

27 février

**Projets de lois relatifs à la Taxe des Barrières, au
Cahier des Charges et à la classification des Routes,
présentés par le Ministre de l'Intérieur (3 pièces)**

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 27 FÉVRIER 1832.

Exposé des motifs accompagnant les projets de lois relatifs aux barrières et à la classification des routes.

MESSIEURS,

Le Congrès national a réglé pour une année tout ce qui concerne la taxe des barrières sur les routes de la Belgique, par trois décrets séparés, en date du 6 mars; je viens vous présenter également trois projets de loi sur la même matière, et un quatrième sur la classification des routes, dont la présentation a été prescrite par l'un de ces décrets.

J'ai réuni dans un seul exposé les principaux motifs de ces projets.

Le premier maintient la taxe des barrières sur les routes des diverses classes; il fait rentrer dans la masse des recettes ordinaires de l'État les produits des routes des deux 1^{res} classes, et n'attribue aux provinces que le produit des routes de 5^e classe ou provinciales; il fait cesser l'affectation spéciale du produit des routes des deux 1^{res} classes soit à des dépenses de même nature, soit au remboursement d'avances faites sous les gouvernemens précédens.

Ainsi le système du premier décret du 6 mars dernier se trouve entièrement changé.

J'ai à justifier le nouveau projet sous trois rapports : la rentrée de l'État dans la jouissance des produits des rou-

(2)

tes de 2^{me} classe; la désaffectation des produits des routes à des dépenses de même nature; et la désaffectation de ces produits au remboursement des avances.

La jouissance des produits des routes de 2^{me} classe est le point qui exige dans ce moment le plus de développement.

La taxe des barrières était établie en Belgique avant sa réunion à la république française.

Cette taxe fut abolie par une loi du 14 novembre 1796, comme toutes les autres taxes publiques de quelque nature que ce fût, perçues par l'ancien gouvernement, par les provinces ou par les villes.

Par un décret du premier décembre 1790, les chemins publics furent déclarés en France être une dépendance du domaine public.

En conséquence l'entretien de ces chemins fut mis à charge de l'État, et une administration des ponts-et-chaussées fut organisé.

Par une loi du 10 septembre 1797, il fut établi sur toutes les grandes routes de la république une taxe destinée à l'entretien, à la confection et à l'administration des routes.

La dégradation des routes dans la Belgique donna lieu à l'arrêté du 11 juin 1802, par lequel le Ministre de l'Intérieur fut autorisé à traiter avec une ou plusieurs compagnies pour la reconstruction à neuf et l'entretien des routes pendant l'espace de douze années.

Par une loi du 24 avril 1806, la taxe d'entretien des routes fut abolie et remplacée par celle sur le sel.

(3)

Par le décret du 16 décembre 1811, toutes les routes furent divisées en routes impériales et en routes départementales; la première catégorie comprenait trois classes; la seconde catégorie comprenait celles proprement dites de troisième classe et qui n'étaient pas portées aux trois tableaux des routes impériales.

Les deux premières classes des routes impériales étaient exclusivement à charge du trésor public, et la troisième classe des routes impériales était à charge du trésor et des départemens qu'elles traversent.

Quant aux routes départementales et particulièrement connues sous le nom des routes de troisième classe, elles étaient exclusivement à charge des départemens.

Par le même décret, la somme de 20 millions, annuellement fournie par le trésor, fut répartie entre les diverses classes des routes impériales.

Tel fut le dernier état du système français en Belgique.

La taxe des barrières fut rétablie par les arrêtés des 19 mars et 15 mai 1814.

L'État conserva exclusivement la propriété des grandes communications du royaume, art. 225 de la loi fondamentale.

Les arrêtés du 25 juillet 1816, n° 49, et du 15 mars 1821, n° 73, déterminèrent la classification des routes.

Les grandes routes furent divisées en deux classes.

D'après l'article 4 du dernier arrêté, la direction des

(4)

routes de 2^e classe fut attribuée aux états des provinces, à charge de pourvoir à leur entretien.

A cet effet il devait leur être accordé provisoirement telles sommes que le Roi croirait pouvoir y consacrer.

Par un arrêté du 12 août 1828, l'administration et l'entretien des routes de 1^{re} et 2^e classe, furent attribués au syndicat d'amortissement.

Cet arrêté fut modifié, quant aux routes de 2^e classe, par la loi du 20 janvier 1829 qui rendit la régie et l'entretien de ces routes aux administrations provinciales, conformément à l'arrêté du 13 mars 1821, c'est-à-dire, moyennant l'allocation de sommes à déterminer.

Il résulte de là que les provinces n'ont jamais joui, sous le gouvernement précédent, du produit des routes de 2^e classe; et cela n'est pas étonnant, puisque la propriété en demourait au gouvernement.

Mais ce qu'il y eut d'odieux, c'est que les états des provinces furent chargés de la surveillance et de l'entretien de ces routes, sauf au Roi à leur accorder provisoirement les sommes qu'il jugerait convenables.

Ainsi l'on vit une province devoir fournir de ses propres revenus à l'entretien de ces routes, malgré qu'elles ne fussent pas sa propriété, et malgré que les droits de barrières surpassassent de beaucoup la dépense.

Si le gouvernement déchu poussa trop loin la fiscalité, le Congrès national, de son côté, poussa trop loin la générosité envers les provinces, en leur abandonnant l'excé-

dant du produit de ces routes pour être employé à des dépenses de même nature.

Si un tel système était maintenu, il en résulterait que telle province serait, par la suite, entièrement couverte de routes, tandis que telle autre demeurerait privée de tout espoir d'en voir établir, et même privée de produits suffisants pour entretenir celles existantes.

Ce système fut adopté sur un amendement présenté séance tenante; mais avant de se prononcer, il aurait fallu examiner avec soin premièrement, si dans l'état actuel des choses, il y avait lieu de céder aux provinces les routes qui leur appartenaient anciennement, et quelles étaient ces routes; car, si une telle question mérite d'être examinée, il serait du moins évidemment contraire aux intérêts de l'État, de leur céder les produits des routes qui ne leur ont jamais appartenu, qui ont été construites à ses frais, ou pour lesquelles il a déjà accordé des indemnités ou payé des créances.

Pour faire connaître l'importance de cet objet, il suffit de remarquer que pendant l'année 1852, les recettes sur les routes de 2^e classe ont excédé les dépenses, jusqu'à concurrence d'une somme de 182,856 fl.

Mais ce qu'il est essentiel de remarquer, c'est que le projet de loi ne déroge en rien aux dispositions de l'arrêté du 25 janvier 1815 qui a admis les parties intéressées à faire valoir leurs réclamations du chef de la dépossession de leurs droits sans indemnité.

Du moment où le gouvernement aura pu récupérer tous les documens relatifs à ces droits, et reposant à La Haye,

il en prendra connaissance pour y avoir tel égard que l'équité prescrira.

En attendant, ce ne serait pas servir les intérêts de l'état que de continuer au profit des provinces l'abandon de produits aussi considérables; celles-ci ne se croiraient pas par là obligées de faire droit aux réclamations susmentionnées; il aurait fallu obtenir leur assentiment à cet égard, si telle était la pensée de la législature.

Je pense que ces considérations feront d'autant plus d'impression sur les représentans de la nation, qu'ils apprécient la nécessité de ménager ses intérêts.

Quant à l'emploi du produit des barrières, il a paru inutile de le déterminer dans la présente loi, en ce qui concerne l'entretien ou la confection des routes.

L'entretien des routes est un des principaux devoirs de l'administration; on ne peut croire qu'elle reste en demeure de demander au budget des fonds suffisans pour cet objet.

La confection de routes aux frais du trésor, et l'avancement de subsides doivent être abandonnés aux circonstances; c'est au gouvernement à demander à la législature les fonds pour les dépenses de ce genre qu'il juge nécessaires ou utiles.

L'affectation spéciale ne paraît donc pas plus nécessaire pour cette branche d'administration que pour d'autres; en règle générale, le système d'affectation ne tend qu'à compliquer la comptabilité.

En ce qui concerne l'affectation au remboursement d'avances faites sous les gouvernemens précédens, pour l'a-

chèvement ou la construction des routes, il semble qu'il convient d'en ajourner la discussion jusqu'à l'époque où le gouvernement pourra présenter aux Chambres un projet de loi pour fixer les droits des parties intéressées; d'autant plus que la disposition du décret du 6 mars laissait du doute sur l'étendue qu'il fallait lui donner.

Le projet de loi qui règle le mode de perception ne contient que peu de changemens au second décret du 6 mars 1831.

En vertu de l'article 1^{er}, le département de l'Intérieur pourra autoriser les déplacemens de poteaux, dans les limites de concurrence désignées dans le tableau annexé au projet.

Par l'article 5, la circulation des voitures attelées de plus de huit chevaux est défendue, excepté pour le transport d'objets indivisibles; cette disposition a pour objet de prévenir les dommages que causent dans quelques localités les voitures trop fortement chargées.

Le § 2 de l'article 7 exempte de la taxe les officiers supérieurs de la Garde civique, revêtus des signes de service, ou munis d'un ordre spécial.

Le § 4 du même article exempte les chevaux des particuliers requis pour le transport de l'artillerie et des voitures d'équipages militaires.

Par le § 7 le transport du bois d'affouage est exempté, pourvu que ce soit vers la demeure des affouagers.

Cette exemption recevra principalement son application dans le grand duché de Luxembourg, où l'affouage est plus commun.

Le § 8 exempte les chariots, les voitures et les animaux à vide au retour, après avoir transporté des engrais, du fumier ou des cendres pour l'agriculture; il les exempte pareillement à vide en allant; néanmoins dans ce cas, il a fallu, pour éviter la fraude, exiger la consignation du droit jusqu'au retour avec le chargement prescrit.

Au § 13 on a substitué les mots *directement au marché*, à ceux-ci *les jours de marché*, parce que le but de l'exemption est seulement de favoriser l'approvisionnement des marchés.

Enfin l'on a ajouté un quinzième § pour exempter ceux qui auraient des droits acquis à faire valoir; diverses réclamations ont été faites pour cette exemption de la part des communes qui ont fait construire des embranchemens de chemins aboutissans à des routes, sous la condition d'être exemptées des droits de barrière.

A l'article 10 on a ajouté une disposition qui a principalement pour but d'empêcher les percepteurs d'agir arbitrairement envers les voyageurs.

La rédaction de l'article 12 a été changée pour lever un doute sur l'application de l'amende.

Enfin par l'article 14 le délai de 24 heures a été porté à 48 pour l'affirmation des procès-verbaux; un délai trop court rend dans plusieurs cas le droit de dresser des procès-verbaux entièrement illusoire.

Le projet de cahier des charges ne contient que de légers changemens.

Par l'article 4, le droit proportionnel sur l'adjudication

est réduit à 3 pour ‰, attendu qu'elle n'a lieu que pour une année.

L'article 5 autorise les commissaires de district à recevoir le serment des fermiers, pour éviter à ceux-ci des frais de déplacement.

L'article 12 impose aux fermiers l'obligation d'afficher dans leurs bureaux les arrêtés qui ordonnent la fermeture et l'ouverture des barrières lors du dégel.

Enfin par l'article 15 le conseil d'adjudication est autorisé à exclure les fermiers en retard de payer les termes échus. — Cette disposition évite à l'administration des finances une multitude de contestations.

Le projet de loi sur la classification des routes les divise en trois classes :

1^{re} classe. La première comprend les grandes communications du royaume, dont le bon entretien, l'amélioration, l'achèvement ou l'ouverture sont d'un intérêt national; l'on a considéré comme telles, toutes les routes qui, partant de la capitale, conduisent le plus directement aux villes importantes des pays limitrophes de la Belgique; on y a compris leurs principaux embranchemens comme étant de même nature.

On a considéré le port d'Anvers comme un entrepôt trop important pour qu'on pût se dispenser de placer les routes qui favorisent les relations de commerce entre cette ville, le reste du royaume et les points principaux des pays voisins, au nombre de celles qu'il est d'un intérêt national de conserver et d'améliorer;

Enfin la circulation de la route, si importante sous le rapport militaire, qui est établie le long des frontières depuis Ostende jusques à Arlon, a paru devoir être comprise également dans la première classe.

La deuxième classe comprend les communications intérieures qui s'étendent par elles-mêmes sur le sol de plusieurs provinces, en sorte que leur entretien et leur amélioration n'intéressent pas exclusivement une seule province.

La classification des routes de deuxième classe ne nuit en rien aux droits acquis par les provinces aux produits de celles de ces routes qu'elles ont fait construire avec leurs fonds depuis la retraite des Français en 1814; la jouissance de ces produits leur est expressément réservée par le premier projet de loi.

Enfin la troisième classe comprend les routes qui ne sont pas portées dans les deux premières et qui ont leur point de départ et d'arrivée dans la même province, l'entretien et le perfectionnement de celles-ci restent exclusivement confiés aux autorités provinciales.

Le tableau joint au projet de loi indique la comparaison de la classification proposée avec la classification ancienne.

Je joins également à ce projet deux cartes sur lesquelles sont tracées les routes des 1^{re} et 2^e classes et leur embranchement, suivant la classification ancienne et suivant la classification proposée.

La discussion de ce dernier projet peut être remise après celle des projets plus urgents dont la chambre a à

(11)

s'occuper ; mais l'urgence des autres projets ne peut être contestée, puisque les barrières doivent être adjudgées définitivement avant le 1^{er} avril ; en conséquence, j'ai l'honneur de vous proposer, Messieurs, d'en fixer la discussion immédiatement après la proposition de M. Julien.

Le Ministre de l'Intérieur.

DE THEUX.

(13)

Léopold,
ROI DES BELGES.

A TOUS PRÉSENTS ET A VENIR, SALUT :

Loi spéciale réglant le mode de perception des Barrières.

De l'avis de notre conseil des ministres :

Nous avons chargé notre ministre de l'Intérieur de présenter aux Chambres en notre nom le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. Le droit de barrière ne sera perçu qu'aux endroits déterminés par le tableau joint au présent décret.

Ces emplacements ne pourront être changés que d'après l'autorisation spéciale du département de l'Intérieur.

Art. 2. Le lieu de perception sera indiqué par un poteau, éclairé depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Art. 3. Toute perception exercée à plus de 20 mètres du poteau est illégale.

Art. 4. Le paiement du droit ne peut être requis que par des préposés assermentés et munis d'une autorisation de percevoir la taxe, délivrée par l'administration provinciale.

Art. 5. Le droit de barrière sera perçu d'après le tarif suivant, savoir :

(14)

Pour chaque paire de roues de voitures
quelconques. » 02 1/2

(Trois roues comptent pour deux paires.)

Pour chaque cheval ou mulet, attelé ou non
jusqu'à concurrence de 4 têtes d'attelage. » 05

Pour une cinquième tête d'attelage. . . » 07 1/2

— — sixième — — . . . » 10

— — septième — — . . . » 20

— — huitième — — . . . » 30

Pour chaque tête au-dessus de huit. . . » 30

Pour chaque bœuf ou âne attelé. . . » 02 1/2

Pour chaque bœuf ou âne attelé avec plus
de 4 chevaux. » 05

La circulation de plus de huit chevaux ou mulots attelés,
est interdite, sauf pour le transport d'objets indivisibles,
et dans ce cas, le voiturier devra être muni d'une autori-
sation du bourgmestre du lieu du départ.

Les chevaux de poste paieront pour l'aller et le retour :
les maîtres de poste, sous leur responsabilité, tiendront
compte aux fermiers du droit dû par les voyageurs.

Art. 6. Le droit sera perçu en entier, d'après le tarif, à
chaque passage au poteau de la barrière; cependant les
personnes dont les chevaux, équipages, voitures quelcon-
ques quittent la route, ou s'arrêtent habituellement après
avoir dépassé le poteau, à une distance de celui-ci, moi-
dre que 500, 1000, 1500 ou 2000 mètres, seront admises,
soit par le fermier de gré à gré, soit d'office par la députa-

tion des états, à ne payer qu'une portion du droit de 175
pour la distance de moins de . . . 500 mètres

275 500 à 1000 id.

375 1000 à 1500 id.

475 1500 à 2000 id.

Art. 7. Sont exempts du droit :

Les chevaux et voitures employés pour le service du
Roi, de sa famille et de celui des personnes qui, en voyage,
forment leur suite.

Les chevaux de la gendarmerie nationale;

Les chevaux montés par des militaires en uniforme et
en service.

Les chevaux montés par des officiers supérieurs de la
garde civique revêtus des signes de service ou munis d'un
ordre de service.

Les chevaux et voitures servant au transport des cour-
riers du cabinet, ou de la poste aux lettres, lorsqu'ils ne
sont accompagnés que d'un seul voyageur.

Les chevaux, voitures et équipages militaires apparte-
nant à l'État ou à des corps d'armée nationaux ou étran-
gers, lorsqu'ils seront pourvus du signe distinctif déter-
miné par le département de la Guerre, ainsi que les chevaux
requis pour le transport de l'artillerie ou des voitures et
équipages militaires ci-dessus désignés.

Les chevaux ou voitures servant au transport des in-

généralistes ou conducteurs des ponts-et-chaussées, munis d'une feuille d'exemption, délivrée par le département de l'Intérieur.

Les chevaux servant au transport des contrôleurs des contributions et commis à cheval dans l'exercice de leurs fonctions.

Les chariots, voitures et animaux, servant au transport des récoltes et du bois d'affouage des champs ou de la forêt, vers la ferme ou la grange ou vers la demeure des affouagers.

Les chariots, voitures et animaux, exclusivement chargés d'engrais, fumier ou cendre pour l'agriculture, lorsque le chargement sera au moins aux $\frac{2}{3}$ complet; lesdits chariots, voitures et animaux à vide, au retour, jouiront de l'exemption; ils seront également exemptés en allant, mais le droit de barrière devra être consigné pour être restitué au retour.

Sont considérés comme engrais : les cendres ordinaires de bois et de houille, les cendres dites de Hollande, la suie, le gypse ou le plâtre indigène, la marne, le tan sortant des fosses de la tannerie, et la chaux.

Néanmoins pour jouir de cette exemption, en ce qui concerne la chaux et le gypse, on devra être muni d'une déclaration de l'administration locale constatant que ces matières dont on désignera approximativement les quantités, sont exclusivement destinées à l'agriculture.

Les chevaux d'allège, lorsqu'ils ne sont employés qu'à gravir les pentes des routes, qui dépassent cinq centimètres par mètre.

Les chariots, voitures ou animaux appartenant à des fermes, ou à des usines activées par le vent, l'eau ou la vapeur, situés à moins de 2,500 mètres de la barrière, lorsqu'ils servent au transport d'objets nécessaires au service de ces usines ou de ces fermes.

Les chariots, voitures ou animaux qui transportent dans les villes, directement au marché, les légumes ou fourrages verts, du beurre et du laitage; mais seulement à la barrière la plus rapprochée de ces villes.

Les chevaux, chariots ou voitures exclusivement employés pour le service des travaux de la route, mais seulement aux barrières établies sur la partie de route située dans la province pour laquelle le transport aura lieu.

Les chariots ou voitures et les animaux des propriétaires ou fermiers de terres ou habitations qui auraient des droits à l'exemption et qui les feront valoir.

ART. 8. Un registre de service, fourni par le fermier et paraphé par le conducteur des ponts-et-chaussées de l'arrondissement sera déposé à chaque bureau de barrière; il sera destiné à la transcription de chaque procès-verbal, aux ordres de service et à l'annotation des plaintes ou observations que les voyageurs auraient à faire parvenir à l'administration.

Les fermiers seront tenus de le représenter à toute réquisition.

ART. 9. Nul ne pourra refuser d'acquitter le droit entier, requis dans la forme voulue par les articles 2, 3 et 4

du présent, sauf les exceptions et modifications indiquées aux articles 6 et 7.

ART. 10. En cas de doute ou contestation, le montant du droit exigé sera consigné sur quittance entre les mains du percepteur; le domicile du consignataire sera indiqué par lui au registre de service.

Le fermier ou percepteur sera tenu de représenter à toute réquisition la loi et le cahier des charges relatifs à la perception des droits de barrière.

ART. 11. Défenses sont faites de diminuer le nombre des chevaux des attelages, à une distance moindre de 500 mètres de la barrière, pour les atteler de nouveau, après l'avoir dépassée, de quitter la route à une distance du poteau moindre de 500 mètres, pour la reprendre après, et d'éluder les clauses d'un arrangement établi suivant l'article 6. Enfin de frauder le paiement du droit légalement établi.

ART. 12. Toute contravention aux articles 7, 9, 10 et 11 sera punie d'une amende équivalente à trente fois le droit exigible sans préjudice au paiement du droit.

ART. 15. Tout violence qui aurait pour objet d'empêcher la perception du droit sera punie d'une amende d'un à dix florins sans préjudice à l'application du code pénal, s'il y a lieu.

ART. 14. Toute contravention devra être constatée par un procès-verbal, signé et affirmé dans les 48 heures par le préposé à la perception; le procès-verbal sera transmis au procureur du roi près le tribunal de 1^{re} instance, afin

(19)

que l'affaire soit portée devant le juge compétent ; l'action à laquelle la contravention donnera lieu , sera prescrite si la citation n'est signifiée dans le mois de la date du procès-verbal.

ART. 15. Toute contestation sur l'exécution des dispositions du présent décret sera du ressort des tribunaux.

ART. 16. La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa promulgation.

Bruxelles , le 22 février 1832

LÉOPOLD.

Par le roi :

**LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR ,
DE THEUX**

Léopold,
ROI DES BELGES.

A TOUS PRÉSENTS ET À VENIR, SALUT :

De l'avis de notre Conseil des Ministres ,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS ;

Le projet de loi dont la teneur suit, sera présenté aux
Chambres, en notre nom, par notre Ministre de l'Inté-
rieur.

ART. 1^{er}. La taxe des barrières établies sur les routes
de la Belgique, est maintenue.

ART. 2. Elle sera perçue à compter du 1^{er} avril 1852,
à minuit, conformément à la loi spéciale et au cahier des
charges joints à la présente loi.

Les droits payés aux barrières des routes de 1^{re} et 2^{me}
classes, seront perçus au profit de l'État, à l'exception de
ceux perçus sur les routes de 2^e classe construites depuis
l'an 1824 ou qui sont encore en construction au moyen
des fonds provinciaux, lesquels produits restent affectés
aux provinces.

Sont considérées routes de 1^{re} et 2^e classes, celles com-
prises au tableau annexé à la loi du

ART. 3. La présente loi sera obligatoire le lendemain
de sa promulgation.

Bruxelles, le

LÉOPOLD.

Par le Roi :

LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,
DE THEUX.

**CAHIER DES CHARGES *et conditions auxquelles
sera assujettie la perception de la taxe des
barrières établies sur les routes de la
Belgique.***

ARTICLE PREMIER.

Le droit de percevoir la taxe des barrières établies par le décret du 6 mars 1831 sera adjugé publiquement et pour chaque barrière séparément.

ART. 2.

L'adjudication aura lieu par devant le gouverneur de chaque province, ou un membre de la députation des États, délégué par lui, en présence de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées et du directeur de l'enregistrement et des domaines, à l'extinction des feux, par husses successives, sur une mise à prix indiquée par le conseil d'adjudication, et pour le terme d'une année, commençant au premier avril 1832 à minuit, et finissant au 31 mars 1833, aussi à minuit.

ART. 3.

L'adjudication ne sera définitive qu'après l'approbation du département de l'intérieur.

ART. 4.

Le gouverneur donnera avis aux adjudicataires de l'approbation donnée à leurs marchés : ceux-ci

(2)

verseront dans les trois jours , sous peine de nullité , trois pour cent du prix du bail dans les bureaux du gouvernement de la province , pour couvrir les frais de timbre , d'enregistrement et adjudication.

Tous autres frais restent à la charge de l'administration. Dans les dix jours, ils fourniront un cautionnement , soit en numéraire soit en immeubles.

Le cautionnement en numéraire consistera dans un quart du prix annuel du fermage , le décompte en sera fait à la fin du bail , de sorte que le fermier n'ait plus aucun paiement à faire pour les trois derniers mois.

Le cautionnement en immeubles sera consenti par acte authentique, en justifiant , 1^o par un certificat de l'autorité communale, que les immeubles sont au moins d'une valeur égale à la moitié du prix d'une année de bail , et 2^o par un certificat du conservateur des hypothèques constatant que lesdits immeubles sont libres de toute charge.

Les frais qui résulteront de cet acte et de l'inscription hypothécaire qui s'ensuivra , seront à la charge du fermier.

Si l'adjudicataire reste en défaut de fournir le cautionnement exigé, il sera procédé à une réadjudication , à ses risques et périls , ou bien l'avant-dernier enchérisseur pourra être déclaré adjudicataire si l'administration le juge à propos : à cet effet l'avant-dernier enchérisseur sera considéré au même titre que l'adjudicataire, et ne sera libéré de toute obligation que par l'approbation de l'adjudication.

Dans l'un ou l'autre cas , le fermier déchu devra payer immédiatement le montant de la folle enchère.

(3)

à peine d'y être contraint par les voies autorisées pour le recouvrement des revenus domaniaux.

ART. 5.

Aussitôt que les fermiers auront justifié, auprès du gouverneur, de l'accomplissement des obligations à eux imposées par l'art. 4, il leur délivrera un permis de perception.

Les fermiers prêteront, entre ses mains ou entre celles du commissaire de district de leur arrondissement, le serment de n'exiger d'autres taxes que celles établies par la loi, et de remplir fidèlement toutes les obligations qui leur sont imposées.

ART. 6.

Les fermiers feront connaître à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées l'endroit qu'ils ont choisi, dans les limites indiquées par le tableau approuvé par le ministre de l'intérieur, pour y placer le poteau de perception. Ce poteau ne pourra ensuite être changé de place qu'avec l'autorisation de la députation des États, donnée d'après l'avis de l'ingénieur en chef.

ART. 7.

Les fermiers qui voudront faire opérer leur recette par des préposés indiqueront à l'ingénieur en chef les personnes qu'ils ont l'intention de déléguer à cet effet; ce fonctionnaire, après s'être assuré qu'elles ont les qualités requises pour s'acquitter de leurs devoirs, les présentera au gouverneur de la province pour

(4)

être admises à prêter serment entre ses mains ou entre celles de leur commissaire de district.

ART. 8.

Les fermiers devront se pourvoir, à leurs frais, d'une habitation sans pouvoir prétendre de ce chef à une indemnité quelconque, soit durant le bail soit après son expiration.

Les habitations existantes et celles qui pourront être construites pendant la durée du bail, et appartenant à l'État, sont adjugées en même temps que la barrière.

Les adjudicataires de celles déjà existantes s'y établiront en même temps qu'ils prendront possession de la barrière, et ceux des maisons à construire dès le temps qu'elles seront habitables.

La durée de la jouissance de ces habitations, sera égale à celles des barrières.

Les fermiers devront entretenir ces habitations pendant la durée de leur bail, et en payer toutes les charges auxquelles les lois en vigueur sur la matière, assujettissent tous les locataires des maisons ou bâtimens.

ART. 9.

Ils reprendront pour leur compte, des fermiers actuels, et sur estimation, les poteaux et lanternes qui sont la propriété de ces fermiers. Si ceux-ci refusaient de céder ces objets, ils devront s'en pourvoir sur-le-champ ailleurs; si les poteaux, barrières, lanternes, etc., sont la propriété de l'État, ils seront cédés aux fermiers à la condition de les entretenir conve-

nablement et de les remettre, à la fin du bail, en bon état.

Les poteaux devront tous être semblables au modèle adopté par l'arrêté du 13 février 1816.

ART. 10.

Les fermiers verseront dans les dix premiers jours de chaque mois, dans la caisse de monsieur le receveur de l'enregistrement et des domaines, le douzième du prix annuel, ainsi que les sommes qui auraient pu être consignées en leurs mains, par suite de contraventions aux réglemens sur la police des routes, et cela sans que, dans aucun cas, ils puissent exiger la moindre réduction, ou différer le versement, soit à titre d'indemnité, de perte ou autres causes. En cas de retard de ces paiemens, ils seront poursuivis par les voies usitées pour le recouvrement des revenus domaniaux et notamment par contrainte et saisie-exécution des biens, meubles et effets mobiliers, et sans que les fermiers puissent prétendre que le recours sera exercé préalablement sur le cautionnement.

Le fermier se soumettra, à défaut de remplir les conditions de son bail, à ce qu'il soit procédé à la résiliation de celui-ci et à une nouvelle adjudication à la folle enchère : à cet effet, il suffira de lui faire une dernière sommation, annonçant la susdite adjudication.

ART. 11.

Les fermiers sont sous la protection spéciale de l'autorité publique, qui leur prêtera aide et assistance, et en cas de besoin main-forte ; ils toucheront le quart

(6)

de toutes les amendes versées dans les caisses de l'administration pour contraventions qu'ils auront constatées à leur bureau de barrière : cette quote-part leur sera payée à l'expiration de chaque semestre sur des états à rédiger par les receveurs de l'enregistrement et des domaines.

ART. 12.

Lorsqu'en cas de dégel, le gouvernement jugera nécessaire pour la conservation des routes, d'interdire, pendant un certain temps, la circulation des voitures chargées, les fermiers devront se conformer à cette mesure, sans pouvoir de ce chef prétendre à aucune indemnité, et seront obligés de tenir la main à l'exécution des lois existantes et des ordres donnés à ce sujet; ils encourront une amende de 25 florins pour chaque chariot ou voiture qu'ils auraient laissé passer malgré la défense.

Les arrêtés qui ordonneront la fermeture et l'ouverture des barrières en temps de dégel, seront affichés aux bureaux de perception, et par les soins des fermiers ou leurs délégués.

ART. 13.

Les fermiers ou les délégués seront, pour tous retards, recettes illégales ou voies de fait, et en général pour toutes contraventions aux présentes conditions et aux dispositions de la loi spéciale sur la taxe des barrières, en tant qu'elle les concerne, d'après les circonstances, condamnés à une amende de 10 à 100 florins ou à un emprisonnement d'un jour au moins

(7)

et de 15 jours au plus, ou bien conjointement à une amende et à un emprisonnement dont le maximum ne pourra excéder 50 florins d'amende et 8 jours de prison, indépendamment des dommages et intérêts et de l'application éventuelle des lois pénales, ainsi que de la résiliation immédiate de leur bail, d'après les stipulations mentionnées à l'article 10. Dans le cas où les délégués des fermiers seraient hors d'état de payer les amendes, dommages et intérêts, auxquels ils seraient condamnés, ces amendes, dommages et intérêts seront recouvrés sur les fermiers eux-mêmes; ceux-ci resteront, sous ce rapport, responsables pour leurs délégués.

ART. 14.

Les fermiers des barrières, seront soumis, pour ce qui concerne leurs fonctions, à la surveillance et aux ordres de l'administration des ponts et chaussées, et seront spécialement tenus de lui donner connaissance de tous les faits concernant la police et la conservation des routes, sur lesquelles sont placées leurs barrières. Ils recevront les consignations pour contraventions à la voirie, sur récépissé. Ils adresseront à la fin de chaque trimestre un extrait certifié du registre de service à l'ingénieur de l'arrondissement.

ART. 15.

Le conseil d'adjudication aura la faculté d'exclure les fermiers du bail actuel, qui sont en retard de paiement des termes échus.

ART. 16.

Toutes contestations sur les conditions ci-dessus sont du ressort des tribunaux.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présens et à venir, salut !

De l'avis de notre conseil des ministres ;

Nous avons chargé notre ministre de l'intérieur de présenter aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Les routes du royaume sont rangées en trois classes, savoir :

ROUTES DE 1^{re} CLASSE.

Celles qui, partant de la capitale, conduisent directement aux villes frontières des États limitrophes ; plus la route d'Anvers vers Lille, par Gand, et la route frontière d'Ostende vers Luxembourg, par Ypres, Tournay, Mons, Dinant, Neuschâteau et Arlon.

N^o 1. Bruxelles à Ostende, par Alost, Gand, Eecloo et Bruges.

Embranchement vers Hulst, par Termonde et St-Nicolas.

De Maldeghem, vers Breskens, par Aardenbourg.

N^o 2. Bruxelles vers Dunkerque, par Ninove, Audenarde, Courtray, Menin et Ypres.

N^o 3. Bruxelles vers Lille, par Enghien, Ath, Leuze et Tournay.

Embranchement de Tournay vers Douai, de Tournay vers Valenciennes,

- N° 4. Bruxelles vers Valenciennes, par Braine-le-Comte, Soignies et Mons.
Embranchement de Mons vers Maubeuge.
- N° 5. Bruxelles vers Rocroi, par Genappe, Gosselies, Charleroi et Philippeville.
Embranchement d'Ixelles à Vleurgat.
- N° 6. Bruxelles vers Metz, par Wavre, Gembloux, Namur, Marche, Arlon et Longwy.
Embranchement de St-Josse-ten-Noode à Etterbeek.
De Namur à Givet.
Du Bois des Pendus, par Habay-la-Neuve et Virton vers Longnion.
- N° 7. Bruxelles vers Aix-la-Chapelle, par Louvain, St-Trond, Oraye et Liège.
Embranchement de St-Trond, par Tongres vers Venloo.
De Liège vers la Prusse, par Francor-Champs Malmédi, et par Francor-Champs et Stavelot; de Henri-Chapelle vers Eupen.
- N° 8. Bruxelles vers Breda, par Malines et Anvers.
Embranchement vers Berg-op-Zoom.
- N° 9. Anvers vers Lille, par St-Nicolas, Gand, Courtray, et Menin.
- N° 10. Ostende vers Luxembourg, par Nieuport, Furnes, Ypres, Courtray, Tournay, Mons, Philippeville, Dinant, Neufchâteau et Arlon.
Embranchement de Furnes vers Dunkerque, par l'Estrau.

ROUTES DE II^e CLASSE.

Celles qui s'étendent sur le territoire de plusieurs provinces.

N^o 1. Bruxelles vers Binche, par Nivelles.

N^o 2. Bruxelles vers Hasselt, par Louvain, Jooris, Winghe et Diest.

N^o 3. Gand à Ostende, par Thielt et Thourout.

N^o 4. Gand vers Valenciennes, par Audenarde, Renaix, Leuze et Peruwelz.

Embranchement de Renaix à Tournay ; de Renaix à Lessines.

N^o 5. Gand à Charleroi, par Grammont, Enghien, Soignies et Rœulx.

N^o 6. Bruges { vers l'Ecluse.
à Nieupoort par Ghistelles.

N^o 7. Bruges { à Blankenberg.
à Courtray.

N^o 8. Ypres à la frontière de France, par Warneton.

N^o 9. Mons à Termonde, par Ath, Lessines, Grammont et Alost.

N^o 10. Mons à Tirlemont, par Binche, Charleroi, Gembloux et Jodoigne.

N^o 11. Charleroi vers Maubeuge par Beaumont.

N^o 12. Namur à Nivelles.

N^o 13. Namur à Lokeren, par Louvain, Malines, et Termonde.

(11)

N° 14. Falmignoul à Bouillon , par Beauforting.

N° 15. Liège vers Bois-le-Duc , par Tongres et Hasselt.

N° 16. Liège à Namur.

N° 17. Liège vers Sedan , par Terwagne , Marche , St-Hubert et Bouillon.

Embranchement vers Dinant , par Ciney.

N° 18. Theux vers Maestricht , par Battice.

ROUTES DE III^e CLASSE OU PROVINCIALES.

Celles qui ne s'étendent que sur le territoire d'une seule province et qui ne sont pas comprises dans les deux premières classes.

ART. 2.

La présente loi sera obligatoire le lendemain de sa promulgation.

Donné à Bruxelles , le 24 février 1832.

LÉOPOLD.

Par le roi.

Le ministre de l'intérieur,

DE THEUX.