

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 2 FÉVRIER 1861.

DOCUMENTS RELATIFS AUX DROITS DE BARRIÈRE.

La question de l'abolition des droits de barrière a été agitée dans ces derniers temps. Plusieurs conseils provinciaux l'ont examinée dans leur session de 1860, et beaucoup de personnes ont conçu l'espérance de voir disparaître ce qu'elles considèrent, depuis la suppression des octrois, comme la dernière entrave à la libre circulation dans l'intérieur du pays.

Cette réforme touche à la fois au système d'entretien et de construction de nos voies de communication, aux intérêts des provinces et de toutes les communes du royaume, et aux besoins du trésor, qui serait, du même coup, privé d'une ressource importante et soumis à de nouvelles charges.

A ces différents points de vue, la question de l'abolition de la taxe des barrières semble mériter une sérieuse étude, que l'on a cherché à faciliter en rassemblant les éléments d'examen et d'appréciation ci-après.

§ I^{er}. — HISTORIQUE.

SOMMAIRE. — *Période de 1639 à 1795. — Période de 1795 à 1806. — Période de 1806 à 1814. — Période de 1814 à 1830. — Période de 1830 à 1860.*

L'origine du droit de barrière remonte aux temps reculés où, sous le régime de la féodalité, les seigneurs, s'appuyant sur leur titre de propriétaire et plus encore sur le droit du plus fort, battaient monnaie en obligeant ceux qui traversaient leurs terres à payer des droits de passe.

Plus tard, des villes, des communes, des communautés et des particuliers, ayant entrepris d'effectuer les travaux nécessaires pour améliorer et entretenir quelques

chemins, y perçurent des droits de passage destinés à pourvoir aux dépenses de ces travaux. C'est ainsi que s'établit dans les provinces belges le système des concessions, qui a donné naissance à la taxe des barrières dont nous allons faire l'histoire depuis le dix-septième siècle jusqu'à nos jours.

Période de 1639 à 1795. — Dès l'année 1639, alors que les progrès du commerce et de l'industrie firent sentir le besoin de nouvelles voies de communication, le système des concessions de péage fut appliqué à la construction des grandes routes, et donna lieu successivement à une législation plus ou moins uniforme, résultant d'octrois du souverain, qui, en autorisant l'ouverture de ces routes et l'établissement de droits de barrière, accordaient aux concessionnaires des pouvoirs pour l'expropriation des terrains qui leur étaient nécessaires, et réglaient la police du roulage.

Quant aux péages, ils étaient généralement perçus sur les charrettes, chariots et chaises, carrosses attelés de chevaux, ânes ou mulets, sur les chevaux de selle, sur les bêtes de somme, sur les bœufs, vaches, génisses ou autres bêtes à cornes, sur les moutons, veaux, porcs, etc.

Il y avait des exemptions générales pour les chevaux, voitures et équipages du souverain, du gouverneur général des Pays-Bas et des gens de leur suite, des chevaliers de la Toison d'or, des officiers généraux, des membres du conseil d'État, du conseil privé, de celui des finances, du conseil de Brabant et des Flandres, des chambres des comptes, des officiers et gens de guerre marchant en corps, détachements ou escortes.

Il y avait aussi des exemptions particulières pour les habitants de certains villages proches des chaussées, pour les chevaux et voitures employés à la réparation des chaussées, pour le transport des grains à certains moulins, pour les manants et habitants du pays allant cultiver leurs terres et recueillir leurs récoltes, pour le transport des engrais, etc.

Les droits de barrière, mis en ferme ou tenus en régie, étaient perçus par des fermiers ou des collecteurs qui étaient placés sous la protection et la sauvegarde du souverain, mais qui étaient tenus d'exécuter strictement les clauses de l'octroi de concession, et ne pouvaient, sous peine d'amende, percevoir d'autres droits que ceux qui étaient autorisés.

Les concessionnaires avaient le droit de faire barrer les vieux chemins parallèles aux chaussées, et d'établir des barrières supplémentaires à l'issue des chemins que l'on aurait pu suivre pour éluder le paiement des droits.

Le nombre des barrières à établir sur chaque route était spécifié; mais le concessionnaire avait la faculté de choisir le lieu de l'emplacement. La distance entre les barrières n'était pas réglée uniformément, mais elle était ordinairement d'une lieue.

Les barrières proprement dites consistaient en des barres de fer ou de bois qui servaient à fermer au besoin le passage.

Les droits devaient être affectés au remboursement des capitaux levés pour la construction des routes et au paiement des frais de réparation et d'entretien.

Les concessionnaires n'avaient que la jouissance des barrières et de certains produits, tels que ceux des plantations, sans pouvoir prétendre à aucun droit sur les routes mêmes, qui faisaient partie du domaine public. De ce chef, certains oc-

trois soumettaient les concessionnaires à payer annuellement au trésor public une redevance modique, destinée à consacrer les droits du souverain.

Enfin les concessions n'étaient que temporaires, et les routes faisaient retour à l'État lorsque les capitaux levés pour leur construction étaient remboursés au moyen du produit des barrières.

Période de 1795 à 1806. — Lorsque la Belgique eut été envahie par les armées républicaines, des charretiers, sous l'inspiration des idées qui faisaient alors fermenter les esprits, voulurent s'affranchir du paiement des droits de barrière, et il y eut à ce sujet sur plusieurs routes des rixes assez sérieuses, qui motivèrent un arrêté du 15 fructidor an III (1^{er} septembre 1795), par lequel les représentants du peuple autorisèrent les administrations d'arrondissement à s'adresser aux commandants de place, afin de requérir le nombre de soldats nécessaires pour prêter main-forte aux tenants barrières et assurer la perception.

La taxe des barrières fut ainsi maintenue jusqu'à ce que l'arrêté du 24 brumaire an V (14 novembre 1796) vint supprimer, dans *la ci-devant Belgique*, les droits connus sous le nom d'aides, subsides, tailles, vingtièmes, et les impositions indirectes, telles que droits d'entrée des villes, droits sur les consommations, sur les boissons, sur les barrières, sur les tueries, sur les chiens et tous autres droits quelconques, perçus tant par les villes que par les ci-devant États. Par suite de l'exécution de ce décret, les États, les villes, les communautés et les corporations, qui avaient joui jusqu'alors du produit des barrières sur presque toutes les routes, en furent dépossédés sans indemnité.

Cependant le directoire exécutif, obéissant à la nécessité de porter un remède efficace au mauvais état des voies de communication de la république, proposa de percevoir sur toutes les routes une taxe dont le produit devait être spécialement affecté à leur entretien, réparation et construction, ainsi qu'aux dépenses de leur administration.

A l'appui de cette proposition, on a fait exclusivement valoir :

1° Les avantages à résulter pour le pays de l'établissement de routes nouvelles et du bon entretien des routes existantes, dont les difficultés des circonstances n'avaient pas permis de réparer les dégradations;

2° La nécessité de recourir aux perceptions indirectes pour combler le déficit des revenus publics, alors que les crises révolutionnaires avaient retardé et presque anéanti la rentrée des contributions directes, et que la ressource des assignats était épuisée.

La proposition fut vivement combattue dans le sein du conseil des Cinq Cents et du conseil des Anciens; après avoir été votée par la première de ces assemblées, elle fut rejetée, le 5 germinal an V, par la seconde, qui l'adopta pourtant ensuite sous la date du 24 fructidor (10 septembre 1797).

La taxe fut en conséquence établie par les lois du 9 vendémiaire an VI (30 septembre 1797) et 3 nivôse suivant (23 décembre 1797).

Les dispositions de ces lois ont été réglementées, interprétées et modifiées par dix-huit arrêtés et sept lois, depuis leur mise à exécution jusqu'à l'époque où elles furent abrogées en 1806. Une de ces lois, portant la date du 4-14 avril 1806, a disposé que le tarif de la taxe d'entretien des routes n'était point applicable aux

routes nouvellement ouvertes dans les Alpes par le Simplon, Meillerie, le mont Cenis, le mont Genève, le Lantaret et par Nice, et qu'il serait arrêté des tarifs particuliers pour ces routes.

Période de 1806 à 1814. — Une loi du 24 avril-4 mai 1806, supprima la taxe d'entretien des routes et la remplaça par une taxe sur le sel.

L'orateur du tribunal chargé de la défense de cette loi au corps législatif, après avoir fait valoir les considérations qui militaient en faveur de l'établissement de la taxe sur le sel, fit une brillante apologie de la suppression des barrières, et il ne rencontra pas un seul contradicteur.

Il fut cependant établi des taxes sur les routes du mont Cenis et du Simplon, par deux décrets des 20 janvier et 13 avril 1811, pris en exécution de la loi relative à ces routes, du 4 avril 1806. Ces décrets concédaient respectivement cette taxe aux religieux du couvent du mont Cenis, et aux religieux de la maison de Saint-Bernard et du Simplon, à la charge d'entretenir ces routes en bon état de viabilité.

Période de 1814 à 1830. — Lorsque les armées des puissances alliées entrèrent en Belgique en 1814, les commissaires généraux de ces hautes puissances supprimèrent l'administration des droits réunis, et par suite l'impôt sur le sel, mais ils reconnurent la nécessité de pourvoir, par d'autres moyens, aux dépenses de l'entretien des routes, et ils rétablirent, à cet effet, le droit de barrière, par leur arrêté du 19 mars 1814, dont voici le préambule :

- « Attendu la nécessité de pourvoir, sans retard, aux dépenses de l'entretien des » routes et du service de la voirie dans la Belgique;
- » Considérant que, pour atteindre ce but, le mode le plus juste et le plus simple » dans son exécution, est de soumettre la circulation sur les routes pavées à une » taxe modérée, dont la perception ne soit point vexatoire, et dont le produit » puisse remplacer l'impôt sur le sel, dont la charge onéreuse est supprimée avec » l'administration des droits réunis. »

Un arrêté du 16 mai suivant déclara que le produit de la taxe constituerait un fonds spécial affecté à l'entretien des routes.

Ensuite, un arrêté du prince souverain (Guillaume d'Orange-Nassau), du 15 février 1815, maintint la taxe des barrières telle qu'elle avait été établie par l'arrêté du 19 mars 1814, et l'art. 225 de la loi fondamentale de 1815 disposa que les droits de barrières, ponts et écluses, seraient affectés à l'entretien et à l'amélioration des chaussées, ponts, canaux et rivières navigables; que l'excédant, s'il y en avait, demeurerait réservé pour les dépenses de même nature dans la même province, à la seule exception des droits perçus sur les grandes communications du royaume, dont l'excédant pourrait être employé aux mêmes fins, là où le roi l'ordonnerait.

Une loi du 15 septembre 1816 rétablit l'impôt sur le sel, mais cette fois il ne fut plus question de la corrélation existant entre cet impôt et la taxe des barrières, qui fut maintenue concurremment avec les droits qu'elle avait remplacés.

En 1819, le Gouvernement (arrêté royal du 17 décembre 1819) imposa aux provinces la charge d'entretenir une partie des routes de l'État, qui portent aujourd'hui

d'hui le nom de routes provinciales, et leur abandonna le produit des barrières établies sur ces routes.

Période de 1830 à 1860. — Après les événements de 1830, la taxe des barrières fut maintenue par trois décrets du Congrès national du 6 mars 1831 : l'un, ordonnant la perception de cette taxe, le second, réglant le mode de perception, le troisième, déterminant les charges et conditions auxquelles la perception serait assujettie.

Ces trois décrets furent adoptés à l'unanimité, sans qu'aucun membre du Congrès présentât la moindre objection contre le principe de la taxe des barrières. L'exposé des motifs se bornait à dire, à cet égard : « Ces décrets ont pour but la » conservation d'un impôt existant depuis 15 ans, et dont le produit présumé a été » renseigné au budget des voies et moyens. »

Lesdits décrets ont été remplacés par les lois des 8 mars 1832, 18 mars 1833 et 12 mars 1834, qui ont été prorogées d'année en année, par celles des 18 mars 1835, 23 mars 1836 et 6 mars 1837.

Ces dernières lois fondées, comme les précédentes, sur la nécessité de maintenir une taxe dont les produits sont affectés à l'entretien des routes et à la construction de routes nouvelles, qui contribuent au développement de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, ont été adoptées à l'unanimité par la Chambre des Représentants, de même que celle du 8 mars 1832.

Celles de 1833 et de 1834 avaient soulevé des discussions sur le taux du droit, que plusieurs membres proposaient de réduire, et elles rencontrèrent de ce chef, la première, sept votes hostiles, et la seconde, trois.

La loi du 18 mars 1838 est venue alors consacrer, d'une manière permanente, l'établissement de la taxe des barrières, et a donné au Gouvernement le pouvoir d'affermir ses produits pour trois ans, sous la réserve que les baux n'engageraient l'État que pour les années pour lesquelles la loi annuelle des voies et moyens aurait autorisé la continuation de la perception de la taxe.

Cette loi a été adoptée à l'unanimité par la Chambre des Représentants, après une longue discussion dans laquelle le principe de la taxe n'a pas été mis en question.

Cependant le Gouvernement avait en quelque sorte convié la Chambre à s'occuper, de ce point important, en faisant valoir dans l'exposé des motifs des considérations tendantes à établir la légitimité du droit de barrière et la nécessité de le maintenir.

Ces considérations n'ont pas soulevé de discussion; elles ont été adoptées par la commission de la Chambre chargée de l'examen du projet de loi dont il s'agit, dans les termes suivants (Séance du 2 mars n° 141) ⁽¹⁾ :

« L'utilité et la nécessité de la taxe des barrières n'ont, dans aucune des discussions précédentes, guère été contestées. Juste dans son application, d'une » perception facile, exempte de tout arbitraire, elle a une destination conforme

(1) La commission était composée de MM. ÉLOY DE BURDINNE, *président*, SCHEYVEN, D'HOPFSCHMIDT, PIRREZ, MAERTENS, LIEDTS et DE JAEGER, *rapporteur*.

» aux véritables intérêts du pays, puisqu'elle sert à entretenir les routes existantes dans l'état de viabilité, et à construire des routes nouvelles.

» En présence de ces considérations longuement développées dans l'exposé des motifs, et qui militent en faveur de son maintien, votre commission n'a pas attaché grande importance à rechercher si le Congrès a voulu prendre une mesure temporaire, ou entendu continuer le système suivi par le Gouvernement déchu.

» Qu'il ait eu cette dernière intention, c'est toutefois ce qu'autorise à croire le texte même du premier des décrets du 6 mars 1831, qui, à l'article 5, règle l'emploi de la taxe d'une manière qui exclut toute idée d'abolition prochaine; que la Chambre s'y soit implicitement associée, c'est ce qui est à déduire de l'art. 2 de la loi du 2 mai 1836, relative au crédit de 6,000,000 de francs, qui porte que les intérêts et l'amortissement de l'emprunt seront prélevés sur l'excédant des produits de barrières. »

Au Sénat, les lois des 8 mars 1832 et 18 mars 1833 ont été adoptées à l'unanimité moins une voix. Celle du 12 mars 1834 a été votée par vingt-huit voix contre trois, mais cette opposition ne provenait que de divergences d'opinion sur certaines dispositions de la loi. Les lois des 18 mars 1835, 23 mars 1836, 6 mars 1837 et 18 mars 1838, ont été adoptées à l'unanimité.

Un seul membre de cette assemblée (M. Lefebvre-Meuret), qui a voté contre les lois de 1832 et 1833, s'est attaqué au principe du maintien de la taxe des barrières.

Depuis cette discussion, qui date de vingt-sept ans, le maintien de la taxe des barrières n'a plus été mis en question, ni au Sénat ni à la Chambre des Représentants.

Récemment, la seconde de ces assemblées a repoussé par l'ordre du jour une pétition du conseil communal et des habitants d'Overysse, ayant pour objet de demander la suppression du droit de barrière.

Le rapport présenté par M. Defré sur cette pétition, dans la séance du 27 mars 1860, est ainsi conçu :

« L'État est obligé d'entretenir les routes pavées, et c'est pour subvenir à cet entretien que la loi a créé la taxe des barrières, qui est payée par les propriétaires des voitures et des chevaux qui profitent beaucoup plus des routes pavées que les piétons. Abolir cette taxe, c'est-à-dire livrer gratuitement au public les voies pavées, ce serait favoriser ceux qui profitent le plus de leur établissement au détriment de ceux qui en profitent le moins. Par ces motifs, la commission vous propose l'ordre du jour. »

Rien ne faisait donc prévoir que le maintien de la taxe des barrières dût être bientôt mis en question, lorsque des discussions à ce sujet furent soulevées dans le sein des conseils provinciaux au mois de juillet dernier.

Ces assemblées dans les provinces d'Anvers, de Namur, de Hainaut et de Brabant, ont adopté les résolutions suivantes :

Anvers. — « Présenter une adresse aux Chambres législatives à l'effet : de supprimer le droit de barrière sur les routes de l'État à partir du 1^{er} janvier prochain. Rendre les routes provinciales et communales ainsi que les routes

- » concédées, routes de l'État, avec indemnité en faveur des provinces et des communes, et des concessionnaires, s'il y a lieu, et supprimer sur ces routes le droit de barrière, qu'on pourrait remplacer par des impôts plus équitables. »

Namur. — « Émettre le vœu que le Gouvernement étudie le plus tôt possible les moyens d'arriver, d'une manière équitable, à la suppression des barrières sur toutes les routes et les chemins vicinaux. »

Hainaut. — « Émettre un vœu auprès du Gouvernement et des Chambres, pour la suppression du droit de barrière, en prenant les mesures nécessaires pour assurer l'entretien et le parachèvement des voies de communication pavées et empierrées. »

Brabant. — 1° « Charger la députation permanente d'entrer en arrangement avec le Gouvernement central, en vue d'obtenir l'abolition du droit des barrières de l'État sans transformation;

2° « Prier le Gouvernement d'insister auprès des provinces en vue d'opérer l'abolition des droits de ce genre perçus par elles;

3° « Aviser au moyen de remplacer le produit des barrières dans le budget du Brabant;

4° « Demander aux communes si, dans de telles conditions, elles ne seraient pas disposées à supprimer les barrières établies à leur profit;

5° « Faire rapport sur le tout à la prochaine session et avoir égard, entre temps, aux recommandations faites par M. Mascart, lors de la discussion du budget, c'est-à-dire de ne pas laisser trop se multiplier les barrières sur les routes communales⁽¹⁾.

§ II. — LÉGISLATION.

—

SOMMAIRE. — *Routes de l'État.* — *Routes provinciales.* — *Routes concédées.* — *Chemins vicinaux.* — *Passages d'eau.*

Les voies de communication pavées ou empierrées se composent : 1° des routes de l'État; 2° des routes provinciales; 3° des routes concédées; 4° des chemins vicinaux.

Routes de l'État. — Par arrêté royal du 13 mars 1821, les routes de l'État ont été divisées, en deux classes comprenant : la première les routes qui traversent le pays d'une extrémité à l'autre; la seconde, les routes d'un moindre développement.

(1) Dans le Luxembourg, le vœu de voir supprimer les barrières a été émis par la chambre de commerce et des fabriques d'Arlon, dans une délibération du 12 septembre 1860, qu'elle a adressée au Département des Finances. Ce collège a fait principalement valoir qu'il n'y a qu'une certaine partie de la province qui jouit de la voie ferrée, et il demande que les routes provinciales et communales soient abandonnées à l'État.

La construction et l'entretien de ces routes sont à la charge du trésor public, mais il est des cas où le Gouvernement accepte les subsides offerts par les provinces, les communes ou des particuliers, pour l'établissement de routes nouvelles.

La taxe des barrières est perçue sur les routes de l'État en vertu des lois du 18 mars 1833, du 12 mars 1834, du 10 mars 1838 et du 25 mars 1850, dont nous allons donner le texte, ainsi que des arrêtés royaux du 6 octobre 1850 et du 17 septembre 1853, pris en exécution de la dernière de ces lois.

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}. La taxe des barrières continuera d'être perçue, à partir du 1^{er} avril 1838, à minuit, conformément aux lois du 18 mars 1833 (*Bulletin officiel* n° 262, 263 et 264), et à la loi du 12 mars 1834 (*Bulletin officiel* n° 205).

ART. 2. Le droit de barrière sera perçu aux endroits déterminés par le tableau joint à la présente loi.

ART. 3. L'emplacement des barrières sur les routes nouvelles, ainsi que les changements qui deviendraient nécessaires au tableau ci-annexé, sera réglé par le Gouvernement, d'après les principes suivants :

Il ne pourra y avoir plus d'une barrière à raison d'une distance de 5,000 mètres ;

Toutefois, le poteau pourra être placé dans l'espace des 500 mètres en deçà ou au delà du point que la distance des 5,000 mètres déterminerait rigoureusement.

ART. 4. La durée des baux ne pourra excéder trois années.

La faculté de résilier à des époques ou pour des cas annoncés avant la mise en adjudication, et rappelés dans le procès-verbal d'adjudication, pourra être stipulée en faveur tant du Gouvernement que de l'adjudicataire.

Ces baux n'engageront l'État que pour les années pour lesquelles la loi annuelle des voies et moyens aura autorisé la continuation de la perception de cette taxe.

L'adjudication se fera soit aux enchères, soit au rabais.

ART. 5. Les subsides offerts par les provinces, les communes et les particuliers, pour construction de routes, et acceptés par le Gouvernement, seront, à la suite des arrangements intervenus à cet égard, versés au trésor de l'État et mis à la disposition du Ministère des Travaux publics par celui des Finances.

La disposition qui précède est applicable aux subsides déjà acceptés et dont le recouvrement reste à faire.

Ces subsides seront renseignés dans les comptes de l'État et portés au Budget des recettes et dépenses pour ordre.

ART. 6. — La présente loi sera obligatoire le jour de sa promulgation.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 10 mars 1838.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

Vu et scellé du sceau de l'État.

Le Ministre de la Justice,

A.-N.-J. ERNST.

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}. La taxe des barrières continuera d'être perçue, à partir du 1^{er} avril 1834, à minuit, conformément aux lois du 18 mars 1833 (*Bulletin officiel* n° 262, 263 et 264), sauf les modifications ci-après :

ART. 2. Le droit établi par le tarif contenu en l'article 5 de la loi du 18 mars 1833, n° 263, sera perçu à raison de deux centimes par centième de florin.

ART. 3. L'exemption accordée par le § 13 de l'article 7 de la même loi aux chevaux d'allège, est étendue aux mulets et bœufs d'allège.

L'exemption du droit accordée par le § 14 du même article est applicable aux attelages à vide comme à charge.

ART. 4. Les mots : *les trois derniers mois*, du § 1^{er} de l'article 4 de la loi, cahier des charges (*Bulletin officiel*, n° 264), sont remplacés par ceux-ci : *les deux derniers mois*.

ART. 5. Le droit de barrière ne sera perçu qu'aux endroits déterminés par le tableau joint à la présente loi, qui sera exécutoire le jour de sa promulgation.

ART. 6. La présente loi cessera ses effets le 1^{er} avril 1835, à minuit.

Mandons et ordonnons, etc.

Bruxelles, le 12 mars 1834.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

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}. La taxe des barrières établie sur les routes est maintenue.

ART. 2. Elle sera perçue, à compter du 1^{er} avril 1833, à minuit, conformément à la loi spéciale et au cahier des charges joints à la présente loi.

ART. 3. La taxe des barrières établies sur les routes, en vertu d'actes de concession, sera perçue conformément à ces actes.

Les dispositions de la loi spéciale réglant le mode de perception, et celles de la loi sur les cahiers des charges, sont applicables à cette taxe, sauf les modifications résultant desdits actes de concession.

ART. 4. Une loi déterminera ultérieurement la classification des routes et le placement des barrières.

ART. 5. Les fonds provenant de la taxe des barrières sur les routes de première et de deuxième classe seront versés dans le trésor de l'État, et sont affectés à l'entretien et à l'amélioration des routes, ainsi qu'à l'ouverture de nouvelles communications; toutefois, les produits des barrières établies sur les routes de deuxième classe qui ont été concédées à des provinces, à des sociétés ou à des particuliers, continueront à leur être attribués.

ART. 6. Les fonds provenant de la perception du droit des barrières établies ou à établir sur les routes provinciales seront, comme par le passé, perçus au profit des provinces.

ART. 7. La présente loi cessera ses effets le 31 mars 1834, à minuit, et elle sera exécutoire du jour de sa promulgation.

Mandons et ordonnons, etc.

Bruxelles, le 18 mars 1833.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

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 droit de barrière ne sera perçu qu'aux endroits déterminés par le tableau joint à la présente loi.

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 de distance 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 :

	Cents.
Pour chaque paire de roues de voiture quelconque (trois roues comptent pour deux paires)	02 ¹ / ₂
Pour chaque cheval ou mulet, attelé ou non, jusqu'à concurrence de quatre 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 quatre chevaux	05

La circulation avec plus de huit chevaux ou mulets attelés est interdite, sauf pour le transport d'objets indivisibles, et, dans ce cas, le voiturier devra être muni d'une autorisation du Gouverneur ou du commissaire de district.

Les chevaux ou mulets d'allège, employés à gravir les pentes des routes qui dépassent 5 centimètres par mètre, ne sont point compris dans la présente disposition.

Les chevaux de poste payeront 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 quelconques quittent la route ou s'arrêtent habituellement, après avoir dépassé le poteau, à une distance de celui-ci moindre que 500, 1,000, 1,500 ou 2,000 mètres, seront admises, soit par le fermier, de gré à gré, soit d'office, par la députation des États, à ne payer qu'une portion du droit de :

$\frac{1}{3}$	pour la distance de moins de	500 mètres;
$\frac{2}{3}$	— — —	500 à 1,000;
$\frac{3}{5}$	— — —	1,000 à 1,500;
$\frac{4}{5}$	— — —	1,500 à 2,000.

ART. 7 Sont exempts du droit :

§ 1^{er}. Les chevaux et voitures employés pour le service du Roi, de la Reine et de la famille de Leurs Majestés, ainsi que pour celui des personnes qui, en voyage, forment leur suite.

§ 2. Les chevaux de la gendarmerie nationale, les chevaux montés par des militaires en uniforme et en service.

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

§ 4. Les chevaux, voitures et équipages militaires appartenant à l'État ou à des corps d'armée nationaux ou étrangers, lorsqu'ils seront pourvus d'un signe distinctif déterminé 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, et les voitures mises en réquisition pour service militaire.

§ 5. Les chevaux ou voitures servant au transport des ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées, munis d'une feuille d'exemption, délivrée par le Département de l'Intérieur.

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

§ 7. Les chariots, voitures et animaux servant au transport des récoltes et du bois d'affouage, des champs et de la forêt vers la ferme ou la grange, et vers la demeure de l'affouager, ou allant à vide vers les champs et la forêt pour les mêmes fins.

§ 8. Les chariots, voitures et animaux exclusivement chargés d'engrais, fumier ou cendres pour l'agriculture, lorsque le chargement sera au moins aux deux tiers complet.

§ 9. Les chariots, voitures et animaux passant à vide, en allant chercher ou après avoir conduit des engrais pour l'agriculture.

§ 10. 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.

§ 11. Le droit devra être consigné en allant à vide, sauf restitution au retour.

§ 12. Pour jouir de ces exemptions, en ce qui concerne la chaux et le gypse, on devra être muni d'une déclaration, exempte de timbre, délivrée par l'administration locale, constatant que ces matières, dont on désignera approximativement les quantités, sont exclusivement destinées à l'agriculture.

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

§ 14. Les chariots, voitures et animaux appartenant à des fermes ou à des usines activées par le vent, l'eau ou la vapeur, situées 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.

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

§ 16. 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.

ART. 8. Un registre de service, fourni par le fermier et parafé par le conducteur 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 de la présente loi, sauf les exceptions ou modifications indiquées aux articles 6 et 7.

ART. 10. En cas de doute ou de 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 au-dessous de 500 mètres, pour la reprendre après, et d'éluder les clauses d'un arrangement établi suivant l'article 6.

ART. 12. Toute contravention aux articles 3, 7, 9, 10 et 11 sera punie d'une amende équivalant à trente fois le droit exigible, sans préjudice au paiement du droit.

ART. 13. Toute violence qui aurait pour objet d'empêcher la perception du droit, sera punie d'une amende de deux à vingt francs, 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 par le préposé à la perception dans les deux jours qui suivront celui de la contravention; le procès-verbal sera transmis au procureur du roi près le tribunal de première instance, afin que l'affaire soit portée devant le juge compétent. L'action à laquelle la contestation donnera lieu sera prescrite, si la signification de la citation n'a pas été faite dans le mois de la date du procès-verbal.

ART. 15. Toute contestation sur l'exécution des dispositions de la présente loi sera du ressort des tribunaux.

Mandons et ordonnons, etc.

Bruxelles, le 18 mars 1833.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

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 droit de percevoir la taxe des barrières sera adjudgé 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, à l'extinction des feux, par hausses successives, sur une mise à prix indiquée par le conseil d'adjudication, et pour le terme d'une année, commençant au 1^{er} avril 1833, à minuit, et finissant au 31 mars 1834, aussi à minuit.

ART. 3. L'adjudication ne sera définitive qu'après l'approbation du Ministre de l'Intérieur.

ART. 4. Le Gouverneur donnera avis aux adjudicataires de l'approbation donnée à leurs marchés; ceux-ci verseront dans les trois jours, sous peine de nullité, 5 p. % du prix du bail dans les bureaux du Gouvernement de la province, pour couvrir les frais de timbre, enregistrement et adjudication; dans les dix jours, ils fourniront un cautionnement, soit en numéraire, soit en immeubles; le cautionnement en numéraire consistera dans un sixième du prix annuel du fermage; le compte en sera fait à la fin du bail, de sorte que le fermier n'ait plus aucun payement à faire pour les trois derniers mois.

Le cautionnement en immeubles sera consenti par acte authentique, en justifiant, par un certificat de l'autorité communale et par un certificat du conservateur des hypothèques, que les immeubles, déduction faite des charges dont ils sont grevés, sont au moins d'une valeur égale à la moitié du prix d'une année de bail.

Les frais qui résulteront de cet acte et de l'inscription hypothécaire qui s'en suivra, sont 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; le fermier déchu devra payer immédiatement le montant de la folle enchère, sous peine d'y être contraint par les voies autorisées pour le remboursement des revenus domaniaux.

ART. 5. Aussitôt que les fermiers auront justifié, auprès du Gouverneur, de l'accomplissement des obligations à eux imposées par l'article 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 être admises à prêter serment entre ses mains ou celles du 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 adjudgées en même temps que les barrières.

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 celle 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 de maisons ou bâtiments.

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 convenablement 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 12 février 1816.

ART. 10. Les fermiers verseront, dans les dix premiers jours de chaque mois, dans la caisse de M. 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 règlements 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 pertes ou autres causes. En cas de retard de ces paiements, 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 prêterait aide et assistance, et, en cas de besoin, main-forte; ils toucheront le quart de toutes les amendes versées dans les caisses de l'administration pour contraventions qu'ils auront constatées à leur bureau de barrières : 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. Lorsque, 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 50 francs pour chaque chariot ou voiture qu'ils auront laissé passer malgré la défense.

ART. 13. Les fermiers ou leurs délégués seront, pour tout retard, recette illégale ou voie de fait, et en général pour toute contravention 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 20 à 200 francs, ou à un emprisonnement d'un jour au moins et de quinze jours au plus, ou bien conjointement à une amende et à un emprisonnement dont le *maximum* ne pourra excéder 100 francs d'amende et huit 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. Toutes contestations sur les conditions ci-dessus seront du ressort des tribunaux.

Mandons et ordonnons, etc.

Bruxelles, le 18 mars 1855.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT :

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les bateaux chargés d'engrais, fumier ou cendres pour l'agriculture, et ces mêmes bateaux, allant ou revenant à vide, sont exempts de tout droit de navigation sur les canaux et rivières administrés par l'État.

ART. 2. Le Gouvernement désignera les matières auxquelles cette exemption est applicable, et réglera les conditions et formalités à remplir par les bateliers pour jouir du bénéfice de la présente loi.

ART. 3. Le Gouvernement est autorisé :

1^o A étendre aux matières fertilisantes non spécifiées dans la loi du 18 mars 1855 et reconnues utiles à l'agriculture, l'exemption des droits de barrière qu'accorde l'article 7 de cette loi aux engrais transportés par les routes;

2^o A réduire des deux tiers à la moitié le degré de chargement donnant lieu à l'exemption des droits de barrière pour les chariots, voitures et animaux transportant exclusivement des engrais;

3^o A modifier et étendre, au besoin, les conditions et formalités qu'en exécution des §§ 11 et 12 du même article, les intéressés ont à observer pour jouir de cette exemption.

Promulguons la présente loi, etc.

Donné à Laeken, le 25 mai 1855.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

Le Ministre des Travaux publics,

H. ROLIN.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT :

Vu la loi du 25 mai 1850 (*Moniteur* du 30, n° 150) concernant l'exemption des droits de navigation et de barrières pour engrais;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Les matières auxquelles l'exemption des droits de navigation accordée par l'article 1^{er} de la loi précitée du 25 mai 1850 est applicable, sont divisées en deux catégories, comprenant :

LA PREMIÈRE : Le fumier d'étable ou de basse-cour, purin, urine, — les engrais humains, poudrette, — la colombine et fiente de basse-cour, le guano, les immondices de toute espèce, boues des villes, — la terre végétale de toute espèce, terre de bruyère, terre de schorre, terreau, composts, vase et limon des étangs, des rivières et des canaux, — le marc de raisin et d'autres fruits, — les gazons, marne, calcaire coquillier, — les cendres de houille, cendres de bois lessivées, cendres de tourbes et autres cendres, à l'exception des cendres de Hollande, dites de mer, et des cendres de bois non lessivées, — suie, le tan, sciure de bois, — le sel marin dénaturé, — le résidu des fabriques de soude, des amidonneries, des savonneries, des fabriques de colle-forte, des fabriques d'alun, des raffineries de sel, des distilleries et brasseries ⁽¹⁾, des raffineries de sucre, des usines de gaz et de coke, — le marc de soude, — le plâtre dénaturé, — la chaux ammoniacale, — les déchets et débris de poissons, — le sang d'animaux et autres déchets de boucheries, d'abattoirs, — les plâtres provenant de vieilles constructions, — le suint provenant du lavage des laines, — le noir animal impur, — le mélange de deux ou de plusieurs des matières sus-énoncées, — les plantes marines, — l'urate, — les cendres vitrioliques, les déchets d'animaux, de mégissiers et de la fabrication des peaux pour chapellerie, — les écumes ou boues de défécation des fabriques de sucre, — le pain de creton, — les engrais verts.

LA DEUXIÈME CATÉGORIE : Le sable et l'argile, les cendres de Hollande, de bois non lessivées, — le plâtre non dénaturé, la chaux, le noir animal pur, les os broyés et non broyés, les raclures et déchets de cornes, de crins et autres matières similaires, de laine, de lin, de coton et de papier, — les tourteaux, — les briques pilées, — nitrate de soude, — le sulfate, hydrochlorate et autres sels d'ammoniaque, — les sels de potasse et de soude, — le sulfate de fer pur ou impur, — les cendres pyriteuses et autres cendres du même genre.

ART. 2. Les bateliers jouiront :

(¹) Voir ci-après l'arrêté royal du 17 septembre 1853.

1° De l'exemption tant sur le vide que sur la charge, lorsque le chargement sera au moins à moitié complet;

2° De l'exemption du droit à charge, quel que soit le degré de chargement.

Lorsqu'ils navigueront en retour avec un chargement d'engrais, ils devront acquitter le droit de vide formant le complément du droit à l'aller, à moins qu'ils ne déclarent vouloir revenir soit à vide, soit avec un nouveau chargement d'engrais.

ART. 3. Pour les matières de la première catégorie, les bateliers feront, au premier bureau de navigation devant lequel ils passeront, une déclaration verbale de leur chargement, et il leur sera remis, sans frais, un permis de navigation qu'ils devront faire viser à chaque bureau de péage, et exhiber à toute réquisition des fonctionnaires et employés chargés de la surveillance de la navigation et du service de perception.

Les mêmes formalités seront remplies pour les matières de la deuxième catégorie, et le batelier devra, en outre, fournir une déclaration indiquant :

1° Ses nom et prénoms;

2° Le nom du bateau;

3° La matière ou les matières, objet du chargement;

4° Le nombre de tonneaux à charge et à vide;

5° Le lieu du chargement;

6° Les noms, prénoms et demeure de l'agriculteur ou des agriculteurs auxquels le chargement est destiné;

7° Le lieu de déchargement;

8° La commune où les communes où sont situées les terres que les matières transportées sont destinées à engraisser ou à amender.

Cette déclaration sera renvoyée au dernier bureau où le permis de navigation aura été visé, après avoir été revêtue d'un certificat de bourgmestre ou d'un échevin de la commune ou des communes indiquées comme lieux de destination, constatant que les matières qui font l'objet de la déclaration ont été employées à la culture des terres par le destinataire ou les destinataires.

A défaut de satisfaire à cette obligation dans les trois mois à partir du permis de navigation, le droit dû à raison des matières transportées, abstraction faite de leurs propriétés amendantes ou fertilisantes, deviendra exigible à la charge du propriétaire du bateau, sans préjudice aux pénalités encourues pour fausse déclaration.

ART. 4. L'exemption des droits de barrières accordée aux engrais par l'article 7 de la loi du 18 mars 1833, est étendue à toutes les matières indiquées dans l'article 1^{er} du présent arrêté.

Le degré de chargement donnant lieu à cette exemption, fixé aux deux tiers par le § 8 dudit article 7, est réduit à moitié.

Les conditions et formalités prescrites par les §§ 11 et 12 du même article, pour jouir de l'exemption, restent les mêmes, sauf que les formalités prévues par

le § 12 ne seront appliquées qu'aux matières comprises dans la seconde des deux catégories mentionnées ci-dessus.

Les dispositions du présent article ne seront mises en vigueur qu'à partir du 1^{er} janvier 1853, époque de l'expiration des baux de location actuels des barrières.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 6 octobre 1850.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

FRÈRE-ORBAN.

Le Ministre de l'Intérieur,

CH. ROGIER.

Le Ministre des Travaux publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT :

Vu la loi du 25 mai 1850 (*Moniteur* du 30, n° 150) concernant l'exemption des droits de navigation et de barrières pour les engrais;

Revu notre arrêté du 6 octobre suivant, qui, en exécution de cette loi, a désigné, en les divisant en deux catégories, les matières exemptées des droits de navigation, et a étendu à ces matières l'exemption des droits de barrières accordée par l'article 7 de la loi du 18 mars 1833;

Considérant que, sans vouloir modifier ni restreindre les exemptions primitivement accordées, il importe de faire cesser, en ce qui concerne la drèche et les autres matières de l'espèce servant à la nourriture des bestiaux, les doutes auxquels donne lieu la disposition de l'arrêté précité, qui comprend les résidus des distilleries et des brasseries parmi les matières de la première catégorie exemptées des droits de péage, sans aucune justification de leur destination;

Sur la proposition de nos Ministres des Finances, de l'Intérieur et des Travaux publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

ART. 1^{er}. Les résidus des brasseries et des distilleries sont classés dans la deuxième catégorie des matières mentionnées à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 6 octobre 1850.

ART. 2. Ces matières, de même que toutes celles désignées dans la deuxième catégorie, ne jouiront de l'exemption des droits de barrières que pour autant qu'il soit constaté, conformément au § 12 de l'article 7 de la loi du 18 mars 1833, que ces matières sont exclusivement destinées à être employées comme engrais.

Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 17 septembre 1853.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

*Le Ministre d'État, Gouverneur du Brabant, chargé
temporairement du Département des Finances,*

LIEDTS.

Le Ministre de l'Intérieur,

F. PIERCOT.

Le Ministre des Travaux publics,

EM. VAN HOOREBEKE.

Routes provinciales. — Sous ce nom, sont désignées les routes d'une importance secondaire, dont l'abandon a été fait aux provinces, à charge d'entretien, conformément à l'arrêté royal du 19 décembre 1819, et celles que les administrations provinciales ont fait construire depuis lors.

La régie des routes provinciales n'est pas soumise au contrôle du Gouvernement, dont l'intervention n'est nécessaire que lorsqu'il s'agit de construire, en tout ou en partie et aux frais de la province, une route nouvelle dont la dépense totale excède 50,000 francs. Dans ce cas, l'article 86 de la loi provinciale exige que la délibération du conseil sur cet objet soit soumise à l'approbation du Roi, avant d'être mise à exécution.

D'après la loi du 19 juillet 1832, les péages pour l'exécution des travaux publics entrepris par les autorités provinciales dans l'étendue de leur territoire, sont autorisés par le Roi.

Le service des routes provinciales est confié à des fonctionnaires et à des employés du corps des ponts et chaussées, qui ne cessent pas de faire partie de ce corps et dont le traitement reste à la charge de l'État; mais les provinces payent de ce chef des abonnements au trésor.

La taxe des barrières est perçue sur ces routes, comme sur celles de l'État, conformément aux dispositions des lois des 18 mars 1833, 12 mars 1834, 10 mars 1838 et 25 mai 1850.

Routes concédées. — La loi du 29 décembre 1789, relative à la constitution des assemblées primaires, disposait que les administrations de départements seraient chargées, sous l'autorité et l'inspection du Roi, comme chef suprême de la nation

et de l'administration générale du royaume, de toutes les parties de cette administration, et notamment de la direction des travaux de construction et d'entretien des routes. Le Gouvernement croyait pouvoir puiser dans cette disposition le droit de concéder des péages; mais des doutes s'étant élevés sur la constitutionnalité de ce droit, et par conséquent sur la validité des concessions, il a demandé de nouveaux pouvoirs, qui lui ont été accordés par une loi du 19 juillet 1832; cette loi autorise le Gouvernement à concéder des péages pour un terme qui n'excède pas quatre-vingt-dix ans, en se conformant aux lois existantes.

La loi du 19 juillet 1832, qui n'était que temporaire, a été prorogée par différentes lois subséquentes, et en dernier lieu par celle du 26 décembre 1859, jusqu'au 1^{er} janvier 1862.

Aux termes de l'article 3 de la loi du 18 mars 1833, la taxe des barrières établies sur les routes concédées est perçue conformément aux actes de concession, et les dispositions des lois des 18 mars 1833, 12 mars 1834, 10 mars 1838 et 25 mai 1850 ne sont applicables à ces barrières que pour autant qu'elles ne soient pas modifiées par les stipulations desdits actes.

Chemins vicinaux. — La loi du 10 avril 1841 sur la voirie vicinale, et les règlements provinciaux adoptés pour son exécution, déterminent tout ce qui est relatif à la conservation, à l'amélioration, à l'entretien et à la police des chemins vicinaux. Ils sont divisés en deux classes : la première comprend les chemins dits de grande communication, qui intéressent plusieurs communes, et dans la seconde sont rangés, sous le nom de chemins de petite vicinalité, tous ceux qui ne rentrent pas dans la première classe.

Les dépenses relatives aux chemins vicinaux sont à la charge des communes; mais les provinces et l'État y contribuent par des subsides.

En cas d'insuffisance des revenus ordinaires de la commune, il est pourvu chaque année aux dépenses de ces chemins, au moyen : 1^o de prestations de journées de travail; 2^o de centimes spéciaux en addition au principal des contributions payées dans la commune, patentes comprises.

Lorsqu'un chemin est habituellement ou temporairement dégradé par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines, de forêts (en cas de défrichement) ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs de ces exploitations peuvent être appelés à contribuer à l'entretien de ces chemins par des subventions spéciales.

La loi du 10 avril 1841 n'indique pas d'autres moyens de pourvoir aux dépenses des chemins vicinaux; mais les communes trouvent une ressource supplémentaire dans le produit des barrières qu'elles établissent sur ces chemins, conformément aux autorisations qui leur sont accordées par arrêté royal.

Le Gouvernement puise le pouvoir d'accorder ces autorisations :

1^o Dans une disposition de la loi du 19 juillet 1832, portant : Les péages pour « l'exécution de travaux publics entrepris par les autorités communales et provinciales, dans l'étendue de leur territoire, sont autorisés par le Roi. »

2^o Dans une loi du 24 mars 1838, qui lui permet de déclarer applicables à des chaussées vicinales les lois et règlements en vigueur concernant la police du roulage, le cahier des charges et la perception du droit de barrières sur les routes de l'État.

L'article 76 de la loi communale comprend *les péages et les droits de passage à établir par les communes*, parmi les objets pour lesquels les délibérations des conseils communaux doivent être soumises à l'avis de la députation permanente et à l'approbation du Roi.

D'après la première de ces lois, le Gouvernement fixe les droits de barrière sur les chemins vicinaux, sans être astreint à suivre des règles déterminées.

Passages d'eau. — Le régime et l'administration des passages d'eau, dont on croit devoir faire ici mention, sont réglés par la loi du 6 frimaire an VII (26 novembre 1798).

Aux termes de cette loi, il est procédé, suivant les formes prescrites pour la location des domaines nationaux, à l'adjudication, pour le terme de trois, six ou neuf ans, des droits de passage, bacs, bateaux, passe-cheval établis sur les fleuves, canaux et rivières navigables.

Les bacs, bateaux, ustensiles et agrès sont fournis par le Département des Travaux publics, qui pourvoit également aux dépenses d'entretien des dépendances des passages d'eau. Mais les fermiers sont tenus de payer à la fin du bail la moins value de tout le matériel mis à leur disposition.

Un seul passage est exploité en régie : c'est celui qui est établi sur l'Escaut, entre Anvers et la tête de Flandre, au moyen d'un bateau à vapeur de la marine.

§ III. — Législation étrangère.

SOMMAIRE. — *Angleterre.* — *Écosse.* — *Irlande.* — *Autriche.* — *Bavière.* — *Duché de Nassau.* — *France.* — *Grand-duché de Bade.* — *Hesse électorale.* — *Hesse grand-ducale.* — *Prusse.* — *Sardaigne.* — *Suisse.* — *Ville libre de Francfort.* — *Wurtemberg.*

Pour rendre plus facile l'appréciation de notre législation en matière de routes et de barrières, il a paru utile de donner les moyens de la comparer avec celles des principaux États de l'Europe, et l'on a recueilli à cet effet des renseignements dont la plupart ont été fournis par nos agents diplomatiques, et qui font l'objet de ce chapitre.

Angleterre ⁽¹⁾. — En Angleterre et dans le pays de Galles, les routes ne sont pas à la charge du Gouvernement; elles ne sont ni réparées ni entretenues au moyen de taxes publiques.

Les lignes les plus importantes, appelées routes à barrières (*turnpike roads*), sont administrées par des commissions syndicales. Elles sont entretenues à l'aide de péages qui varient, suivant les localités, de 1 penny à 1 schelling par cheval.

(1) Voir le rapport de MM. Fisco et Vanderstraeten, sur les *Taxes locales* dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pp. 126, 207 et 283.

Les autres routes (*cros roads ou highways*) sont à la charge des paroisses. Les dépenses que nécessitent leur construction et leur entretien sont couvertes au moyen de taxes locales imposées à la propriété foncière, et qui sont établies périodiquement selon les besoins du service dans chaque paroisse.

Tout ce qui est relatif à l'administration de ces deux catégories de routes et aux péages, est réglé par des actes du Parlement.

Écosse. — Il existe dans ce pays trois espèces de routes : les routes de comté, les routes à péages et les routes parlementaires.

Anciennement, la construction et l'entretien des routes de comté se faisaient par corvées; mais aujourd'hui, elles sont pour la plupart construites et entretenues au moyen de taxes établies sur les exploitations agricoles, et dont le taux varie, suivant les paroisses, de 1 livre à 3 livres 12 schellings; il est également perçu de ce chef une taxe sur les chevaux, variant de 4 à 18 schellings.

L'administration de ces routes est confiée à des syndicats, composés de certains fonctionnaires et de toutes les personnes possédant des biens de 100 livres de rente et au-dessus, ou des fils aînés de ces personnes.

Les routes à barrières sont régies par des dispositions analogues à celles qui existent pour l'Angleterre. Les péages sont affermés ou perçus en régie.

Les routes parlementaires sont d'anciennes voies militaires qui ont été construites par les troupes stationnées en Écosse, pendant la révolution de 1715, en faveur des Stuarts. L'administration de ces routes est confiée à des commissaires parlementaires; l'État paye la moitié des dépenses, et l'autre moitié est à la charge des propriétaires et des habitants de la contrée.

Irlande. — Les ponts et chaussées forment une des branches de l'administration des comtés, qui doivent couvrir par l'impôt toutes les dépenses qui les concernent.

Avant 1857, il existait des routes à péages qui étaient administrées par des commissions syndicales, comme en Angleterre; mais un acte de cette année a supprimé les commissions, aboli les péages et transféré ces routes aux comtés.

En général, de nouvelles routes et de nouveaux ponts ne peuvent être établis qu'à la charge, par ceux qui les demandent, de supporter une partie de la dépense de construction.

Autriche. — Il existe en Autriche des routes de l'État et des routes qui sont entretenues au moyen des deniers soit d'un pays de la couronne (l'Autriche proprement dite, la Moravie, la Bohême; etc.), soit de cercles, de sociétés anonymes, d'administrations locales ou de toutes autres personnifications civiles, et même de particuliers.

Les routes de l'État sont administrées par des agents impériaux; elles sont construites et entretenues aux frais du trésor public. Les autres routes ne sont pas soumises, dans toutes les parties de l'Empire, à une organisation et à des conditions uniformes.

Ces routes sont octroyées à perpétuité ou pour une série déterminée d'années, suivant un tarif en rapport avec chaque cas spécial; ce tarif est, en général, calqué sur celui qui est en vigueur pour les péages sur les routes de l'État.

Il existe des péages de l'espèce, principalement en Hongrie, en Transylvanie, en Croatie et en Esclavonie, dans la province serbe de Woïwod et dans le banat de Temesch, ainsi que dans quelques provinces allemandes. Ces péages sont fondés sur d'anciens privilèges, octroyés généralement à charge d'entretenir les routes, chaussées et ponts concédés. L'administration des finances de l'État n'exerce aucune action sur la perception et l'emploi des fonds qui en proviennent.

Cette perception est administrée, en ce qui concerne les routes publiques ou des cercles, par les autorités administratives compétentes, et en ce qui concerne les routes d'un rang inférieur, par les sociétés ou personnes privées intéressées.

Le produit du péage est, en règle générale, affecté à l'entretien de la route elle-même, et il est de principe que le péage octroyé ne doit pas être supérieur aux frais d'entretien.

Sur les routes de l'État, il est perçu un péage de voie et un péage de pont; ils doivent être acquittés pour le parcours dans la direction des frontières des pays de la couronne vers la capitale, au moment de franchir les barrières, qui sont ordinairement établies de deux en deux milles autrichiens (4000 brasses) de distance, et dans la direction opposée, après le parcours de la distance que la barrière concerne.

Le péage est actuellement fixé comme il suit, savoir :

A 2 kreutzers neufs ⁽¹⁾ par mille ⁽²⁾ et par bête de trait attelée;

A 1 kreutzer neuf pour les bêtes de trait non attelées et pour les bêtes de somme : chevaux, bœufs, taureaux, vaches, génisses, mulets et ânes;

De 1/2 kreutzer neuf pour le petit bétail : veaux, moutons, chèvres et cochons.

Le péage de pont est calculé d'après la longueur des ponts; ceux qui ont moins de 10 brasses sont affranchis de tout péage, et ceux dont la longueur dépasse 10 brasses, sont rangés en trois classes, savoir :

BÊTES			
	de trait.	de somme.	Petit bétail.
1 ^{re} classe, de 10 à 20 brasses.	kr. 2	1	1/2
2 ^e — 20 à 40 —	kr. 4	2	1
3 ^e — 41 et au delà.	kr. 6	3	1 1/2

Les péages de voies et de ponts sur les routes de l'État, sont, en règle générale, perçus par voie d'amodiation, et seulement dans le cas où il ne se trouve pas de preneur à un prix convenable, par l'administration des routes impériales instituée par l'autorité financière qui a, dans ses attributions, l'administration, la direction et la surveillance des routes, ponts et passages d'eau de l'État.

Le montant des produits obtenus de l'une ou de l'autre manière, est versé dans les caisses de l'État.

Ces produits se sont élevés, en 1859, à 2,640,431 florins c^{ts}, et les frais de perception à 113,141 florins c^{ts}.

Pendant les années 1850 à 1854, il n'est entré dans les caisses de l'État que 9,375,353 florins c^{ts}, tandis que le total des dépenses pour construction et entretien des routes s'est élevé, pendant les mêmes années, à 33,258,202 florins c^{ts}.

(1) 10 kreutzers valent 42 centimes; soit 4 centimes et 20 centièmes le kreutzer.

(2) Le mille a 7407 mètres.

En 1859, ces dépenses ont atteint le chiffre de 10,067,807 florins.

Bavière. — Les routes sont divisées en routes royales et départementales, en chemins communaux et vicinaux.

Les dépenses de construction et d'entretien des routes royales sont à la charge du Budget des Travaux publics (caisse des constructions de l'État). Les dépenses de même nature sont supportées par les différentes communes des districts, en ce qui concerne les chaussées départementales ou de district; mais le conseil provincial de chaque département accorde des subventions plus ou moins considérables sur son Budget, aux arrondissements qui n'ont pas des ressources suffisantes pour subvenir à l'exécution ou à l'entretien de constructions coûteuses. Quant aux travaux que nécessitent les chemins communaux et particuliers, ils sont entièrement à la charge des communes et des propriétaires des territoires qu'ils traversent.

Les péages qui existaient sur les routes ont été supprimés par une disposition royale en date du 24 août 1840. Cependant il existe encore exceptionnellement des barrières aux limites de certaines communes, et il est permis d'y prélever des droits locaux pour le pavage, l'entretien des ponts, etc., ou de percevoir un octroi sur la farine, la viande, le malt, etc.

Il n'y a pas de tarif fixe pour les taxes que les arrondissements, les communes et les particuliers sont autorisés à percevoir. Le Gouvernement détermine ces taxes dans chaque cas spécial, d'après le montant des frais de construction et d'entretien.

Le droit de péage, quand il ne résulte pas de privilèges accordés à titre onéreux, par les anciens souverains, aux communes intéressées, n'est concédé que pour un certain temps.

Duché de Nassau. — Les routes sont divisées en deux classes : les routes de l'État et les routes communales.

Les premières sont les grandes voies de communication nécessaires au commerce général; elles sont construites et entretenues aux frais de l'État.

Les secondes se subdivisent en chemins vicinaux, comprenant les voies de communication générale qui intéressent plus particulièrement le commerce local de certaines communes et les relient aux grandes voies de communication, aux chemins de fer et aux voies navigables, et en chemins de traverse.

Les chemins vicinaux sont construits et entretenus aux frais de toutes les communes intéressées, chacune pour ce qui concerne son territoire. Cependant les communes qui n'ont pas le moyen de supporter cette charge, reçoivent des subsides de l'État, particulièrement pour les chemins dont la construction ou l'entretien intéressent à un haut degré le trafic général. Les travaux de ces chemins ont lieu sous la surveillance d'une commission gouvernementale. Les chemins de traverse, pour autant qu'ils soient nécessaires à la culture des champs et à l'exploitation des bois, sont également établis et entretenus par les communes dans l'intérieur de leur territoire, pour autant qu'ils ne soient pas établis pour favoriser des intérêts privés.

Il n'est pas prélevé de taxe sur ceux qui font usage des routes de l'État. Toutefois, pour les voitures de particuliers voyageant en poste, on perçoit exceptionnellement un droit fixé par le traité du Zollverein, du 4 avril 1833.

L'usage des chemins vicinaux est ordinairement gratuit; ce n'est que par exception que certaines communes y perçoivent, à leur profit, une taxe ordinairement peu élevée, et qui est supprimée aussitôt que l'état des finances communales le permet.

Aucune taxe n'est perçue pour l'usage des chemins de traverse.

France. — En France, les routes sont divisées en routes impériales et en routes départementales. Les premières, qui sont rangées en trois classes, sont construites et entretenues aux frais du trésor, sauf celles de la troisième classe, qui le sont concurremment par l'État et par les départements qu'elles traversent. Les routes départementales sont construites et entretenues aux frais des départements, arrondissements et communes qui participent plus particulièrement à leur usage. Les projets de construction ou de réparation de ces routes sont discutés et les devis des dépenses y relatives sont établis conformément aux règles applicables aux routes impériales; les travaux sont exécutés par les ingénieurs des ponts et chaussées. (Décret du 16 décembre 1811) ⁽¹⁾.

Les chemins vicinaux sont à la charge des communes qu'ils traversent. Lorsque les revenus communaux ne suffisent point aux dépenses ordinaires de ces chemins, il y est pourvu par des prestations en argent ou en nature, au choix des contribuables, et en cas d'insuffisance de ce moyen, il peut être ajouté, pour y suppléer, jusqu'à cinq centimes additionnels au principal des contributions directes. (Loi du 21-25 mai 1836) ⁽²⁾.

	Kilom.	Lieues.
(¹) Les routes impériales ont un développement total de	33,000	7,000
Les routes départementales — — —	43,000	9,000
TOTAL.	80,000	16,000

Pendant la période du 31 décembre 1850 au 31 décembre 1859, ont été ouvertes ou rectifiées :

	Kilom.	Lieues.
Des routes impériales, sur un parcours de	7,000	1,400
Des routes départementales, — — —	20,000	4,000
TOTAL.	27,000	5,400

La dépense s'est élevée pour les premières à	fr. 200,000,000
— — — pour les secondes à	275,000,000
TOTAL.	fr. 475,000,000

(²) Le développement des voies vicinales de la France est de 558,441 kilom., ou 111,688 lieues. — Il est affecté à ce service une somme annuelle de francs 70,000,000, savoir :

Prestations	fr. 40,000,000
Contingents communaux	10,000,000
Centimes spéciaux	14,000,000
Prestations rachetés d'office, restes à employer, souscriptions, colisations, etc.,	6,000,000
TOTAL	fr. 70,000,000

Les barrières ont été supprimées en France par la loi du 24 avril—4 mai 1806 ; elles n'y ont jamais été rétablies.

Grand-duché de Bade. — Dans le grand-duché de Bade, les routes sont divisées en trois classes : *a.* les routes de l'État ; *b.* les routes dites de concurrence ; *c.* les routes communales. Les premières, qui servent au commerce général, sont entretenues par l'État seul ; les secondes sont des routes latérales, dont l'entretien donne lieu à de plus grand frais que les routes communales ordinaires, frais qui sont fournis par l'État et par les communes intéressées, ou par ces dernières seules ; les routes communales, servant à joindre les villages entre eux, sont entretenues par les communes, chacune sur son territoire.

L'administration des routes de l'État ressortit à la direction générale des ponts et chaussées, à laquelle est également confiée l'administration des routes de concurrence, dont l'État partage les charges avec les communes qui participent à leur usage. Quant à l'administration des routes communales, elle appartient aux communes ; mais la surveillance générale de ce service est confiée aux agents de l'État.

Une loi du 22 août 1830 a aboli tout péage sur les routes de l'État. L'abolition des taxes des barrières et de tous autres péages sur les routes entretenues par les communes, a été décrétée en principe, et ce n'est que par exception que l'on a accordé, à quelques communes, la permission de percevoir encore des péages, pour suppléer à l'insuffisance des ressources nécessaires à l'entretien de leurs routes.

Les moyens pour l'entretien des routes de l'État sont puisés dans les recettes ordinaires du trésor public ; les frais d'entretien des routes communales sont fournis par le budget ordinaire des communes. Les routes qui traversent les villages ne sont entretenues par le Gouvernement, qu'en ce qui concerne la chaussée proprement dite ; les accotements, les ruisseaux, trottoirs, etc., sont à la charge des communes, aussi bien pour la construction que pour l'entretien. Si un chemin vicinal sert à faciliter l'exploitation de forêts, de salines, de mines ou d'établissements industriels, et si, par conséquent, il subit de ce chef un surcroît de dégradation, les propriétaires de ces établissements sont obligés à des dédommagements envers les communes. A défaut d'arrangement de gré à gré, quant aux sommes à verser par ces propriétaires dans les caisses communales, l'autorité supérieure décide la question.

En cas de reconstruction ou de grande réparation de ces routes, les propriétaires desdites exploitations sont également obligés d'intervenir dans la dépense.

Hesse électorale. — Les chemins publics de ce pays se divisent en trois classes : les routes communales, les routes vicinales et les routes de l'État.

La construction et l'entretien des *routes communales* sont à la charge des communes dont elles traversent le territoire. Le Gouvernement n'a sur ces routes qu'un droit de surveillance.

Les *routes vicinales* servent de communication entre deux ou plusieurs communes. Chacune de ces communes est tenue de construire et d'entretenir, sous le contrôle des autorités compétentes, la portion de route établie sur son territoire.

Si la route a une grande importance, les communes voisines sont tenues d'aider à sa construction; et lorsque les frais dépassent les ressources des communes, l'État se charge d'une partie de la dépense. Tout habitant des communes intéressées est tenu de prendre part à ces travaux; mais il peut s'en faire dispenser moyennant le paiement d'une somme déterminée. L'action du Gouvernement, alors même qu'il accorde une subvention, se borne à la surveillance de l'exécution des plans arrêtés.

Les frais de construction et d'entretien des *routes de l'État* sont supportés exclusivement par le trésor, qui prend également à sa charge les dépenses des routes vicinales que leur importance pour le commerce fait parfois classer parmi les routes de l'État.

Le bétail était autrefois frappé d'une taxe particulière, dont le produit était affecté à l'entretien de ces routes.

La taxe des barrières subsiste, et le Gouvernement a seul le droit de la percevoir. Ce n'est qu'exceptionnellement, et toujours pour un temps limité, qu'il concède ce droit sur les routes vicinales, pour indemniser les communes qui ont concouru à leur établissement, lorsque les frais de construction ont été considérables.

Les préposés aux barrières ou receveurs sont tenus de délivrer quittance des droits qu'ils perçoivent; ils rendent compte de leurs recettes à la fin de chaque mois. Ils sont logés aux frais du Gouvernement et il leur est alloué un tantième p. % des droits payés. Les frais de perception s'élèvent à environ 9 p. % du produit.

Ce produit est loin de suffire aux frais de l'administration et de l'entretien des routes.

Depuis la construction des chemins de fer, les barrières ont été supprimées sur quelques routes, par suite du changement de direction que ces nouvelles voies ont apporté un trafic ⁽¹⁾.

Hesse grand-ducale. — Les chaussées (routes de l'État ou provinciales) sont administrées par l'État et à ses frais.

Des barrières sont établies pour compte de l'État sur les chaussées, mais il n'y a qu'un très-petit nombre de barrières communales.

La taxe est perçue conformément au tarif suivant, par mille (7407 mètres) :

Voiturés, traîneaux, cabriolets à 1 ou 2 chevaux. . . (2) 1 1/2 kreutzer par cheval.

Chariots attelés de 4 chevaux. 2 — — .

Tout chargement avec un attelage de 4 chevaux et plus paye d'après la largeur des jantes et le nombre de chevaux, savoir :

(1) Sur une surface de 173 lieues carrées, la Hesse électorale a 556 lieues de routes vicinales et 191 lieues de routes de l'État.

(2) 10 kreutzers valent 42 centimes, soit 4 centimes 20 centièmes le kreutzer.

LARGEUR DES JANTES.	NOMBRE DES CHEVAUX.				
	4.	5.	6.	7.	8.
	kreutzers	kreutzers.	kreutzers.	kreutzers.	kreutzers.
Moins de 4 pouces.	11	17	24	33	43
4 —	8	12 1/2	18	24 1/2	32
5 —	8	10	14 1/2	21	26
6 —	8	10	12	16 1/2	21 1/2
7 —	8	10	12	14	18 1/2
8 — et plus	8	10	12	14	16

Le prix fixé pour les chevaux s'applique aux bœufs, ânes, etc., attelés.

Cheval chargé ou monté.	1 kreutzer:
Cheval non chargé ni monté.	5/4 —
Bœufs, âne	1/2 —

Prusse. — Les routes sont divisées en routes de l'État et en chaussées. Les premières sont construites aux frais de l'État et sont administrées directement par ses agents; les autres sont construites soit par l'État, soit par des sociétés particulières, soit par des districts, et elles sont ensuite reprises par le Gouvernement.

Dans certaines localités, en Westphalie, dans les contrées à l'ouest des provinces rhénanes et dans le grand-duché de Posen, des fonds provinciaux sont alloués pour la construction des chaussées.

Des droits de barrière sont perçus indistinctement sur toutes les routes conformément à un tarif général, qui subit certaines modifications selon les pays, provinces ou arrondissements dans lesquels les barrières sont placées.

Le tarif général établi, par mille d'Allemagne (7407 mètres), les taxes indiquées ci-après :

1° Voitures, charrettes, chariots et traîneaux conduisant des voyageurs.	1 silberg. ⁽¹⁾	} par bête de trait
— — — — — transportant un chargement autre que la nourriture pour 3 jours et un poids outre-passant 2 quintaux	3 —	
Chariots non chargés	8 pfenn.	
Charrettes ordinaires, traîneaux non chargés.	4 —	
2° Cheval, mule, âne non attelé, monté ou non.	4 —	
Bœuf, vache ou génisse	2 —	
Poulains, veaux, moutons, brebis, cochons, chèvres, pour cinq (moins de cinq la taxe n'est pas due)	2 —	

Sont exempts de toute taxe :

- 1° Les chevaux et mulets de la cour et du haras de l'État;
- 2° Les équipages de l'armée, etc.;

(1) Le silbergros vaut 12 1/2 centimes. — Le pfennig vaut 1 centime et 4 centièmes.

3^o Les attelages et animaux servant à des fonctionnaires munis d'un laissez-passer, ainsi qu'à des pasteurs, curés ou vicaires circulant dans leur diocèse ou paroisse;

4^o Les services des postes, courriers, estafettes, etc.;

5^o Les voitures employées pour le service du Gouvernement;

6^o Les pompes à incendie;

7^o Les voitures et charrettes chargées de fumier;

8^o Les corbillards et voitures de convois funèbres dans les limites de la paroisse;

9^o Toute voiture transportant des matériaux destinés à la construction des routes et chaussées.

Parmi les tarifs particuliers, il en est qui fixent la taxe à 1 silbergros et 6 pf. (18 $\frac{1}{4}$ centimes) par tête d'attelage, pour une distance de 1 $\frac{1}{2}$ mille (3 lieues), ou à 2 silberg. (25 centimes) pour 2 mille (4 lieues).

Les droits sont perçus par des receveurs spéciaux nommés par le Gouvernement et logés dans des maisons construites aux frais de l'État.

Les maisons servant de bureaux de recette doivent être situées à la distance d'un millier de verges des villes.

Des barrières isolées peuvent exceptionnellement être affermées à une seule personne, mais dans aucun cas à des fermiers généraux ou à des sociétés.

Sardaigne. — Les routes sont toutes placées sous la haute surveillance de l'État, exercée par le Ministère des Travaux publics. L'administration en est confiée à l'État, s'il s'agit de *routes nationales*, aux communes s'il s'agit de *routes communales*, ou aux particuliers s'il s'agit de *voies privées*.

Une loi du 23 octobre 1859 a aboli la classe de routes dites *provinciales*; mais il résulte de renseignements donnés par le Gouvernement sarde, qu'il est probable que cette classe sera rétablie dans un avenir plus ou moins prochain, et que, dans ce cas, l'administration de ces routes appartiendra, comme auparavant, aux conseils des provinces.

Il existe des taxes de barrières ou des péages, mais ce n'est que par exception; elles ont été établies :

1^o A la traversée de quelques montagnes, où la construction des routes a entraîné de fortes dépenses et où les frais d'entretien sont très-élevés;

2^o Au passage de quelques ponts de maçonnerie construits à grands frais sur un fleuve ou un torrent dangereux;

3^o Sur quelques ponts de bois qui exigent des dépenses considérables d'entretien;

4^o Sur toutes les barques et ponts de barques établis sur les fleuves et les torrents.

Les péages mentionnés aux n^{os} 1, 2 et 3 ont en partie cessé d'être perçus sur toutes les routes nationales, et seront tous prochainement abolis, conformément à une loi du 20 novembre 1859, portant :

« ART. 23. Les routes nationales et tous les travaux d'art le long de ces routes » pour le passage des cours d'eau naturels, sont construits, rectifiés et entretenus » aux frais de l'État.

» ART. 24. Pour les travaux prévus dans l'article précédent, on ne peut jamais,
 » ni directement ni indirectement, soumettre à des charges spéciales les localités
 » traversées non plus que les gens qui parcourent la route.

» Sont en conséquences supprimés les péages actuellement existant en faveur de
 » l'État ou des provinces, le long des routes nationales, à l'exception de ceux qui
 » sont établis pour passer des fleuves, des rivières et des torrents sur des bacs ou
 » sur des ponts de bateaux.

» ART. 375. Les péages dont il s'agit à l'article 24 de la présente loi et dont la
 » perception est faite à économie par l'administration, cesseront au commence-
 » ment de l'année 1860. »

L'établissement et la durée des péages sur les routes communales sont limités par l'article 31 de la même loi, qui est ainsi conçu :

« Les dépenses pour les travaux de tout genre prévus par l'article précédent
 » (travaux de construction, de rectification et d'entretien des routes communales)
 » seront payées à l'aide des revenus communaux ou des impôts que la loi permet
 » aux communes d'établir.

» Toutefois, lorsqu'il s'agira d'ouvrir de nouvelles routes ou de rectifier radica-
 » lement des routes imparfaites, le Gouvernement pourra accorder l'institution
 » d'un péage pour mettre les communes à même de faire face à la dépense, si elle
 » est reconnue trop onéreuse pour leurs conditions financières.

» Néanmoins, les péages ne pourront durer que pendant le temps suffisant pour
 » indemniser les communes des dépenses qu'elles auront faites, pour l'œuvre en
 » faveur de laquelle les péages ont été appliqués. Dès que la dépense de construc-
 » tion aura été compensée, le passage deviendra libre et les communes devront
 » entretenir, à leurs frais, les routes et les ponts.

» Les tarifs et leur durée seront fixés par le Gouvernement, sur la proposition
 » des autorités communales et provinciales. »

Suisse. — La constitution fédérale du 12 septembre 1848, contient les dispositions suivantes :

« ART. 21. La Confédération peut ordonner à ses frais ou encourager par des
 » subsides, les travaux publics qui intéressent la Suisse ou une partie considérable
 » du pays.

» ART. 24. La Confédération a le droit, moyennant une indemnité, de suppri-
 » mer en tout ou en partie, les péages sur terre et sur eau, les droits de chaussées
 » et de pontonnage, les droits de douane et les autres finances de ce genre accor-
 » dées ou reconnues par la Diète, soit que ces péages et autres droits appartiennent
 » aux cantons, ou qu'ils soient perçus par des communes, des corporations
 » ou des particuliers. Toutefois, les droits de chaussée et les péages qui grèvent
 » le transit seront rachetés dans toute la Suisse.

» La Confédération pourra percevoir à la frontière suisse des droits d'importa-
 » tion, d'exportation et de transit.

» ART. 27. Lorsque des péages, des droits de chaussée ou de pontonnage ont
 » été accordés pour amortir le capital employé à une construction, ou une partie

- » de ce capital, la perception de ces péages et de ces droits, ou le paiement de
- » l'indemnité, cesse dès-que la somme à couvrir, y compris les intérêts, est
- » atteinte.

- » Art. 31. Les cantons ne pourront, sous quelque dénomination que ce soit,
- » établir de nouveaux péages, non plus que de nouveaux droits de chaussée et de
- » pontonnage. Toutefois, l'assemblée fédérale pourra autoriser la perception de
- » péages ou de tels droits afin d'encourager, conformément à l'article 21, des
- » constructions d'un intérêt général pour le commerce, et qui ne pourraient être
- » entreprises sans cette concession. »

Une loi fédérale sur les péages, du 27 août 1851, réglant les nouveaux droits d'entrée, de sortie et de transit à percevoir à la frontière, a supprimé, par son article 58, tous les péages sur terre ou sur eau, les droits de transit, de chaussée et de pontonnage, les droits de douane, de pesage ou d'escorte, et les autres finances de ce genre existant dans l'intérieur de la Confédération, accordés ou reconnus par la diète, qui appartenaient aux cantons ou qui étaient perçus par des communes ou des particuliers.

Cet article a néanmoins réservé au conseil fédéral la faculté de maintenir, par exception, ceux desdits droits qu'il désignerait, sauf approbation de l'assemblée fédérale.

Le même article a disposé que le conseil fédéral entrerait en négociation avec les cantons, au sujet des indemnités à leur payer, et qu'en revanche les cantons indemnifieraient les communes, les corporations ou les particuliers de leur ressort, pour les droits qui, leur ayant été octroyés, seraient supprimés à leur préjudice.

L'article 61 a ensuite reproduit, dans les mêmes termes, la disposition de l'article 27 de la constitution fédérale transcrite ci-dessus.

On voit par ces dispositions :

1° Qu'il existait en Suisse, sur les chaussées et sur les ponts, des péages qui étaient perçus au profit des cantons, des communes, de corporations ou de particuliers ;

2° Que ces péages ont été supprimés moyennant indemnité ;

3° Qu'il ne peut plus être établi de nouveaux péages de l'espèce que par exception, dans le cas où l'assemblée fédérale le jugerait indispensable pour couvrir la dépense de certaines constructions d'un intérêt général ;

4° Que des péages établis pour amortir des capitaux employés à la construction de chaussées et de ponts, ont pu être maintenus provisoirement, jusqu'à extinction de ces capitaux et de leurs intérêts.

5° Que pour ceux de ces péages qui ont été rachetés, l'indemnité a cessé, ou cessera également à l'époque où le capital et les intérêts seront couverts.

Ville libre de Francfort. — Toutes les routes et tous les chemins dans la ville et sur le territoire de Francfort, sont routes de l'État, qui pourvoit aux frais d'entretien et de construction.

Les impôts suivants ont été établis pour couvrir ces frais :

1° Un droit de péage sur les routes et les ponts ;

- 2° Un impôt sur les chevaux de luxe;
- 3° Un droit d'entrée sur les fourrages, avoine, paille et foin.

Le droit de péage est établi conformément à l'acte d'adhésion de la ville libre de Francfort au Zollverein, d'après les règles des tarifs prussiens sur la matière. Les voitures circulant sur les routes acquittent le droit aux différentes barrières. Sont exemptées de ce droit les voitures appartenant aux habitants de la ville libre ou des villages du territoire, ainsi que les voitures de la poste.

L'impôt sur les chevaux est de 15 florins pour tout cheval qui n'est pas notoirement employé, soit au service des employés, militaires ou civils, soit à l'exercice d'un commerce ou d'une profession.

Le droit d'entrée sur les fourrages, qui est perçu aux portes de la ville, est de 12 kreutz. (40 centimes) par malter ($\frac{3}{4}$ d'hectolitre) d'avoine; de 5 kreutz. par 100 livres de foin, et de 1 kreutz. par 100 livres de paille.

Wurtemberg. — Les voies publiques se divisent, sans compter les chemins de traverse, en routes de l'État et en routes communales.

L'État administre et entretient les premières; pourtant les communes ont à leur charge :

- 1° L'entretien des parties qui traversent les villes et villages;
- 2° Les ponts existant avant la construction de la route;
- 3° Le nettoiemnt des fossés et égouts;
- 4° Les ponts conduisant à des chemins de traverse et sur les champs environnants;
- 5° La construction des garde-corps, poteaux et pierres indicatrices;
- 6° L'enlèvement des neiges;
- 7° Le transport de la balance à pierres.

En outre, elles abandonnent sans rétribution les carrières et sablières qui se trouvent sur les biens communaux en friche.

Les routes communales sont administrées par les communes, sous la surveillance de la police de l'arrondissement; mais celles d'entre elles qui ont de l'importance pour le trafic général et à l'entretien desquelles le Gouvernement participe, sont soumises à la surveillance de l'administration des voies publiques. Lorsque les revenus des communes sont insuffisants, on comble le déficit au moyen de centimes additionnels sur les impôts communaux.

Il n'existe plus de taxes de barrières depuis environ trente ans. On est arrivé successivement à leur suppression par les dispositions suivantes :

Une ordonnance royale du 9 septembre 1810, a aboli les péages seigneuriaux sur les chaussées et les ponts, et les a remplacés par un impôt établi sous le nom d'*impôt pour la construction des voies publiques*, qui était payé pour les bêtes de trait, les bêtes de somme et les moutons. Les corporations et les communes conservèrent néanmoins le droit de percevoir ces péages, ainsi que le droit de pavé et celui de fermeture des portes.

Une ordonnance du 28 juin 1821 a établi quatre classes de taxes; savoir : sur les chevaux, 12 fl., 8 fl., 4 fl. et 1 fl.; sur les bœufs de trait, 36 kr.; sur les ânes

et mules, 24 kr., et sur les moutons, 1 kr. En même temps, on a aboli les droits de barrières perçus par les communes, en leur laissant le droit de pavé et de pont.

En 1828 (1^{er} octobre), l'association douanière avec la Bavière eut pour conséquence l'abolition de l'impôt pour la construction des voies de communication, et cet impôt fut remplacé par des centimes additionnels sur les droits de douane, d'après un tarif fixe.

Enfin, ce dernier impôt fut également aboli lors de l'union douanière avec la Prusse, la Hesse grand-ducale et la Hesse électorale. On supprima de même alors le péage de l'ouverture des portes.

Toutefois, par l'article 13 de la loi du 22 mars 1833, sur ladite association douanière, le Gouvernement s'est réservé le droit de rétablir le péage sur les chaussées; mais il n'en a pas usé, pour ne pas mettre obstacle à la liberté du mouvement commercial.

Il n'existe donc plus, dans le royaume de Wurtemberg, de péages sur les routes. Seulement, un petit nombre de communes et de corporations conservent encore le droit de percevoir le droit de pontonnage et de pavage.

§ IV. — RENSEIGNEMENTS STATISTIQUES ET AUTRES.

1^{re} ROUTES DE L'ÉTAT.

SOMMAIRE. — *Largeur. — Longueur. — Dépenses. — Barrières. — Ponts. — Produits. — Comparaison des dépenses et des fermages. — Produits accessoires.*

Sous le règne de la maison d'Autriche, les provinces Belges, grâce au système de concession de péages, avaient déjà un ensemble de voies de communication pavées présentant un développement assez considérable.

Durant la période de l'occupation française, aucune route nouvelle n'a été construite; on s'est borné à achever quelques tronçons présentant ensemble une longueur de 38 lieues.

Le Gouvernement des Pays-Bas dut faire de fortes dépenses pour remettre en bon état les routes principales qui avaient été négligées sous l'Empire, et il en fit construire de nouvelles sur un parcours de 160 lieues.

Après que la Belgique eut reconquis son indépendance, une nouvelle impulsion fut donnée au développement des voies de communication et surtout des grandes routes.

Largeur. — Les routes de 1^{re} et de 2^{me} classe ont en général une largeur de 15 mètres, y compris les accotements, dont chaque partie est de 2^m50.

Longueur. — En 1830, ces routes présentaient un développement de 2,593,491 mètres, ou 518 lieues, savoir :

1 ^{re} classe	mèt.	1,190,807; lieues de 5000 mèt.	238
2 ^{me} —	—	1,402,684 — —	280
		<u>2,593,491</u>	<u>518</u>

Aujourd'hui, ces routes ont une longueur de 4,416,787 mètres ou 883 lieues, dont le tableau suivant donne le détail par province :

PROVINCES.	1 ^{re} classe.	2 ^{de} classe.	TOTAL.
Anvers	11	58	49
Brabant	34	62	96
Flandre occidentale	45	87	132
Flandre orientale	31	52	85
Hainaut	30	66	96
Liège	17	90	107
Limbourg	20	60	80
Luxembourg	40	91	131
Namur	55	76	109
TOTAUX. . . . (Mètres).	261	622	883

Dépenses. — Les dépenses faites depuis 1850 jusqu'en 1858, pour construction et entretien des routes de l'État dans les diverses provinces, sont indiquées ci-après :

PROVINCES.	Construction.	Entretien.	TOTAL.
Anvers.	2,526,003 55	1,506,030 25	4,032,042 60
Brabant	2,506,233 81	5,450,037 45	8,005,871 26
Flandre occidentale	4,726,328 10	4,189,247 50	8,915,575 40
Flandre orientale	2,207,315 30	3,592,472 82	5,689,788 12
Hainaut	1,250,515 42	7,442,372 33	8,681,887 75
Liège	7,150,565 25	5,163,483 79	12,294,047 04
Limbourg.	5,064,866 80	3,518,013 07	9,182,879 06
Luxembourg.	6,235,022 33	4,182,840 71	10,417,863 04
Namur	5,461,430 08	3,000,822 85	9,062,261 95
TOTAUX. . . . fr.	37,847,287 53	38,434,029 66	76,282,217 19
MOYENNE PAR ANNÉE	1,351,688 84	1,372,676 05	2,724,364 89

Les dépenses de construction ont été supportées par l'État, les provinces, des communes et des particuliers, pour les parts respectives détaillées ci-après :

PROVINCES.	État.	Provinces.	Communes.	Paroissiens.	Total.
Anvers	2,207,377 »	69,000 »	221,526 53	28,100 »	2,536,003 53
Brabant.. . . .	2,423,775 81	45,000 »	87,033 »	9,525 »	2,500,233 81
Flandre occidentale .	2,500,538 82	1,352,063 05	787,925 53	45,200 »	4,726,328 10
Flandre orientale . .	1,008,212 20	194,812 37	101,200 67	3,000 »	2,297,515 50
Hainaut	1,168,157 18	27,971 »	17,000 »	26,387 24	1,239,515 42
Liège	4,778,795 02	1,271,582 46	450,579 11	649,606 66	7,150,563 25
Limbourg	4,267,550 98	1,143,761 47	178,510 94	75,265 50	5,664,866 89
Luxembourg	5,830,032 72	264,356 »	134,385 61	6,050 »	6,235,022 55
Namur	4,517,697 49	643,954 48	129,507 11	170,500 »	5,401,450 08
TOTAUX . fr.	29,752,117 28	4,993,281 75	2,088,258 12	1,013,650 40	37,847,287 55
MOYENNE . . .	1,082,575 01	178,351 40	74,580 04	36,201 08	1,351,688 84

La moyenne des dépenses d'entretien a subi les variations suivantes :

1831 à 1840	fr. 1,184,855 72
1841 à 1850	1,491,702 25
1851 à 1855	1,598,665 57
1856 à 1858	1,558,674 »

La somme inscrite au Budget du Département des Travaux publics pour entretien ordinaire et amélioration de routes, et pour construction de routes nouvelles pendant l'exercice courant (chap. II, sect. 1^{re}, art. 7), s'élève à 2,675,957 francs, ainsi répartis :

A. Entretien ordinaire	fr. 1,675,937 »
B. Travaux en dehors des baux d'entretien. .	200,000 »
C. Travaux d'amélioration et de construction.	800,000 »

Total 2,675,937 »

Barrières. — Le nombre de barrières, qui était de 522 en 1831, de 847 en 1858, de 864 en 1859, s'élève aujourd'hui à 875. L'augmentation a eu lieu pour chaque province dans la proportion qui va être indiquée.

PROVINCES.	1831.	1860.	En plus.
Anvers	21	51	30
Brabant	72	90	18
Flandre occidentale	77	126	49
Flandre orientale	58	74	16
Hainaut	86	95	9
Liège	44	128	84
Limbourg	46	78	32
Luxembourg	70	122	52
Namur	48	111	63
Total	522	875	353

Ponts. — Le pont de Waelhem dans la province d'Anvers est le seul ouvrage d'art de l'espèce sur lequel il soit perçu un péage au profit du Trésor.

Produits. — Le montant des adjudications des barrières des routes de 1^{re} et 2^{me} classe, s'est élevé, pour la période de 1830 à 1858 inclusivement, à la somme de fr. 56,400,997 56 c^s, savoir :

PROVINCES.	1831 à 1840.	1841 à 1850.	1851 à 1855.	1856 à 1858.	TOTAUX.
Anvers	1,318,042 95	1,004,360 .	500,140 .	268,415 .	3,150,957 95
Brabant	5,645,802 19	3,954,045 .	1,675,485 .	770,858 90	12,025,991 09
Flandre occidentale. .	1,651,704 58	1,871,325 .	861,270 .	501,750 .	4,886,049 58
Flandre orientale . .	2,027,858 12	1,570,170 .	685,505 .	370,870 .	4,658,265 12
Hainaut	6,149,688 31	5,495,750 .	1,944,575 .	1,075,788 58	14,665,801 69
Liège	2,111,186 35	2,346,868 .	1,137,865 .	671,555 .	6,267,474 35
Limbourg.	1,120,685 26	725,460 .	349,400 .	240,406 35	2,440,011 61
Luxembourg	1,109,485 .	1,062,552 .	527,910 .	345,866 .	3,045,815 .
Namur.	1,667,745 19	1,956,115 .	945,950 .	690,825 .	5,260,635 19
TOTAUX. . . fr.	22,808,197 93	20,030,645 .	8,650,020 .	4,052,154 65	56,400,997 56
MOYENNE. . .	2,280,819 .	2,003,064 50	1,726,004 .	1,044,044 87	2,014,321 34

La moyenne du produit par barrière, en 1831, 1841, 1851 et 1860, est indiquée dans le tableau suivant :

ANNÉES.	Barrières.	Fermages.	MOYENNE.
1831	522	francs c. 2,225,501 74	francs. 4259
1841	505	2,353,450 .	3954
1851	751	1,680,207 .	2257
1860	875	1,601,708 50	1850

Les produits des barrières de l'État figurent au Budget des voies et moyens pour 1,600,000 francs.

Comparaison des dépenses et des fermages.

PROVINCES.	Dépenses d'ENTRETIEN.	Produits.	Bénéfice.	Déficit.
Anvers	1,506,059 25	3,156,957 95	1,650,918 70	"
Brabant	5,439,037 45	12,023,991 09	6,584,355 04	"
Flandre occidentale	4,189,247 30	4,886,049 58	696,802 19	"
Flandre orientale	3,592,472 82	4,658,263 12	1,265,790 30	"
Hainaut	7,442,372 33	14,663,801 69	7,221,429 36	"
Liège	5,165,483 70	6,267,474 33	1,103,990 54	"
Limbourg	3,518,013 07	2,440,011 61	"	1,078,001 46
Luxembourg	4,182,840 71	3,043,813 "	"	1,139,027 71
Namur	3,600,822 85	5,260,635 10	1,659,812 54	"
TOTAUX . . . fr.	38,434,929 66	56,400,997 56	20,183,097 07	2,217,029 17
			DEFICIT.	2,217,029 17
			RESTE	17,966,067 90

En ajoutant aux éléments de ce calcul, la part des dépenses de construction supportée par l'État, on arrive aux résultats suivants :

PROVINCES.	Construction.	Entretien.	TOTAL.	Produit.	Bénéfice.	Déficit.
Anvers	2,207,577 "	1,506,059 25	3,713,416 25	3,156,957 95	"	556,458 30
Brabant	2,423,775 81	5,439,037 45	7,863,413 26	12,023,991 09	4,160,577 83	"
Flandre occidentale	2,560,538 82	4,189,247 30	6,749,786 21	4,886,049 58	"	1,863,736 63
Flandre orientale	1,908,212 26	3,592,472 82	5,500,685 08	4,658,263 12	"	732,421 96
Hainaut	1,168,157 18	7,442,372 33	8,610,529 51	14,663,801 69	6,053,272 18	"
Liège	4,778,795 02	5,165,483 70	9,942,278 81	6,267,474 33	"	3,674,804 48
Limbourg	4,267,530 98	3,518,013 07	7,785,544 05	2,440,011 61	"	5,345,532 44
Luxembourg	5,830,032 72	4,182,840 71	10,012,873 43	3,043,813 "	"	6,969,060 43
Namur	4,517,697 49	3,600,822 85	8,118,520 34	5,260,635 10	"	2,857,885 15
TOTAUX . . fr	29,752,117 28	38,434,929 66	68,187,046 94	56,400,997 56	10,213,850 01	21,099,899 59
					BÉNÉFICE.	10,213,850 01
					RESTE.	11,786,049 38

Produits accessoires. — Indépendamment de la taxe des barrières, l'État a tiré de ses routes, pendant les cinq dernières années, les produits indiqués ci-après :

ANNÉES.	TERRAINS D'EMPRISES.		Vente d'arbres, plantations, HERBAGES.	TOTAL.
	Vente.	Location.		
1855	5,815 08	135 55	64,075 59	70,924 44
1856	15,122 84	375 07	79,288 14	94,786 05
1857	9,228 73	736 22	49,065 21	59,928 16
1858	8,422 51	950 24	58,541 04	47,894 19
1859	28,124 39	501 87	85,806 "	114,492 26
TOTAL.	66,713 95	2,756 75	318,574 38	588,023 08
MOYENNE.	15,542 79	547 35	65,714 87	77,605 01

2° ROUTES PROVINCIALES.

SOMMAIRE. — *Largeur.* — *Longueur.* — *Dépenses.* — *Barrières.* — *Ponts.* — *Produits.* — *Comparaison des dépenses et des produits.* — *Personnel.*

Il n'y a pas de routes provinciales dans le Limbourg, et ce n'est que depuis 1837 qu'il en a été construit dans le Luxembourg.

Largeur. — Les routes provinciales ont une largeur ordinaire de 13 mètres, dont 5 mètres d'accotements.

Longueur. — Le tableau suivant fait connaître la longueur actuelle de ces routes, et le développement qui leur a été donné depuis 1830.

PROVINCES.	1830.		1860.		En plus. (Lieux)
	Mètres.	Lieux.	Mètres.	Lieux.	
Anvers	75,152 "	15 05	218,858 "	44 "	28 97
Brabant	158,158 "	31 63	578,709 55	76 "	44 57
Flandre occidentale	165,848 "	35 17	178,421 50	56 "	2 85
Flandre orientale	56,123 "	7 22	156,760 "	51 "	25 78
Hainaut	48,092 "	9 62	164,254 "	53 "	23 58
Liège.	17,951 "	3 59	45,652 20	9 "	5 41
Luxembourg	"	"	190,087 70	58 "	58 "
Namur	13,011 "	2 60	193,268 "	59 "	56 40
TOTAL	514,295 "	102 86	1,526,010 95	506 "	203 14

Dépenses. — Les sommes employées à la construction et à l'entretien des routes provinciales, depuis 1830 jusqu'en 1858, sont renseignées ci-dessous.

PROVINCES.	Construction.	Entretien.	TOTAL.
Anvers	2,908,568 90	806,715 46	3,715,282 36
Brabant	6,019,002 24	2,527,520 02	8,547,225 16
Flandre occidentale	350,021 »	1,048,546 59	1,398,567 59
Flandre orientale	2,754,766 06	626,495 88	3,501,261 94
Hainaut	3,270,800 52	1,044,842 43	4,315,651 95
Liège	640,406 71	450,715 »	1,091,209 71
Luxembourg	1,558,481 70	601,905 50	1,940,475 »
Namur	1,520,983 55	1,357,417 50	2,884,400 85
TOTAUX fr.	18,590,029 46	8,664,042 88	27,254,072 54
MOYENNE.	663,020 62	309,430 10	973,550 72

L'État a contribué dans les dépenses de construction, s'élevant à fr. 18,590,029 46, pour la part indiquée ci-après :

PROVINCES.	État.	Provinces.	TOTAL.
Anvers	718,812 70	2,189,756 11	2,908,568 90
Brabant	764,263 44	5,255,058 80	6,019,902 24
Flandre occidentale	81,000 »	269,021 »	350,021 »
Flandre orientale	43,800 »	2,690,966 06	2,754,766 06
Hainaut	887,746 70	2,583,062 73	3,270,800 52
Liège	180,560 »	455,956 71	640,406 71
Luxembourg	506,077 »	832,404 70	1,558,481 70
Namur	208,118 »	1,120,865 53	1,520,983 55
TOTAUX fr.	3,504,378 02	15,195,651 44	18,590,029 46

Le tableau suivant fait connaître l'importance des travaux de construction effectués pendant les périodes de 1831 à 1840, de 1841 à 1850, de 1851 à 1855 et pendant l'année 1856, depuis laquelle il n'a plus été construit de nouvelles routes provinciales.

PROVINCES.	1831 A 1840.	1841 A 1850.	1851 A 1855.	1856.	TOTAL.	MOYENNE.
Anvers.	1,005,134 44	1,903,454 46	•	•	2,908,568 90	145,428 44
Brabant	1,452,241 74	4,567,660 50	•	•	6,019,902 24	300,995 11
Flandre occidentale.	43,021 •	307,000 •	•	•	350,021 •	17,501 05
Flandre orientale .	1,092,508 80	1,642,257 17	•	•	2,734,766 06	136,738 30
Hainaut	•	2,700,501 13	570,508 30	•	3,270,809 52	150,832 38
Liège	200,644 57	355,551 84	•	84,320 50	640,496 71	30,499 84
Luxembourg. . . .	411,040 48	804,751 •	51,708 22	•	1,338,481 70	55,550 26
Namur	810,060 10	516,017 23	•	•	1,326,083 35	66,349 16
TOTAUX. . fr.	5,016,460 02	12,887,136 53	602,106 61	84,320 50	18,590,029 46	•
MOYENNE . . .	501,646 60	1,288,713 05	120,421 52	84,320 50	715,001 12	•

Barrières. — Le nombre des barrières provinciales était, en 1831, de 89; il y en a aujourd'hui 289, ainsi réparties :

PROVINCES.	1831.	1860.	En plus
Anvers	14	45	20
Brabant	25	67	42
Flandre occidentale	27	28	1
Flandre orientale	6	31	25
Hainaut	8	50	42
Liège.	8	18	10
Luxembourg	•	34	34
Namur	1	18	17
TOTAUX fr.	89	289	200

Ponts. — La province d'Anvers perçoit un péage sur le pont de Duffel.

Produits. — Le montant des fermages de ces barrières s'est élevé, pour la période de 1830 à 1858, à la somme de fr. 8,137,622 99 c, savoir :

PROVINCES.	1831 à 1840.	1841 à 1850.	1851 à 1855.	1856 à 1858.	TOTAL.
Anvers	270,854 02	441,375 "	257,060 "	126,000 "	1,084,889 02
Brabant	517,082 89	785,040 "	401,885 "	208,875 "	2,063,482 89
Flandre occidentale	451,565 09	441,405 "	183,190 "	116,705 "	1,172,865 09
Flandre orientale	120,655 29	351,710 "	174,250 "	108,400 "	764,015 29
Hainaut	545,999 25	440,580 "	278,825 "	189,915 47	1,255,519 70
Liège	109,068 53	195,971 "	135,050 "	71,075 "	511,144 53
Luxembourg	16,820 "	135,095 "	90,454 "	60,015 "	501,884 "
Namur	144,275 87	408,750 "	250,200 "	180,800 "	984,025 87
TOTAUX . fr.	1,074,317 52	5,109,120 "	1,841,404 "	1,122,685 47	8,157,022 99
MOYENNE	107,431 75	510,912 00	368,298 80	374,228 40	200,020 30

• Le tableau suivant indique la moyenne du produit, par barrière, en 1831, 1841, 1851 et 1860.

ANNÉES.	Barrières.	Formages.	Moyennes.
		fr. c.	fr.
1831.	80	162,435 14	1,825
1841.	186	284,605 "	1,550
1851.	287	545,010 "	1,202
1860.	280	568,605 "	1,275

Comparaison des frais d'entretien, et des produits des barrières.

PROVINCES.	Entretien.	Produits.	Bénéfice.	Déficit.
Anvers	806,713 46	1,084,889 02	278,176 16	"
Brabant	2,527,520 92	2,063,482 89	"	463,858 05
Flandre occidentale	1,048,546 39	1,172,865 09	124,316 70	"
Flandre orientale	626,495 88	764,015 29	137,519 41	"
Hainaut	1,044,842 45	1,255,519 70	210,477 27	"
Liège	450,713 "	511,144 53	60,431 53	"
Luxembourg	601,995 30	501,884 "	"	500,109 50
Namur	1,557,417 50	984,025 87	"	573,593 63
TOTAUX fr.	8,064,042 88	8,137,022 99	810,921 07	1,557,540 96

Personnel. — Les provinces payent, par abonnement à l'État, pour le service des ponts et chaussées, les sommes suivantes :

Anvers	fr. 7,600 »
Brabant.	16,487 12
Flandre occidentale	6,233 35
Flandre orientale	8,416 66
Hainaut	3,353 33
Liège	5,180 »
Limbourg	5,733 34
Luxembourg	7,285 71
Namur	9,466 66
TOTAL.	fr. 67,456 15

5^e ROUTES ET PONTS CONCEDES.

SOMMAIRE. — *Longueur des routes.* — *Dépenses de construction.* — *Ponts.* — *Barrières et ponts.* — *Dépenses et produits.* — *Plantations.* — *Terme des concessions.*

Le système de construction de routes par voie de concession de péages, n'a pas été appliqué dans les provinces d'Anvers, de Limbourg et de Luxembourg; une seule route de cette catégorie existait dans la Flandre occidentale; elle a été reprise par l'État.

Longueur. — En 1830, les routes concédées ne mesuraient que 134,173 mètres, ou 27 lieues. Aujourd'hui il y en a 670,507 mètres, ou 134 lieues, réparties de la manière suivante :

PROVINCES.	NOMBRE DE		
	routes.	mètres.	lieues.
Brabant	5	19,026 80	5 81
Flandre orientale	27	229,199 »	45 84
Hainaut	59	252,472 20	50 49
Liège	12	106,590 »	21 32
Namur	6	65,210 »	12 64
TOTAUX	89	670,507 »	134 10

Dépenses de construction. — Ces dépenses ont été supportées par les concessionnaires et par l'État, à concurrence des sommes indiquées ci-après :

PROVINCES.	Concessionnaires.	État.	TOTAL.
Brabant	560,354 »	43,000 »	403,354 »
Flandre orientale	1,103,253 »	402,990 »	1,508,252 »
Hainaut	4,807,140 45	950,488 77	5,745,635 20
Liège	1,017,660 »	298,720 »	1,310,380 »
Namur	773,135 48	183,493 52	958,629 »
TOTAUX fr.	8,155,548 91	1,864,701 29	10,020,250 20

Le tableau suivant fait connaître les dépenses des constructions exécutées pendant chacune des périodes de 1831 à 1840, 1841 à 1850, 1851 à 1855.

PROVINCES.	1831 à 1840.	1841 à 1850.	1851 à 1855.	TOTAL.
Brabant	211,676 »	191,678 »	»	403,354 »
Flandre orientale	215,835 »	1,263,932 »	110,485 »	1,508,252 »
Hainaut	1,055,971 58	5,880,665 62	200,000 »	5,745,635 20
Liège	60,000 »	1,150,937 »	103,423 »	1,310,380 »
Namur	14,000 »	944,629 »	»	958,629 »
TOTAUX fr.	2,155,482 58	7,442,850 62	421,908 »	10,020,250 20

Ponts. — Il existe sur lesdites routes quatre ponts au passage desquels il est perçu des péages : l'un sur la Senne, route de la place de la Reine au pont de Laeken; le second sur la Durme, route de Grimbergen à Hamme; le troisième sur la Meuse, route du pont de la Boverie à la Bonne-Femme; et le quatrième sur la Vesdre, route de Hodimont à Ensival.

Les ponts qui font l'objet de concessions spéciales sont indiqués dans le tableau suivant :

PROVINCES.	DÉSIGNATION.	Rivières ET CANAUX.	Frais de CONSTRUCTION.	Dépenses d'ENTRETIEN.	Produit.	Produit NET.
<i>Anvers</i>	Pont de Boom . . .	Rupel	500,000	1,000	11,000	9,400
	— Muysen . . .	Dyle	12,000	175	1,500	1,525
	— Rymenam . . .	Id.	25,700	150	1,000	850
	— Hansbrug . . .	Id.	21,770	200	080	480
	— Eykensliet . . .	Vliet	10,000	120	550	430
	— Boischot . . .	Grande-Nèthe .	4,000	25	30	5
	— Loodyk . . .	Id.	3,000	50	100	50
<i>Brabant</i>	— Hellebrug . . .	Id.	6,500	33	450	417
	— Betecom . . .	Demer	20,800	"	1,525	1 525
	— Testelt . . .	Id.	5,500	"	"	"
	— Sichem . . .	Id.	18,200	175	530	155
<i>Flandre orient.</i>	— Berchem . . .	Escaut	58,000	500	5,000	2,700
	— Gavre . . .	Id.	40,000	2,100	5,500	1,400
	— Wetteren . . .	Id.	218,407	2,200	11,005	8,797
	— Termonde . . .	Id.	45,147	700	15,000	14,500
	— Deurle . . .	Lys	45,000	500	1,000	1,500
	— Tronchiennes .	Id.	Inconnus.	600	0,500	8,900
	— Santbergen . .	Dendre	10,166	470	800	530
<i>Hainaut</i>	— Chercq . . .	Escant	55,000	1,500	7,500	6,000
	— Hérimnes . . .	Id.	52,000	600	4,500	5,900
	— Escanaffles . .	Id.	58,000	362	2,800	2,458
	— Ponchaux . . .	Canal de Pomme- rœul.	17,260	75	875	800
	— Boustiau . . .	Id.	15,000	50	875	825
	— Esneux . . .	Ourthe	138,081	408	800	532
<i>Liège</i>	— Tilf . . .	Id.	100,809	800	6,876	6,076
	— La Brouck . . .	Vesdre	20,547	056	1,160	524
	— Chaudfontaine .	Id.	50,000	600	2,581	1,721
	— Vaux-sous-Chê- vremonl.	Id.	03,000	240	5,800	5,560
	— Seraing . . .	Meuse	400,000	11,503	03,444	51,041
	— Ougrée . . .	Id.	400,000	"	"	"
<i>Namur</i>	— Floreffe . . .	Sambre	50,000	200	240	40
	— Namèche . . .	Meuse	200,000	"	"	"
TOTAUX. fr.			2,625,187	26,298	158,870	152,581

Les ponts d'Ougrée et de Namèche ne sont pas encore achevés.

Barrières et ponts. — Le nombre de barrières et de ponts à péages sur les routes concédées est, de 213, savoir :

PROVINCES.	Barrières.	Ponts.	TOTAL.
Brabant	5	1	6
Flandre orientale	58	1	59
Hainaut	100	•	100
Liège	50	2	52
Namur	10	•	10
TOTAUX	209	4	213

Les ponts faisant l'objet de concessions spéciales, sont au nombre de 32

TOTAL 245

Dépenses d'entretien et produits. — Le tableau suivant fait connaître approximativement les dépenses d'entretien et les produits des routes, y compris les ponts qui y sont établis.

PROVINCES.	Entretien.	Produit.	Produit net.
Brabant	3,520 •	19,500 •	15,780 •
Flandre orientale	34,551 84	64,050 •	30,078 16
Hainaut	117,245 •	192,456 •	75,213 •
Liège	71,772 •	148,100 •	76,588 •
Namur	28,350 •	47,150 •	18,800 •
TOTAUX fr.	255,436 84	471,606 •	216,250 16

Au nombre des routes dont les produits et les dépenses d'entretien sont indiquées ci-dessus en masse, il en est qui, prises isolément, rapportent moins qu'elles ne coûtent. En tenant compte de ce fait, on arrive au résultat suivant :

PROVINCES.	Entretien.	Produit.	Produit net.	Bénéf.
Brabant	3,520 •	19,500 •	16,000 •	220 •
Flandre orientale	34,551 84	64,050 •	33,068 16	2,990 •
Hainaut	117,245 •	192,456 •	76,672 •	1,450 •
Liège	71,772 •	148,160 •	78,998 •	2,610 •
Namur	28,350 •	47,150 •	18,800 •	•
TOTAUX fr.	255,436 84	471,600 •	223,538 16	7,270 •

Dans lesdites routes, sont comprises non-seulement celles qui doivent faire retour à l'État, mais encore des routes qui reviendront aux provinces et des chemins qui appartiendront aux communes, à l'expiration des concessions.

Le tableau suivant indique spécialement les dépenses et les produits de ces routes et chemins.

PROVINCES.	Nombre.	Barrières.	Mètres.	Entretien.	Produit.	Produit net.	Bénéf.
------------	---------	------------	---------	------------	----------	--------------	--------

Routes provinciales.

					fr.	fr.	fr.
Flandre orientale . .	1	1	2,270	925	725	•	200
Hainaut	17	48	152,508	34,864	68,797	55,042	1,109
TOTAUX . .	18	49	154,587	35,789	69,522	55,042	1,309

Chemins vicinaux.

Brabant	1	2	11,268	1,800	6,200	4,400	•
Flandre orientale . .	3	3	15,873	2,150	5,470	1,750	450
Hainaut	4	11	17,886	4,675	5,832	1,157	•
TOTAUX . .	8	16	45,027	8,625	15,502	7,307	450

Deux routes, situées dans le Hainaut, font l'objet de concessions perpétuelles. Quatre barrières y sont établies sur une longueur de 11,557 mètres (2 lieues 31); elles produisent 6,970 francs; leur entretien coûte 5,140 francs, et elles donnent par conséquent un revenu net de 1,830 francs.

Plantations. — Les arbres croissant le long des routes concédées, qui appartiennent aux concessionnaires, sont évalués aux sommes indiquées ci-après.

PROVINCES.	Routes devant faire retour			TOTAL.
	A L'ÉTAT.	AUX PROVINCES.	AUX COMMUNES.	
Brabant	10,521	•	•	10,521
Flandre orientale.	80,250	5,550	•	80,800
Hainaut.	159,470	153,847	•	205,517
Liège.	16,058	•	•	16,058
Namur	114,728	•	•	114,728
TOTAUX. fr.	587,027	157,307	•	524,424

Terme des concessions. — Les concessions doivent expirer dans le courant des années indiquées ci-dessous :

Routes.	Ponts.	Années.	Routes.	Ponts.	Années.
—	—	—	—	—	—
1	»	1862	5	»	1950
»	1	1864	6	»	1951
»	1	1870	8	1	1952
1	1	1878	5	1	1953
1	»	1882	4	1	1954
1	1	1886	2	»	1955
2	»	1887	6	»	1956
1	»	1895	6	»	1957
1	1	1896	4	2	1958
1	»	1897	2	»	1959
1	»	1898	»	1	1940
1	»	1900	1	1	1941
1	»	1901	1	»	1942
1	»	1912	»	2	1945
1	»	1917	2	»	1944
1	»	1925	1	2	1946
1	2	1924	1	»	1948
2	»	1925	»	1	1950
1	1	1926	5	5	Lorsque les frais seront couverts.
1	1	1927	2	»	10 ans après que les frais seront couverts.
2	»	1928	2	4	Terme inconnu.
2	»	1929	2	4	Concessions perpétuelles.

4° CHEMINS VICINAUX.

SOMMAIRE. — *Longueur et barrières.* — *Dépenses.* — *Produits.* — *Comparaison des produits et des dépenses d'entretien.*

On ne s'occupe ici que des chemins vicinaux de grande communication et de petite vicinalité, sur lesquels les communes ont été autorisées à percevoir des droits de barrière par des arrêtés royaux pris en exécution des lois du 19 juillet 1852 et du 24 mars 1858.

Longueur et barrières. — Le nombre des chemins vicinaux à péages était de 50 en 1841; au 31 décembre 1850 il était de 285. Ces chemins avaient un développement de 1,394,758 mètres ou 279 lieues. Le tableau suivant indique quels sont maintenant : leur nombre, leur étendue et la quantité de barrières qui y sont établies :

PROVINCES.	Chemins.	LONGUEUR		Barrières.
		mètres.	lieues.	
Anvers	45	237,417 »	47 40	60 .
Brabant	66	314,864 »	62 97	97
Flandre occidentale	51	549,258 »	69 85	92
Flandre orientale	59	262,292 »	52 46	77
Hainaut	36	588,493 »	77 70	130
Liège	22	280,725 »	56 14	92
Limbourg	5	58,087 »	7 02	6
Luxembourg	5	80,294 »	17 20	11
Namur	50	219,754 »	45 94	59
TOTAL	519	2,177,194 »	435 45	624

Dépenses. — Les dépenses de construction se sont élevées approximativement, savoir :

Anvers.	2,281,040 »
Brabant	3,007,229 »
Flandre occidentale	5,007,701 55
Flandre orientale	2,506,000 »
Hainaut	3,074,867 81
Liège	2,171,515 70
Limbourg.	417,713 »
Luxembourg	278,560 81
Namur.	903,133 27

TOTAL fr. 19,649,561 14

L'État a contribué dans ces dépenses pour une part importante, ainsi que le démontre le relevé suivant des subsides qu'il a accordés depuis 1841 jusqu'en 1860, en faveur de la voirie vicinale en général :

Anvers.	1,116,118 »
Brabant	1,418,337 »
Flandre occidentale	1,523,885 »
Flandre orientale	1,509,263 »
Hainaut	1,371,807 »
Liège	1,547,364 »
Limbourg.	1,165,475 »
Luxembourg	1,509,314 »
Namur.	1,133,486 »

TOTAL fr. 12,093,049 »

Les dépenses d'entretien s'élèvent approximativement aux sommes indiquées ci-après :

Anvers.	23,601 »
Brabant	33,685 01
Flandre occidentale	31,762 01
Flandre orientale	28,477 »
Hainaut	96,716 39
Liège	63,679 64
Limbourg.	3,750 »
Luxembourg.	16,950 »
Namur.	47,130 20

TOTAL fr. 349,751 25

Produits. — Les barrières établies sur les chemins vicinaux donnent les produits suivants :

Anvers.	31,492 »
Brabant	24,813 50
Flandre occidentale	46,126 56
Flandre orientale	28,477 »
Hainaut	69,783 50
Liège	31,580 »
Limbourg.	1,080 »
Luxembourg.	3,291 »
Namur.	18,533 27

TOTAL fr. 255,196 63

Comparaison des produits et des dépenses d'entretien.

PROVINCES.	Produits.	Dépenses.	Produit net.	Déficit.
Anvers	31,492 »	23,601 »	7,891 »	»
Brabant	24,813 50	33,685 01	»	10,871 71
Flandre occidentale	46,126 56	31,762 01	14,364 55	»
Flandre orientale	28,477 »	28,477 »	»	»
Hainaut	69,783 50	96,716 39	»	26,932 89
Liège	31,580 »	63,679 64	»	32,099 64
Limbourg	1,080 »	3,750 »	»	4,670 »
Luxembourg	3,291 »	16,950 »	»	13,659 »
Namur	18,533 27	47,130 20	»	28,596 93
TOTAUX. . . . fr.	255,196 63	349,751 25	22,255 55	116,810 17

3° PASSAGES D'EAU.

SOMMAIRE. — *Nombre. — Dépenses. Produits. — Comparaison des dépenses et des produits. — Passages d'eau concédés.*

Nombre. — Les passages d'eau publics, exploités au profit du Trésor, sont au nombre de 161, dont le tableau suivant donne le détail par province.

PROVINCES.	RIVIÈRES ET CANAUX.	Nombre PAR RIVIÈRE ou canal.	TOTAL.
<i>Anvers</i>	Escaut	2	5
	Rupel	3	
<i>Brabant</i>	Demer	3	5
	Dyle	1	
	Dendre	1	
<i>Flandre occidentale</i>	Canal de Bruges	4	11
	— d'Ostende	0	
	Yser	1	
<i>Flandre orientale</i>	Haut-Escaut	18	50
	Bas-Escaut	18	
	Lys	4	
	Durme	3	
	Dendre	1	
	Canal de Bruges	7	
	Moervaert	4	
<i>Hainaut</i>	Canal de Terneuzen	4	13
	Escaut	15	
	Meuse	20	
<i>Liège</i>	Ourthe	14	42
	Vesdre	4	
	Emblève	4	
<i>Limbourg</i>	Meuse mixte	14	15
	Vieille Meuse	1	
<i>Namur</i>	Meuse	11	
TOTAL		161	161

Dépenses. — L'entretien des bacs et bateaux affectés au service des passages d'eau affermés, et des dépendances de ces passages, figure au Budget du Département des Travaux Publics (chapitre II, section 3, article 32) pour 32,000 francs.

Quant aux dépenses du passage d'eau d'Anvers à la Tête-de-Flandre, qui est exploité par l'État, elles s'élèvent à 54,300 francs, savoir :

Personnel . . .	{	Marine. Chap. IX art. 44 du Budget du Ministère des Affaires étrangères	12,690 »	
	{	Domaines. Chap. IV, art. 27 du Budget du Ministère des Finances	3,850 »	
				16,540 »
Matériel, etc. Chap. IX, art. 48 du Budget des Affaires étrangères .			37,760 »	
TOTAL fr.			54,300 »	

Produits. — Les passages d'eau produisent les sommes indiquées ci-après :

Anvers . . .	{	Passages affermés	2,100 »		
	{	Passage d'Anvers.	24,500 »		
				26,600 »	
Brabant				7 »	
Flandre occidentale				655 »	
Flandre orientale				12,432 »	
Hainaut				381 »	
Liège				24,062 »	
Limbourg				1,697 »	
Namur				5,378 »	
TOTAL fr.				71,212 »	

Comparaison des dépenses et des produits.

Dépenses. . . .	{	Passages affermés	32,000 »		
	{	Passage d'eau d'Anvers.	54,300 »		
				86,300 »	
Produits.				71,212 »	
DÉFICIT fr.				15,088 »	

En distinguant entre les deux catégories de passages indiquées ci-dessus, on obtient le résultat suivant :

	Produits.	Dépenses.	Produit net.	Déficit.
Passages affermés	46,712	32,000	14,712	»
Passage en régie.	24,500	54,300	»	29,800
TOTAUX fr.	71,212	86,300	14,712	29,800

Passages d'eau concédés. — Il existe deux passages d'eau concédés dont les frais d'établissement se sont élevés à 22,615 francs. Leur entretien coûte annuellement 100 francs aux concessionnaires, qui en tirent un produit de 3,066 francs, soit net 2,966.

§ V. — PERCEPTION.

SOMMAIRE. — *Régie.* — *Bénéfices des fermiers.* — *Remises des receveurs.* — *Emplacement des poteaux.* — *Tarif.* — *Contraventions.* — *Amendes.* — *Jurisprudence.*

Les produits des barrières donnent lieu à une double perception : l'une, qui est opérée directement par le fermier ou par le préposé nommé temporairement en cas de non-adjudication, à défaut d'amateur ou d'offres suffisantes; l'autre, qui a pour objet l'encaissement des fermages ou des recettes effectuées en régie.

Régie. — Les barrières, qui depuis dix ans ont été tenues en régie pendant tout le cours d'une année, ne sont qu'au nombre de cinquante-trois.

Le relevé des recettes et des dépenses auxquelles elles ont donné lieu, présente le résultat suivant :

Recettes	166,042 »
Frais de perception	25,491 »
Produit net fr.	140,551 »

Les fermages des mêmes barrières, remises ensuite en adjudication, ont produit 147,076 francs.

D'après ces données, les frais de perception peuvent être évalués à 480 francs pour chaque barrière tenue en régie.

Bénéfices des fermiers. — On suppose généralement que les fermiers de barrière font un bénéfice assez considérable à titre de frais de perception et de rémunération des chances aléatoires de leur entreprise. Mais les fonctionnaires qui ont été consultés sur ce point dans les neuf provinces, ont unanimement émis l'opinion que ces fermiers, qui sont presque tous débitants de boissons ou brasseurs, comptent pour rien la peine que donne la recette, ainsi que les frais d'éclairage et autres auxquels ils sont soumis, et qu'à cause de la concurrence qu'ils se font dans l'intérêt de leur commerce, les bénéfices qu'ils réalisent sont tout à fait insignifiants.

Cependant, en comparant le produit susmentionné des barrières tenues en régie. fr. 166,042 »
avec le montant des fermages moyennant lesquels elles ont été données ensuite en location. 147,076 »

on trouve une différence en plus, au profit des fermiers, de . . fr. 18,966 »
soit en moyenne, par barrière, 357 francs.

On pourrait croire, d'après cette dernière base, que la perception des droits de barrière, sur toutes les routes, coûterait aux contribuables environ 13 p. % du produit que ces barrières donnent à l'État, aux provinces, aux concessionnaires et aux communes. Mais il faut remarquer qu'il ne s'agit ci-dessus que de barrières qui ont dû être tenues en régie à défaut d'amateurs ou d'offres suffisantes, et qui ont sans doute été adjugées ensuite sans grande concurrence.

En tenant compte de cette circonstance, on peut admettre qu'en général les adjudicataires de barrières ne font qu'un faible bénéfice sur les droits qu'ils perçoivent. Il n'est pas douteux cependant qu'ils trouvent une compensation dans le gain qu'ils réalisent sur les boissons qu'ils débitent, et il est plus que probable que bien des gens boivent et dépensent sur les routes, beaucoup plus qu'ils ne le feraient sans l'obligation de s'arrêter à chaque cabaret où se paye la taxe.

Remises des receveurs. — L'encaissement des fermages des barrières et des recettes de celles qui sont tenues en régie, est confié, en ce qui concerne les routes de l'État, aux receveurs des domaines, qui recouvrent également les produits des barrières provinciales dans les provinces d'Anvers, de Brabant, de la Flandre occidentale, de la Flandre orientale, de Namur et de Luxembourg.

Les recouvrements opérés de ce chef, en 1859, se sont élevés à la somme de fr. 1,855,360 50 c, à raison de laquelle 149 receveurs ont touché ensemble 55,160 francs de remises, soit environ 1 $\frac{3}{4}$ p. %.

Emplacement des poteaux. — Sur les routes de l'État et sur les routes provinciales, la distance entre les poteaux qui déterminent le lieu de la perception de la taxe, est en général de 5,000 mètres (1 lieue); mais elle peut varier entre 4,500 et 5,000 mètres.

En comparant la longueur de ces routes avec le nombre de barrières qui y sont établies, on voit :

Que sur 885 lieues de routes de l'État, il existe 875 barrières.			
—	306	—	provinciales, — 289 —
	1,189		1,164

c'est-à-dire moins d'une barrière par lieue.

Sur les routes concédées et sur les chemins vicinaux, les poteaux sont placés à des distances qu'aucune règle ne détermine; aussi voit-on que, sur 134 lieues de routes concédées (670,507 mètres), il existe 209 barrières, soit en moyenne une barrière par 3,208 mètres.

Il en est de même à peu près sur l'ensemble des chemins vicinaux, qui comprennent, comme les routes concédées, des tronçons de moins de 1,500 mètres. Il s'y trouve 624 barrières sur 425 lieues (2,127,936 mètres), c'est-à-dire en moyenne une barrière par 3,410 mètres.

Tarif. — La taxe due sur les routes de l'État et sur les routes provinciales, conformément au tarif fixé par les lois des 18 mars 1833 et 12 mars 1834, est perçue en entier, sauf quelques exceptions, à chaque barrière.

En général, le même tarif est appliqué aux routes concédées et aux chemins vicinaux; mais, à raison du peu d'étendue de la plupart de ces routes et chemins, les droits sont fractionnés en quotités de $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{4}$, $\frac{2}{3}$, $\frac{2}{5}$, $\frac{3}{5}$, $\frac{1}{10}$. A quelques barrières il est perçu, conformément à des tarifs spéciaux, des taxes tout à fait différentes, et même plus élevées que celles qui sont fixées par les lois susmentionnées; à d'autres, le droit est dû ou n'est pas dû, ou il est de telle ou telle quotité, selon la direction que suit le voyageur.

Contraventions. — La perception des droits de barrière donne lieu à des contraventions ayant pour objet :

- 1° De la part des contribuables, des fraudes ou des refus de paiement;
- 2° De la part des fermiers, des perceptions illégales.

D'après les renseignements recueillis, il a été dressé de ces différents chefs, en 1857, 1858 et 1859, 1538 procès-verbaux, savoir :

1°	{ fraude de la taxe	227 »
	{ refus de paiement	1,066 »
		1,293 »
2°	perception illégale	43 »
		TOTAL 1,338 »
		MOYENNE par an 446 »

Le tableau suivant indique le montant des condamnations auxquelles ces procès-verbaux ont donné lieu, ainsi que le nombre de ceux qui ont été suivis d'acquittements ou auxquels il n'a pas été donné suite :

	Condamnations	Acquittements
1°	{ fraude de la taxe	160 »
	{ refus de paiement	653 »
		813
2°	perception illégale	30
		TOTAL 843
		MOYENNE par an 281

Il a été en outre dressé à la charge des fermiers 176 procès-verbaux suivis de 157 condamnations, pour déplacement et défaut d'éclairage du poteau.

D'autre part, du chef de surcharge et de passage forcé pendant la fermeture des barrières, des contribuables ont eu à répondre à 41 procès-verbaux et ont subi 31 condamnations.

Au nombre des jugements rendus contre les contrevenants, il en est qui ont prononcé non-seulement la condamnation à l'amende, mais encore la peine de l'emprisonnement. Deux contribuables et deux fermiers ont eu à subir, chacun, un jour de prison, et la même peine a été infligée, à concurrence de 76 jours pour le cas de non-paiement des amendes, à 23 individus, dont 4 fermiers.

Amendes. — Les sommes recouvrées pendant les années 1857, 1858 et 1859, du chef de condamnations en matière de barrière, s'élèvent, savoir :

Amendes	11,664 43
Frais.	3,186 32
TOTAL fr.	14,850 77
MOYENNE par an	4.950 23

Jurisprudence. — Pour donner une idée des questions que soulève la perception de la taxe des barrières, on croit devoir citer succinctement celles qui ont été résolues par des jugements et arrêts dont les recueils de jurisprudence donnent le texte : ⁽¹⁾

1° La disposition qui exempte du droit les usines situées à moins de 2,500 mètres du poteau, doit-elle s'entendre d'une distance mesurée en ligne directe, à vol d'oiseau?

Oui. — Cour d'appel de Liège, 9 janvier 1854, P. 10.

2° Dans l'exemption accordée pour le transport d'objets nécessaires au service de certaines usines situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, la loi a-t-elle compris toute matière servant à l'exploitation de ces usines, notamment le transport de farines sortant d'un moulin?

Oui. — Cour d'appel de Bruxelles, 15 février et 21 mars 1854, P. 40-76. — Cour d'appel de Liège, 21 juin 1856, P. 167. — Tribunal d'Anvers, 30 avril 1857, B. J. XV, 648.

3° Les contraventions à la loi sur la perception sont-elles exclusivement de la compétence des tribunaux correctionnels?

Oui. — Cour d'appel de Bruxelles, 15 février 1854, P. 40.

4° L'exemption accordée aux voitures mises en réquisition pour le service militaire s'étend-elle au retour de ces voitures, lorsqu'elles sont chargées?

Oui. — Cour d'appel de Liège, 12 mars 1855, P. 91.

5° L'exemption mentionnée au n° 1°, ne doit-elle pas être restreinte aux *importations* des objets nécessaires au service des usines, à l'exclusion des *exportations* des objets qui y sont fabriqués?

Oui. — Cour de Cassation, 26 mars 1855, P. 56. — 4 novembre 1840, P. 95. 1841. — 20 avril 1845, P. 450. — 1^{er} juin 1857, B. J. XV, 1401. — Cour d'appel de Liège, 3 février 1848, P. 1849, 84.

(1) Indication des recueils :

P. — *Pasicrisie*.

B. J. — *Belgique judiciaire*.

J. C. T. — *Jurisprudence des Cours et Tribunaux*.

J. — *Jurisprudence des Tribunaux*.

6° Le préposé est-il passible de dommages-intérêts pour perception illégale? et est-il responsable des tracasseries causées à cette occasion par sa femme?

Oui. — Cour d'appel de Liège, 18 juin 1833, P. 247.

7° Lorsque le siège de la perception d'une barrière est désigné de manière à rendre cette désignation inintelligible, peut-on suppléer à ce vice de la loi par une preuve telle que le prévenu soit condamné, moins pour avoir contrevenu au texte de la loi, qu'à des obligations dont il était censé avoir connaissance?

Oui. — Cour d'appel de Bruxelles, 14 janvier 1836, P. 8.

8° Lorsqu'une commune vend ses bois au lieu de les partager, les acheteurs peuvent-ils être considérés comme affouagers, dans le sens de la disposition qui exempte de la taxe les voitures et animaux servant au transport du bois d'affouage, de la forêt vers la demeure de l'affouager?

Non. — Arrêt de cassation, 14 janvier 1836, P. 176.

9° En cas de refus de paiement de la taxe, fondé sur ce qu'elle n'est pas due, le tribunal peut-il condamner le contrevenant à l'acquitter sans amende?

Oui. — Arrêt de cassation, 14 janvier 1836, P. 176. — Cour d'appel de Gand, 8 juillet 1836, P. 178.

10° Une poursuite pour contravention à la loi du 18 mars 1833, notamment à l'article 13, peut-elle avoir lieu sans qu'il y ait un procès-verbal régulièrement rapporté? Peut-on y suppléer par témoignages?

Non. — Cour d'appel de Bruxelles, 2 février 1836, P. 19. — Cour de cassation, 4 novembre 1840, P. 96. — Tribunal de Gand, 12 mai 1834, B. J., XII, 816.

11° La réduction accordée par la loi du 12 mai 1834 s'applique-t-elle aux routes concédées?

Non. — Cour d'appel de Liège, 15 février 1836, P. 34.

12° Une charrette attelée de chiens est-elle exempte de la taxe?

Non. — Cour d'appel de Gand, 9 novembre 1836, P. 236.

Oui. — Arrêt de cassation, 30 octobre 1848, P. 499.

13° Celui qui a acheté sur pied le foin d'une prairie appartenant à un tiers, est-il exempt du droit de barrière lorsqu'il transporte cette récolte vers sa grange ou sa ferme?

Oui. — Cour d'appel de Gand, 16 novembre 1836, P. 245.

Non. — Cour de cassation, 19 février 1849, P. 115. — Cour d'appel de Bruxelles, 21 avril 1849, P. 406.

14° Est-ce le tribunal de simple police, et non le tribunal correctionnel, qui est compétent pour connaître des contraventions relatives à des droits qui n'excèdent

pas 15 francs, lorsque ces contraventions, non accompagnées d'actes tendant à empêcher la perception, ne consistent qu'en un refus de paiement fondé sur ce que les droits ne sont pas dus ?

Oui. — Arrêt de cassation, 7 septembre 1838, P. 370.

15° Les routes qui se raccordent entre elles sont-elles la continuation l'une de l'autre ? Et lorsque, arrivé à leur intersection, un voiturier ou un cavalier, qui avait suivi l'une d'elles, change et circule sur l'autre, est-il tenu au paiement de la taxe ?

Oui. — Cour de Liège, 17 novembre 1838, P. 236. — Arrêt de cassation, 28 juillet 1851, B. J. X, 312.

Non. — Tribunal de Termonde, 19 juillet 1856. B. J. XIV, 1260.

16° L'article 3 de la loi de 1833, qui rend applicables aux routes concédées les dispositions réglant le cahier des charges et le mode de perception de la taxe, lorsque les actes de concession ne contiennent pas de dispositions contraires, doit-il être appliqué aux routes communales construites par suite de concession de péages, lorsque le Gouvernement ne l'a pas déclaré expressément ?

Non. — Arrêts de cassation, 28 mars 1839, P. 52. — 14 mars et 17 juillet 1854, B. J. XII, 667-1352.

17° Y a-t-il lieu d'appliquer au transport du résidu des distilleries dit *spoeting*, l'exemption accordée en faveur du transport, dans les villes, des légumes et fourrages verts ?

Non. — Arrêt de cassation, 24 mai 1841, P. 216.

18° Les charrettes appartenant à des fermes situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, sont-elles exemptes du droit lorsqu'elles retournent chargées de pelures de pommes de terre, de rames ou d'échalas pour le service de la ferme ?

Oui. — Arrêt de cassation, 11 avril 1842, P. 235.

19° Est-ce au juge qu'il appartient d'apprécier si la forme donnée à la voiture qui transporte directement du lait au marché, et l'importance du chargement, constituent une fraude ?

Oui. — Arrêt de cassation, 2 mai 1842, P. 239.

20° Les conducteurs de voitures publiques sont-ils tenus de s'arrêter chaque fois qu'ils passent devant un poteau pour acquitter le droit, sans pouvoir différer le paiement jusqu'au retour ?

Oui. — Arrêt de cassation, 17 octobre 1842, P. 1843, 25.

21° Dans le cas d'exemption en faveur de fermes situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, cette distance doit-elle être comptée du poteau à la ferme, au lieu de l'être du poteau à l'endroit où la voiture quitte la route ?

Oui. — Arrêt de cassation, 31 janvier 1843, P. 94.

22° Les poulains non ferrés et ne pouvant servir de moyen de transport, sont-ils affranchis de la taxe ?

Oui. — Arrêt de cassation, 13 mars 1843, P. 125.

23° L'exemption accordée pour le transport du lait au marché est-elle applicable au transport de lait effectué dans une ville où il n'y a pas de marché, ou chez un revendeur ?

Non. — Arrêt de cassation, 20 mars 1843, P. 140.

24° La consignation, en cas de contestation, est-elle toujours obligatoire ?

Oui. — Arrêt de cassation, 20 mai 1843, P. 96.

25° L'exemption accordée aux voitures qui transportent du lait, des légumes, etc, est-elle applicable au retour à vide ?

Oui. — Arrêt de cassation, 5 juin 1843, P. 222.

26° Les procès-verbaux de contravention rapportés par les percepteurs de barrières, peuvent-ils être débattus par la preuve contraire ?

Oui. — Arrêt de cassation, 5 juin 1843, P. 222.

27° Appartient-il à la députation permanente du conseil provincial de décider si les voitures qui s'arrêtent habituellement ou quittent la route, après avoir dépassé le poteau à une distance de 2,000 mètres, doivent ou non obtenir une réduction de la taxe ?

Oui. — Arrêt de cassation, 3 avril 1846, P. 371.

28° Le droit consigné reste-t-il dû, alors même que l'on n'emprunterait la route que sur un espace de 32 mètres du poteau ?

Oui. — Cour d'appel de Liège, 13 mai 1846, P. 220.

29° Le préposé qui a exigé le paiement d'une taxe qui n'était pas due, peut-il, pour échapper à la peine, invoquer sa bonne foi, alors que l'interprétation est évidemment erronée ?

Non. — Cour d'appel de Gand, 22 juillet 1846, P. 347.

30° Les voitures mises en réquisition pour le service militaire sont-elles exemptes du droit lorsqu'elles sont rétribuées ?

Oui. — Cour d'appel de Gand, 22 juillet 1846, J. C. C. II, 520.

31° L'exemption accordée aux chariots et chevaux exclusivement employés pour les travaux de la route, est-elle due sur tout le tronçon de la même route, en dehors de la section à laquelle l'entreprise se rapporte ?

Non. — Cour d'appel de Gand, 30 juillet 1849, B. J. VIII, 108.

32° Les chevaux qui halent les bateaux sont-ils exempts de la taxe sur les parties de route qui servent au halage?

Oui. — Tribunal de Huy, 21 décembre 1850, B. J. IX, 510.

33° L'exemption dont jouissent les transports de récoltes des champs vers la ferme, est-elle applicable à des transports effectués, non vers la ferme dont les champs dépendent, mais vers une autre exploitation du même fermier?

Non. — Tribunal d'Anvers, 14 décembre 1850, B. J. IX, 302.

34° Le préposé assermenté peut-il se faire représenter momentanément pour la perception, par ses enfants ou ouvriers? Dans ce cas, le contribuable peut-il exiger l'intervention du préposé et refuser le paiement si celui-ci n'intervient pas?

Oui. — Tribunal de simple police de Péruwelz, 16 janvier 1851, B. J. IX, 608.

35° L'énumération faite dans la loi de 1833 des matières considérées comme engrais exempts de l'impôt, est-elle restrictive?

Oui. — Arrêt de cassation, 10 mars 1851, B. J. IX, 508.

36° L'emplacement d'une barrière sur une route concédée, peut-il être changé, au besoin, par le pouvoir exécutif?

Oui. — Arrêt de cassation, 14 mars 1851, B. XII, 667.

37° Le voiturier qui suit un chemin non pavé et qui traverse une grande route sans passer devant le poteau de la barrière, est-il exempt de la taxe?

Oui. — Tribunal de simple police de Liège, 15 mars 1851, B. J. IX, 591.
— Charleroy, 25 janvier 1855, B. J. XIII, 224.

38° Lorsque le percepteur n'exige pas la consignation, y a-t-il contravention à ne pas la faire?

Non. — Tribunal de Tournay, 26 avril 1851, B. J. IX, 1305.

Oui. — Tribunal de Termonde, 16 juillet 1856, 24 juillet 1857, B. J. XIV, 1260, XV, 1230.

39° Les routes qui se raccordent entre elles quoiqu'appartenant à l'État et à des sociétés concessionnaires, doivent-elles être considérées comme la continuation l'une de l'autre? — Y a-t-il fraude quand le poteau de la barrière de la route concédée ayant été établi au point d'intersection des deux routes, on quitte la route de l'État à moins de 500 mètres de ce poteau pour aller rejoindre, par une autre voie, la route concédée? Y a-t-il fraude même dans le cas où, en prenant une voie de traverse, on abrège la distance à parcourir?

Oui. — Arrêt de cassation, 28 juillet 1851, B. J. X, 312.

40° Pour l'application de l'exemption accordée pour les fermes situées à moins de 2,500 mètres de la barrière, est-ce aux tribunaux qu'il appartient d'apprécier,

dans chaque cas, la signification du mot *ferme*? Une exploitation d'environ 4 hectares peut-elle être considérée comme une ferme?

Oui. — Tribunal de Liège, 14 août 1851, J. II, 576.

41° Le transport de la suie est-il, dans tous les cas, exempt de la taxe?

Oui. — Tribunal de Tournay, 26 août 1851, B. J. IX, 1506.

42° Les transports de drêche et de résidus de distillerie sont-ils exempts de la taxe, sans qu'il soit prouvé que ces matières sont destinées à l'agriculture?

Oui. — Tribunal de Bruxelles, 20 avril 1853, B. J. XI, 653.

43° L'erreur matérielle commise par l'État dans le placement d'une barrière, rend-elle l'adjudication nulle? L'État est-il responsable et garant de cette nullité envers le contribuable? et le fermier est-il dispensé de restituer ce qu'il a illégalement perçu?

Oui. — Cour d'appel de Liège, 20 juillet 1853, B. J. XII, 1087.

44° Le préposé est-il passible de dommages et intérêts pour perception illégale, si l'illégalité résulte d'une erreur commise dans l'emplacement de la barrière?

Non. — Cour d'appel de Liège, 20 juillet 1853, B. J. XII, 1087.

45° Une voiture chargée, attelée de *vaches*, est-elle soumise au droit?

Oui. — Tribunal de simple police d'Avelgem, 24 décembre 1853, J. II, 1046.

46° Les formalités prescrites par la loi sur les procès-verbaux en matière de barrières étant d'ordre public, les prévenus peuvent-ils renoncer à se prévaloir des nullités commises sur ce point?

Non. — Cour d'appel de Gand, 12 mai 1854, B. J. XII, 816.

47° L'exemption accordée pour les malles-postes qui ne renferment qu'un voyageur, cesse-t-elle lorsqu'elles contiennent des marchandises?

Oui. — Arrêt de cassation, 25 juillet 1854, B. J. XII, 1343.

48° Faut-il passer devant le poteau de la barrière pour que le droit soit dû? Le droit est-il dû à raison de la distance parcourue et non de celle à parcourir? Peut-on refuser de payer le droit, lorsqu'on prend la route dans le rayon de 20 mètres de la barrière?

Non. — Tribunal de Termonde, 24 juillet 1857, B. J. XV, 1230.

49° Est-ce au pouvoir exécutif que doit adresser sa réclamation, celui qui se croit lésé par l'emplacement d'une barrière?

Oui. — Tribunal de Termonde, 19 juillet 1856, B. J. XIV, 1260.

50° Les habitants d'une commune peuvent-ils se refuser à payer l'impôt sur une ancienne route, aujourd'hui route de l'État, sous prétexte qu'en 1782 ils en avaient été affranchis?

Non. — Cour d'appel de Bruxelles, 14 mars 1857, B. J. XV, 558.

51° Y a-t-il lieu de s'enquérir si celui qui emploie les chevaux et les chariots au service d'une usine, est propriétaire de cette usine, et s'il les y a placés à demeure exclusivement pour ce service?

Non. — Arrêt de cassation, 16 mars 1857, B.-J. XV, 1340.

52° Le passage devant le poteau est-il une condition indispensable pour que la perception de la taxe soit légale?

Oui. — Arrêt de cassation, 1^{er} août 1859, P. 348.

Indépendamment des questions relatives à la perception, les droits et les obligations réciproques du Gouvernement et des fermiers en ont aussi soulevé quelques-unes que l'on va faire connaître, en indiquant également la solution qui leur a été donnée par les tribunaux.

1° La pétition présentée au Roi à l'effet d'obtenir remise d'un reliquat de fermage, peut-elle être considérée comme emportant reconnaissance de la dette et interruption de la prescription?

Non. — Cour d'appel de Liège, 3 mars 1830, P. 54.

2° Le fermier peut-il se plaindre du préjudice que lui font éprouver, dans la perception de la taxe, les changements apportés au tarif des douanes postérieurement à son bail?

Non. — Cour d'appel de Bruxelles, 10 décembre 1833, P. 220.

3° Le fermier peut-il établir une compensation entre son fermage et une créance liquide et exigible à la charge de l'État?

Non. — Arrêt de cassation, 25 mars 1835, P. 55.

4° La location des barrières constitue-t-elle un véritable contrat de louage, qui soumet l'État envers les fermiers à toutes les obligations dérivant des articles 1719 et suivants du Code civil?

Oui. — Arrêt de cassation, 12 avril 1836, P. 226, 15 avril 1847, P. 418, 17 juin 1847, P. 445.

5° L'État doit-il s'abstenir de toute innovation à l'état de la route et aux mesures qui, lors de la location, étaient arrêtées pour la perception de la taxe, s'il peut en résulter une diminution de produit?

Oui. — Arrêts cités au n° 4.

6° L'abstention d'innovation mentionnée à l'article précédent, s'étend-elle à la construction de nouvelles voies de communications dans le voisinage de la route, alors même qu'il doit en résulter une diminution de recette?

Non. — Arrêts cités au n° 4.

7° L'État est-il tenu de compter au fermier le 5^{me} des amendes prononcées pour les contraventions qu'il a constatées, alors qu'il a été fait remise de ces amendes aux contrevenants?

Oui. — Cour d'appel de Bruxelles, 5 juin 1844, P. 1845, 61.

8° L'État a-t-il une hypothèque légale sur les biens de l'adjudicataire d'une barrière, pour le recouvrement des fermages? Peut-on, sous le régime actuel, considérer cet adjudicataire comme fonctionnaire public?

Non. — Cour d'appel de Bruxelles, 31 mars 1847, P. 327.

9° L'État est-il responsable du préjudice que le fermier éprouve par la réduction du tarif du chemin de fer?

Non. — Cour d'appel de Bruxelles, 1^{er} février 1851, B. J. X, 1241.

10° Est-ce au pouvoir exécutif seul qu'il appartient de changer au besoin l'emplacement des barrières sur une route concédée?

Oui. — Arrêt de cassation, 14 mars 1854, B. J. XII, 667.

§ VI. — MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS POUR ET CONTRE.

SOMMAIRE. — *Conseils des Cinq-Cents et des Anciens.* — *Corps législatif.* — *Commissaires généraux des hautes puissances alliées.* — *Chambre des Représentants.* — *Sénat.* — *Conseils provinciaux.* — *Répertoire de l'administration et du droit administratif par MM. Tielemans et De Brouckere.* — *Article publié par M. l'ingénieur Labye dans la revue de l'administration et du droit administratif.*

La taxe des barrières a donné lieu, depuis 1795 jusqu'à nos jours, à des appréciations fort diverses, que nous allons résumer succinctement; nous ferons connaître ensuite les opinions émises dans l'ouvrage et dans l'article indiqués dans le sommaire ci-dessus.

Conseils des Cinq-Cents et des Anciens. — Lorsque l'établissement de la taxe des routes fut discuté par ces assemblées, en 1797, on fit valoir : que cette taxe était vexatoire, onéreuse, révoltante, odieuse, attentatoire à la liberté et capable de soulever le peuple; — que le produit en serait presque absorbé par les frais d'établissement et de perception; — qu'au détriment de l'agriculture et du commerce, elle mettrait sur pied une armée financière dont la mission serait de faire la guerre à des Français; — qu'elle n'était pas en proportion avec les facultés des contribuables; qu'il fallait choisir des impôts proportionnés aux revenus et aux capitaux, qui prêtent peu à la fraude, soit de la part des contribuables, soit de la part des percepteurs; — que c'était revenir à l'ancien régime, aux tours et aux ponts levés qui, du temps de la féodalité, arrêtaient et rançonnaient les voyageurs et les commerçants.

D'autre part, on a soutenu que la taxe des routes ne portait pas atteinte à la liberté individuelle, que si elle arrêtaient l'homme à cheval ou en voiture, il en serait dédommagé par la commodité des routes mieux entretenues et par une diminution sur toutes les contributions générales; — qu'un droit d'entretien léger et uniforme ne pouvait être comparé aux anciennes douanes intérieures; — qu'il fallait que

celui qui use de la chose payât la chose qu'il use ; — qu'il y avait nécessité d'adopter la taxe proposée à cause du mauvais état des routes et de la pénurie des ressources du trésor.

Corps législatif. — La loi du 24 avril—4 mai 1806, qui supprima la taxe des routes, ne rencontra pas un seul contradicteur dans le sein du Corps législatif. Cette assemblée tout entière applaudit au discours de l'orateur du Tribunal, qui représenta comme un triomphe législatif la suppression des 3512 forteresses d'une nouvelle espèce qui emprisonnaient le territoire de l'empire, mettaient obstacle aux liaisons et tendaient à toute minute à élever une séparation entre l'habitant des villes et celui des campagnes.

Commissaires généraux des hautes puissances alliées. — En rétablissant la taxe des barrières par leur arrêté du 19 mars 1814, ces commissaires ont fait valoir qu'il y avait nécessité de pourvoir sans retard aux dépenses de l'entretien des routes et du service de la voirie, et de remplacer à cet effet l'impôt sur le sel, dont la suppression des droits réunis entraînait l'abolition.

Congrès national. — Les décrets du 6 mars 1831, qui ont maintenu la taxe des barrières, ont été adoptés sans discussion sur le motif exposé par M. le Ministre des Finances, que cette taxe existait depuis 15 ans et que le produit en était renseigné au Budget des voies et moyens.

Chambre des Représentants. — Les lois des 18 mars 1832, 12 mars 1834, 18 mars 1835, 23 mars 1836 et 6 mars 1837, qui ont successivement maintenu d'année en année la taxe des barrières, et celle du 10 mars 1838 qui lui a donné un caractère permanent, n'ont soulevé aucune discussion de la part des membres de la Chambre des Représentants en ce qui concerne le principe de cette taxe.

Lors de la discussion de la dernière de ces lois, la commission de la Chambre spécialement chargée de son examen, a adopté, et personne n'a combattu, les considérations relatives à la légitimité du droit de barrière et à la nécessité de le maintenir, qui étaient développées dans l'exposé des motifs de la manière suivante :

- « Dans le système actuel, on demande aux routes une certaine somme annuelle-
- » ment disponible pour constructions nouvelles. Cette demande est-elle injuste ?
- » Nous n'hésitons pas à répondre négativement; cet excédant représente une bien
- » faible partie de l'intérêt des capitaux d'établissement.
- » Les routes de l'État offraient en 1837 une étendue de 2,980,000 mètres ou
- » 584 lieues. On peut moyennement supposer que la lieue de route a coûté en frais
- » de construction 150,000 francs. 584 lieues de route représentent donc un capital
- » de 87,600,000 francs, soit 80,000,000, dont l'intérêt à 5 p. % nécessiterait, par
- » an, un revenu de 4,000,000. On exige du chemin de fer qu'il se paye par lui-
- » même, c'est-à-dire qu'il couvre la dépense de ses frais d'entretien et d'exploita-
- » tion, ainsi que l'intérêt des capitaux d'établissement; on est beaucoup moins
- » exigeant envers les routes ordinaires.
- » Notre but, en faisant ces observations, n'est pas de demander une augmenta-
- » tion de la taxe des barrières : ce serait méconnaître nos intentions; nous voulons
- » seulement établir la légitimité de ce péage.....

- » Voyons maintenant quelles seraient, pour la Belgique, les conséquences de la
- » suppression de la taxe des barrières.
- » Abolition de l'impôt le plus juste, le plus rationnel, puisqu'il se perçoit pour
- » l'entretien et l'amélioration de la chose dont celui qui paye l'impôt fait usage et
- » que par là il détériore.
- » Impossibilité de maintenir le système de concession qui fait la prospérité de
- » l'Angleterre, auquel la Belgique doit déjà un certain nombre de ses routes et qui
- » est appelé à contribuer puissamment au perfectionnement de ses communi-
- » cations, car il serait impossible aux routes concédées ou à péages de soutenir la
- » concurrence avec les routes que l'on parcourrait gratuitement.
- » Nécessité de créer de véritables impôts pour remplacer le péage des barrières
- » et assurer la conservation et le perfectionnement de nos routes.
- » Inconvénients graves résultant de la suppression d'un fonds spécial aux routes,
- » suppression dont les pernicioeux effets en France sont signalés, par les hommes
- » qui ont fait une étude spéciale du système de communications, comme la prin-
- » cipale et peut-être l'unique cause du mauvais état des routes de ce pays.
- » Ralentissement et peut-être cessation des travaux de construction de routes
- » neuves, car chaque communication nouvelle, devant être entretenue sans rien
- » produire, viendrait aggraver les charges générales.
- » Nécessité pour les provinces et les communes de renoncer à la construction
- » de routes provinciales et communales, car ou des barrières seraient établies sur
- » ces routes, et alors il en serait comme des routes concédées, elles ne pourraient
- » soutenir la concurrence avec les routes libres de l'État; ou l'on renoncerait à y
- » établir des barrières, et alors la province ou la commune aurait à supporter la
- » charge des réparations et de l'entretien sans rien percevoir.
- » Nécessité, si l'on veut être équitable envers tous, de supprimer les péages sur
- » les voies de navigation et même sur les chemins de fer, si un jour le Gouverne-
- » ment renonçait en faveur de l'industrie particulière au transport des voyageurs et
- » des marchandises. Car pourquoi devrait-on payer pour parcourir un chemin de
- » fer, pour naviguer sur une rivière ou un canal, tandis que la circulation sur les
- » routes ordinaires serait gratuite?
- » Il m'importe surtout d'insister sur la corrélation qui existe entre la loi des
- » barrières et le système des concessions : la taxe des barrières, c'est le système
- » des concessions appliqué à l'État; le système des concessions, c'est la taxe des
- » barrières avec ou sans augmentation appliquée aux particuliers. C'est dans le
- » Hainaut que la loi des barrières a soulevé le plus de réclamations, et cependant
- » c'est dans cette province que le système des concessions a reçu le plus de déve-
- » loppement. »

Sénat. — Un membre du Sénat a combattu, en 1832 et 1833, l'impôt des barrières comme un reste ou une apparence de féodalité, comme une des entraves que le Gouvernement déchu s'étudiait, disait-il, à multiplier dans des vues odieuses de fiscalité et dans l'intérêt des provinces septentrionales. Il cita l'exemple de la France et fit valoir les vexations, l'ennui, les embarras que la perception de cet impôt occasionne aux voyageurs, à l'agriculture et au commerce.

On lui répondit : qu'il serait dangereux de remplacer les impôts existants par des impôts improvisés; — qu'il était impossible d'avoir un impôt plus juste que

celui des barrières, qui n'était payé que par ceux qui pouvaient le supporter; — que si c'était une vexation, celle d'avoir de mauvaises routes était bien plus grande, et que l'on savait que cette vexation existe dans tous les pays où l'on ne paye pas cet impôt; — qu'il n'était pas possible de changer notre système financier avant que nos différends avec la Hollande fussent terminés.

Conseils provinciaux. — Dans les discussions auxquelles la question a donné lieu récemment dans le sein de plusieurs de ces Conseils, on a prétendu : que le droit de barrière constitue une entrave pour le développement de l'agriculture; — qu'il pèse presque tout entier sur les habitants des campagnes, et que sa perception donne lieu à beaucoup de désagréments; — qu'il importe d'autant plus de faire disparaître le droit de barrière, que les endroits du pays encore privés de l'avantage du chemin de fer doivent payer à peu près autant pour ce droit que ce qu'on paye pour le transport par voie ferrée, dans les contrées où il en existe; — que l'État, par ses chemins de fer, est aujourd'hui le grand dispensateur de la locomotion, et que c'est une anomalie d'entraver la circulation lente, pénible, coûteuse, sur les routes ordinaires, en présence de celle qui se fait par chemin de fer avec un bénéfice incomparable d'aise, de temps et d'argent; — que la nécessité de supprimer les barrières, préexistant à l'abolition des octrois, dérive du changement universel et radical que les rail-ways ont apporté dans la circulation.

Deux Gouverneurs ont défendu l'impôt des barrières. L'un a fait valoir que c'est grâce aux barrières et aux péages que l'on est parvenu à créer en Belgique un système de communication plus complet qu'en aucun autre pays; que leur suppression arrêterait l'élan des communes pour la construction des chemins. — L'autre, en faisant remarquer que les routes sont dégradées par certaines personnes plutôt que par d'autres, a soutenu qu'il n'y avait rien de plus juste que de laisser à celui qui cause le dommage, le soin de le réparer; il a prétendu que le droit de barrière est la rémunération d'un service rendu, qu'il a plus d'analogie avec le péage des canaux et avec la taxe des timbres-poste, qu'avec les autres impôts; enfin, il a proclamé l'impossibilité d'abolir complètement le droit de barrière à cause des routes concédées.

Dans le cours des discussions auxquelles cette question a donné lieu de la part des Conseil provinciaux, on a signalé les moyens suivants de suppléer aux produits des barrières :

1° Établir un droit sur la chasse et augmenter l'impôt sur les chevaux de luxe et sur les chevaux mixtes.

2° Créer un impôt à répartir le plus équitablement possible pour chacune des catégories suivantes :

<i>A.</i>	Taux par cheval et mulet de messageries.
<i>B.</i>	— — — — — voituriers.
<i>C.</i>	— — — — — louageurs.
<i>D.</i>	— — — — — luxe.
<i>E.</i>	— — — — — mixtes.
<i>F.</i>	— — — — — labour et de travail.
<i>G.</i>	— par bœuf de travail.

3° Faire participer le chemin de fer à l'entretien des voies pavées pour.	fr. 1,000,000
Porter le prix des permis port d'armes de 32 à 50 francs, de manière à augmenter ce produit de	fr. 182,304
Établir une taxe de 1 fr. sur les chiens ordinaires et de 3 fr. sur les chiens de chasse	fr. 150,000
Imposer : à 1 fr. par tête environ 150,000 chevaux employés à l'agriculture, à 3 fr. les chevaux mixtes et ceux de diligences (53,118).	159,354
A 10 fr. les chevaux de luxe (15,102).	fr. 151,020
TOTAL.	fr. 1,792,678

Enfin, porter ces ressources à 2,000,000 en rendant obligatoire l'enregistrement des actes de quittances pour les ventes d'immeubles, et en augmentant le droit d'enregistrement pour les ventes de fruits sur pied.

*Répertoire de l'Administration et du droit administratif,
par MM. Tielemans et De Brouckere.*

Cet ouvrage contient, au mot *Barrière*, une apologie de cet impôt qui est ainsi conçue :

» A l'égard des choses dont la jouissance est non-seulement commune à tous,
 » mais répartie entre tous au même degré, tels que l'air, l'eau, le sol sur lequel on
 » marche, il serait peu rationnel de les soumettre à une taxe, parce que l'idée
 » d'une propriété commune et également utile et nécessaire à tous, emporte pour
 » chacun la faculté d'en jouir librement et sans charge. Mais cette observation n'est
 » point applicable aux routes pavées ou ferrées, attendu que, d'un côté, leur exis-
 » tence est beaucoup plus utile aux propriétaires de chevaux et de voitures qu'aux
 » piétons; et que, de l'autre, la construction et l'entretien de ces routes entraînent
 » pour l'État des dépenses qui ne laissent pas que d'être considérables, et qu'il
 » serait injuste de faire peser également sur ceux qui jouissent plus, comme sur
 » ceux qui jouissent moins de ces communications.

» Il est vrai que la société entière profite de l'existence des routes, en ce que la
 » facilité des communications favorise l'agriculture, l'industrie et le commerce;
 » mais la répartition de ces avantages est inégale, et personne ne soutiendra que
 » l'artisan en profite au même degré que le riche. Sans doute, le premier en retire
 » quelque profit, parce que la multiplicité et la commodité des routes diminuent
 » le prix des choses nécessaires à sa nourriture, à son vêtement, à son chauffage;
 » mais d'abord cet avantage est commun au second. Celui-ci, qui consomme plus,
 » en retire même un avantage plus considérable; puis, il en profite encore tout
 » spécialement, s'il possède des chevaux et des voitures de luxe, que l'artisan ne
 » ne possède pas.

» Il nous semble donc juste d'établir sur les routes pavées et ferrées une taxe
 » d'entretien à laquelle chacun doit contribuer en proportion des avantages qu'il
 » en retire; les livrer gratuitement à l'usage de tous, ce serait favoriser ceux qui
 » profitent le plus de leur établissement au préjudice des autres qui, en profitant

» moins, seraient tenus de contribuer, dans des proportions inégales, aux frais de
 » leur construction et de leur entretien. Or, telle est la taxe des barrières : l'agri-
 » culteur, le commerçant, l'industriel qui s'y trouve assujetti à raison des produits
 » qu'il verse dans la consommation, paye, mais se récupère sur le consommateur
 » des droits qu'il a payés; et les consommateurs qui l'indemnisent en masse n'y
 » contribuent chacun en particulier qu'en proportion de ce qu'ils consomment. Si
 » d'autres, indépendamment de cet usage général des routes, ont une jouissance
 » plus particulière des voies ferrées et pavées, tels que les propriétaires d'équi-
 » pages, il est juste encore qu'ils payent de ce chef une rétribution plus forte.

» Mais de même que l'équité exige que chacun contribue en proportion de sa
 » jouissance à la taxe des barrières, elle exige aussi que cette taxe ne soit jamais
 » plus élevée qu'il ne faut pour couvrir exactement les dépenses de construction et
 » d'entretien des routes. Dès que le produit des droits dépasse les besoins, il y a
 » injustice dans la répartition des charges, parce que l'excédant de la recette sur
 » la dépense est le prix d'une jouissance que les contribuables n'ont pas eue, ou
 » n'ont eue qu'à des degrés inégaux.

» *Article publié par M. l'ingénieur Labye dans la Revue de l'administration et du droit administratif.* — Cet article très-intéressant, dans lequel nous avons puisé des renseignements et des observations fort utiles, commence ainsi :

« Parmi les impôts établis au profit de l'État, des provinces ou des communes,
 » il n'en est aucun qui réunisse autant d'avantages, et qui de sa nature soit sujet
 » à moins d'inconvénients que la taxe des barrières.

A l'appui de cette thèse, M. Labye fait valoir les arguments suivants :

« Le principe qui lui sert de base (à la taxe des barrières) est aussi juste que
 » rationnel, car si l'on peut soutenir que l'usage des routes doit être gratuit, c'est
 » uniquement dans la supposition où cet usage est égal pour tout le monde. Or,
 » cette hypothèse ne se réalise jamais.

» Tous les habitants du pays ne profitent pas des routes au même degré et n'en
 » usent pas dans les mêmes conditions. Les uns s'en servent sans y faire la moindre
 » dégradation et sans qu'il en coûte rien à la communauté; les autres ne les uti-
 » lisent qu'en les détruisant, et l'usage qu'ils en font équivaut à une consumma-
 » tion qui amènerait bientôt la ruine totale de ces voies, si l'on ne prenait des
 » mesures efficaces pour les conserver.

» Dès lors, quoi de plus juste et de plus rationnel que d'imposer à ces derniers
 » le paiement d'une taxe qui représente jusqu'à un certain point l'usure dont ils
 » sont la cause? Quoi de plus équitable que d'exiger d'eux une rétribution en
 » rapport avec l'utilité spéciale qu'ils retirent des voies de communication....

» Il (l'impôt des barrières) présente en outre cet avantage de n'atteindre que
 » ceux qui peuvent payer, et de s'accommoder de toutes les exemptions que récla-
 » ment les besoins passagers et permanents de l'industrie et de l'agriculture.

» Si on l'envisage dans son histoire, il a pour nous le mérite d'être essentielle-
 » ment national. C'est dans le pays qu'il a pris naissance, et il s'est identifié avec
 » nos mœurs et nos habitudes.

» Enfin, la perception de cet impôt offre ceci de particulier qu'elle n'exige pas

» l'emploi d'un corps de fonctionnaires salariés. Au lieu de se faire en régie par
 » des agents du Gouvernement, elle s'opère par des fermiers qui agissent pour
 » leur propre compte et au meilleur marché possible, après avoir pris l'engage-
 » ment de verser périodiquement dans la caisse de l'État une somme dont le taux
 » est fixé par une adjudication publique.

» La perception de l'impôt des barrières, fort simple en elle-même, n'impose
 » donc au Trésor aucun sacrifice direct, et l'on peut dire qu'elle s'opère avec le
 » moins de frais possible.

» Cette taxe procure d'ailleurs au Trésor des ressources dont il est impossible
 » de se passer et à la perte desquelles il serait bien difficile de suppléer. Elle a
 » donné sur les routes de l'État, pendant la période décennale de 1840 à 1851,
 » un revenu moyen annuel d'environ 2,000,000 de francs; sur les routes provin-
 » ciales, son produit a dépassé le chiffre de 300,000 francs, et il s'est élevé à près
 » de 200,000 sur les routes vicinales. Je n'ai pas compris dans ce relevé les routes
 » concédées, dont les péages s'élèvent aussi à des sommes considérables.

» La suppression de l'impôt des barrières sur les routes de l'État ne pourrait
 » avoir lieu isolément. Il faudrait l'admettre, en même temps, pour les routes
 » provinciales et vicinales ainsi que pour les routes concédées. Sans cela on crée-
 » rait une injuste inégalité entre les différentes localités du pays. Tel arrondisse-
 » ment, telle commune, où l'on aurait supprimé les péages, serait évidemment
 » dans une position plus avantageuse que tel autre qui ne serait desservi que par
 » des routes à barrières.

» En admettant même que l'application de la mesure aux routes provinciales et
 » vicinales ne souffrit pas de difficultés plus sérieuses que celles qui se rencontrent
 » pour les routes de l'État, il n'en serait pas ainsi pour les routes concédées, à
 » l'égard desquelles les obstacles seraient à peu près insurmontables. L'État devrait
 » racheter les concessions ou indemniser les sociétés concessionnaires; or, cette
 » obligation l'entraînerait dans des sacrifices énormes qui dépasseraient ses res-
 » sources actuelles. »

M. Labye reconnaît, du reste, que la législation actuelle des barrières est rem-
 plie de lacunes et d'imperfections et présente de nombreux défauts, qui doivent
 grandir au fur et à mesure que le système de nos voies de communication par terre
 se compliquera et s'étendra davantage. Mais il cherche le remède aux vices essen-
 tiels qu'il signale, dans des mesures ayant pour objet :

1^{re} De placer des barrières à toutes les intersections de routes.

2^{re} De modifier le tarif et le rendre plus simple.

Comme moyen d'arriver à ce résultat, il indique la reprise à faire par l'État des
 routes provinciales et des chemins vicinaux de grande communication.

Quant à l'obstacle que les routes concédées présentent à la réalisation du système
 qu'il propose, il exprime l'opinion qu'il se pourrait que l'on amenât aisément les
 concessionnaires à adopter ce système. qui aura, dit-il, pour effet d'augmenter le
 produit des barrières. Il suffira d'ailleurs, ajoute-t-il, de traiter avec les sociétés con-
 cessionnaires pour les barrières situées aux intersections des routes qu'elles admi-
 nistrent, avec celles de l'État, des provinces ou des communes. Les autres pour-
 raient leur être conservées, et de cette manière le rachat des concessions aurait
 lieu partiellement et au fur et à mesure des ressources du Trésor.

RÉSUMÉ.

§ I. — La taxe des barrières existait de temps immémorial en Belgique, lorsqu'elle a été abolie par arrêté du 24 brumaire an V (14 novembre 1796). Rétablie par une loi du 24 fructidor de la même année (10 septembre 1797), elle fut de nouveau supprimée sous l'empire, par une loi du 24 avril-4 mai 1806, qui remplaça ce produit par un impôt sur le sel.

En 1814, les commissaires généraux des hautes puissances alliées substituèrent à leur tour la taxe des barrières à l'impôt sur le sel, dont la suppression des droits réunis entraînait l'abolition. En 1830, le Congrès trouva cette taxe établie et il l'adopta par un décret du 6 mars 1831. Elle a continué ensuite à être perçue en vertu des lois des 8 mars 1832, 18 mars 1833, 12 mars 1834, 18 mars 1835, 23 mars 1836 et 6 mars 1837, et une loi du 10 mars 1838 en a consacré le principe, en donnant un caractère permanent aux dispositions qui jusqu'alors l'avaient maintenue d'année en année.

Aujourd'hui, le maintien du droit de barrière est mis en question par suite des réclamations élevées par quelques conseils provinciaux dans la session de 1860.

§ II. — La taxe des barrières est perçue sur les routes de l'État et sur les routes provinciales, conformément aux dispositions des lois citées ci-dessus, des 18 mars 1833, 12 mars 1834 et 10 mars 1838.

Pour les barrières établies sur les routes concédées et sur les chemins vicinaux, par application des lois des 19 juillet 1832 et 24 mars 1838, la perception est réglée par les actes de concession et par les arrêtés royaux autorisant l'établissement des péages.

§ III. — Il existe des barrières sur toutes les routes : en *Autriche*, dans la *Hesse électorale*, dans la *Hesse grand-ducale* et en *Prusse*; aux barrières établies sur le territoire de la *ville libre de Francfort*, il n'est rien perçu à la charge des habitants de ce territoire. En *Angleterre* et en *Écosse*, les routes ne sont pas à la charge du Gouvernement; elles sont construites et entretenues, les unes à l'aide de péages, les autres au moyen de taxes locales; cependant il existe en Écosse des routes stratégiques, dont les dépenses sont supportées moitié par l'État et moitié par les propriétaires et les habitants de la contrée. Dans le *grand-duché de Nassau* les voitures des particuliers voyageant en poste sont seules soumises à un péage sur les routes de l'État, et l'usage des chemins vicinaux ne donne lieu au paiement d'une taxe que par exception, en cas d'insuffisance des ressources des communes intéressées.

Les barrières ont été supprimées : en *France* en 1806, dans le *grand-duché de Bade* et dans le *Wurtemberg* en 1830, en *Bavière* en 1840, en *Suisse* en 1851, en *Sardaigne* en 1860. Elles ont été également supprimées en *Irlande* en 1857, par une disposition qui a transféré les routes aux comtés.

Pourtant en *Bavière* il existe encore, par exception, des barrières qui sont établies aux limites de certaines communes, auxquelles il est permis de prélever des

droits locaux pour le pavage, l'entretien des ponts, etc. En *Sardaigne*, le Gouvernement s'est réservé le droit d'autoriser les communes à percevoir temporairement des péages pour les mettre à même de faire face à des dépenses de construction ou de rectification de routes. Enfin en *Suisse*, des péages établis pour amortir des capitaux employés à des travaux de routes et de ponts, ont été maintenus provisoirement, et l'assemblée fédérale peut autoriser la perception de nouveaux péages pour encourager des constructions d'un intérêt général, qui ne pourraient être entreprises sans cette concession.

§ IV. — Les tableaux suivants contiennent la récapitulation de la plupart des renseignements qui font l'objet de ce paragraphe.

Développement des routes, et nombre de barrières.

	NOMBRE	
	de lieues.	de barrières.
Routes de l'État	885	875
— provinciales	500	280
— concédées	154	200
	1,523	1,573
Chemins vicinaux à péages	425	624
Totaux	1,748	1,097

En comparant le développement des routes et des chemins vicinaux avec la population (4,623,197 habitants) et la surface du pays (1177 lieues carrées), on trouve qu'il existe :

- 1° 1 lieue de route . . . par 3,494 habitants et par » $\frac{80}{100}$ lieue carrée (1).
 2° 1 lieue de chemin vicinal par 10,878 — — 2 $\frac{75}{100}$ —
 3° en total, 1 lieue . . . par 2,644 — — » $\frac{67}{100}$ —

(1) En France, pour une population de 36,746,432 âmes, et sur une surface de 21,216 lieues carrées, il y a 16,000 lieues de routes impériales et départementales, soit 1 lieue par 2297 habitants et par, $\frac{35}{100}$ lieue carrée.

Dépenses et produits pendant la période de 1850 à 1858 inclusivement :

	Construction.	Entretien.	Total.	Produits.
Routes de l'État	37,847,287 53	38,454,929 66	76,282,217 19	50,400,907 56
Routes provinciales	18,590,029 46	8,664,042 88	27,254,072 34	8,157,622 90
	56,437,316 99	47,098,972 54	103,536,289 53	64,558,530 55
Routes concédées	10,020,250 20	"	"	"
Chemins vicinaux	19,649,561 14	"	"	"
Ponts concédés	2,625,187 "	"	"	"
Passages d'eau	22,615 "	"	"	"
TOTAL fr.	88,734,950 65	"	"	"

Montant actuel des dépenses et des produits :

	Construction.	Entretien.	Total.	Produits.
Routes de l'État	800,000 "	1,875,957 "	2,675,957 "	1,600,000 "
Routes provinciales.. . . .	"	573,755 "	573,755 "	568,605 "
Routes concédées	"	255,456 "	255,456 "	471,696 "
Ponts concédés	"	26,298 "	26,298 "	158,879 "
Chemins vicinaux	"	549,751 "	549,751 "	255,106 "
Passages d'eau	"	86,500 "	86,500 "	71,212 "
Passages d'eau concédés	"	100 "	100 "	3,066 "
TOTAUX fr	800,000 "	2,967,575 "	3,767,575 "	2,928,654 "

§ V. -- Les renseignements contenus dans ce paragraphe semblent démontrer :

1° Que la perception des droits de barrière, opérée directement en régie pour compte de l'État, est beaucoup moins avantageuse pour le trésor que le système d'amodiation généralement suivi;

2° Que les fermiers ne font en général qu'un bénéfice insignifiant, en dehors des gains qu'ils réalisent comme débitants de boissons;

3° Que le recouvrement des fermages est peu coûteux pour le Trésor;

4° Que sur les routes de l'État et sur les routes provinciales, les barrières ne sont établies que de 5000 en 5000 mètres, mais qu'il n'en est pas de même sur les routes concédées et sur les chemins vicinaux, où les poteaux se trouvent placés souvent à des distances beaucoup plus rapprochées;

5° Que, par suite du peu d'étendue de la plupart de ces routes et chemins, la taxe qui y est perçue en général conformément au tarif fixé pour les barrières de l'État et les barrières provinciales, subit des fractionnements, des variations et des alternatives qui sont de nature à induire le public en erreur ;

6° Que le droit de barrière donne lieu à un assez grand nombre de contraventions et de poursuites mal fondées ;

7° Enfin, que l'application des lois qui régissent la perception de ce droit a donné matière à de nombreuses difficultés.

§ VI. — Si l'on s'en rapporte aux opinions défavorables à la taxe des barrières qui sont mentionnées dans ce paragraphe, elle est vexatoire, onéreuse, odieuse, attentatoire à la liberté. Elle prête à la fraude, elle n'est pas proportionnée aux revenus et aux capitaux. Elle pèse presque tout entière sur les habitants des campagnes. C'est un vestige de la féodalité qui met obstacle aux liaisons, établit une séparation entre les villes et les campagnes, et entrave le développement du commerce, de l'industrie et surtout de l'agriculture. Enfin, la nécessité de supprimer les barrières résulte des changements que les chemins de fer ont apportés à la circulation.

Au contraire, si l'on en croit les partisans du droit de barrière, ce droit ne porte pas atteinte à la liberté; les ennuis et les embarras qu'il cause sont compensés par le bon entretien des routes; aucun impôt n'est plus juste et plus rationnel. Il n'atteint que celui qui peut le payer, il s'est identifié avec nos mœurs et nos habitudes; c'est le prix d'un service rendu, c'est l'indemnité de l'usure des routes, payée par celui qui cause cette usure. C'est aux barrières que nous devons le bon système de communications dont nous jouissons; leur suppression aurait pour résultat: d'abolir le système des concessions, de ralentir et d'empêcher peut-être la construction de nouvelles routes, de conduire à la suppression des péages des voies navigables, voire même de ceux du chemin de fer, et de la taxe des timbres-poste, de priver le trésor de ressources dont il ne peut se passer. Enfin la suppression du droit de barrière, après s'être heurtée à toutes ces difficultés, rencontrerait dans les routes concédées un obstacle que l'un des défenseurs de ce droit dit être à peu près insurmontable, et qu'un autre proclame impossible à vaincre.

En un mot, selon les uns, le droit de barrière est le plus détestable des droits, et il doit de toute nécessité être aboli; selon les autres il n'en est pas de meilleur, et son abolition est impossible.

