dans l'exécution des routes à construire, avec le concours de ses fonds, et l'ouverture d'un emprunt de trois millions de francs, dont la répartition sera faite entre les trois arrondissements judiciaires au marc le franc de leurs contributions foncière et personnelle ;

Vu également la résolution prise par le même conseil, le 21 juillet dernier, et chargeant la députation permanente du soin d'ouvrir des négociations relativement à l'emprunt sus-indiqué, sauf à lui en soumettre les conditions dans la session de 1838, et l'autorisant provisoirement, si les besoins l'exigent, à faire emploi de l'encaisse de la province et à lever un emprunt jusqu'à concurrence de fr. 500,000, aux conditions les plus avantageuses ;

Vu notre arrêté du 16 août dernier, qui proroge jusqu'au 1^{er} janvier 1838 le délai réservé au gouvernement pour statuer sur les résolutions dont il s'agit ;

Vu les réclamations du conseil communal de Tournay, adressées à notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères, sous les dates du 2 août et du 7 novembre 1837 ;

Vu la dépêche de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut, en date du 7 octobre dernier, D, 5,891 ;

Vu les dépêches de notre ministre des travaux publics, en date du 13 et du 23 novembre derniers, n^o 1,284^b ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Art. 1^{er}. Les résolutions sus-mentionnées sont approuvées telles qu'elles se trouvent ci-annexées, sous les réserves ci-après :

1^o Que les plans et conditions des emprunts devront être soumis à notre approbation ultérieure ;

2^o Que la répartition, entre les trois arrondissements judiciaires du Hainaut, de fonds affectés aux constructions de routes, s'opérera en proportion du montant de leurs contributions foncière et personnelle ;

3^o Que cette répartition se fera de telle sorte que les trois arrondissements participeront simultanément auxdits fonds, ou au moins de manière à ce que l'un d'eux ne soit pas en avance sur les autres d'une somme de plus de fr. 150,000 ;

4^o Que les constructions de routes et ouvrages d'art à effectuer au moyen des fonds à ce destinés par les deux résolutions sus-indiquées, devront être soumises à notre sanction ultérieure ;

5^o Que l'approbation donnée par le présent arrêté ne lie aucunement le gouvernement, en ce qui concerne son intervention dans les frais d'exécution des routes ;

6^o Que les emprunts ne seront réalisés *qu'au fur et à mesure des besoins*, et de telle façon que les fonds nécessaires ne seront levés que lorsque l'ouverture immédiate d'une route aura été décidée et que, le cas échéant, le montant du subsidé à fournir par l'État aura été fixé ;

7^o Que, parmi les revenus de la province qui pourront être offerts en garantie aux prêteurs, ne sont pas compris les produits des rivières, canaux, routes et autres ouvrages qui ne sont pas la propriété exclusive de la province, et que notamment les produits des voies de communications et autres ouvrages qui lui ont été remis, en vertu de l'arrêté du 17 décembre 1819, en sont exclus ;

8^o Que le gouvernement restera libre d'appliquer ou non les dispositions générales des résolutions du conseil provincial des 15 et 21 juillet 1837, sans être lié dans les négociations qui seraient ouvertes entre lui et la province, par les principes ni par l'énumération que ces résolutions renferment ;

9^o Qu'il ne pourra être disposé de l'encaisse de la province, que conformément aux dispositions à arrêter par la législature, pour la remise aux receveurs des provinces, des fonds perçus pour leur compte par les agents du trésor ;

10^o Que par la disposition précédente, il n'est rien préjugé sur la réclamation formée par le conseil provincial contre l'État, du chef des sommes appartenant à la province et qui font partie de l'encaisse de l'ancien caissier du royaume des Pays-Bas.

Art. 2. Notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères et notre ministre des travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté,

dont expéditions seront transmises, pour information, à notre ministre des finances et à la cour des comptes.

Donné à Bruxelles, le 9 décembre 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE THEUX.

RÉSOLUTIONS DU CONSEIL PROVINCIAL DU HAINAUT.

Résolution du 17 juillet 1837.

LE CONSEIL PROVINCIAL DU HAINAUT,

Considérant qu'il importe d'encourager la construction de nouvelles routes dans la province et d'établir une base générale pour l'égal répartition des subsides provinciaux à accorder pour cet objet;

Considérant que la province peut, sans trop exposer ses capitaux, exécuter elle-même lesdites routes, lorsque la moitié des frais de construction lui sera offerte gratuitement;

Arrête :

1° Indépendamment des subsides à fournir par le gouvernement, les communes ou les particuliers, et de tous autres avantages quelconques, il sera accordé, sur la caisse provinciale, à tous les concessionnaires futurs des routes déclarées d'utilité publique dans la province, un subside gratuit égal au quart des dépenses de leur établissement, sauf les réductions à obtenir par l'adjudication de la concession.

2° La justification de ces dépenses ne pourra être établie que par la production des actes authentiques réglant les indemnités à accorder aux propriétaires et des actes d'adjudication publique des travaux passés à l'intervention de la députation permanente et en présence d'un de ses membres.

3° Pour la fixation des subsides seulement, les indemnités ne pourront jamais dépasser soixante fois le revenu cadastral des propriétés emprises, et les dépenses d'exécution des travaux seront toujours réduites jusqu'à concurrence des devis très détaillés des ingénieurs, approuvés par la députation permanente.

4° La quotité du subside et le mode de son paiement seront déterminés par la députation permanente, dans le cahier des charges pour l'exécution de la route à concéder.

5° La députation permanente fera procéder, au compte de la province, à l'adjudication des travaux de toutes routes pour lesquelles le gouvernement accordera le tiers de la dépense et lorsque les communes et les particuliers consentiront de leur côté, à contribuer pour un sixième de cette dépense, de telle sorte que la moitié seulement serait à la charge de la province qui restera propriétaire.

6° Si dans l'un ou l'autre des trois arrondissements judiciaires de la province, après avoir tenté, sans succès, la voie de l'adjudication publique pour toutes les routes déclarées d'utilité publique, il n'y a point de demandes de subsides jusqu'à concurrence de la somme qui doit revenir à cet arrondissement dans la répartition dont il sera ci-après parlé, la députation devra procéder, jusqu'à due concurrence du surplus, à la construction de routes dans cet arrondissement.

L'exécution de ces routes, dans chaque arrondissement judiciaire, aura lieu en commençant par celles qui exigeront le moindre concours de la province, en raison des subsides qui seront fournis soit par l'État, soit par les communes ou les particuliers.

7° Pour subvenir aux dépenses de construction des routes à établir, d'après les divers modes ci-dessus fixés, il sera fait un emprunt de trois millions dont l'émission aura lieu au fur et à mesure des besoins. La répartition du montant de l'emprunt sera faite entre les trois arrondissements judiciaires, au marc le franc de leurs contributions foncière et personnelle.

Le mode d'emprunt sera ultérieurement déterminé.

8° Dans la session ordinaire de 1838, le conseil provincial déterminera séparément dans chaque arrondissement et d'après les principes de justice distributive, l'emploi des sommes respectivement attribuées à chacun d'eux et qui n'auraient pas reçu d'application avant cette époque.

Fait en séance à Mons, le 15 juillet 1837.

Le président,
Signé, D. SIRAUT.

Par le conseil :

Le greffier,

Signé, FARMET.

PREMIÈRE RÉOLUTION DU 21 JUILLET 1837.

LE CONSEIL PROVINCIAL DU HAINAUT,

Voulant satisfaire à la dépêche de M. le ministre des travaux publics, en date du 27 mai dernier, et hâter, autant qu'il est en son pouvoir, l'exécution de la résolution du conseil du 15 de ce mois,

Arrête :

Art. 1^{er}. La députation est chargée de faire remplir, dans le plus bref délai possible, les formalités prescrites par l'art. 5 de la loi du 19 juillet 1832 et les art. 4 et suivants de l'arrêté royal du 26 même mois, pour obtenir l'autorisation de construire les routes provinciales ci-après désignées, dont la dénomination sera rectifiée et complétée par la députation permanente, savoir :

- 1^o Route de St-Ghislain à Ghislenghien ;
 - 2^o D'Enghien vers Ninove ;
 - 3^o De Mons vers Nivelles, par Le Rœulx et par Feluy ou Seneffe ;
 - 4^o De Mons à la frontière de France vers Bavay ;
 - 5^o De Mons à la route d'Enghien à Soignies, par l'ancienne chaussée romaine ;
 - 6^o De Quiévrain vers Nivelles, par les cantons de Dour et de Pâturages, et la commune de Givry, aboutissant à Bray avec embranchement vers Thuin, par les cantons de Binche et de Merbes-le-Château ;
 - 7^o De Dour vers Bavay, par Athis, ou de Boussu vers Bavay, par Dour et Athis ;
 - 8^o Prolongement de la route de Braine-le-Comte aux Écaussines jusqu'à la rencontre de la route de Mignault au Rœulx ;
 - 9^o D'Enghien vers Nivelles, par Braine-le-Comte ;
 - 10^o De Lens au Rœulx ;
 - 11^o D'Ath à Bel-Oeil ;
 - 12^o D'Ath à Courtray, par Frasnes et Celles ;
 - 13^o Prolongement vers Courtray et Roubaix de la route de Mons par St-Ghislain à Bary, en passant par Thimougies, Mourcourt, Hérisines et Warecoing ;
 - 14^o Prolongement de la même route vers les Flandres, en passant par Thimougies, Velaines, Celles, Escanaffles et Avelghem ;
- Nota.* La partie de Bary à Thimougies est comprise dans la précédente route.
- 15^o Prolongement de la route de Mons à Ath vers Audenarde, en passant par Rebaix, La Hamaide et Ellezelles ;
 - 16^o Prolongement de la même route, en passant par Rebaix et Lessines ;
- Nota.* La partie d'Ath à Rebaix est comprise dans la précédente route.
- 17^o Route de Tournay à Lessines, par Frasnes, afin de prolonger vers la Flandre et le Brabant la route de Lille à Tournay ;
 - 18^o Embranchement de Frasnes à Ellezelles ;
 - 19^o Jonction de la route de Tournay à Renaix à celle d'Audenarde à Ninove, à partir des environs du moulin Clipet, en passant par Ellezelles et se dirigeant vers Nederbrakel ;
 - 20^o De Flobecq à Grammont, par Everbecq ;
 - 21^o De Frasnes à Celles ;
 - 21^o bis. De Tournay vers Roubaix, par Froyennes, Blandain et Templeuve ;
 - 22^o De Pecq vers Lannoy et Roubaix, par Estaimbourg et Nechin ;
 - 23^o D'Estaimbourg à Herzeau pour joindre la route précédente à celle de Dottignies à Roubaix ;
 - 24^o De Tournay vers Audenarde, le long de la rive droite de l'Escaut ;
 - 25^o Route de jonction de la chaussée de Tournay à Douai avec celle de Cysoing à St-Amand, passant par Taintignies et Rumes ;
 - 26^o De Rumes à l'embouchure du canal d'Antoing ;
 - 27^o De Basècles à Péruwelz.
 - 28^o De Blandain à Bertain, Froidmont, Willemeau, Ere, Bruyelles, Antoing et Gaurain-Ramecroix pour joindre ensemble les routes partant de Tournay et allant à Roubaix (par Blandain), à Lille, à Douai, à Valenciennes et à Bruxelles ;
 - 29^o De Leuze à Mans par Bel-Oeil ;
 - 30^o De Charleroy vers Enghien, par Seneffe et Braine-le-Comte, avec un embranchement sur Soignies et un embranchement de Courcelles à Marchienne-au-Pont, et un troisième de Courcelles vers Nivelles ;
 - 31^o De Fleurus vers Le Rœulx, par Gosselies ;
 - 32^o De Châtelineau vers Frasnes-lez-Gosselies ;
 - 33^o De Thuin à Nalines, par Ham-sur-Heure ;
 - 34^o De Thuin à Binche, par Lobbes, Mont-Ste-Genoviève et Buvrines ;
 - 35^o De Beaumont à Solre-le-Château (lacune existante entre Charleroy et Avesnes) ;
 - 36^o De Chimay vers Couvin ;
 - 37^o De Chimay vers Rocroix ;
 - 38^o De Châtelet à la limite de la province vers Fosses et prolongement de la route de Châtelet à Farciennes usqu'à Tamines, à la rencontre de la route en construction de Ligny à Denée ;

39° Prolongement de la route de Thuin à Anderlues jusqu'à Courcelles au point de jonction des routes projetées n°s 30 et 31 ci-dessus, soit en passant par Fontaine-l'Évêque, soit plus directement ;

40° De Thuin à la limite de la province de Namur vers Walcourt ;

41° De Morbes-le-Château à Thuin ;

42° De Thuin à Strée ;

43° De Gosselies vers Nivelles ;

44° De Charleroy à Marchienne-au-Pont, par la rive droite de la Sambre.

ART. 2. Aussitôt après avoir obtenu l'autorisation mentionnée à l'article précédent, la députation permanente fera procéder à l'exécution des travaux, par voie d'adjudication publique, au moyen de subsides et de l'abandon de la jouissance temporaire des péages, conformément à l'arrêté du conseil provincial du 15 de ce mois.

Les routes dont l'instruction est terminée et pour lesquelles il sera offert le plus de subsides par les communes ou les particuliers, seront mises en adjudication publique avant toute autre.

ART. 3. Afin d'éviter tout retard, la députation permanente est autorisée à faire, au besoin, lever les plans des routes prémentionnées, par des géomètres particuliers sous la direction des ingénieurs des ponts et chaussées.

ART. 4. Lorsqu'une route pourra convenablement être divisée en plusieurs sections présentant chacune un caractère d'utilité publique suffisant, la députation permanente fera procéder à l'instruction et à l'adjudication de chaque section divisément et de manière à ce que la route puisse être ainsi mise en construction, par parties seulement, ou dans toute son étendue.

ART. 5. La députation permanente adressera, le plus tôt possible, à M. le ministre des travaux publics, le travail complet et le mémoire explicatif réclamé par sa lettre du 27 mai dernier, avec une carte où seront tracés les projets prémentionnés, ainsi que tous autres que la députation permanente trouverait convenable d'y ajouter.

ART. 6. Si, lors de la mise à exécution de l'art. 3 de l'arrêté du 15 de ce mois, les propriétés emprises n'avaient aucun revenu cadastral, pour la fixation des subsides seulement, le prix de ces propriétés sera calculé à raison de 60 fois le revenu cadastral des terrains voisins, plus l'estimation, à dire d'experts, des constructions qui s'y trouveront. Ces constructions seront estimées comme valeur existante ou comme simples matériaux, selon qu'elles pourront ou ne pourront point servir à la route nouvelle.

ART. 7. Sauf le cas où un subside est accordé par le gouvernement, l'entreprise de l'exécution des travaux ne sera concédée qu'après deux adjudications successives.

La première aura pour objet le rabais éventuel à faire sur le subside provincial ; la quotité réelle de ce subside à délivrer par la province à l'entrepreneur étant déterminée par le résultat de la première adjudication, il sera immédiatement procédé à la seconde dans la même séance.

Celle-ci aura pour objet le rabais éventuel à faire sur la durée de la jouissance temporaire du droit de péage, fixée au *maximum* à quatre-vingt-dix ans.

Les rabais sur le subside ne pourront se faire que par vingtièmes du subside fixé conformément aux dispositions de l'arrêté du conseil du 15 juillet courant.

Les rabais sur la durée de la jouissance du droit de péage ne pourront se faire que pour une année au moins.

Si la seconde adjudication n'amène aucun rabais, le soumissionnaire qui aura offert, lors de la première, le rabais le plus considérable, sera de droit adjudicataire.

Fait en séance à Mons, le 21 juillet 1837.

Le président,
Signé, D. SIRAUT.

Par le conseil :

Le greffier,
Signé, FRENDET.

DEUXIÈME RÉOLUTION DU 21 JUILLET 1837.

LE CONSEIL PROVINCIAL DU HAINAUT,

Considérant qu'en attendant la réalisation de l'emprunt arrêté par sa résolution en date du 15 de ce mois, il importe d'accorder les moyens d'exécution des routes projetées à mesure que leur instruction sera complétée, Arrête :

En exécution de la résolution du conseil provincial, en date du 15 de ce mois, la députation permanente est chargée d'entrer en négociation avec les sociétés et les capitalistes à l'effet de parvenir à la réalisation, d'après divers modes, de l'emprunt arrêté par l'art. 7 de la résolution susdite. Elle soumettra au conseil, dans sa session de 1838, les offres qui lui auront été faites.

En attendant, si les besoins l'exigent, la députation permanente pourra employer l'encaisse de la province et les rentrées extraordinaires.

En cas d'insuffisance, la députation est autorisée à faire, aux conditions les plus avantageuses, un emprunt jusqu'à concurrence de cinq cent mille francs.

Toutes les sommes ainsi employées viendront en déduction des 3,000,000 fr. dont il est parlé ci-dessus.

Elles seront réparties entre les trois arrondissements judiciaires dans la proportion indiquée et conformément à l'arrêté susmentionné au 15 juillet 1837.

Le président,
Signé, D. SIRVEN.

Par le conseil :
Le greffier,
Signé, FATHIER.

PROVINCE DE LIÈGE.

(*Voyez le tableau, pag. 55.*)

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu notre arrêté du 16 août dernier, qui proroge jusqu'au 1^{er} mai 1838 le délai réservé au gouvernement pour statuer sur les résolutions du conseil provincial de Liège, ayant pour objet le mode d'exécution des routes provinciales, un emprunt de 1,200,000 fr., pour constructions de routes, le vote de centimes additionnels extraordinaires au principal des contributions directes, le maintien de la taxe sur les chiens, le maintien d'une résolution du 20 octobre 1836, relative au choix d'un receveur particulier, et enfin le budget provincial de l'exercice 1838 ;

Revu les diverses résolutions mentionnées ci-dessus ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La députation permanente du conseil provincial de Liège est autorisée à contracter un emprunt d'un million deux cent mille francs (fr. 1,200,000), pour le montant en être exclusivement employé en travaux de routes, et ce à charge de soumettre à notre approbation le plan et les conditions dudit emprunt, et de ne le réaliser qu'au fur et à mesure des besoins, et sous la réserve que les constructions auxquelles les fonds de l'emprunt seront appliqués, devront être soumises à notre approbation ultérieure.

ART. 2. Est autorisé le maintien, dans la province de Liège, de la taxe provinciale sur les chiens, pour le produit en être affecté au service de l'emprunt sus-mentionné.

ART. 3. Le budget voté par le conseil provincial de Liège, dans sa séance du 20 juillet dernier, est approuvé tel qu'il se trouve ci-annexé, aux sommes désignées dans la colonne intitulée : *allouées par le roi*, et sous la réserve, 1^o des art. 7 et 9 du chap. 1^{er}, 1, 2 et 3 de la 2^o division du chap. II (recettes), et des art. 1^{er} de la 1^o division, et 11 de la 3^o division du chap. 1^{er} (dépense), articles au sujet desquels le délai réservé par notre arrêté précité, demeure maintenu ; 2^o que l'approbation stipulée ci-dessus n'implique nullement celle des détails et considérations insérés dans la colonne intitulée : *indication des motifs*.

ART. 4. Notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont expéditions seront transmises à nos ministres des finances et de la justice, ainsi qu'à la cour des comptes.

Donné à Bruxelles, le 6 octobre 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE THEUX.

RÉSOLUTION DU CONSEIL PROVINCIAL DE LIÈGE.

Extrait du procès-verbal du 8 juillet 1837, du conseil provincial de la province de Liège.

On passe au 2^o point de l'ordre du jour.

Rapport des 3^o et 5^o commissions réunies, sur les bases d'un arrangement relatif aux allocations à faire par le gouvernement, pour des routes provinciales et par la province pour des routes appartenant à l'État.

M. Destriveaux, rapporteur de ces commissions, conclut à ce que la députation permanente reste chargée de décider, de concert avec le gouvernement :

- 1^o Quelles routes seront les premières effectuées ?
- 2^o Quelles routes seront à la charge exclusive du gouvernement ?
- 3^o Quelles à la charge de la province ?
- 4^o De régler le principe et la conséquence des interventions privées ;
- 5^o De statuer, toujours de concert avec le gouvernement, sur les rectifications à effectuer, sous la condition que l'intervention de la province ne pourra excéder le quart de chaque dépense ni le quart de la somme à voter pour le système voyer dans sa généralité.

Le conseil décide que la discussion de ce rapport aura lieu à la séance du 11 juillet.

M. Destriveaux annonce que les 3^o et 5^o commissions réunies ne concluront point à ce que la discussion du rapport sur les voies et moyens destinés aux travaux de routes, soit précédé de l'examen de la difficulté survenue à l'occasion des sommes perçues pour le canal de Bois-le-Duc à Maestricht et pour la taxe sur les chiens.

M. le président fait observer que la priorité ayant été antérieurement fixée, il ne suffit pas d'une simple observation pour la changer et qu'il faut nécessairement une nouvelle décision, si le conseil n'entend plus la maintenir.

Après quelques discussions, M. le président soumet cette question de priorité au conseil; il est décidé que l'on fixera ultérieurement un jour pour le rapport dont il vient d'être question et que le rapport de la 2^o commission sur les voies et moyens destinés aux travaux de routes, sera discuté à la séance du 11 du courant.

Présents : MM. Adams, Arnoldy, Bellefroid, Billon, Boussemar, Closset-Wauters, David, Davignon, Delexhy, Delfosse, De Liège, Delwaide, Demonceau, Depresseux, Destriveaux, E. Dubois, L. Dubois, Elias, Ernst, Flechet, Gillon, Heyemal, Herman, Hubert Rodberg, Lamarche, Leken, Lhonneux, Michiels, Nagelmackers, Nicolai, Nivard, Éd. De Potesta, L. De Potesta, Richard Lamarche, Robert, Romsée, Sagehomme, Scronx, Stembert, De Tornaco, Waltery, De Woot-Detrixhe.

Le président,
Signé, G. NAGELMACKERS.

Par le conseil :
Le greffier provincial,
Signé, F.-N.-J. WARZÉE.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DU 11 JUILLET 1837 DU CONSEIL PROVINCIAL DE LA PROVINCE DE LIÈGE.

On passe au 2^o point de l'ordre du jour,

Discussion du rapport des 3^o et 4^o commissions réunies.

1^o Sur les bases d'un arrangement relatif aux allocations à faire par le gouvernement pour des routes provinciales, et par la province pour des routes appartenant à l'État;

2^o Sur la question de savoir s'il convient d'attribuer à la députation la mission de décider quelles routes seront les premières effectuées et de résoudre les autres difficultés qui se rattachent à la construction des routes.

La parole est accordée à M. Delfosse, qui demande à soumettre, au nom de la députation, quelques observations sur le rapport des 3^o et 5^o commissions, objet de l'ordre du jour; observations qu'il termine par les conclusions suivantes :

1^o Que le conseil désigne lui-même, après qu'un rapport lui aura été fait par ses 3^o et 5^o commissions réunies, les routes qui devraient être construites avec les fonds dont la province pourra disposer pour cet objet;

2^o De comprendre dans les fonds dont il vient d'être parlé, le subside à obtenir du gouvernement, qui, d'après la promesse contenue dans la dépêche de M. le ministre des travaux publics, devra être au moins du tiers des sommes fournies par la province;

3^o De charger la députation de l'approbation des projets, plans et devis des routes à construire et des négociations à ouvrir avec le gouvernement;

4^o De charger le même collègue de régler le principe et la conséquence des interventions privées;

5° De la charger enfin d'appuyer auprès du gouvernement les intérêts de la province, en ce qui concerne le choix et la prompte exécution des routes qui seront à la charge exclusive de l'État;

6° D'autoriser l'emploi d'une certaine somme pour la rectification des routes, à condition que les trois quarts de la dépense seront couverts par le gouvernement.

Sur la demande de M. Destiveaux, l'exposé de la députation est renvoyé à l'examen des 3^e et 5^e commissions pour être fait rapport, si possible, à la séance du 12.

On passe au 3^e point de l'ordre du jour.

Discussion de la 2^e commission, sur les voies et moyens destinés à la construction de routes.

Après quelques observations, on demande qu'il soit au préalable décidé que l'on maintiendra la taxe sur les chiens pour le produit en être affecté aux constructions de routes.

Cette proposition, dûment appuyée, est mise aux voix et l'affirmative est décidée par 35 suffrages contre 13.

Après discussion le conseil, sur appel nominal et à l'unanimité des quarante-huit membres qui y répondent, arrête la résolution suivante :

Deux centièmes et demi additionnels, y compris le demi pour la route de Bierset à Hannut, seront imposés sur les contributions directes, patentes comprises, et seront affectés aux routes, soit pour satisfaire aux engagements qui peuvent exister par rapport à la route de Bierset à Hannut, soit pour rectifications ou constructions nouvelles.

Ces centièmes additionnels serviront, avec le produit de la taxe sur les chiens et l'excédant du produit des barrières, à payer l'intérêt et le capital de l'emprunt à faire aux fins ci-dessus.

Le président,
Signé, G. NAGELMACKERS.

Par le conseil :
Le greffier provincial,
Signé, F.-N.-J. WANZÉE.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DU 12 JUILLET 1837 DU CONSEIL PROVINCIAL DE LA PROVINCE DE LIÈGE.

La séance est ouverte à dix heures et demie par l'appel nominal, qui constate la présence des 42 membres ci-dessus nommés.

M. David obtient la parole ; il désire que le conseil soit informé que son intention était de voter pour l'emprunt de douze cent mille francs, destinés aux routes ; le vote négatif qu'il a énoncé était motivé sur ce qu'erronément il avait compris que la question à décider était celle de savoir si l'emprunt pourrait excéder douze cent mille francs.

M. le président, de l'assentiment du conseil, ordonne que mention de cette déclaration soit faite au procès-verbal.

3° Les actionnaires concessionnaires de la route de l'Emblève, fixent l'attention du conseil sur l'importance de la route de Liège sur Bastogne, ouverte déjà jusqu'à Aywaille, et poussée par le gouvernement d'Aywaille à Bastogne.

Cette route, communication la plus courte de Liège à Luxembourg, crée des relations depuis long-temps désirées pour le Condroz et les Ardennes.

Les orages ayant, en 1834, anéanti une partie de la route, les concessionnaires, obligés à la reconstruire, sentirent la nécessité d'opérer sur des bases plus larges, d'améliorer la direction, d'abaisser les pentes.

D'après ce nouveau système, les changements sont évalués à deux cent quarante mille francs. Les concessionnaires se chargent d'un tiers de la dépense. Ils espèrent que la province et le gouvernement supporteront aussi chacun un tiers de la dépense ; renvoi à la 5^e commission.

4° Environ cent cinquante habitants de Liège, tout en rendant hommage aux vastes connaissances de M. Willmar, s'élèvent contre le travail qu'il a présenté sur le redressement des routes aux abords de Liège, en ce que, dans ce travail, M. l'ingénieur ne tient aucun compte des intérêts qui existent.

Le plan de M. Willmar pourrait être bon pour une ville à construire, mais alors qu'une ville existe, il faut, disent-ils, la prendre telle qu'elle est, et ne pas ruiner le commerce et les petites industries des différents quartiers. Ils appuient le plan de M. l'architecte de la ville, pour l'exécution duquel le conseil communal de Liège a, dans sa séance du 7 courant, voté un tiers de la dépense ; renvoi à la 5^e commission.

On passe au 1^{er} point de l'ordre du jour.

Rapport des 3^e et 5^e commissions sur les propositions de la députation, concernant les bases d'un arrangement relatif aux allocations à faire par le gouvernement pour les routes provinciales, et par la province pour les routes appartenant à l'État ; et sur la question de savoir s'il convient d'attribuer à la députation la mission de décider quelles routes seront les premières effectuées et de résoudre les autres difficultés qui se rattachent à la construction des routes.

La parole est à M. Destriveaux, qui rend compte du nouvel examen, auquel se sont livrées les 3^e et 5^e commissions réunies; il conclut en ces termes :

Le résultat de la délibération a été de modifier en quelques points les conclusions du rapport du 7 juillet et d'y substituer la proposition suivante :

Vous avez résolu, Messieurs, qu'un emprunt de douze cent mille francs serait ouvert à la charge de la province pour le montant en être spécialement affecté à des constructions et rectifications des routes.

L'emploi de ces fonds doit en principal être réglé de manière qu'il soit, autant que possible, utile aux différents arrondissements de la province; pour parvenir à ce résultat, ils pourraient être distribués de la manière suivante :

- 1^o A la route de Bierset à Hamant;
- 2^o De Verviers à Francorchamps;
- 3^o De Huy à Stavelot;
- 4^o De Liège à Visé.

La députation permanente resterait chargée du choix et de l'accomplissement de tous les moyens d'exécution. De la généralité des fonds disponibles, il serait appliqué :

1^o Deux cent mille francs pour intervenir, de concert avec le gouvernement, dans les rectifications de routes, en maintenant la proportion ci-devant énoncée, qui est d'un quart au plus dans chaque rectification;

2^o Cent mille francs pour construction ou rectification de routes d'un intérêt reconnu, mais plus resserré dans des localités particulières.

La députation permanente serait également chargée du choix et de l'accomplissement des moyens d'exécution de ces différents travaux.

La députation serait en outre investie du pouvoir d'appliquer à des travaux de voirie, de concert avec le gouvernement, des sommes qui, par les voies et moyens mis à sa disposition, pourraient rester disponibles.

Enfin, la députation permanente réglerait le principe et la conséquence des interventions privées.

La députation permanente ferait, de toutes ces opérations, un rapport spécial au conseil dans sa prochaine session.

M. le président, de l'avis du conseil, fixe la discussion au 14. Des copies du rapport devant, dans l'intervalle, être remises aux 1^o, 2^o et 4^o commissions.

Le président,
Signé, G. NAGELMACKERS.

Par le conseil :
Le greffier provincial,
Signé, F.-N.-J. WARZÉE.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DU 14 JUILLET 1837, DU CONSEIL PROVINCIAL DE LA PROVINCE DE LIÈGE.

On reprend le 1^{er} point de l'ordre du jour.

Discussion du rapport des 3^e et 5^e commissions réunies :

1^o Sur les propositions de la députation concernant les bases d'un arrangement relatif aux allocations à faire par le gouvernement pour les routes provinciales; et par la province pour les routes appartenant à l'État;

2^o Sur la question de savoir, s'il convient d'attribuer à la députation la mission de décider quelles routes seront les premières effectuées, et de résoudre les autres difficultés qui se rattachent à la construction des routes.

La parole est à M. Ernst, pour une motion d'ordre. Il demande que le conseil diffère de statuer sur le rapport qui établit une préférence pour quatre routes, jusqu'à ce qu'il ait été fait rapport sur la route de La Minerie à Aubel, actuellement en construction.

M. Destriveaux, rapporteur, prend la parole et fait observer que les conclusions du rapport ne sont qu'hypothétiques et ne renferment point pour la députation, de lieu quant à la préférence des routes indiquées dans ce rapport.

M. Ernst déclare alors retirer sa motion d'ordre.

Après quelques observations et sur le vœu manifesté par l'assemblée, M. le président fait la proposition que le rapport soit entendu, de telle sorte que le conseil ne fera qu'exprimer un vœu sur la construction des routes comprises dans le rapport.

Cette proposition est adoptée.

M. Ernst demande la parole pour présenter des observations sur la question de savoir, s'il y a lieu d'exprimer un vœu sur la construction de certaines routes.

M. le président fait observer que ce point est résolu.

Ensuite MM. Ernst et Nicolai déposent un amendement tendant à comprendre la route de La Minerie dans celles indiquées dans le rapport.

Cet amendement n'est pas adopté.

MM. Ernst et Nicolai déposent un autre amendement conçu en ces termes : « Avant de discuter le rapport, les soussignés demandent qu'il soit fait rapport sur la route de La Minerie à Aubel. »

Cet amendement n'est pas adopté.

La discussion est ouverte sur la partie du rapport qui renferme l'énumération des routes à construire; la division est demandée.

Sur la proposition d'un honorable membre, il est décidé qu'il n'existera point de priorité entre les routes dont il va être question.

L'assemblée adopte successivement, par assis et levé, le n° 1, route de Bierset à Hannut, et le n° 2, route de Verviers à Francorchamps.

La discussion ouverte sur le n° 3, route de Huy à Stavelot, M. Davignon demande, par amendement, qu'il soit décidé que cette route soit construite en tout ou en partie. Le n° 3 est adopté avec une modification.

Ensuite le n° 4, route de Liège à Viské, est également adopté.

L'assemblée adopte ensuite les § suivants :

La députation permanente restera chargée du choix et de l'accomplissement de tous les moyens d'exécution; de la généralité des fonds disponibles, il serait appliqué :

1° Deux cent mille francs pour intervenir, de concert avec le gouvernement, dans les rectifications des routes, en maintenant la proportion ci-devant énoncée, qui est d'un quart au plus dans chaque rectification.

On prend le passage suivant :

2° Cent mille francs pour construction de routes d'un intérêt reconnu, mais plus resserré dans les localités particulières.

M. Richard propose de porter à deux cent mille francs, la somme ci-dessus rappelée. M. Bellefroid demande qu'elle soit fixée à 150,000 francs; M. Willmar fait quelques observations à l'appui de cette proposition qui mettrait la province à même de venir au secours des concessionnaires des routes pour lesquelles il existe des souscriptions; M. Richard se rallie à l'amendement de M. Bellefroid, lequel est adopté.

Le conseil adopte, sans discussion, le passage suivant :

« La députation permanente serait également chargée du choix et de l'accomplissement des moyens d'exécution de ces différents travaux. On passe au paragraphe conçu en ces termes. »

« La députation serait en outre investie du pouvoir d'appliquer à des travaux de voirie, de concert avec le gouvernement, des sommes qui, par les voies et moyens, mis à sa disposition pourraient rester disponibles. »

Ce paragraphe est adopté avec l'ajoute suivante, proposée par M. Bellefroid. Et qui par les budgets sont destinés aux routes.

Le restant des conclusions est adopté sans discussion.

Le vote sur l'ensemble est fixé à la séance du 15.

On passe au 3^e point de l'ordre du jour.

Développement de la proposition de M. Adams, tendant à établir un embranchement qui partirait de la route de Liège à Marche, et aboutirait au hameau des Forges.

M. Adams développe sa proposition qui est, de l'assentiment du conseil, renvoyée à la députation. Le conseil décide qu'il en sera de même de toutes les demandes relatives aux routes, et notamment de celle de M. Stembit, portant sur la construction d'une route empierrée, passant à Dalhain, sur la route gauche de la Vesdre.

Le président,
Signé, G. NAGELMACKERS.

Par le conseil :
Le greffier provincial,
Signé, F.-N.-J. WARZÉE.

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DU 15 JUILLET 1837 DU CONSEIL PROVINCIAL DE LA PROVINCE DE LIÈGE.

Arrivant aux différents points à l'ordre du jour, le conseil décide que le vote sur l'ensemble des décisions prises par le conseil dans sa séance précédente, doit avoir la priorité. En conséquence on passe au deuxième point de l'ordre du jour.

Vote sur l'ensemble des dispositions arrêtées par le conseil dans sa séance du 14 juillet sur la construction des routes dans la province.

On procède à l'appel nominal et l'ensemble de ces dispositions est admis par 36 voix contre une.

MM. Ernst et Nicolai s'étant abstenus, M. le président les invite à faire connaître les causes de leur abstention. M. Ernst annonce qu'il s'est abstenu parce que, dans l'état où l'affaire s'est présentée, il n'était pas suffisamment éclairé.

M. Nicolai déclare qu'il s'est abstenu par le même motif.

Le président,
Signé, G. NAGELMACKERS.

Par le conseil :
Le greffier provincial,
Signé, F.-N.-J. WARZÉE.

PROVINCE DE LIMBOURG.

(Voyez le tableau, pag. 73.)

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents ou à venir, salut.

Vu la délibération du conseil provincial de Limbourg, en date du 21 octobre dernier, votant 1^o l'établissement d'un emprunt de fr. 300,000, pour le montant en être employé en constructions de routes provinciales et en subsides pour des routes à construire par l'État ou par des concessionnaires; 2^o le maintien, jusqu'au parfait amortissement dudit emprunt, de la perception de trois centimes additionnels extraordinaires aux contributions foncière et personnelle dans toutes les communes du Limbourg;

Vu l'art. 86 de la loi du 30 avril dernier;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La délibération susmentionnée et le plan de l'emprunt y indiqué sont approuvés tels qu'ils se trouvent ci-annexés.

ART. 2. Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont expéditions seront transmises à notre ministre des finances et à la cour des comptes.

Donné à Bruxelles, le 29 novembre 1836.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

Signé, DE THEUX.

RÉSOLUTION DU CONSEIL PROVINCIAL DU LIMBOURG.

LE CONSEIL PROVINCIAL DU LIMBOURG,

Arrête :

ARTICLE PREMIER. Il sera levé un emprunt de cinq cent mille francs à charge à la province de Limbourg, avec publicité et concurrence, remboursable en vingt-cinq ans au plus tard, à partir du premier janvier mil huit cent trente-huit.

L'intérêt ne dépassera pas cinq pour cent l'an.

Il sera observé toutes les formalités et pris toutes les précautions usitées pour les emprunts de l'État.

ART. 2. Il sera émis cinq cents actions au porteur, de mille francs chacune, portant les numéros un inclus cinq cent.

Une moitié des actions sera versée au premier janvier mil huit cent trente sept et la moitié restante au premier octobre suivant. Cependant l'intérêt intégral de toutes les actions prendra cours à partir du premier versement.

ART. 3. Cet emprunt aura pour destination absolue et irrévocable la construction de routes provinciales et le fournissement de subsides à des routes à construire par l'État ou par des concessionnaires.

ART. 4. Les fonds seront à leur entrée placés à la caisse d'épargne et en seront retirés au fur et à mesure de leur emploi.

ART. 5. Le remboursement de cet emprunt sera fait au moyen d'un tirage au sort en séance publique de la députation permanente et par série, telles qu'elles se trouvent établies dans l'état qui sera annexé à la minute du présent.

ART. 6. Les intérêts seront payés par semestre au chef-lieu de la province le premier janvier et le premier, juillet de chaque année. Des coupons seront, à cet effet, joints aux titres.

ART. 7. Les trois centimes additionnels par franc sur le principal de la contribution foncière et personnelle, perçus jusqu'à présent pour l'établissement de grandes voies de communication dans la province, seront affectés à l'amortissement de l'emprunt, aux intérêts et autres frais, et continueront d'être perçus à partir du 1^{er} janvier 1837, et ce jusqu'au parfait remboursement de l'emprunt.

ART. 8. Le présent arrêté sera soumis à l'approbation du roi.

Fait en séance publique à Hasselt, le 21 octobre 1836.

Le greffier provincial,
Signé, O.-C. VAN CAUBERGH.

Le conseil provincial,
Signé, BARON DE LOX.

Approuvé pour être annexé à notre arrêté du 29 novembre 1836.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,
Signé, DE THEUX.

Signé, LÉOPOLD.

Emprunt de 500,000 francs à lever par la province de Limbourg, pour achèvement et construction de routes portant intérêt à 5 p. % l'an, et remboursable en 25 années, au moyen de 3 centimes additionnels, sur le principal des contributions foncières et personnelles.

ÉPOQUE des remboursements successifs et de l'échéance des intérêts.	MONTANT des intérêts à échoir à chaque période.	SOMMES à rembourser à chaque période.	TOTAL à payer chaque année.	PROGRESSION décroissante du capital.	PRODUIT annuel des trois centimes additionnels.	OBSERVATIONS.
Au 1 ^{er} janvier 1838.	25,000	12,000	37,000	488,000	37,500	Un centime par franc a donné, en 1835, fr. 12,551-49. Partant 3 centimes fournissent fr. 37,654-47. On suppose fr. 37,500 annuellement.
Id. 1839.	24,400	13,000	37,400	475,000	37,500	
Id. 1840.	23,750	14,000	37,750	461,000	37,500	
Id. 1841.	23,050	14,000	37,050	447,000	37,500	
Id. 1842.	22,350	15,000	37,350	432,000	37,500	
Id. 1843.	21,600	16,000	37,600	416,000	37,500	
Id. 1844.	20,800	17,000	37,800	399,000	37,500	
Id. 1845.	19,950	17,000	36,950	382,000	37,500	
Id. 1846.	19,100	19,000	38,100	363,000	37,500	
Id. 1847.	18,150	19,000	37,150	344,000	37,500	
Id. 1848.	17,200	20,000	37,200	324,000	37,500	
Id. 1849.	16,200	22,000	38,200	302,000	37,500	
Id. 1850.	15,100	22,000	37,100	280,000	37,500	
Id. 1851.	14,000	24,000	38,000	256,000	37,500	
Id. 1852.	12,800	24,000	36,800	232,000	37,500	
Id. 1853.	11,600	26,000	37,600	206,000	37,500	
Id. 1854.	10,300	27,000	37,300	179,000	37,500	
Id. 1855.	8,950	29,000	37,950	150,000	37,500	
Id. 1856.	7,500	30,000	37,500	120,000	37,500	
Id. 1857.	6,000	32,000	38,000	88,000	37,500	
Id. 1858.	4,400	33,000	37,400	55,000	37,500	
Id. 1859.	2,750	35,000	37,750	20,000	37,500	
Id. 1860.	1,000	20,000	21,000	,	37,500	
Id. 1861.	,	,	,	,	37,500	
Id. 1862.	,	,	,	,	37,500	
	345,950	500,000	845,950		937,500	
Pour frais d'impression, négociation et autres éventualités.			1,000			
			846,950		846,950	
			Restera en réserve		90,550	

Fait et arrêté ce présent tableau pour être joint à la délibération du conseil provincial du Limbourg, du 21 octobre 1836.

Le greffier provincial,
Signé, O. C. VAN CAUBERGEN.

Pour copie conforme :
Le greffier provincial,
Signé, O. C. VAN CAUBERGEN.

Le conseil provincial,
Signé, B^{on} DE LOE.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

(Voyez le tableau, pag. 81.)

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu le budget de la province de Luxembourg pour l'exercice 1838, voté le 21 juillet dernier par le conseil de ladite province et s'élevant en recettes à la somme de fr. 286,144 64, et en dépenses à celle de fr. 285,978-47 ;

Vu les avis de nos ministres des travaux publics et de la justice ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Est autorisée, pour l'année 1838, la perception dans toutes les communes de la province de Luxembourg :

1^o De quatre centimes et demi additionnels extraordinaires au principal de toutes les contributions directes, et ce afin de contribuer aux moyens généraux de la province ;

2^o De six centimes additionnels extraordinaires aux mêmes contributions, pour le produit en être spécialement affecté à des travaux de routes.

Mandons, etc.

RÉSOLUTION DU CONSEIL PROVINCIAL DU LUXEMBOURG.

Routes de 1^{re} et de 2^e classes.

LE CONSEIL PROVINCIAL DU LUXEMBOURG,

Vu l'art. 78 de la loi provinciale ;

Vu le projet des routes de 1^{re} et de 2^e classes dans la province, est d'avis que l'intérêt de la province exige la construction immédiate des routes suivantes, savoir :

Routes de 1^{re} classe.

N^o 1. De Bruxelles à Trèves, par Namur, Marche, Bastogne, Wiltz, Ettelbruck, Diekirch, La Rochette, par le fond de Wecker, ou tout autre point au-dessus de Grevenmacher, avec embranchement de La Rochette au pont de Colmar, par Cruchten. (Faites jusqu'à Bastogne et en construction de la Sûre à Ettelbruck.)

N^o 2. D'Ostende à Trèves, par Dinant, Neufchâteau, Arlon, Luxembourg, Grevenmacher. (Ouverte.)

N^o 3. De Liège à Metz, par Aywaille, Houffalize, Bastogne, Arlon et Longwy. (Ouverte et en construction.)

N^o 4. De Malmédy à Sedan, par Stavelot, Vielsalm, La Roche, St-Hubert, Recogne et Bouillon. (A faire depuis la hauteur de Champlon jusqu'à la frontière de la province.)

Routes de 2^e classe.

N^o 1. De Luxembourg vers Sarrelouis, par Remich. (Ouverte.)

N^o 2. De Luxembourg vers Longwy, par Aubange. (Faites.)

N^o 3. De Longuyon (France) à Bittbourg (Prusse), par Virton, Habay, la corne du Bois-des-Pendus, Heiderscheid et Vianden. (Ouverte depuis la frontière de France jusqu'à la corne du Bois-des-Pendus.)

N^o 4. De Stavelot à Thionville et Metz, par Vielsalm, Hosingen, Diekirch, Ettelbruck et Luxembourg, avec embranchement, 1^o de Diekirch à Vianden ; 2^o de Diekirch à Echternach, le long de la Sûre ; et 3^o du Rost (route de 2^e classe de Stavelot à Thionville), par Bissen à la rencontre de la route provinciale d'Arlon à Feulen, près de Mertzig. (A faire jusqu'à Diekirch et Vianden.)

N^o 5. De St-Vith (Prusse) à Carignan et Sedan (France), par Deiffelt, Bouvey, Noville, Bastogne, Neufchâteau, Florenville, avec embranchement, l'un de Bouvey vers la hauteur d'Allerborn, l'autre de Florenville à Villers-devant-Orval. (A faire.)

N^o 6. De Marche à Bittbourg, par Hotton, Houffalize, Clervaux, Hosingen et Vianden, par la rencontre de la route de Longuyon à Bittbourg, avec embranchement des hauteurs d'Allerborn sur Wiltz. (A faire.)

N^o 7. De Liège à Sedan, par Terwagne, Marche, Rochefort, Tellin, Transinne, Paliseul et Bouillon, avec embranchement de Rochefort à St-Hubert. (A faire de Marche au point de rencontre de la route de Malmédy à Sedan.)

N^o 8. De Dinant à Sedan, par Beauraing et Bouillon, avec embranchement du Filleul d'Orel, par Willin à Hafnau (route d'Ostende à Trèves). (En construction, excepté l'embranchement.)

N° 9. D'Arlon à Sedan, par Vance, Etalle et Florenville, avec embranchement sur Bouillon, sauf à décider ultérieurement si on passera par Stockem ou par Fouches.

N° 10. De Bastogne à Dinant, par St-Hubert et Transinne, avec embranchement de St-Hubert au pont de la Wamane, par Nassogne. (A faire de Bastogne à Transinne et l'embranchement.)

N° 11. (N° 7 des routes provinciales de l'exposé.) De la Moselle vers Carignan et Sedan, par Frisange, Beltembourg, Bas-Charage, Aubange, Virton et Villers-devant-Orval. (A faire sauf la partie de Bas-Charage à Aubange.)
Arlon, le 21 juillet 1837.

Le président,
Signé, DUBOIS.

Par le conseil :
Le greffier,
Signé, PACTIN.

Routes provinciales.

LE CONSEIL PROVINCIAL DU LUXEMBOURG,

Vu l'art 1^{er} de la loi provinciale;

Vu le projet présenté par la députation;

Décérte la construction des routes suivantes aux frais de la province :

N° 1. D'Echternach à la frontière française vers Bar, par Eich et Esch-sur-l'Alzette. (A faire jusqu'à Eich.)

N° 2. D'Echternach à la frontière française vers Montmédy, par La Rochette, Mersch, Arlon et Virton, avec embranchement de Saeul à la route de Luxembourg à Ettelbruck, par Bissen. (Faites et en construction de Mersch à Virton; le restant est à faire.)

N° 3. De Hotton à la limite de la province de Liège vers Aywaille, par Bavaux. (A faire.)

N° 4. (Route du canton d'Ospem.) D'Arlon à Feulen, route de Bruxelles à Trèves, par Ell, Pratz, Grosbous et Meetzig (à faire), avec embranchement de cette route à la rencontre de la route de la corne du Bois-des-Pendus vers Heiderscheid.

N° 5 (4 de l'exposé). De Neufchâteau directement à Virton, à la rencontre de la Croix-Rouge, par Rossignol.

N° 6 (5 de l'exposé). D'Elhnen à Octrange. (Presque faite.)

N° 7 (additionnel). De Wormeldange vers La Rochette, à la rencontre de la route de 1^{re} classe, de Bruxelles à Trèves. (A faire.)

N° 8. De Schengen à Grevenmacher, par Remerschen, Kleinmacher, Remich et le chemin de halage de la Moselle. (Aux 2/3 faite.)

N° 9 (additionnel). D'Esch-sur-l'Alzette à Arlon, par Bas-Charage. (A faire.)

N° 10. De Vecmont au fond de la Pischotte, route de Bruxelles à Trèves. (A faire.)

N° 11. De Neufchâteau à Bertrix et Paliseul. (A faire.)

Embranchements ou routes nouvelles ajoutés au projet des routes provinciales.

1° Rétablissement de la route de Neufchâteau à Martelange, par l'église et la forêt d'Anlier.

2° Embranchement d'Ettelbruck à la rencontre de la route de Stavelot à Thionville.

3° Route nouvelle de Bastogne à La Roche.

Le conseil provincial charge la députation de solliciter auprès du gouvernement des secours pour la construction de ces routes.

Arlon, le 21 juillet 1837.

Le président,
Signé, DUBOIS.

Par le conseil :
Le greffier,
Signé, PACTIN.

EMPRUNT.

Séance du 18 octobre 1836.

EXTRAIT.

- 1° Le conseil reconnaît la nécessité de s'occuper immédiatement de la construction de nouvelles routes dans la province.
- 2° A cet effet, il sera contracté un emprunt dont le chiffre sera ultérieurement fixé.
- Le conseil exprime l'intention de contribuer à la dépense pour un dixième environ du subside à accorder par le gouvernement.
- 3° Provisoirement le conseil vote deux centimes additionnels qui seront prélevés sur les contributions de toute nature.

- 4^o Il ne pourra être disposé de ces fonds que sur autorisation expresse du conseil.
- 5^o La députation est chargée de faire les démarches nécessaires pour parvenir à la réalisation de l'emprunt.
- Elle en rendra compte au conseil, à l'ouverture de la plus prochaine session, en même temps qu'elle lui soumettra un plan d'ensemble de routes dont la construction paraîtra la plus urgente.

PROVINCE DE NAMUR.

(Voyez le tableau pag. 89).

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la délibération du conseil provincial de Namur, en date du 12 juillet dernier, ayant pour objet : 1^o de rapporter trois résolutions du même conseil, portant les dates des 13, 19 et 22 octobre 1836, et relatives à l'emploi des fonds d'un emprunt de fr. 600,000, et au mode d'exécution des routes provinciales ; 2^o de régler les bases d'après lesquelles la députation serait autorisée à entrer en arrangement avec l'État, quant aux routes à construire et aux subsides à solliciter à cet effet ;

Vu notre arrêté, en date du 16 août dernier, prorogeant jusqu'au 1^{er} janvier 1838 le délai endéans lequel le gouvernement avait à statuer sur la proposition susmentionnée ;

Vu l'avis de notre ministre des travaux publics ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. La délibération précitée est approuvée, telle qu'elle se trouve ci-annexée, sous la réserve que le fait de cette approbation ne lie nullement le gouvernement en ce qui concerne les décisions à prendre sur les propositions qui lui seront faites ultérieurement par la députation permanente du conseil provincial de Namur, en vertu des pouvoirs que lui délègue ladite délibération.

ART. 2. Notre ministre de l'intérieur et des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont une expédition sera transmise à notre ministre des travaux publics, pour information.

Donné à Bruxelles, le 9 octobre 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE TUBEX.

RÉSOLUTION DU CONSEIL PROVINCIAL DE NAMUR.

EXTRAIT.

5^e Commission.

Vous avez renvoyé à l'examen de la 5^e commission une proposition touchant le mode de construction des routes provinciales. Cette proposition a donné lieu à un rapport, d'où il résulte que la commission s'est trouvée divisée d'opinion par suite d'interprétations qui pouvaient être données à une dépêche de M. le ministre des travaux publics, en date du 27 mai. Dans le cours de la discussion qui a eu lieu dans la séance du 7 de ce mois, il a été produit une seconde dépêche, en date du 20 juin, dont la commission n'avait point eu connaissance, attendu qu'elle se trouvait dans un dossier particulier, celui de la route de Namur à Châtelot, route à laquelle, en effet, elle se rapporte. Or, cette dernière dépêche ne laisse plus aucun doute sur la manière dont la première doit être comprise.

La commission pense qu'il serait oisieux de rentrer dans la discussion. Le conseil doit être suffisamment éclairé sur la question qui nous occupe. Tous, nous avons certainement le même but, savoir, la prompte construction des routes avec subsides de l'État, et nous avons pu nous convaincre que le moyen le plus certain de

parvenir à ce résultat, c'était d'adopter la résolution qui a été formulée par l'honorable M. Moncheur, sauf une légère modification relative aux résolutions qui ont été prises l'an dernier pour l'ouverture des routes de Namur à Châtelet, de Ciney à Rochefort et de Fosses à Philippeville, résolutions qui étaient ainsi conçues :

Il sera demandé au gouvernement l'autorisation de construire telle route, etc., et d'établir, pour le terme de 90 années, sur cette communication et au profit de la province, des péages égaux à ceux que perçoit le gouvernement sur les routes de l'État.

Vous voyez donc, Messieurs, que par ces résolutions, nous restons encore dans le système et les embarras des concessions, ce que nous cherchons à éviter.

La disposition définitive à prendre par le conseil, serait donc ainsi formulée :

Le conseil provincial,

Considérant que l'expérience a prouvé qu'il peut résulter de grands retards dans la construction des routes, par suite de ses décisions des 15, 19 et 22 octobre 1836, portant :

Celle du 15 octobre :

Qu'il ne sera donné suite à l'emprunt de 600,000 francs, voté en 1828, pour la construction de nouvelles routes, qu'à la condition qu'il ne pourra être fait emploi, sans une disposition spéciale du conseil, d'aucune partie de l'emprunt, qu'autant que le gouvernement accorde un subside au moins égal à la moitié des sommes qui seront utilisées pour la construction des routes.

Celle du 19, même mois :

1° Que les routes provinciales seront exécutées par voie de concession de péage, le tout aux frais des concessionnaires, et pour en jouir pendant un espace de temps déterminé.

2° Que ce ne sera que dans le cas où il ne se présenterait aucun concessionnaire offrant des garanties suffisantes, que ces routes seront exécutées aux frais de la province; le tout sous la condition que les tentatives d'adjudication, par voie de concession, ou bien les propositions qui seraient faites par des concessionnaires, ne puissent dans aucun cas, retarder l'exécution des routes dont l'ouverture aurait été décidée par le conseil provincial.

Celle du 22, même mois :

Que l'on demandera les concessions des routes provinciales, pour 90 ans, et spécialement en ce qui concerne les routes de Namur à Châtelet, de Ciney à Rochefort, de Fosses à Philippeville, qu'il sera demandé au gouvernement l'autorisation de construire ces routes aux frais de la province, sauf les subsides à solliciter du gouvernement, et d'y établir, pour le terme de 90 ans, au profit de la province, des péages égaux à ceux qui sont perçus sur les routes de l'État.

Arrête ce qui suit :

Les décisions mentionnées ci-dessus sont rapportées sans préjudice de ce qui a été statué touchant la construction immédiate des routes dont l'ouverture a été arrêtée.

Toutefois la députation est autorisée à céder au gouvernement, pour en jouir après le terme de 90 ans, la propriété des routes provinciales à construire, à condition qu'en retour de cette cession, le gouvernement accordera à la province des subsides égaux au moins au tiers de la dépense totale.

Adopté. Namur, le 12 juillet 1837.

Signé, G. DE COPPIN.

Pour copie conforme :

Pour le greffier en congé,

Le député du conseil provincial délégué,

Signé, G.-J.-HIP. PONCELET.

Approuvé pour être annexé à notre arrêté du 9 octobre 1837.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur et des affaires étrangères,

Signé, DE THEUX.

(185)

(ANNEXE E.)

CONCESSIONS DE ROUTES.

I.

*Routes dont la concession a été autorisée ou adjugée
depuis le mois de mai 1836.*

DÉSIGNATION DE LA ROUTE.	PROVINCE OU LA ROUTE EST SITUÉE.	NOM DU DEMANDEUR EN CONCESSION.	ARRÊTÉ QUI AUTORISE LA CONCESSION.	ARRÊTÉ QUI ADJUGE LA CONCESSION.
Route de Chimay vers Trélon.	Hainaut.	. . . . .	23 avril 1836.	2 juillet 1836.
Route de St-Ghislain à Ghislen-ghien.	Hainaut.	»	27 mars 1837.	»
Route du Fond-de-Gotte, entre les routes de Liège vers Aix-la-Chapelle et de Liège à Verviers.	Liège.	D'Hanens.	11 avril 1837.	24 juillet 1837.
Route de Binche à Beaumont, par Merbes-le-Château.	Hainaut.	»	»	24 juillet 1837.
Routes d'Anderlues à Bascoup.	Hainaut.	»	»	25 août 1837.
Route de Couillet à Gilly.	Hainaut.	Baudour et consorts.	24 juillet 1837.	7 octobre 1837.
Route de Châtelineau au Wainage, avec embranchement vers Soleilmont.	Hainaut.	Baudour.	24 juillet 1837.	7 octobre 1837.
Route de Marchienne-au-Pont à Charleroy.	Hainaut.	Pirmez et consorts.	1 ^{er} janv. 1838.	. . . . .
Route d'Eenaeme à Maeter.	Flandre orient.	Pede et consorts.	10 avril 1838.	. . . . .
Route de Thuin à Beaumont.	Hainaut.	»	13 avril 1838.	. . . . .

DURÉE DE LA CONCESSION.	SUBSIDE.	NOM DU CONCESSIONNAIRE.	OBSERVATIONS.
40 ans.	20,000 (<i>fonds des barrières</i>).	Tarto (Xavier).	
»	»	»	La mise en adjudication n'a pas amené de résultat, le subside n'ayant pas été trouvé assez élevé.
90 ans.	»	D'Hanens.	
90 ans.	40,000 francs dont 12,000 par l'État (<i>crédit des 6 millions</i>).	Tarte (Xavier).	La construction de cette route, par concession de péage, avait été autorisée par un arrêté du 6 avril 1832.
90 ans.	19,900 francs dont 9,000 par l'État (<i>fonds des barrières</i>).	Dupont et consorts.	La construction de cette route, par concession de péages, avait été autorisée par un arrêté du 15 mars 1833.
60 ans.	»	Baudour et consorts.	Le sieur Baudour ayant réduit le terme de 90 ans à celui de 60, est resté adjudicataire.
90 ans.	»	Baudour.	Le sieur Baudour ayant réduit les péages proposés, de 20 p. %, est resté adjudicataire.
90 ans.	.....	.....	La mise en adjudication est restée sans résultat.
.....	5,000 fr. (<i>fonds des barrières</i>).	.....	L'adjudication reste à faire.
.....	.....	.....	La réadjudication reste à faire, le gouvernement ayant consenti à révoquer la première adjudication à la suite de laquelle la ville de Thuin avait été déclarée concessionnaire.

II.

*Routes en instruction, dont la concession a été demandée
avant ou après le 1^{er} janvier 1838.*

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DE LA ROUTE.	PROVINCE OU LA ROUTE EST SITUÉE.	NOM DU DEMANDEUR EN CONCESSION.
<i>Demandes antérieures au 1^{er} janvier 1838.</i>			
1	Route du Wainage au Mazy.	Namur et Hainaut.	Tarte.
2	Route de Stavelot à Diekirch. (La demande primitive est plus étendue.)	Liège et Luxembourg.	De Puydt et consorts.
3	Route de Huy vers Stavelot, section de Huy à la route de Liège à Dinant, par Terwagne.	Liège.	La société de la route du flouyoux.
4	Route du pont de St-Vaast à Sartiau, sur la route de Mons à Beaumont.	Hainaut.	Dufrêne et consorts.
<i>Demandes postérieures au 1^{er} janvier 1838.</i>			
1	Route de Nalinne à Thy-le-Château.	Namur et Hainaut.	Tarte.
2	Route de Malines à Tervueren.	Anvers et Brabant.	Goossens et consorts.
3	Route de Ligne à Flobecq.	Hainaut.	Marquis d'Ennetières.
4	Route de Dour vers Bavay.	Id.	De Royer.
5	Route d'Athis à Blaugies.	Id.	Id.
6	Route de Lobbes à Sartiau.	Id.	Marquis d'Aoust.

DATE DE LA DEMANDE.	DURÉE DE LA CONCESSION.	DEGRÉ D'AVANCEMENT DU PROJET.
28 novembre 1836.	90 ans.	L'inspecteur-général est chargé de faire rédiger les programmes et cahiers des charges.
1 ^{er} février 1836.	90 ans.	En suspens.
16 juin 1836.	»	En suspens.
23 septembre 1835.	»	Par suite de la concession accordée au sieur Tarte, de la route de Binche à Beaumont par Merbes-le-Château, les sieurs Dufrene et consorts ont réduit leur projet à un embranchement à construire sur La Buisserie et Sartiau.
31 mai 1837.	90 ans.	L'auteur du projet a été invité à prolonger la route projetée jusques à Pris.
» juin 1837.	90 ans.	Les demandeurs en concession ont été invités à présenter un projet omplet.
31 décembre 1837.	»	Le demandeur en concession a été invité à présenter un projet plus complet.
Id.	»	Ces deux projets ont été envoyés à M. le gouverneur du Hainaut, pour être soumis aux formalités de l'enquête prescrite par l'arrêté du 29 novembre 1836.
Id.	»	
24 janvier 1838.	90 ans.	En suspens. Ce projet se rattache jusqu'à un certain point à la construction de la route de Thuin à Beaumont.

ROUTES DE L'ÉTAT.

PRODUIT DES BARRIÈRES.

1838.

Le produit obtenu, à raison d'un an, par les adjudications de 1838, se répartit de la manière suivante, par *province* et par *classe de routes* :

PROVINCES.	ROUTES DE 1 ^{re} CLASSE.		ROUTES DE 2 ^e CLASSE.	
	1837.	1838.	1837.	1838.
Anvers.	84,550	71,250	39,795	38,800
Brabant	385,800	338,800	206,875	209,810
Flandre occidentale . . .	90,940	101,800	80,720	89,695
Flandre orientale.	131,500	110,225	76,165	80,700
Hainaut.	221,975	259,475	418,850	479,750
Liège.	65,440	72,300	155,660	187,020
Limbourg	73,540	69,075	55,820	52,765
Luxembourg	87,425	96,000	40,930	50,150
Namur	96,920	100,850	76,902	89,500
Total	1,238,090	1,219,775	1,151,717	1,278,190

RÉCAPITULATION.

	1837.	1838.
Routes de 1 ^{re} classe	1,238,090	1,219,775
Routes de 2 ^e classe	1,151,717	1,278,190
Total	2,389,807	2,497,965

Le tableau comparatif des produits en 1837 et 1838, par *barrière*, a été inséré au *Moniteur*, n° 115 du 25 avril 1838 (*deux suppléments*).

ROUTES.

CONSTRUCTIONS ET RECTIFICATIONS.

CRÉDIT DES 6 MILLIONS OUVERT PAR LA LOI DU 2 MAI 1836, ET FONDS ANNUEL DES BARRIÈRES DEPUIS CETTE ÉPOQUE.

Liste, dans l'ordre chronologique, des arrêtés royaux rendus depuis la loi du 2 mai 1836.

(Il est à remarquer que, lorsque la loi du 2 mai 1836 a été promulguée, le fonds des barrières se trouvait grevé des dépenses de construction ou d'amélioration de plusieurs routes; voyez la note pag. 5-6 du rapport.)

1836.

- 18 juin. Arrêté royal qui, décrétant l'ouverture d'une route de Bastogne, par Houffalize, à Aywaille-sur-l'Amblève, ordonne la construction de la section de Bastogne à Verbaumont. (*Crédit des 6 millions. V. ci-après arrêté du 25 août 1837.*)
- 2 juillet. Arrêté royal approuvant l'adjudication qui a eu lieu le 15 juin 1836, de la construction, par voie de concession de péages, de la route décrétée par l'arrêté du 23 avril 1836, entre la ville de Chimay et la frontière française vers Trélon et Avesnes (*moyennant un subside de 20,000 fr. imputé sur le fonds des barrières de 1836.*)
- 16 id. Arrêté royal portant qu'il sera construit une route pavée de Diest à Beeringen. (*Crédit des 6 millions.*)
- 18 id. Arrêté royal ordonnant la continuation de la route de Lessines vers Renaix, d'Ellezelles à la limite séparative des provinces de Hainaut et de la Flandre orientale. (*Fonds des barrières. V. arrêté du 10 mars 1835.*)
- 12 novemb. Arrêté royal réglant le tracé de la route provinciale de Ruremonde à Venloo, route décrétée par arrêté du 24 mars 1836.
- 21 id. Arrêté royal portant qu'il sera construit, aux frais de l'État, une route entre la ville de Sittard et le village de Heerlen. (*Crédit des 6 millions.*)

1837.

- 11 janvier. Arrêté royal portant qu'il sera ouvert, aux frais de l'État, une route de Namur à Hannut. (*Crédit des 6 millions.*)
- 21 id. Arrêté royal qui approuve l'adjudication faite le 24 décembre 1836, de la construction, par voie de concession de péages, de la route décrétée par arrêté du 12 octobre 1836 sur le territoire de la commune de Sirault. (*Sans subside.*)
- 8 mars. Arrêté royal qui ordonne le redressement, aux frais de l'État, de la route de Dinant à Arlon, aux abords de Neupont. (*Fonds des barrières 1837.*)

- 8 mars. Arrêté royal qui détermine le tracé d'une section de la route provinciale de la Meuse à la route de Charleroy à Philippeville.
- 13 id. Arrêté royal qui ordonne la construction, aux frais de l'État, d'une route de Beauraing à Bouillon, en déterminant le tracé de la section d'Oret vers Recogne. (*Crédit des 6 millions.*)
- 22 id. Arrêté royal qui ordonne la construction, aux frais de l'État, d'une route de Recogne à Bouillon. (*Crédit des 6 millions.*)
- 22 id. Arrêté royal qui rectifie les alignements de la route de Turnhout à Diest dans la traverse de Casterlé.
- 27 id. Arrêté royal qui décrète la construction, par voie de concession de péages, d'une route entre St-Ghislain et Ghislenghien, par Chièvres. (*Jusqu'à présent sans résultat.*)
- 4 avril. Arrêté royal qui, complétant celui du 13 mars, fixe le tracé de la section de la route de Beauraing à Bouillon, comprise entre Beauraing et Oret. (*Crédit des 6 millions.*)
- 11 id. Arrêté royal qui autorise la construction, par voie de concession de péages, d'une route entre les routes de Liège à Aix-la-Chapelle et de Liège à Verviers (route du Fond-de-Gotte). (*Sans subside.*)
- 30 id. Arrêté royal qui fixe le tracé de la route de Heiderscheidergrundt à Ettelbruck, section de la route à construire, aux frais de l'État, de Bastogne à la Sûre. (*Crédit des 6 millions, V. arrêté du 21 mars 1838.*)
- 30 id. Arrêté royal qui fixe les alignements des constructions et plantations sur la route de Mons vers Valenciennes, dans la traverse de Quiévrain.
- 15 mai. Arrêté royal portant rectification de la route de Liège à la frontière de Prusse, aux abords du pont de Chenée. (*Fonds des barrières 1837.*)
- 15 juin. Arrêté royal qui accorde à la ville d'Ypres un subside de 8,000 fr. pour l'élargissement d'une traverse de route. (*Fonds des barrières 1837.*)
- 15 id. Arrêté royal qui décrète la construction, aux frais de l'État, d'une route en gravier sur la digue du canal de Furnes à Nicuport. (*Crédit des 6 millions.*)
- 23 id. Arrêté royal qui détermine le tracé de la section de la route de Huy à Tirlemont, comprise dans la province de Liège et à achever aux frais de l'État, suivant convention faite avec la société concessionnaire le 6 septembre 1836. (*Crédit des 6 millions.*)
- 24 juillet. Arrêté royal qui approuve l'adjudication de la concession de la route du *Fond-de-Gotte*, comprise entre les routes de Liège à Aix-la-Chapelle, et de Liège à Verviers. (*Sans subside de l'État.*)
- 24 id. Arrêté royal qui approuve l'adjudication de la construction de la route concédée de Binche à Merbes-le-Château. (*Moyennant un subside de 40,000 fr. dont 12,000 fr. par l'État sur le crédit des 6 millions.*)
- 24 id. Arrêté royal qui décrète la construction d'une route provinciale de Nivelles à Wavre, par Genappe, en déterminant le tracé de la section de Nivelles à Genappe.
- 24 id. Arrêté royal qui autorise la construction d'une route, par voie de concession de péages, de Couillet à Gilly. (*Sans subside de l'État.*)
- 24 id. Arrêté royal qui, tenant compte d'arrangements antérieurs, fixe le tracé de la section de la route de Huy à Tirlemont, comprise dans le Brabant et à achever par la province comme route de l'État, sous des conditions particulières. (*Moyennant un subside de 40,000 fr. sur le fonds des barrières 1835.*)
- 24 id. Arrêté royal qui autorise la construction d'une route, par voie de concession de péages, de Châtelineau au Wainage. (*Sans subside de l'État.*)
- 24 id. Arrêté royal qui décrète la continuation jusqu'à Merchtem, de la route provinciale de Bruxelles à Wemmel.
- 25 août. Arrêté royal qui fixe le tracé de la partie de la route de l'État de Bastogne à

- Aywaille, comprise entre Verbaumont et Aywaille. (*Credit des 6 millions. V. ci-dessus*, arrêté du 18 juin 1836.)
- 25 août. Arrêté royal qui approuve l'adjudication de la construction de la route concédée d'Anderlues aux charbonnages de Bascoup. (*Subside de 19.900 fr. dont 9,900 par l'État sur le fonds des barrières 1835.*)
- 25 id. Arrêté royal qui décrète le redressement de la route de Namur vers Givet dans la traverse de Dinant. (*Fonds des barrières 1837.*)
- 25 id. Arrêté royal autorisant l'achèvement de la route provinciale de Lophem, entre la route de Bruges à Courtray et celle de Thourout à Bruges.
- 7 octobre. Arrêté royal qui approuve l'adjudication de la construction de la route concédée de Châtelineau au Wainage, avec embranchement à la route de Charleroy à Namur vers Soleilmont. (*Sans subside de l'État.*)
- 7 id. Arrêté royal qui approuve l'adjudication de la construction de la route concédée de Couillet à Gilly, par Montignies-sur-Sambre. (*Sans subside de l'État.*)
- 11 id. Arrêté royal qui décrète le redressement de la route de Namur à Liège, dans la traverse de Huy. (*Fonds des barrières 1838.*)
- 13 id. Arrêté royal qui, modifiant l'arrêté royal du 31 octobre 1828, fixe les alignements de la route de Mous vers Valenciennes, dans la traverse de Jemmapes.
- 15 id. Arrêté royal qui décrète la construction d'une route de Namur à la limite du Hainaut vers Châtelet, en fixant le tracé de la section de Salzinc à Floreffe. (*V. arrêté du 9 avril 1838.*)
- 13 décemb. Arrêté royal qui, modifiant celui du 31 décembre 1828, fixe les alignements de la traverse de Beaumont, route de Beaumont vers Philippeville.
- 13 id. Arrêté royal qui modifie celui du 6 octobre 1836, décrétant la construction de la route provinciale de Tubize à Braine-le-Château, à partir du pavé déjà existant à Clabeek jusqu'à la ferme de Blasmarcq.
- 13 id. Arrêté royal portant qu'il sera construit, aux frais de l'État, avec subside provincial du tiers, dans la province de Limbourg, une communication en pavé et en gravelage entre Ruremonde et la route de 1^{re} classe, de Maestricht à Venloo vers Horn. (*Credit des 6 millions.*)
- 18 id. Arrêté royal portant que la route de 2^e classe, n^o 3, de Bruges à Ghisteltes, à l'entrée de la traverse de St-André, sera rectifiée et élargie. (*Fonds des barrières.*)
- 1838.
- 1^{er} janvier. Arrêté royal décrétant la construction, par voie de concession de péages, d'une route empierrée de Marchienne-au-Pont à Charleroy. (*Sans résultat jusqu'à aujourd'hui.*)
- 10 id. Arrêté royal régularisant l'allocation du subside de fr. 43.800 au profit de la Flandre orientale, comme concessionnaire de la partie de la route de Tournay à Renaix, ouverte sur son territoire. (*Fonds des barrières 1838.*)
17. id. Arrêté royal modifiant celui du 23 juin 1837 en quelques points de la route de Huy à Tirlemont, section comprise dans la province de Liège. (*V. ci-dessus.*)
- 31 id. Arrêté royal allouant un subside de fr. 1,400 à la commune de Hamme, concessionnaire de la route de Grimbergen à Elversele. (*Fonds des barrières 1838.*)
- 10 mars. Arrêté royal décrétant que la route de Lessines à Renaix sera achevée aux frais de l'État, entre Ellezelles et Renaix. (*Credit des 6 millions. V. arrêté du 18 juillet 1837.*)
- 10 id. Arrêté royal décrétant que la route de Bruxelles à Audenarde sera, entre Ophasselt et Nederbrakel, achevée aux frais de l'État. (*Credit des 6 millions.*)
- 21 id. Arrêté royal qui décrète la construction, aux frais de l'État, de la section de route de Bastogne à Heiderscheidergrundt, en posant le principe d'un embranchement sur Wiltz. (*Credit des 6 millions.*)

- 23 mars. Arrêté royal qui alloue un subside de fr. 30,000 à la province de Hainaut pour la construction de la route de Tournay à Roubaix. (*Crédit des 6 millions.*)
- 26 id. Arrêté royal qui décrète la route provinciale de Fosses à Philippeville, par Florenne.
- 9 avril. Arrêté royal approuvant la cession faite à l'État, par la province de Namur, de la route de Namur à Châtelet par Fosses, sous la condition de la subvention d'un tiers par l'État. (*Fonds des barrières.*)
- 9 id. Arrêté royal qui fixe le tracé de la section de la route de Namur à Châtelet, entre Floreffe et Fosses (*V. arrêté du 15 octobre 1837.*)
- 9 id. Arrêté royal qui, en attendant l'achèvement de la canalisation de la petite Nèthe, alloue, en exécution de l'arrêté royal du 19 novembre 1836, à la province d'Anvers, une somme de 53,000 fr., à compte sur ce qui lui sera dû pour le transport des pavés destinés à la construction de la route de Turnhout à Gheel. (*Crédit des 6 millions.*)
- 10 id. Arrêté royal décrétant la construction, par voie de concession de péages, avec subside de 5,000 fr., de la route d'Énaeme, embranchement destiné à réunir la route provinciale d'Alost à Audenarde, à la route de 2^e classe, d'Audenarde à Grømmont. (*Fonds des barrières.*)
- 10 id. Arrêté royal décrétant comme route provinciale la route de Tirlemont à Diest par Waenrode, en allouant au Brabant un subside d'un quart. (*Crédit des 6 millions.*)
- 10 id. Arrêté royal décrétant la rectification de la traverse de Dinant, aux abords de la grande place, en allouant à cet effet un subside de 6,000 fr. à la ville. (*Fonds des barrières 1838.*)
- 13 id. Arrêté royal décrétant l'ouverture de la route de Ninove à Enghien, en fixant le tracé de la partie comprise dans la Fandre orientale, à construire comme route provinciale.
- 13 id. Arrêté royal qui, maintenant l'arrêté royal du 3 avril 1835, relatif à la construction, par voie de concession de péage, d'une route de Thuin à Beaumont, annule l'arrêté du 16 juin 1835, par lequel la ville de Thuin a été déclarée concessionnaire, et ordonne une nouvelle adjudication, en acceptant le subside de 40,000 fr. offert par cette ville.
- 18 id. Arrêté royal décrétant l'ouverture de la route provinciale de St-Nicolas à Kieldrecht.
- 30 id. Arrêté royal qui, acceptant les subsides de la province de la Flandre occidentale et de la ville de Commines, décrète la construction, comme route de l'État, de la route de Wervicq à Commines, en mettant le surplus des frais à la charge de l'État. (*Crédit des 6 millions.*)
- 30 id. Arrêté royal décrétant l'ouverture de la route provinciale de Berchem à Renaix.
- 2 mai. Arrêté royal décrétant l'ouverture de la route de Thielt à Eecloo, en autorisant, comme route provinciale, la partie comprise dans la Flandre orientale.

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT.

Préambule	1
§ 1. Routes construites par l'État ou subventionnées sur le crédit des six millions ; note sur l'emploi du produit des barrières depuis 1836 ; augmentation du capital des routes de plus d'un dixième	2
§ 2. Jusqu'à quel point l'emprunt des six millions a grevé le fonds spécial des routes, eu égard au montant des baux des barrières à l'époque où cet emprunt a été proposé ou voté. — Craintes conçues par suite de l'établissement du chemin de fer.	6
§ 3. Moyens à employer pour maintenir le produit des barrières à la hauteur qu'il vient d'atteindre ; lacunes que présentent les routes par suite de l'établissement du chemin de fer	8
§ 4. Dispositions des provinces : session de 1837 ; tableaux des routes projetées ou réclamées ; moyens décrétés dans chaque province.	9
Résumé.	11

ANNEXES.

ANNEXE A. — *Textes législatifs.*

Loi du 2 mai 1836	13
Loi du 18 juin 1836	16.
Loi du 12 novembre 1837	14

ANNEXE B.

Tableau général de l'emploi des six millions . ;	14-15
--	-------

ANNEXES C ET D. — CONSEILS PROVINCIAUX. — SESSION DE 1837.

ANNEXE C. — <i>Tableaux des routes projetées ou réclamées.</i>	15
Province d'Anvers	17
» Brabant	21
» Flandre occidentale.	29
» Flandre orientale	37
» Hainaut	43
» Liège	55
» Limbourg	73
» Luxembourg	81
» Namur.	89
ANNEXE D. — <i>Moyens décrétés dans chaque province.</i>	97
Province d'Anvers	99
» Brabant	113.

Province de la Flandre occidentale	106
» la Flandre orientale	107
» Hainaut	108
» Liège	113
» Limbourg	118
» Luxembourg	120
» Namur	122

ANNEXE E. — *Concessions de routes.*

I. Routes dont la concession a été autorisée ou adjudgée depuis le mois de mai 1836 . .	125
II. Routes en instruction, dont la concession a été demandée avant ou depuis le 1 ^{er} janvier 1838	129

ANNEXE F.

Routes de l'État : produit des barrières, 1837 et 1838	132
--	-----

ANNEXE G.

Routes : constructions et améliorations ; listes des arrêtés royaux rendus depuis le vote de la loi du 2 mai 1836.	133
---	-----