

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 FÉVRIER 1889.

Crédit extraordinaire de 4,000,000 de francs au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics et au Ministère de l'Intérieur et de l'Instruction publique (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (2), PAR M. DUMONT.

MESSIEURS,

La crise intense que traverse l'agriculture s'aggrave d'année en année, le Gouvernement et les Chambres y ont apporté quelques soulagements : des diminutions d'impôts, des réductions de prix de transport sur les chemins de fer et les canaux, la loi établissant des droits d'entrée sur les bestiaux étrangers, l'organisation de l'enseignement agricole pratique et théorique et d'autres mesures utiles; mais il reste beaucoup à faire pour rendre à l'agriculture une certaine prospérité.

« Tandis que la situation de l'industrie s'est notablement améliorée en Belgique pendant l'année qui vient de s'écouler » (discours de M. Tesch à Sa Majesté le 1^{er} janvier 1889), l'agriculture a été fortement éprouvée dans le cours des deux dernières années. Des intempéries persistantes ont privé les cultivateurs des fruits de leurs avances et de leurs labeurs.

L'année 1887 a été signalée par des gelées tardives et par une sécheresse prolongée, les céréales d'hiver ont été bonnes, mais toutes les autres récoltes ont donné un déficit de 20 à 30 pour cent (*Bulletin de l'agriculture*, tome IV, livraison IV, 1888; pages 348 et suivantes).

En 1888 un hiver rigoureux et interminable, un printemps trop sec et un été très pluvieux ont compromis la plupart des récoltes.

(1) Projet de loi, n° 7.

(2) La section centrale, présidée par M. TACK, était composée de MM. DUMONT, VERWILCHEN, SNOY, COOMANS, A. VISART et NOTHOMB.

Le tableau indiquant le rendement approximatif de la récolte de 1888 en Belgique, publié au *Moniteur belge* du 25 novembre 1888, nous montre que toutes les récoltes ont été mauvaises ou médiocres dans toutes les provinces, à l'exception de l'avoine et des légumineuses. (Voir aussi le *Bulletin de l'agriculture* susdit, pages 582 et suivantes.)

Le déficit peut être évalué de 50 à 55 pour cent sur les trois quarts des récoltes, et représente une perte de 250 millions de francs environ (1).

Se figure-t-on les souffrances des malheureux cultivateurs qui assistent impuissants à un si grand désastre.

Le Gouvernement a été bien inspiré en proposant d'atténuer les pertes subies à la suite de ces intempéries par l'allocation de subsides importants pour l'amélioration de la voirie et des cours d'eau non navigables ni flottables et pour des travaux d'hygiène.

Comme le rappelle l'Exposé des motifs, le Gouvernement réalise ainsi de nouveau l'intention qu'il a exprimée d'affecter à des travaux plus spécialement utiles à l'agriculture le produit des droits d'entrée sur les bestiaux et sur les viandes.

Un premier crédit de 700,000 francs destinés au rachat de routes et de ponts concédés et à l'Exposition agricole de 1888 a été déjà prélevé sur le même produit.

Les Chambres, au nom du pays agricole, accepteront avec reconnaissance ces témoignages de sympathie, mais les cultivateurs ne manqueront pas, sans doute, de remarquer que ces faveurs sont loin de compenser les pertes qu'ils ont subies pendant ces deux années calamiteuses.

Toutes les sections ont approuvé le projet de loi à l'unanimité; elles ont néanmoins fait de nombreuses observations. La section centrale a examiné avec soin toutes les questions qui ont été signalées à son attention, car elles intéressent au plus haut degré l'avenir de l'agriculture.

Un membre de la 2^e section a fait observer que le but visé par le Gouvernement de procurer le plus tôt possible du travail aux ouvriers sera difficilement atteint à cause de la nécessité d'instruire les demandes de subsides qui seront faites.

Le Gouvernement, escomptant un vote favorable des Chambres, a adressé aux Gouverneurs des provinces une circulaire à la date du 3 décembre 1888 dans le but d'obtenir le plus tôt possible tous les renseignements utiles à la répartition équitable des ressources disponibles.

« Bruxelles, le 3 décembre 1888.

» MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

» La loi du 2 mai 1888, 1^o, *Moniteur* du 5, n° 126, affecte un crédit de 500,000 francs au rachat par l'État de routes et de ponts concédés, ainsi qu'aux subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats ou de la suppression des péages.

(1) La moyenne de la production agricole de 1871 à 1880 s'élève, d'après le recensement officiel, à 1,412,225,989 francs.

» Le Gouvernement, dans le but de favoriser l'agriculture et les nombreux intérêts qui en dépendent, vient de solliciter de la Législature des crédits nouveaux à concurrence de 2 millions et demi, pour construction, redressement et amélioration de routes ou raccordements; — construction ou reconstruction de ponts ou subsides pour semblables constructions; — rachat par l'État de routes et de ponts concédés; subsides à accorder aux provinces et aux communes en vue de semblables rachats. Chacun de ces crédits pourra être utilisé endéans les trois années pendant lesquelles se font les imputations sur crédits extraordinaires.

» Mais, ainsi que le dit l'Exposé des motifs du projet de loi, le Gouvernement voulant venir immédiatement en aide à l'agriculture et désirant donner du travail aux ouvriers pendant la saison rigoureuse, il serait à souhaiter que l'application des crédits pût se faire dans un bref délai, après le vote des crédits.

» Il sera possible de réaliser, dans chaque province, un plan d'ensemble au sujet duquel je crois utile, Monsieur le Gouverneur, d'appeler dès maintenant toute votre attention.

» Il importe avant tout de supprimer les péages qui constituent une entrave au développement de l'agriculture et de l'industrie. Il serait utile que mon Département connût, sous bref délai, les voies de communication et les ponts dont les concessions pourraient être rachetées sans plus de retard, soit par votre province, soit par les communes, avec l'aide des subsides de l'État.

» Parmi les neuf provinces, il en est dont le réseau concédé est nul ou très peu important. Comme il convient que ces provinces aient leur part dans les crédits alloués ou à allouer par la Législature, je suis disposé à examiner les moyens de les leur accorder sous une autre forme ou de leur attribuer, en manière de compensation, des avantages équivalents pour la construction de routes nouvelles. Il vous appartient, Monsieur le Gouverneur, de me les signaler d'une façon particulière, après vous être mis d'accord à cet égard avec la députation permanente du conseil provincial.

» En résumé, je vous prie, Monsieur le Gouverneur, de recueillir et de m'adresser le plus tôt possible tous les renseignements que vous croirez être utiles à la répartition équitable des ressources dont mon Département dispose ou dont il sera muni dans l'intérêt de l'amélioration des voies routières, qui concourent pour une si grande part au développement de la richesse agricole et industrielle du pays. »

*Le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie
et des Travaux publics,*

LÉON DE BRUYN.

Un membre rappelle que l'Exposé des motifs annonce que le crédit de quatre millions sera exclusivement réservé aux communes agricoles du pays, il fait observer qu'en fait l'industrie y trouvera aussi avantage et à ce point de vue le projet de loi ne dégage pas le Gouvernement et les Chambres de leurs obligations envers l'agriculture.

La 4^e section exprime le vœu que les routes où passent les chemins de fer vicinaux soient élargies dans les passages difficiles.

La section centrale attire sur cette question l'attention du Gouvernement, elle l'engage à faire exécuter par la Société nationale des chemins de fer vicinaux les conditions du cahier des charges relatives à cet objet et le prie de veiller ainsi à ce que l'usage des routes et la circulation ne soient pas compromis.

Des membres de la 3^{me} et de la 6^{me} section demandent que la question du rachat des ponts concédés desservant des localités industrielles soit tranchée à bref délai, et recommandent spécialement le rachat des ponts d'Ougrée et de Seraing.

Un membre a fait justement remarquer que le projet de loi est destiné à venir exclusivement en aide aux districts agricoles du pays.

Cette question a été agitée au Sénat dans la séance du 18 décembre 1888

L'honorable Ministre de l'Agriculture s'est déclaré très désireux d'aboutir à un résultat favorable et de poursuivre activement les négociations entamées avec la Société concessionnaire.

Mais il a ajouté :

« On peut se demander si les crédits extraordinaires en faveur de la voirie et des rachats de péages votés et proposés pour venir en aide à l'agriculture peuvent bien être appliqués à une dépense d'un ordre différent, car, en fait, le péage du pont de Seraing est une taxe plutôt industrielle, acquittée, pour la majeure partie, par la population ouvrière. N'est-ce pas détourner ces crédits de leur destination, en reprendre une forte partie pour un objet qui n'intéresse pas directement l'agriculture ? MM. les sénateurs Montefiore-Lévi et Braconnier ont reconnu que la dépense ne devait pas être prélevée sur les crédits destinés spécialement à l'agriculture.

La section centrale approuve cette manière de voir; néanmoins elle adresse au Gouvernement les questions suivantes :

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>Où en est la question du rachat par l'État de la concession du pont établi sur la Meuse à Ougrée ?</p>	<p>Par délibération du 23 février 1884, le conseil communal d'Ougrée a sollicité le rachat par l'État de la concession du pont établi sur la Meuse, dans cette localité.</p> <p>Aucune décision n'est intervenue jusqu'à présent au sujet de cette reprise.</p>
<p>QUESTION.</p> <p>Où en sont les négociations poursuivies pour la reprise du pont de Seraing ?</p>	<p>RÉPONSE.</p> <p>Les négociations pour la reprise du pont de Seraing sont abandonnées, le sacrifice qu'elle comporterait étant trop considérable.</p> <p>La commune de Seraing désire construire une passerelle à une certaine distance du pont. Le Gouvernement subsidierait ce travail.</p>

Dans la 3^e, la 5^e, et la 6^e section, des membres ont recommandé la reprise par l'État des routes reliant les communes aux gares de chemin de fer; ils demandent qu'au moins le Gouvernement intervienne plus largement dans la dépense incombant aux communes pour la construction de ces chemins, et alloue des subsides pour leur entretien.

La 5^e et la 6^e section demandent aussi la reprise par l'État des chemins de grande communication dont l'entretien occasionne des charges trop lourdes aux communes.

Ces deux sections insistent pour que le Gouvernement s'occupe sérieusement de cette question.

Ces observations ont fait l'objet de l'attention spéciale de la section centrale.

Chaque année des membres des Chambres ont signalé au Gouvernement l'utilité de la reprise par l'État des chemins de grande communication et ont insisté sur la nécessité de subsidier les communes pour l'entretien des chemins vicinaux améliorés.

Le Gouvernement devait toujours opposer un refus motivé à des demandes posées d'une manière générale.

L'État reprend parfois, mais tout à fait exceptionnellement, certaines routes importantes et se charge ainsi de les entretenir, mais il n'a accordé aucun subside, jusqu'à présent, pour l'entretien des chemins vicinaux, parce que la loi communale impose aux communes *l'obligation de faire entretenir les chemins vicinaux*, article 90, n° 11.

La loi du 10 avril 1841, sur la voirie vicinale, stipule que *les dépenses relatives aux chemins vicinaux sont à la charge des communes*. Cependant l'État subsidie depuis longtemps les travaux de construction des chemins vicinaux améliorés par les communes, il peut au même titre accorder des subventions pour les travaux d'entretien exécutés par les communes.

On doit reconnaître que, depuis la mise en vigueur de ces lois, l'établissement de nombreuses voies ferrées, le développement colossal de l'industrie et du commerce ont complètement modifié la situation de la voirie.

Dans la séance de la Chambre des Représentants du 4 mars 1886, l'honorable M. Thonissen, Ministre de l'Intérieur, disait à ce propos :

« Il ya quelque chose à faire : Depuis leur construction, certains chemins ont en quelque sorte changé de caractère. Des stations de chemin de fer ont été construites et des routes qui n'étaient d'abord que de simples voies vicinales ont pris le caractère d'affluents du chemin de fer. Peut-être conviendrait-il de se départir des règles ordinaires (de l'intervention de l'État) en faveur de ces routes en attendant que l'amélioration financière permette à l'État de les reprendre. Je fais étudier la question. Peut-être faudrait-il une distinction entre les chemins de grande communication et les voies ordinaires, elle serait d'autant plus rationnelle que le Département des Travaux publics n'intervient plus pour subsidier les chemins aboutissants vers les stations. »

Donnant suite à cette proposition approuvée par la Chambre, l'honorable Ministre a ouvert une enquête sur la situation de la voirie; cette enquête

ordonnée par une circulaire du 30 septembre 1887, publiée en annexe A, n'est pas terminée comme le constate la réponse ci-dessous donnée par le Gouvernement à une question de la section centrale.

QUESTION.	RÉPONSE.
<p>La section centrale demande quels résultats a produits l'enquête relative à la situation de la voirie vicinale?</p>	<p>On attend les réponses des Gouverneurs de provinces aux questions posées par le Gouvernement.</p> <p>En vue de ce travail, l'Administration vient d'arrêter une carte générale complète de toutes les voies de communication, y compris tous les chemins vicinaux.</p>

La section centrale, s'inspirant des idées émises par M. Thonissen, pense qu'il conviendrait pour faciliter la solution de ces questions importantes de répartir les chemins vicinaux en trois grandes classes qui comprendraient :

I. Les chemins vicinaux aboutissants aux stations de chemins de fer ou aux quais des ports et canaux, ou aux centres industriels, ou aux marchés importants.

II. Les autres chemins vicinaux déclarés de grande communication par les députations permanentes.

III. Les chemins vicinaux ordinaires.

Pour chacune de ces classes la section centrale a examiné trois questions :

1° L'État doit-il reprendre des chemins vicinaux ?

2° Dans quelles proportions l'État doit-il intervenir dans la construction des chemins vicinaux ?

3° L'État doit-il allouer des subsides pour l'entretien des chemins vicinaux ?

1. L'État doit-il reprendre des chemins vicinaux ?

La reprise des chemins vicinaux par l'État n'exige aucune dépense immédiate, l'État accepte la cession gratuite d'un chemin que les communes veulent lui faire ; mais, en réalité, la charge qui incombe à l'État est très lourde. Des travaux considérables de reconstruction, d'amélioration, d'élargissement, de redressement, sont toujours nécessaires et, de plus, toutes les dépenses d'entretien tombent à la charge de l'État.

Il a toujours paru suffisant de suivre les règles et les formalités établies par l'administration des ponts et chaussées pour éviter des faveurs non justifiées ; mais des erreurs et des abus ne sont-ils pas possibles ? on pourrait en juger, si on comparait, par province, le nombre de kilomètres de chemins vicinaux repris par l'État au nombre de kilomètres de routes de grande voirie, existantes en 1830 (1), ou construites par l'État depuis cette époque. On trouvera aux annexes un tableau B indiquant les dépenses faites par l'État pour construction de routes depuis 1830 jusqu'au 31 décembre 1887.

Cette étude n'a pu être faite, parce que tous les renseignements n'ont pu être donnés jusqu'à présent à la section centrale.

(1) En 1830 il y avait 2,893 kilomètres de grande voirie dans le pays entier.

Voir *aux annexes* le tableau *C* des routes dont la construction par l'État est décidée, et le tableau *D* des demandes de construction de routes aux frais de l'État depuis 1884 dont l'instruction est faite.

On a proposé de mettre la responsabilité du Gouvernement à couvert en faisant décréter par le pouvoir législatif la reprise des routes par l'État. Des membres ont pensé que des coalitions formées entre diverses députations produiraient des abus plus grands encore.

La section centrale ne se prononce pas sur la question ; elle invite le Gouvernement à l'examiner au double point de vue de la légalité et de l'utilité publique, et elle l'engage à rechercher si certaines provinces ont été victimes de préférences accordées à d'autres, et, s'il y a lieu, à leur donner les compensations auxquelles elles auraient droit.

La section centrale pense qu'il y a utilité publique de faire reprendre par l'État les chemins vicinaux de la 1^{re} classe aboutissants aux stations de chemin de fer et offrant un trafic considérable.

Le Gouvernement aura à examiner pour chaque cas l'opportunité de reprendre les chemins vicinaux de la 1^{re} classe qui relient au réseau des routes de l'État ou des provinces des centres industriels, commerçants ou agricoles très importants.

2. Dans quelles proportions l'État doit-il intervenir dans la construction des chemins vicinaux ?

Si la classification des chemins vicinaux était établie d'après leur destination et leur importance, l'État pourrait adopter des règles plus équitables pour déterminer sa part d'intervention dans la construction des chemins vicinaux améliorés.

La proportion qui paraît devoir être établie serait approximativement des deux tiers pour les chemins de la 1^{re} classe, de la moitié pour les chemins de la 2^e classe et du tiers pour les chemins de la 3^e classe.

Il est naturel que l'État contribue pour une plus large part dans la construction des chemins qui servent à alimenter le trafic des chemins de fer.

Les conditions imposées pour la construction des chemins améliorés devront être d'autant plus sévèrement appliquées que l'intervention de l'État sera plus forte à raison de l'importance du trafic d'un chemin de 1^{re} ou de 2^e classe. D'autre part, l'État pourra user de plus de tolérance pour les chemins de la 3^e classe, quant à la largeur, la détermination des rampes et l'emploi des matériaux.

3. L'État doit-il accorder des subsides pour l'entretien des chemins vicinaux ?

La règle générale que l'État s'impose de ne pas accorder de subsides pour l'entretien des chemins vicinaux est sage et prudente en principe ; si elle était abandonnée, les communes n'auraient plus le même intérêt à veiller à la bonne construction et à la conservation des chemins améliorés par l'emploi de bons matériaux et à éviter les dégradations, en ménageant l'écoulement régulier des eaux pluviales, etc.

Cependant cette question donne lieu à des appréciations différentes qui ont toutes leur valeur.

Des communes très vigilantes ont fait de grands sacrifices pour améliorer leur voirie et en sont arrivées au point de n'avoir plus de travaux neufs à exécuter, mais elles ont des charges d'entretien considérables; si elles ne peuvent rien recevoir de l'État pour entretenir leurs chemins, elles seront à l'avenir privées de tout subside.

Cette observation ne manque pas de fondement; néanmoins, on pourrait répondre que ces communes ont dû recevoir des subventions pour la construction de leurs chemins et que si l'État accorde à ces communes déjà favorisées des allocations pour l'entretien de la voirie, il sera forcé de réduire les subsides destinés à la construction des chemins nouveaux dans les communes qui n'ont encore rien reçu.

On dit encore que si l'État alloue des subsides pour l'entretien des chemins vicinaux, il devra nécessairement s'assurer de l'utilité de ces allocations, demander des rapports, exiger des devis et des adjudications publiques; toutes mesures qui prendront du temps; or les travaux d'entretien des routes doivent être exécutés dans le plus bref délai possible. On répond que les réparations des chemins ne peuvent être exécutées que pendant la bonne saison, partant les communes ont par-devant elles tout le temps nécessaire pour remplir les formalités exigées.

Quoi qu'il en soit, la section centrale est d'avis que l'État doit faire une exception à la règle générale qui impose aux communes la charge de l'entretien des chemins vicinaux, pour les chemins de première classe.

Il arrive fréquemment qu'un chemin amélioré et entretenu par une commune sert aussi à une ou plusieurs autres communes pour leurs transports vers une station de chemin de fer ou un canal ou un marché; il n'est pas équitable que tous les frais d'entretien retombent à la charge de la commune qui a construit le pavage ou l'empierrement. On ne peut pas imposer une subvention particulière à la commune qui se sert de ce chemin, comme on peut le faire à l'égard des industriels pour des dégradations extraordinaires; on ne doit pas non plus mettre les communes dans la nécessité de rétablir ou de maintenir le droit de barrière aboli par l'État. Une seule solution équitable se présente, c'est que l'État intervienne au moyen de subsides pour l'entretien de ces chemins vicinaux considérés comme affluents du chemin de fer. Il devra mettre à l'octroi de ces subsides des conditions bien déterminées et exercer sur les travaux de réparation une surveillance active.

Conformément à la proposition de la 4^e section, renouvelée à la section centrale, celle-ci, à l'unanimité, prie le Gouvernement de proposer une augmentation d'un million à l'article 2 du projet de loi à répartir entre les n^{os} 1 et 3, suivant les besoins constatés dans les communes rurales. Si l'on considère que l'agriculture paie annuellement 40,000,000 d'impôts (1) et qu'elle a subi pendant ces deux dernières années une perte de plusieurs centaines de millions causée par les intempéries, la demande de crédit de 4,000,000 de francs constitue une bien faible réparation.

(1) Voir *Documents parlementaires*, session 1884-1885, page 183. Rapport de M. Schætzler. — Droits d'entrée sur les céréales. — Charges que supporte l'agriculture. — Réponse du Gouvernement.

Si le Gouvernement pensait ne pouvoir accueillir cette proposition, la section centrale, suivant le vœu de la 1^{re} et de la 3^e section, propose de transférer de l'article 1^{er} à l'article 2, n° 1, une somme de 500,000 francs et de porter ainsi à 1,000,000 de francs le crédit de 500,000 francs proposé pour subsides aux communes en vue des travaux d'amélioration de la voirie vicinale.

Le but du projet de loi est de venir en aide aux districts agricoles qui ont souffert des intempéries; or, toutes les provinces du pays ont été atteintes (voir le tableau des récoltes au *Moniteur* du 25 novembre 1888). Il convient donc de répartir le plus uniformément possible entre elles les subsides mis à la disposition du Gouvernement. Le meilleur moyen d'y parvenir est de subsidier beaucoup de travaux d'amélioration à la voirie vicinale et aux cours d'eau non navigables ni flottables entrepris par les communes avec le concours des provinces.

Sans doute, la construction, l'amélioration et le redressement des routes de grande voirie, la construction et la reconstruction des ponts, le rachat par l'État de routes et de ponts concédés, présentent un intérêt général important pour l'industrie et l'agriculture, mais ces travaux et ces opérations exigent des sommes considérables qui, prélevées sur tous les contribuables, sont dépensées en faveur de quelques localités privilégiées, tandis que la construction de bons chemins vicinaux, exécutée à moins de frais, avec le concours de l'État et des provinces, sur de plus grandes étendues et dans des localités nombreuses, offre un intérêt vraiment national. Les bons chemins, en pénétrant dans les villages et les hameaux les plus reculés, y développent l'industrie et le commerce en même temps que l'agriculture. A une époque où les prix des produits agricoles sont avilis par la concurrence étrangère, la bonne culture à grands frais et à grands rendements, c'est-à-dire la culture intensive basée sur la science, est la seule rémunératrice dans les années normales et la seule qui puisse sauver l'agriculture de la ruine; or, elle n'est possible que dans les contrées reliées par des chemins améliorés et entretenus aux grand'routes, aux gares de chemins de fer et aux marchés. Le transport des engrais, des amendements et des produits, qui doit s'effectuer pendant la mauvaise saison alors que les ouvriers et les attelages sont disponibles, devient impossible ou trop onéreux par des chemins de terre impraticables.

On objectera peut-être que le crédit de 1,850,000 francs alloué chaque année pour l'amélioration de la voirie vicinale n'est jamais épuisé.

Il suffirait pour en assurer l'emploi que le Gouvernement augmentât sa quote-part d'intervention lorsque les demandes sont trop peu nombreuses ou fût moins rigoureux sur les conditions exigées pour que les communes donnassent plus d'extension aux travaux de voirie.

Beaucoup d'administrations communales ignorent que des subsides considérables sont à leur disposition et ne connaissent pas les formalités à remplir pour les obtenir.

La section centrale a cru utile de faire connaître exactement aux communes toutes les conditions exigées par le Gouvernement pour l'allocation de subsides destinés à l'amélioration de la voirie vicinale et dans ce but elle a adressé au Gouvernement la question suivante :

QUESTION.

Quelles sont toutes les conditions exigées par le Gouvernement pour le cas d'allocation de subsides destinés à l'amélioration de la voirie vicinale ?

RÉPONSE.

Le Gouvernement subsidie toutes les améliorations de voirie vicinale utiles dont le projet lui est régulièrement soumis. Les subventions qu'il accorde descendent rarement au-dessous du tiers de la dépense réelle d'exécution et ne dépassent jamais la moitié de cette dépense.

Elles varient d'après le degré d'utilité générale du chemin à construire, la situation financière des communes et les sacrifices qu'elles s'imposent pour assurer la marche de leurs services.

Les conditions mises à l'octroi des subsides de l'État en matière de voirie vicinale font l'objet de plusieurs circulaires ministérielles qui peuvent être résumées comme suit :

La commune en instance doit fournir un projet complet des travaux qu'elle se propose de faire effectuer.

Ce projet est envoyé au Département compétent par le Gouverneur de la province qui formule en même temps une proposition motivée quant à la quotité de l'intervention du Trésor public. Il est examiné par l'administration centrale au point de vue technique, au point de vue de son utilité relative et au point de vue financier.

Le Gouvernement l'approuve, s'il y a lieu, et fixe la proportion dans laquelle il contribuera à la dépense.

Il doit être réalisé par la voie de l'adjudication publique.

Les projets doivent être étudiés avec soin sur le terrain. Le tracé doit être convenablement régularisé; la plate-forme doit présenter une largeur minima de 6 mètres entre les crêtes extérieures des accotements; la voie doit être, partout où besoin est, bordée de fossés ayant une ouverture en gueule d'au moins un mètre et une profondeur suffisante pour drainer le sol sur lequel repose la chaussée; enfin l'inclinaison du profil longitudinal ne doit pas dépasser 5 %, sans nécessité bien démontrée.

Le Gouvernement laisse aux communes toute liberté dans le choix des matériaux à mettre en œuvre, pourvu qu'ils aient les formes, les dimensions et les qualités requises pour répondre aux besoins du roulage, suivant la nature et l'importance de celui-ci.

A cette occasion, il n'est peut-être pas sans intérêt de reproduire quelques extraits de la note insérée dans le rapport de la section centrale à laquelle a été soumis le Budget du

Ministère de l'Intérieur de l'exercice 1885.
Chapitre de la voirie vicinale.

- » Il est recommandé de travailler avec esprit
» de suite et de présenter des projets d'ensem-
» ble, afin d'éviter de disséminer les ressources.
» Cette prescription se justifie par l'impossi-
» bilité, souvent reconnue, de réaliser une
» amélioration convenable sous le rapport du
» tracé, des profils en long et en travers, ainsi
» que de la construction, dans de bonnes con-
» ditions, des ouvrages d'art, sans faire l'étude
» détaillée, sur une certaine étendue du par-
» cours, des divers éléments du projet.
» Elle a aussi pour but d'appeler à concourir
» aux adjudications publiques, des entrepre-
» neurs sérieux, offrant les garanties voulues
» pour la bonne et prompt exécution des
» travaux.
» Le luxe est proscrit dans les travaux d'art,
» la solidité et l'économie doivent être les
» conditions essentielles de tout projet.
» Il importe de terminer les améliorations
» en cours d'exécution, avant de commencer
» de nouveaux travaux.
» Aucune demande de subside n'est admise
» que lorsqu'elle est appuyée d'un projet com-
» plet comprenant :
» Un plan général extrait du plan d'assem-
» blage de l'atlas des chemins vicinaux ou une
» carte du Dépôt de la Guerre; un plan terrier;
» un plan profil longitudinal et les profils en
» travers, les dessins des ouvrages d'art avec
» note explicative; le cahier des charges; le
» devis estimatif détaillé, etc.
» Une circulaire du 5 juillet 1884 attribue
» aux députations permanentes une large part
» d'action en matière d'améliorations vicinales.
» En recommandant que des *vues d'ensem-
» ble* doivent présider à la distribution des
» subsides de l'État, cette circulaire charge les
» députations permanentes et même les con-
» seils provinciaux de rechercher quels sont
» les travaux les plus utiles et les plus urgents
» à effectuer.
» On doit pourvoir au plus utile, au plus
» pressé, au plus nécessaire, dit cette circu-
» laire, après une appréciation comparative de
» l'ensemble des besoins constatés pour chaque
» province, chaque arrondissement ou chaque
» ressort voyer.
» Les députations permanentes, continue
» cette circulaire, ont la mission légale d'ap-
» précier les exigences du développement de
» la voirie vicinale. Elles sont chargées par la
» loi du 10 avril 1841 de décider quels sont
» les chemins vicinaux qui doivent être consi-

» dérés comme chemins de grande communi-
» cation.

» L'autorité provinciale est donc investie du
» soin d'étudier les besoins vicinaux de la
» province, de classer les améliorations dans
» l'ordre de leur importance et de la priorité
» à leur accorder. Le relevé ainsi dressé sert
» de base aux engagements à contracter par
» l'État.

» Les travaux importants sont reçus par les
» inspecteurs du Département avant la déli-
» vrance des subsides qui, en attendant, sont
» déposés à la Caisse générale d'épargne et de
» retraite.

Ajoutons que les conditions qui précèdent ne sont pas inflexibles ni absolues comme le Gouvernement l'a expliqué à différentes reprises au sein des Chambres législatives.

Elles forment la règle ordinaire, mais l'administration y apporte des exceptions et des tempéraments suivant les circonstances particulières dans lesquelles les affaires se présentent et quand ces dérogations sont sérieusement motivées.

Évidemment, les communes ont le plus grand intérêt à ce que les chemins soient construits dans de bonnes conditions qui en assurent la solidité, mais les Ministres qui se sont succédé au Département de l'Intérieur, en fixant ces conditions essentielles, n'ont pas voulu prescrire des règles absolues et sans exception.

Plusieurs provinces avaient interprété les instructions avec une rigueur excessive et le Gouvernement s'est empressé de le leur déclarer notamment par une dépêche à M. le Gouverneur du Brabant sous la date du 5 juillet 1882 et par deux dépêches plus récentes.

Dépêche au Gouverneur du Brabant, 25 mars 1886.

J'admets parfaitement qu'on apporte dans l'application des règles prescrites les dérogations qui seraient jugées nécessaires. La députation permanente peut examiner chaque affaire relative à des travaux de voirie avec le désir de faire toutes les concessions raisonnablement acceptables. Il vous suffira, M. le Gouverneur, de m'exposer les circonstances qui sont de nature à faire apporter des tempéraments à la rigueur des principes.

(Signé) THONISSEN.

Autre dépêche, 2 décembre 1886.

Lorsqu'un projet d'ensemble, convenablement rédigé, accompagnera une demande de subsides, il sera possible de juger dans chaque cas particulier des difficultés qui peuvent s'opposer à l'application des règles tracées par

mon Département, relativement à la largeur minima à donner à la plateforme des chemins.

Mon Département examinera avec la plus grande bienveillance les projets relatifs à l'amélioration de la voirie au double point de vue de la vicinalité et de la salubrité des parties agglomérées des communes. Il tiendra compte de toutes les circonstances de fait qui justifieraient des dérogations à ses instructions.

(Signé) THONISSEN.

Si les dispositions de l'administration de la voirie étaient bien connues des communes et largement appliquées aux chemins vicinaux de la 3^e classe, les communes entreprendraient plus de travaux de voirie et les crédits deviendraient bientôt insuffisants.

Le Gouvernement a proposé le 15 novembre 1887, un crédit spécial de 600,000 francs pour aider les communes à exécuter des travaux d'assainissement dans l'intérêt de la classe ouvrière, il a reçu le plus utile emploi, dit l'exposé des motifs.

Chaque année les Chambres votent au Budget un crédit de 150,000 francs pour des mesures ordinaires d'hygiène.

Le Gouvernement propose un nouveau crédit de 500,000 francs en vue de travaux d'hygiène ou de distribution d'eau potable qui seront particulièrement utiles aux communes agricoles du pays.

La section centrale pense que ce crédit serait le plus utilement employé au curage des puits et au creusement de puits dans les localités où ils font défaut.

Il arrive fréquemment que des épidémies de typhus ravagent certaines localités où les habitants emploient pour les besoins du ménage et pour leur boisson les eaux contaminées des ruisseaux qui reçoivent et entraînent les déjections les plus sordides.

Le Gouvernement devrait engager les communes à faire disparaître les flaques d'eaux croupissantes et les amas d'immondices qu'on rencontre souvent dans les localités rurales, ils dégagent surtout en été des miasmes très dangereux pour la santé publique.

Lorsque des épidémies s'abattent sur une contrée, elles atteignent surtout les agglomérations de maisons situées au bord de chemins boueux, pétris de tous les détritiques et des eaux du ménage, vrais foyers de pestilence, il importe que les communes améliorent ces chemins au moyen de pavages ou d'empierrements construits sur un sol bien nivelé et aménagé pour l'écoulement des eaux pluviales et autres.

Il y a des travaux d'assainissement de ce genre à faire dans presque toutes les communes rurales; beaucoup d'entre elles, averties qu'elles recevront des subsides pour ces améliorations, ne manqueront pas de les faire exécuter.

Un membre fait observer que l'intention de distribuer de l'eau potable est excellente, mais que malheureusement elle fait défaut dans une grande partie du pays; le Gouvernement devrait donc se préoccuper avant tout de porter remède à la contamination des rivières et notamment de la *Lys* et de l'*Escaut*, qui, aujourd'hui, empoisonnent les populations au lieu de les abreuver.

La section centrale a adressé au Gouvernement une question au sujet des améliorations qui lui ont été signalées :

QUESTION.

La section centrale désire savoir :

a)

b) où en sont les travaux entrepris en France et en Belgique, en vue de l'assainissement des eaux dans les bassins de l'Escaut et de la Lys?

RÉPONSE.

Lys. — Le degré de pureté des eaux de la Lys ne s'est pas modifié sensiblement dans le cours de ces dernières années.

Le Gouvernement provincial de la Flandre occidentale avait signalé, en octobre 1887, que les eaux déversées dans la rivière par le Becque d'Halluin, autrement dit : « Gaverbeek », étaient tout particulièrement contaminées. Un nouveau rapport du Gouvernement provincial, portant la date du 29 septembre 1888, contredit le premier et fait connaître que les eaux de la « Gaverbeek » sont de même nature que celles de la Lys.

Escaut. — Les travaux d'assainissement des eaux de l'Espierres suivent leur cours régulier; l'usine d'épuration s'élève à Grimonpont et paraît devoir être achevée pour l'été prochain.

Des plaintes ont été adressées au Gouvernement au sujet de l'altération, par des résidus de distillerie, des eaux de la Scarpe qui se jettent dans l'Escaut près de la frontière belge.

Notre légation à Paris a été invitée à faire à ce sujet une démarche auprès du Gouvernement français.

La section centrale a posé au Gouvernement une autre question relative au projet de fournir des eaux excellentes à la plus grande partie du pays.

QUESTION.

Le Gouvernement songe-t-il encore au barrage de l'Ourthe? (Projet Dusart qui devait procurer des eaux potables à une grande partie du pays).

RÉPONSE.

Cette question, dont le grand intérêt ne peut être méconnu, concerne essentiellement les communes qu'il s'agirait de pourvoir d'eau potable. Dans ces derniers temps elle semble en être restée au même point.

Une Commission spéciale, instituée par le Gouvernement, s'occupe de l'étude de tout ce qui se rattache à l'alimentation d'eau dans l'agglomération bruxelloise.

Le Gouvernement propose un crédit de 500,000 francs pour subsides en vue de travaux extraordinaires de redressement et d'amélioration des cours d'eau non navigables ni flottables.

La section centrale approuve vivement cette proposition et appelle l'attention du Gouvernement sur les inondations périodiques qui affligent certaines contrées du pays.

Dans le pays de Waes, notamment, 8,000 hectares environ de polders sont ravagés par des inondations périodiques, qui deviennent de plus en plus fréquentes. Les ruisseaux, curés à vif, gonflés par les pluies ne rencontrant plus

les obstacles qu'offraient les batardeaux, inondent les champs en culture.

Le remède consisterait à construire un canal à la côte 4, recueillant les eaux et les conduisant à l'Escaut.

La section a posé au Gouvernement la :

QUESTION.

Les diverses études faites depuis 1846 pour mettre un terme au fléau des inondations périodiques qui désolent les polders du Pays de Waas, sont-elles enfin terminées?

Une partie plus ou moins importante du crédit de l'art. 2, § 2 et 3, sera-t-elle destinée à mettre un terme à ce déplorable état de choses?

RÉPONSE.

Le Gouvernement est intervenu dans les travaux d'assainissement et d'assèchement des polders du Pays de Waas, mais sur les fonds mis à la disposition de l'Administration des Ponts et Chaussées.

Une somme de 100,000 francs a été liquidée en 1878, pour la construction d'une écluse d'évacuation.

En 1879, un nouveau subsidé de 60,000 francs a été demandé, mais cette requête est restée sans suite.

Au mois de novembre dernier, l'association des polders de Callo (Pays de Waas) a demandé l'autorisation de construire, avec l'intervention de l'État, un canal d'assèchement aboutissant à l'Escaut et traversant les propriétés comprises dans le territoire de cette association.

Cette demande fait actuellement l'objet de l'examen du Service spécial de l'Escaut maritime.

Un membre signale la situation que produit, dans une partie du pays, l'abandon de quelques *affluents* de rivières navigables et flottables telles que les Néthes. Ces petits cours d'eaux ne sont plus curés ni entretenus.

La section centrale signale ces infractions à l'attention du Gouvernement et le prie d'engager les Gouverneurs à faire exécuter la loi du 7 mai 1877 qui met à la charge des communes les travaux d'amélioration et d'entretien des cours d'eau non navigables ni flottables.

Un membre insiste pour qu'une partie du crédit de 300,000 francs de l'article 2, n° 3, soit affecté au redressement de la Semois, dans le canton d'Étalles et de Florenville.

D'après un rapport adressé à la députation permanente du Luxembourg, en 1888, la question du redressement du cours de la Semois entre les communes de Hachy-Fouches et Tintigny demande une solution prompte et radicale.

Les nombreux méandres de cette rivière et surtout les remblais du chemin de fer d'Arlon-Marbehan et de Marbehan-Virton entravent le cours des eaux; plus de 800 hectares de prairies sont transformés en marécages et l'on peut affirmer qu'une récolte sur trois est régulièrement perdue. En 1888, les auteurs du rapport, d'accord avec l'agronome de l'État, ont estimé la dépréciation de la récolte de foin à la somme de 90,000 francs.

Ces dommages, causés en grande partie par la construction du chemin de fer, avaient été prévus dans un rapport publié dans l'exposé de la situation administrative de la province pour 1880. Si cette cause est dûment constatée,

l'État doit, en toute justice, contribuer pour une large part à les prévenir.

Les intérêts de l'agriculture et de l'hygiène commandent la régularisation de ce cours d'eau, sa rectification et l'établissement d'un système complet de canaux de décharge et d'irrigation.

La section a posé au Gouvernement les questions suivantes :

QUESTION.	RÉPONSE.
a) Le crédit de 500,000 francs demandé au § 5 de l'article 2, est-il destiné exclusivement à de nouveaux travaux ?	Ce crédit sera affecté exclusivement à subsidier des travaux extraordinaires d'amélioration de cours d'eau non navigables ni flottables, conformément aux principes établis par les articles 19 et suivants de la loi du 7 mai 1877, actuellement en vigueur dans tout le pays.
QUESTION.	RÉPONSE.
b) Le Gouvernement a-t-il l'intention d'appliquer une partie du crédit dont il est question au 3° de l'article 2 concernant les cours d'eau non navigables ni flottables, au redressement de la Semois dans les cantons d'Étalle et de Florenville ?	Plusieurs projets sont actuellement l'étude, notamment l'avant-projet relatif à l'amélioration de la section de la Semois comprise entre Foucher (Hachy) et Tiutigny.

On signale, comme ayant produit les meilleurs résultats, les travaux exécutés par le Gouvernement du Grand-Luxembourg, dans la vallée de la Sûre.

Un autre membre espère que le Gouvernement affectera une partie du crédit de l'article 2, n° 3, à porter remède aux inondations du Démer.

Un membre signale les plaintes des riverains du ruisseau le Gaverbeek-beek, affluent de la Lys dans l'arrondissement de Courtrai.

Depuis des années des inondations viennent désoler la contrée que ce cours d'eau traverse, détruisant les récoltes en plein été ; c'est le cas qui s'est présenté cette année, les débordements survenus en juillet ont occasionné une véritable ruine d'une foule de ménages. La commune de Deerlyk a été plus spécialement éprouvée. Ce déplorable état de choses ne saurait être attribué qu'à des modifications apportées au régime des eaux dans le bassin de la Lys.

Ce membre appelle l'attention de Messieurs les Ministres des Travaux publics et de l'Intérieur sur cette triste situation et il pense que c'est dans des cas de cette espèce que le projet de loi trouvera ses applications les plus utiles.

La section centrale approuve à l'unanimité le projet de loi allouant un crédit extraordinaire de 4,000,000 de francs au Ministère de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics pour travaux d'utilité publique.

Nous avons l'honneur, Messieurs, d'en proposer l'adoption à la Chambre.

Le Rapporteur,
EUG. DUMONT.

Le Président,
P. TACK.

ANNEXES.

(Extrait du MONITEUR BELGE du 8 octobre 1887, n^o 281.)

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE, DE L'INDUSTRIE ET DES TRAVAUX PUBLICS

ET

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE.

Administration des ponts et chaussées et service de santé, hygiène publique et voirie communale.

ENQUÊTE SUR LA SITUATION DE LA VOIRIE VICINALE.

ANNEXE A.

Bruxelles, le 30 septembre 1887.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Dans l'organisation actuelle des services publics, la voirie vicinale appartient aux communes.

Les administrations locales sont chargées par la loi du 10 avril 1841 de construire, d'améliorer et d'entretenir les chemins vicinaux, sous le contrôle des autorités provinciales.

En principe, l'État ne doit s'occuper de ce service que pour approuver les règlements provinciaux qui s'y rapportent et régler, en degré d'appel, les difficultés qui s'élèvent, dans certains cas, entre les communes et les riverains des chemins.

Je ne crois pas qu'il y ait lieu de changer les bases essentielles de ces dispositions. Mais on ne peut se dispenser de tenir compte de certains faits qui sont venus modifier profondément, depuis l'établissement des chemins de fer, le régime de la voirie vicinale : un grand nombre de chemins communaux sont aujourd'hui des voies de grande communication raccordant une foule de localités aux stations.

Certes, de puissants efforts ont été accomplis pour faciliter cette transformation.

Les communes n'ont pas reculé devant les plus lourds sacrifices.

L'intervention financière de l'État, qui consistait dans les premières années de la loi de 1841, en un crédit annuel de 100,000 francs, s'élève aujourd'hui à plusieurs millions de subsides par année.

Le Gouvernement, disposant d'une inspection centrale au Département

de l'Intérieur, fait étudier, au point de vue technique, les projets qu'il subsidie; il s'assure, à la réception des travaux, qu'ils ont été exécutés suivant les règles de l'art et conformément à toutes les exigences d'une bonne voirie. Si les chemins doivent conduire à une grande artère de communication, l'État supporte jusqu'à la moitié de la dépense de leur construction.

De leur côté, les provinces dépensent chaque année de fortes sommes pour encourager la construction de chemins nouveaux; plusieurs interviennent même dans les frais d'entretien des chemins existants. Elles ont créé des services techniques de surveillance fortement organisés, composés d'agents compétents qui préparent ou vérifient les nombreux projets soumis à la députation permanente et renseigne celle-ci sur l'état et les besoins de la voirie vicinale dans la province.

Mais tous ces efforts des communes, des provinces et de l'État dans l'œuvre de la transformation partielle et aussi de l'achèvement de notre réseau vicinal *sont-ils combinés avec assez d'ensemble et d'unité?*

De quelles utiles modifications la loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale serait-elle susceptible?

Une loi du 18 mars 1833 avait décrété qu'il serait fait une classification des routes. L'article 78 de la loi provinciale dispose que le classement des routes provinciales et de l'État est réglé par la loi, sur l'avis préalable ces conseils provinciaux. Quelle suite ces prescriptions légales ont-elles reçue?

Y a-t-il lieu de consacrer définitivement cette double organisation de la grande voirie, administrée en partie par l'État, en partie par les provinces?

Pour préparer la solution de ces questions complexes, j'estime, Monsieur le Gouverneur, d'accord avec mon collègue, M. le Ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics, qu'il est indispensable de constater, par une sorte d'enquête préalable à laquelle participeront les différentes administrations intéressées, la vraie situation de la voirie vicinale et de faire le classement de toutes les voies de communication existantes, suivant leur utilité relative et l'importance du trafic.

Nous pensons qu'il est inutile de constituer spécialement, à cet effet, un comité d'enquête en dehors de l'administration. Les fonctionnaires des deux Départements, qui ont dans leurs attributions le service de la grande et de la petite voirie, se mettront en rapport entre eux et avec les fonctionnaires de l'administration des ponts et chaussées et des services techniques provinciaux en province, pour faire les études dont il s'agit dans des vues d'ensemble et conformément aux instructions qui leur seront données.

Je compte, Monsieur le Gouverneur, sur votre concours et sur celui de la députation permanente pour faciliter ces recherches et je vous prie de vouloir bien donner connaissance de la présente circulaire aux fonctionnaires du service voyer de votre province.

*Le Ministre de l'Intérieur et de
l'Instruction publique,*
THONISSEN.

ANNEXE B.

Tableau indiquant les dépenses faites par l'État pour construction de routes depuis 1830 jusqu'au 31 décembre 1887.

Province d'Anvers	fr. 6,771,552 64
— de Brabant	9,652,818 58
— de la Flandre occidentale	4,283,707 74
— de la Flandre orientale	3,477,112 47
— de Hainaut	1,975,344 59
— de Liège.	8,282,235 46
— de Limbourg	6,921,181 85
— de Luxembourg	10,814,621 11
— de Namur	7,287,448 97
	<hr/>
TOTAL.	fr. 59,466,023 21

Bruxelles, le 13 février 1889.

L'Ingénieur en chef Directeur,

CH. LAGASSE.

ANNEXE C.

Tableau des routes dont la construction est décidée, mais dont les projets ne sont pas terminés.

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ESTIMATION de la dépense.	Observations.
Province d'Anvers.		
Baelen à Postel. — Achèvement fr.	200,000 "	
Prolongement de la route de Brasschaet au canal de Turnhout jusqu'à S'Gravenwezel.	70,000 "	(Décrété par arrêté royal.)
Poederlé à Rethy, par Lichtaert et Casterlé	300,000 "	
Meir à la frontière néerlandaise vers Zundert.	60,000 "	
St-Léonard à Hoogstraeten	164,000 "	
Province de Brabant.		
Embranchement de route entre l'avenue du parc public de Laeken et le redressement de la route de Bruxelles à Tamise.	60,000 "	
Prolongement de la route-avenue de la Reine jusqu'à la rue des Palais, à Schaerbeek.	240,000 "	
Raccordement du boulevard Léopold II avec le boulevard d'Anvers et détournement du canal de Charleroi.	720,000 "	Cette estimation ne comprend pas les terrains.
Province de la Flandre occidentale.		
Denterghem à Meulebeke, 2 ^e section	160,000 "	
Province de la Flandre orientale.		
Deurle par Nazareth à la route de Deynze à Gavre	180,000 "	
Semmerzaeke à la station d'Eecke-Nazareth	104,000 "	
Route avec pont sur le Bas-Escaut entre Meirelbeke et Zwynaerde.	200,000 "	
Cruyshautem à Anseghem.	227,000 "	
Province de Liège.		
Deuxième section de la route de la vallée de la Liègne. . .	110,000 "	
Province de Limbourg.		
Dernière section de la route de Stevoort à la route de Hasselt à Beringen.	60,000 "	
Dernière section de la route de Hechtel à Loozen	98,000 "	
Dernière partie de la route de Kerkom à Trognée, aux abords de la station de Rosoux-Goyer.	100,000 "	
A REPORTER. fr.	3,203,00	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ESTIMATION de la dépense.	Observations.
REPORT.fr.	3,183,000 *	
Province de Luxembourg.		
Dernière section de la route d'Alle au Menu-Chene	80,000 *	
Province de Namur.		
Celles par Hulsonniaux à la route de Falmignoul à Bouillon. Achèvement.	280,000 *	La 1 ^{re} section est en construction.
Ham-sur-Sambre à Jemeppe-sur-Sambre	120,000 *	La 1 ^{re} section sera adjudgée prochainement.
Baillouville à Sinsin par Heure et Nottine	172,000 *	
Ciergnon à la station de Jamblinne	85,000 *	
Couvin à Rocroy, par Bruly. Achèvement.	150,000 *	La 1 ^{re} section est en construction.
Bièvre à la station de Graide.	21,000 *	
TOTAL.fr.	4,111,000 *	

ANNEXE D.

GRANDE VOIRIE DE L'ÉTAT.

*Tableau des demandes de construction de routes aux frais de l'État,
depuis 1884, dont l'instruction est faite.*

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ESTIMATION de la dépense.	Observations.
Province d'Anvers.		
Moll par Meerhout à Eynhout.	»	Elle n'est pas connue.
Arendonck à Weelde.	180,000 »	
Weelde à la station de Weelde-Merxplas	120,000 »	
Breem-Vosselaere au canal de Turnhout	94,000 »	
Calmpthout par le Calmpthoutscherhoek à la route d'Esschen vers Huybergen.	140,000 »	
Prolongement jusqu'à Schilde de la route de Brasschaet à 'S Gravenwezel.	60,000 »	
Prolongement jusqu'à Wuestwezel de la route d'Hoog- straeten au hameau de Terbeek.	»	Pas encore connue, l'instruction n'étant pas terminée.
Province de Brabant.		
Budingen à la Chaussée de Ransberg-Neerlinter	»	On ne la connaît pas encore, l'in- struction de la demande n'étant pas terminée.
Redressement de la route des Quatre-Bras aux abords de Nivelles-Est.	80,000 »	
Province de la Flandre occidentale.		
Knoeke à la station du chemin de fer à Heyst	72,000 »	
Poperinghe à Woesten.	150,000 »	
Redressement de la partie de la route de Kerkhove à Vive- St-Eloi, entre Kerkhove et la station d'Anseghem.	100,000 »	
Province de la Flandre orientale.		
St-Nicolas à Zwyndrecht	130,000 »	
Province de Hainaut.		
Cour-sur-Heure à la station de Ham-sur-Heure	»	N'est pas encore connue.
Province de Liège.		
Charneux au hameau dit : Croupet du Moulin de Sart . . .	75,000 »	
Stoumont à la station de la Gleize	»	Inconnue. — En instruction.
A REPORTER. . . .fr.	1,210,000 »	

DÉSIGNATION DES ROUTES.	ESTIMATION de la dépense.	Observations.
Report.fr.	1,210,000 »	
Province de Limbourg.		
Brée à Neerpelt par Caulille.	240,000 »	
Province de Luxembourg.		
Bouillon par Corbion et Sugny à la route de Gedinne vers Charleville.	450,000 »	
L'Église par Gennevaux à Straimont-Witry.	50,000 »	
Borlon aux stations de Mellier et de Bomal	»	Inconnue, l'instruction n'est pas terminée.
Straimont à la route de Florenville à Neufchâteau	»	Inconnue.
Raccordement de la route d'Ostende à Arlon à la station du chemin de fer à Arlon.	40,000 »	
Aulier à la station de Marbehan	60,000 »	
Corbion au Menu-Chenet par Hucimont et Botassart	470,000 »	
Province de Namur.		
Station de Jambluine à la route de Dinant à Neufchâteau	80,000 »	
Bois de Villers à Profondville	40,000 »	
Feschaux à la Meuse par Heer	»	Inconnue.
Membre à Boban	70,000 »	
Houyet à Anseremme, par Walzin et Chateux	655,000 »	
Falmagne par Furfooz à la route de Dinant à Ciney.	»	Inconnue.
Namur à Huy, par la rive gauche de la Meuse	»	Inconnue.
TOTAL.fr.	3,365,000 »	