

1
(N° 100.)

Chambre des Représentants.

SESSION 1837 — 1838.

Péage des Routes,

OU

TAXE DES BARRIÈRES.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSEURS,

C'est au moyen d'un fonds spécial que la Belgique pourvoit aux frais d'entretien et de construction des routes.

Ce fonds est le produit d'un péage désigné sous le nom de *taxe* ou de *droit des barrières*.

Rétablie, en 1814, par le gouvernement des alliés, réglée par de simples arrêtés de 1815 à 1830, maintenue, en 1831, par le Congrès national, la taxe des barrières a été six fois l'objet d'une loi de principe que l'on a crue annuellement nécessaire.

Cette institution cependant n'est plus un essai; elle a reçu la consécration du temps; le gouvernement croit pouvoir vous proposer de ranger la loi au nombre des lois permanentes, sujettes seulement à être comprises dans le renouvellement général que prononce annuellement le budget des recettes.

La taxe des barrières n'est pas, d'ailleurs, un impôt proprement dit; c'est un péage; c'est le prix d'une chose; c'est une indemnité pour l'usure des routes, l'intérêt des capitaux d'établissement et les frais d'administration (1).

(1) Au budget de 1838, la taxe des barrières a été rangée parmi les péages, conformément à la nouvelle classification proposée par M. le ministre des finances, dans la séance du 28 novembre 1837, n° 63, session 1837-1838.

Cette proposition n'est point une innovation, mais un retour aux résolutions du Congrès national.

En effet, ni le décret du 6 mars 1831, qui maintient la taxe des barrières, ni le décret du même jour, qui en règle le mode de perception, ne renferment de disposition restrictive de la durée de l'institution.

Il est vrai que l'article 2 du cahier des charges, décrété également sous la même date, porte, que *l'adjudication de la perception du droit de barrière aura lieu pour une année, commençant au 1^{er} avril 1831, et finissant le 31 mars 1832.*

Mais ne peut-on pas, avec fondement, conclure du silence gardé par les deux lois de principe, que l'intention du Congrès n'a point été de les rendre provisoires, mais bien de les assimiler aux autres lois financières, et qu'en décidant, par l'art. 2 du cahier des charges, que la perception de la taxe ne serait adjugée que pour une année, il n'a eu d'autre but que d'exiger un bail annuel?

Cette première question en amène une autre.

Si le gouvernement s'était borné, en 1832 et les années suivantes, à porter au budget des voies et moyens le produit de la taxe des barrières, et qu'il eût, après le vote du budget, continué à le percevoir, conformément aux décrets et au cahier des charges du 6 mars 1831, au moyen de baux annuels, serait-il, en agissant ainsi, sorti des bornes de la légalité?

Il aurait pu alléguer que les deux décrets du 6 mars 1831, qui posent en principe le maintien de la taxe des barrières, ne contiennent aucune disposition qui en limite la durée; que, dès lors, ils ont la même force que les autres lois financières; que le cahier des charges ne doit être considéré que comme un règlement annexé aux décrets de principe, et que d'ailleurs son art. 2 ne limite pas la durée *de la perception* de la taxe, mais seulement la durée *du bail* de la perception de la taxe, ce qui est bien différent.

Au reste, les doutes qu'on aurait pu soulever, ont disparu devant la loi du 3 mars 1832, qui, en maintenant de nouveau la taxe des barrières, déclare formellement, art. 1^{er}, que les décrets du 6 mars 1832 *continueront à avoir force de loi jusqu'au 1^{er} avril 1833.*

Mais toujours est-il que cette restriction n'a été exprimée, d'une manière positive, qu'en 1832.

Elle a été reproduite depuis, de session en session.

En jetant ce regard sur le passé, nous avons voulu établir qu'il est probable que le Congrès n'a pas cru prendre une mesure temporaire, mais qu'il entendait continuer le système suivi par le gouvernement déchu.

On trouve même, dans le texte du premier des décrets du 6 mars 1831, une preuve du caractère de durée que le Congrès entendait donner au maintien de la taxe, puisque l'art. 3 en règle l'emploi d'une manière qui exclut toute idée d'abolition prochaine.

Une mesure législative bien plus récente a maintenu, d'une manière implicite, il est vrai, pour un grand nombre d'années, la taxe des barrières. L'art. 2 de la loi du 2 mai 1836, relative au crédit des six millions, dit que *les intérêts et l'amortissement de l'emprunt seront prélevés sur l'excédant du produit des barrières*. Il faudra un grand nombre d'années pour opérer ce remboursement; dès qu'il est admis que la taxe des barrières doit être maintenue pour un nombre indéterminé d'années, l'adoption d'une loi permanente devient une nécessité.

Cette résolution se justifie d'ailleurs par des considérations générales dont dépend le sort de notre système de communications.

Pour nous livrer à ces considérations, il nous aurait fallu pour guide un travail statistique, tel que ceux qui ont été publiés en France et ailleurs; mais la nouvelle administration a dû se constituer, en 1830, sans aucun document, les archives se trouvant à La Haye, et nous sommes réduits aux renseignements partiels péniblement recueillis depuis 1830, et qui restent à coordonner dans un ouvrage d'ensemble.

Nous nous renfermerons dans un aperçu succinct, divisé en quatre périodes :

- 1^o *Période antérieure à la conquête des provinces belges par la France;*
- 2^o *Réunion de la Belgique à la France, 1795 à 1814;*
- 3^o *Réunion de la Belgique à la Hollande, 1814 à 1830;*
- 4^o *Existence indépendante de la Belgique, 1830 à 1837.*

PREMIÈRE PÉRIODE.

Lorsque les Pays-Bas autrichiens ont été conquis par la France, les communications, tant par terre que par eau, étaient déjà, dans la plupart des provinces, très-remarquables et très-multipliées; ces communications étaient dues presque toutes au système de construction par octroi de péages, qui n'est autre chose que la taxe des barrières. Ce serait un curieux document que le tableau de nos communications en 1795; les réclamations faites par plusieurs villes pour revendiquer des routes réunies au domaine de l'État, à la suite de la conquête française, ont amené mon prédécesseur à recueillir un grand nombre de matériaux. Le travail qui a été fait par ses soins démontre que c'est au système de péages, appliqué aux routes, que la Belgique est redevable de la majeure partie de ces voies de communications; que, dès 1639, le système de concession de péages, à charge d'entretien, y était connu et généralement en pratique.

Un octroi du 11 février 1639 a autorisé la ville d'Anvers à construire, moyennant la concession des péages à y percevoir, la chaussée d'Anvers à Mercxem.

Un autre octroi, du 18 septembre 1649, a autorisé la même ville à construire, aux mêmes conditions, la chaussée d'Anvers à Contich.

- Les octrois du même genre accordés dans le cours du XVIII^e siècle, soit à des villes, soit à des particuliers, sont en très-grand nombre.

D'anciennes ordonnances , et notamment une ordonnance du 9 avril 1766 , prouvent qu'à cette époque la taxe des barrières se percevait sur les routes de l'État.

Ces actes démontrent que , sauf une interruption de quelques années dont nous aurons occasion de parler , la taxe des barrières se perçoit . en Belgique , depuis deux siècles.

Un fait non moins important , c'est que le système de concession de péages a été introduit en Angleterre postérieurement à l'époque de son application en Belgique , puisque l'acte du parlement anglais qui autorise l'établissement des premières barrières , date de 1662.

Ainsi , l'Angleterre peut être considérée comme ayant suivi l'exemple de la Belgique.

L'Angleterre , en nous imitant , a pleinement justifié le système ; ses routes sont entretenues avec un soin tout particulier ; généralement on les cite comme des modèles.

Différentes causes contribuent à ce résultat ; l'on doit surtout l'attribuer au fonds spécial , créé par la perception de la taxe.

Parmi les causes secondaires il faut ranger :

- 1° La nature du sol et l'excellente qualité des matériaux ;
- 2° Les dispositions législatives , qui obligent chaque paroisse à entretenir en bon état les chemins qui traversent son territoire , soit par des prestations en nature ou en argent , soit en faisant usage du moyen mixte d'un péage et d'une prestation supplémentaire en journées de travail , lorsque ces chemins ont été érigés en routes à barrières ;
- 3° L'uniformité du climat qui , quoiqu'assez constamment humide , est cependant moins sujet aux grandes averses qui dégradent si souvent nos routes ;
- 4° La police sévère sur le poids des voitures et la largeur des jantes des roues ;
- 5° Enfin , la multiplicité des voies navigables qui dispensent de transporter les lourdes charges par terre , de sorte que les routes ne servent , la plus grande partie du temps , qu'au transport des voyageurs.

Sous le rapport de la régularité du tracé et de la largeur , les routes de l'Angleterre ne peuvent en général pas soutenir la comparaison avec celles de la Belgique ; en Angleterre , la largeur des routes présente des variations continuelles ; elle se réduit quelquefois de 5 à 7 mètres.

Ce manque de régularité provient de ce que , depuis l'introduction des premières barrières , l'on a appliqué successivement , en raison des besoins croissants de l'agriculture , du commerce et de l'industrie , le système de péages à beaucoup de chemins vicinaux qui , par là , sont devenus des routes , mais qui ont conservé leur première irrégularité et souvent le peu de largeur que comportait leur ancienne destination.

Les barrières ne sont pas placées à des distances égales; les emplacements varient selon les convenances des localités : plus multipliées dans le voisinage des villes, elles sont quelquefois, dans l'intérieur des terres, éloignées les unes des autres de 12 à 16,000 mètres.

Nous aurons occasion, en parlant de nos routes, de faire usage de ces éléments de comparaison que nous complétons en transcrivant un tableau de péages.

Tableau des droits à payer à la barrière de Small-Heath, sur la route de Coventry à Birmingham, pour une distance de 9 milles (14,484^m,05).

Pour chaque coche, chaise, etc., tiré par 3 ou un plus grand nombre de chevaux. fr.	1 85
Pour voiture de même espèce, tirée par deux chevaux.	0 927
Pour chaque chaise, etc., à quatre roues, tirée par un cheval.	0 618
Pour un cheval, jument, cheval hongre, mule et âne.	0 11
Pour troupeau de bœufs et autre bétail, par chaque vingtaine	1 23
Pour troupeau de vœux, porcs, chèvres, moutons, par chaque vingtaine.	0 50
Pour chaque chariot avec roues à jantes de 6° (0 ^m ,152) de largeur.	2 47
Pour chaque chariot avec roues à jantes au dessous de 6° (0 ^m ,152).	1 85
Pour chaque charrette avec roues à jantes de 6° (0 ^m ,152) de largeur	1 24
Pour chaque charrette avec roues à jantes au dessous de 6° (0 ^m ,152).	0 927

Nota. La chaux doit payer un droit.

Il est à remarquer que, d'après ce tarif, le bétail de toute espèce est soumis à la taxe, ce qui n'existe pas en Belgique, où les bêtes à cornes ne paient que lorsqu'elles sont attelées.

DEUXIÈME PÉRIODE.

Il paraît qu'à la suite de la conquête des provinces belges, le gouvernement français, tout en réunissant au domaine de l'État les routes construites par octroi, y laissa subsister les péages; cet état d'inégalité ne pouvait se perpétuer; il fallait ou abolir les péages dans les départements belges, ou étendre ce système à la France entière. C'est au moyen de la corvée qu'on avait construit et entretenu les routes en France; la corvée étant abolie, on avait été obligé, au défaut d'un fonds spécial provenant de péages, de mettre les frais d'entretien des routes à la charge de l'État. On résolut en 1797 de suivre l'exemple des provinces conquises, et, par un message du 26 germinal au iv, le Directoire exécutif proposa au Conseil des Cinq-Cents d'établir une taxe des barrières sur toutes les routes de la république; après avoir décrit l'état de dégradation des routes et indiqué plusieurs moyens, le Directoire s'exprimait en ces termes : « Parmi les moyens auxquels on peut recourir, il en est un pleinement justifié » par ses succès dans plusieurs des États les plus florissants de l'Europe, c'est » l'établissement de bureaux où l'on fait payer une taxe pour le passage des » voitures, ainsi que des bêtes de somme, en raison du fardeau qu'elles trans-

» portent et des distances, et l'application de ce produit à l'entretien des
 » routes, quelquefois même au remboursement des dépenses de premier
 » établissement. Depuis plus de dix ans, cette idée a été proposée pour la France
 » par des hommes de l'art, également versés dans l'administration, et ils ont
 » tous fini par se convaincre des précieux avantages qui devaient en résulter.
 » D'un autre côté, *n'avons-nous pas, pour ainsi dire, sous les yeux les bons*
 » *effets de ce régime sur une petite partie de notre territoire, la ci-devant*
 » *Belgique?* Faudra-t-il détruire cette excellente méthode, pour amener
 » l'uniformité avec les autres départements de la république? Ou plutôt,
 » ceux-ci n'ont-ils pas le droit de réclamer les ressources d'une institution
 » dont une longue pratique a si bien démontré les avantages (1)? »

La proposition du Directoire exécutif, adoptée par le Conseil des Cinq-Cents le 30 frimaire an iv, fut, une première fois, rejetée par le Conseil des Anciens, le 6 germinal an v, et adoptée plus tard par le même Conseil; la taxe des barrières fut définitivement consacrée en principe par la loi du 24 fructidor an v, réglée par la loi du 9 vendémiaire an vi et celle du 3 nivôse au vi. Ce n'est donc que dans le cours de l'an vi que la taxe a commencé à être perçue; elle a continué à l'être au milieu d'une foule d'abus, jusqu'au mois d'avril 1806, où elle a été définitivement abolie et remplacée par une taxe *sur le sel à l'extraction des marais salins*, taxe qui, toutefois, ne fut jamais constituée en fonds spécial au budget.

L'abolition de la taxe des barrières est aujourd'hui, en France, l'objet des regrets des esprits les plus éminents; nous croyons devoir reproduire dans une note (2) l'extrait d'un rapport extrêmement remarquable, présenté à la

(1) *Moniteur universel*, n° 205, 23 germinal an iv.

(2) « Nous ne remonterons pas au delà du règne de Louis XV, parce que c'est alors que le grand essor a été donné : plus de six mille lieues de routes, en effet, ont été ouvertes sous ce règne, et on est étonné du peu de sacrifices que le trésor royal a faits pour cela. Il n'y a guère concouru, dans les pays de généralités, que pour les ouvrages d'art; dans les pays d'états, tout a été à la charge de ces pays. Les contributions spéciales levées par les états, et, si je ne me trompe, dans certaines localités, quelques prestations de travail en nature y ont suffi. Dans les généralités, tout ce qui n'est pas ouvrage d'art a donc été fait au moyen de la corvée, et cela jusqu'à M. Turgot, qui a remplacé la corvée dans le Limousin par le travail à prix d'argent, soldé au moyen de quelques additions à de certaines impositions. La corvée était certainement la plus rude et la plus injuste de toutes les impositions, puisqu'elle ne portait que sur la classe la moins aisée de la société, puisqu'elle exigeait, sans le payer, le travail de l'homme qui n'avait que ses bras pour vivre : mais enfin, telle qu'elle était, et si odieuse qu'elle pût être, elle a produit de grands résultats, et cela n'est pas étonnant, quand on songe à la valeur qu'elle représentait. La commission de 1811 admet qu'elle représentait 18 millions. M. Necker la porte à 20 millions; mais on pense que c'est plutôt l'effet utile de la corvée qu'il apprécie à ce taux, que les sacrifices réels que cet impôt faisait peser sur la société. L'auteur d'un article inséré dans l'Encyclopédie présente une évaluation de 36 millions. Dans les œuvres de M. Turgot, on trouve une estimation qui s'élève jusqu'à 50 millions. Entre tous ces chiffres, quel est celui qui mérite le plus de confiance? Il serait difficile de le dire. Voici cependant un document qui donnerait à penser que la plus haute des estimations n'est pas très-loin de la vérité. On trouve dans un mémoire communiqué à M. Necker le 23 sep-

Chambre des Pairs, le 6 octobre 1828, par le baron Pasquier; nous insisterons sur les points suivants :

1^o Il résulte de ce rapport que le peu de succès de la taxe des barrières en France ne peut être invoqué comme un argument contre son maintien en

tembre 1777, par M. l'intendant de la province de Champagne : 1^o que la corvée, en Champagne, occupait 104,400 hommes et 96,700 bestiaux ; 2^o qu'en évaluant à 20 sous la journée d'un homme et à 30 celle d'un cheval, et en ne supposant même que 10 jours de travail au lieu de 12 qu'on pouvait exiger, la dépense en argent était représentée par une somme de 2,300,000 livres, environ ; 3^o que sur ces 2,300,000 livres, 100,000 seulement étaient appliquées aux constructions neuves, et 2,400,000, aux entretiens ; 4^o que ces 2,400,000 livres étaient réparties sur un développement de 600 lieues de routes environ, ce qui porte à 4,000 livres la part de chaque lieue, c'est-à-dire, à peu près à la somme qu'on dépense en Angleterre pour une même longueur.

» Il faut remarquer que l'estimation de 2,400,000 livres, ne comprend ni les indemnités qu'il faut payer pour la fouille des terrains, ni le prix des matériaux qui ont une valeur quand on les puise dans des carrières déjà en exploitation, ni le loyer des voitures, ni l'usure de ces voitures et des harnais, etc. Ainsi, par exemple, la voiture à trois colliers figure dans la somme précédente, pour le prix seul de la journée de trois chevaux, c'est-à-dire pour 4 livres 10 sous, et aujourd'hui on la paie 9, 12 et 15 francs, suivant les localités. On peut juger, d'après ce qui précède, quel puissant moyen la corvée mettait à la disposition des autorités qui l'employaient, et combien les ressources qu'on affecte aujourd'hui à l'entretien des routes sont inférieures à celles qu'on appliquait autrefois à cette destination.

» La corvée, supprimée en 1776 par toute la France, fut rétablie avant la fin de la même année, et n'a été définitivement abolie qu'en 1786. 32 millions avaient été portés sur l'état des dépenses de 1787, pour assurer, en la remplaçant, le service des ponts et chaussées ; mais cette somme ne fut pas réalisée, à beaucoup près, dans le cours de cette année : à plus forte raison dans les années suivantes ; et non-seulement les travaux neufs, mais l'entretien même, furent privés des secours nécessaires pour subvenir à leurs besoins.

» Bientôt la révolution vint aggraver ce mal, en y ajoutant tous les désordres qui étaient le plus capables de le porter au comble. Tout le monde sait dans quel état de dégradation les routes étaient tombées, lorsqu'on entreprit, en 1797, de les rétablir au moyen de la taxe d'entretien perçue aux barrières qui furent alors établies. Cette taxe, proposée par un message du Directoire exécutif du 26 germinal an IV, adoptée par le Conseil des Cinq-Cents le 30 frimaire suivant, rejetée par le conseil des Anciens le 6 germinal an V, adoptée plus tard par ce même Conseil, *vu l'urgence*, avait été définitivement consacrée par la loi du 24 fructidor suivant. L'art. 93 de la loi des finances du 9 vendémiaire an VI, porte : « Les barrières » et bureaux ne seront établis que successivement, et seulement sur les routes ou parties de » routes préalablement mises en bon état de réparation. Les premières seront placées aux » avenues de la commune de Paris, d'où elles s'étendront graduellement jusqu'aux fron- » tières. » La prescription posée dans la première partie de cet article ne fut évidemment point observée.

» Une loi du 3 nivôse an VI, régla le tarif des droits à percevoir et créa une régie provisoire en attendant qu'il devint possible d'affermir les barrières. Ce n'est donc que dans le courant de l'an VI, que la taxe d'entretien des routes a été mise en vigueur. Elle a continué d'être perçue, au milieu d'une foule d'abus, jusqu'au mois d'avril 1806, époque où elle a été définitivement abolie. Dès le 7 germinal an VIII, une loi avait diminué, dans une assez forte proportion, le tarif des droits à percevoir.

» On n'a point de notions très-exactes sur le produit de la taxe de l'entretien des routes : jamais comptabilité n'a été plus obscure. Le nombre des receveurs a été de plus de deux mille, et le plus grand nombre, sans doute, n'a rendu que des comptes irréguliers. On voit

Belgique, d'abord, parce que, de 1797 à 1806, le produit de la taxe fut constamment détourné de sa véritable destination, l'entretien et l'amélioration des routes; ensuite, parce que, le système de perception étant vicieux, il en est résulté des abus et des dilapidations qui ont excité des plaintes nombreuses et

dans un rapport de M. Cretet, en date du 6 brumaire an IX, que, d'après les éléments qu'il a pu se procurer, il évalue les recettes :

De l'an VI à	fr. 3,317,043 27 (1)
De l'an VII à	14,946,914 70
De l'an VIII à	14,639,647 99

» Et que le produit, affaibli par les modifications prescrites par la loi du 7 germinal an VIII, n'atteindrait pas, en l'an IX, 10,580,910 fr. Qu'on défalque maintenant de ces produits bruts tout ce qu'il a fallu payer en salaire et en frais d'administration, en remise pour des receveurs, inspecteurs et contrôleurs, et on verra combien ont été faibles les allocations qu'ont reçues les routes sous le régime de la taxe d'entretien.

» Cependant on ne peut nier que la restauration des routes n'ait été un des plus constants objets des efforts du gouvernement qui a précédé la Restauration; mais il est vrai de dire que ces efforts furent couronnés d'un succès plus grand et plus prompt qu'on n'avait lieu de l'espérer; il est cependant bon d'observer que, sous ce gouvernement, à côté des plus grandes et des plus mémorables créations, l'entretien proprement dit n'a jamais pu atteindre le degré de perfection dont il était susceptible, que les restaurations même n'ont pas été complètes à beaucoup près. On en trouve la preuve dans le travail de la commission de 1811. Ainsi, on y voit que, sur onze mille lieues de routes de première et seconde classe, contenues alors entre le Rhin, les Alpes, la Mer et les Pyrénées, quatre mille lieues seulement étaient considérées comme pouvant être mises à l'état d'entretien simple, et que les sept mille autres avaient besoin de fortes restaurations dont la dépense était estimée à 44 millions; à la vérité, le travail de cette commission portait, comme nous venons de le dire, sur une plus grande étendue de routes que celles appartenant à la France aujourd'hui; mais il faut aussi remarquer que les routes avoisinant la frontière d'alors, celles de la Belgique, par exemple, étaient certainement les mieux entretenues, celles qui avaient le moins besoin de réparations extraordinaires, et qu'elles ne font plus partie de notre circonscription. Les routes laissées à la charge des départements, et estimées à six mille lieues, auraient donné sans aucun doute des résultats encore moins satisfaisants. Que conclure de tout cela, si ce n'est que les routes entretenues sur les fonds communs du trésor, ont toujours reçu des allocations au-dessous de leurs besoins? et cela est presque inévitable; elles ont à lutter avec trop d'autres dépenses qui ont aussi leur urgence. Ainsi, en 1811, au moment où la commission fut assemblée, il n'était attribué pour l'entretien des routes des trois classes, estimées à quinze mille lieues, que 18 millions sur les fonds du trésor, plus 3 millions environ de contributions locales, ce qui ne suppose que 1,400 fr. par lieue. Aussi cherchait-on à remédier à cette insuffisance, et c'était l'objet du travail demandé à la commission. Malgré la sagesse des vues qui y furent développées, elle n'avait pas une latitude de pouvoir suffisante pour remédier au mal. Il n'est donc pas étonnant que le gouvernement de cette époque ait remis les routes au gouvernement royal dans un grand état de dégradation, qu'ont dû accroître sensiblement les événements de la guerre de 1814 et 1815, et auquel ne pouvait remédier la médiocre allocation de 11,500,000 fr. faite pour leur entretien par le budget de 1815, allocation que les charges dont l'État s'est trouvé accablé dans les années suivantes, n'ont permis d'augmenter un peu, que bien tardivement.

» Mais, s'il est nécessaire de trouver des ressources pour suppléer à une insuffisance si manifeste, si les efforts que pourra faire encore le trésor restent évidemment au-dessous de ceux

(1) C'était la première année de l'établissement des barrières.

fondées et qui ont fait naître, contre cette institution, des préventions qui, aujourd'hui même, sont loin d'être effacées ;

2° Sous les différents gouvernements qui se sont succédé en France, les routes de ce pays se sont constamment trouvées en mauvais état, la moitié ou le tiers de ces voies de communications étant souvent hors d'état d'entretien : l'unique cause d'une situation aussi fâcheuse est l'insuffisance des fonds et, selon l'opinion du rapporteur, cette cause existera tant qu'il ne sera pas créé un fonds spécial aux routes ;

3° En 1814, époque de la séparation de la Belgique, les routes de ce pays étaient celles qui, de tout l'empire français, avaient le moins besoin de réparations extraordinaires ; une situation aussi satisfaisante ne pouvait être que le résultat de la solidité de nos routes et du soin avec lequel elles avaient été entretenues jusqu'en 1795 ; car l'on ne peut admettre que durant la réunion le gouvernement français ait fait pour les routes de la Belgique, plus que pour les autres routes de l'empire, surtout si l'on considère que très-peu de routes de notre pays pouvaient être considérées comme de grandes voies militaires, plus soignées alors que les autres routes : ces grandes voies militaires passaient presque toutes, surtout depuis la guerre d'Espagne (de 1808 à 1814), par l'ancienne France, dans la direction du Rhin aux Pyrénées ;

que réclament des besoins avérés, où et comment trouvera-t-on ces ressources ? Les combinaisons financières peuvent varier, sans doute, mais les éléments n'en sont pas cependant très-nombreux. Quand on sort des allocations annuelles portées au budget général de l'État, on ne trouve que le secours des emprunts au compte de l'État, si l'État consent à emprunter pour cet objet, puis celui des impositions locales perçues jusqu'à présent par la voie des centimes additionnels. Ne pourrait-on pas y ajouter quelquefois celui des prestations en nature rachetables en argent ? Et serait-il possible de revenir au système des péages par l'établissement des barrières ? Ce sont deux graves questions que la commission aura à examiner.....

» Quant aux barrières, établies dans un temps où l'ordre était loin de régner dans toutes les parties de l'administration, mal organisées, plus mal administrées, n'ont-elles pas été jugées principalement par ces abus ? Elles avaient, d'ailleurs, l'inconvénient de reporter tous leurs produits au fonds général, lequel était ensuite réparti, comme de raison, là où les dépenses étaient jugées les plus urgentes. Ainsi on payait sur un point pendant une, deux, trois années de suite, avant qu'aucune réparation fût faite sur ce point, et le roulage était embourbé, la chaise de poste versait à dix pas de la barrière où l'un et l'autre venaient d'acquitter le péage. Rien de plus intolérable sans doute ; mais si le produit de chaque péage pouvait être affecté spécialement à la réparation et à l'entretien des parties de routes parcourues par ceux qui le paient, si rien ne pouvait détourner cet emploi, si la perception ne commençait que quand la route est mise en état, si elle était soumise à une inspection locale plus intéressée tout à la fois à la protéger et à la maintenir dans de justes bornes, ne serait-il pas possible alors que l'établissement des barrières fût considéré d'un œil plus favorable ? Quand nous voyons le grand parti qui en est tiré en Angleterre, en Hollande, en Belgique, en Angleterre surtout, où on est aussi jaloux qu'ailleurs de la faculté de se déplacer, et où l'on hait, autant et plus qu'ailleurs, tout ce qui peut produire gêne et contrainte, serait-il sage de renoncer, sans le plus profond examen, à l'emploi d'un moyen qui produit de si bons résultats dans les pays où il est adopté ? »

(Extrait du rapport présenté à la Chambre des Pairs, le 6 octobre 1828, par M. le baron Pasquier, ancien directeur des ponts et chaussées, aujourd'hui chancelier de France.)

4^o Le rapporteur de la Chambre des Pairs, en indiquant la taxe des barrières comme un des moyens de créer, en France, un bon système de routes, cite à l'appui de son opinion les bons résultats obtenus par l'adoption de ce système en Angleterre, en Hollande et en Belgique; et cependant, à l'époque de ce rapport (en 1828), la Belgique était loin de jouir de tous les avantages du système, puisque le produit de cette taxe n'était pas, à beaucoup près, affecté exclusivement à l'entretien et à l'amélioration de ses routes;

5^o Enfin le rapporteur revient, à plusieurs reprises, sur l'utilité du fonds spécial affecté aux routes, et d'une taxe des barrières; cette opinion, énoncée à la vérité, avec une certaine réserve, est remarquable, lorsque l'on songe aux préventions qui existent encore en France contre le rétablissement de cette taxe.

TROISIÈME PÉRIODE.

Un arrêté du 19 mars, 1814 des commissaires généraux des puissances alliées, rétablit, à dater du 1^{er} avril suivant, la taxe des barrières (1).

Cet arrêté est motivé sur la nécessité d'assurer l'entretien des routes, mais il n'y est pas dit d'une manière formelle que la totalité du produit de la taxe y sera affecté.

Un arrêté du 16 mai 1814 déclara que le produit de la taxe constituerait un fonds spécial, affecté à l'entretien des routes.

Un arrêté du prince souverain (Guillaume d'Orange-Nassau) du 13 février 1815, maintint la taxe des barrières, telle qu'elle avait été établie par l'arrêté du 19 mars 1814, mais sans faire mention de celui du 16 mai suivant, relatif à la création d'un fonds spécial.

Cette destination fut indiquée par l'art. 225 de la Loi Fondamentale de 1815, portant *que les droits payés aux barrières, ponts et écluses, sont affectés à l'entretien et à l'amélioration des chaussées, ponts, canaux et rivières navigables; que l'excédant, s'il y en a, demeure 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 peut être employé aux mêmes fins, là où le roi l'ordonne.*

En vertu de ces dispositions, le gouvernement des Pays-Bas continua à percevoir la taxe des barrières, mais toutes les opérations relatives à l'emploi de son produit ne sont pas connues; le gouvernement accordait des fonds selon qu'il

(1) C'est à cette circonstance qu'est due probablement la non-coïncidence des baux des barrières avec le commencement de l'année financière.

Il est vrai que les baux de l'entretien des routes commencent seulement au 1^{er} avril.

Il y aurait des inconvénients matériels à scinder l'hiver et à reporter le commencement des baux annuels d'entretien, au 1^{er} janvier.

Il y aurait plus de certitude dans le vote du budget à faire coïncider les baux des barrières avec l'année financière (*voy. pag. 14 et 30*).

le jugeait convenable pour l'entretien des routes de 1^{re} et de 2^e classe, et il disposait de l'excédant avec toute la latitude que lui donnait l'article 225 de la Loi Fondamentale, en vertu duquel il pouvait affecter aux grandes communications de la Hollande le produit des routes de la Belgique.

Bientôt le gouvernement imposa aux provinces la charge de l'entretien des routes de 2^e classe, se bornant à leur allouer des subsides qui étaient loin de suffire aux frais de cet entretien.

Enfin les routes de 1^{re} classe furent remises au syndicat d'amortissement qui en perçut les revenus et pourvut à leur entretien.

Tout ce qui se rattache aux opérations du syndicat est encore un mystère.

En 1830, les routes de la Belgique étaient en général en bonne situation.

QUATRIÈME PÉRIODE.

Nous avons vu que le Congrès national a, par ses décrets du 6 mars 1831, maintenu la taxe des barrières.

Ces décrets, présentés dans la séance du 3 mars, ont été votés dans celle du 6; il n'est resté presque aucune trace de cette discussion, qu'il serait si important de connaître (1).

Le cahier des charges, qui forme le *troisième* décret, porte, article 2 : que le bail sera *d'une année*; d'où l'on a inféré que les *trois* décrets devenaient sans effet après ce terme.

Session de 1831 à 1832.

Les décrets du 6 mars 1831 ayant été considérés comme obligatoires seulement pour l'année, de nouveaux projets de loi ont été présentés à la Chambre dans la séance du 27 février 1832 (2).

Conformément aux conclusions d'une commission spéciale, la Chambre écarta les nouveaux projets; par la loi du 8 mars 1832, renfermant quelques modifications, les décrets du Congrès furent prorogés jusqu'au 1^{er} avril 1833.

Session de 1832 à 1833.

Le 8 février 1832 le ministre de l'intérieur présenta trois projets de loi, qui furent soumis aux sections; la section centrale fit son rapport le 25 février, et en proposa l'adoption avec quelques modifications.

(1) Le rapport de la commission du Congrès n'a pas été imprimé. Voyez la collection de *l'Indépendant*, séance du 6 mars 1831, n^o 31; *l'Union belge* a cessé de paraître le 3 février, et le *Moniteur* date seulement du 15 juin de cette année.

(2) L'exposé des motifs a été imprimé séparément in-octavo, sans numéro d'ordre. Le rapport de la commission n'a point été imprimé; il est analysé dans le *Moniteur*, n^o 67, séance du 5 mars 1832.

Ces trois projets, votés par l'une et l'autre chambre, et sanctionnés par le roi sous la date du 18 mars 1833, ont remplacé les décrets du Congrès national.

Session de 1833 à 1834.

Le 7 février 1834, le ministre de l'intérieur présenta un projet de loi ayant pour objet de proroger les lois du 18 mars 1833, et consacrant quelques modifications, et, entre autres, la conversion monétaire à raison de *deux centimes par centième de florin*.

Ce projet, légèrement modifié, est devenu la loi du 12 mars 1834; cette loi et les trois lois du 18 mars 1833, constituent l'ensemble de la législation.

Session de 1834 à 1835.

La commission chargée par la Chambre, dans la session de 1833-1834, d'examiner la proposition tendante à proroger d'une année les lois du 18 mars 1833, avait exprimé le vœu que ces lois fussent soumises à une révision et votées d'une manière indéfinie, en faisant d'ailleurs ressortir les avantages des baux de plusieurs années (1).

Pour accéder à ce vœu, le ministre de l'intérieur présenta, le 19 février 1835, trois projets de loi, dont le troisième consacrait les baux de trois années. Sauf cette disposition nouvelle, ces projets ne faisaient que reproduire, à quelques modifications près, les lois du 18 mars 1833. La commission spéciale se montra favorable à la proposition (2); la Chambre en jugea autrement : elle décida que les lois du 18 mars 1833 et du 12 mars 1834 seraient simplement prorogées d'une année, sans la moindre modification : tel fut l'objet de la loi du 18 mars 1835.

Session de 1835 à 1836.

La tentative faite en 1835 ayant été sans résultat, le gouvernement proposa, le 29 février 1836, la prorogation pure et simple, pour une année, des lois du 18 mars 1833 et du 12 mars 1834; prorogation qui fut l'objet de la loi du 23 mars 1836.

Session de 1836 à 1837.

Enfin la même prorogation fut renouvelée par la loi du 6 mars 1837, pour l'année 1837 à 1838.

Il résulte de ces faits, que les lois du 18 mars 1833, qui ont remplacé les décrets du Congrès national, ont été quatre fois prorogées pour le terme d'une année; qu'elles l'ont été, les trois dernières fois, sans le moindre changement.

Le moment est-il venu, après ces épreuves multipliées, de les proroger indéfi-

(1) N° 62 des pièces imprimées par ordre de la Chambre des Représentants, session de 1833 à 1834.

(2) N° 85 et 92 des pièces imprimées par ordre de la Chambre, session de 1834 à 1835.



RÉSULTATS DE L

Provinces.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1831.			TOTAL.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1832.			TOTAL.
	ROUTES				ROUTES			
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.	
ANVERS.....	100,435 64	39,185 19	22,849 08	171,469 91	104,631 59	34,539 68	13,760 14	152,931 41
BRABANT.....	400,582 00	191,587 30	35,524 82	627,694 12	382,116 40	164,931 21	40,888 89	587,936 50
FLANDRE OCCIDENTALE.	89,593 64	72,954 49	37,900 53	200,448 66	68,412 70	61,724 86	32,264 56	162,402 12
FLANDRE ORIENTALE ..	152,560 84	73,978 84	8,137 56	234,677 24	127,089 95	73,597 88	5,883 60	206,571 43
HAINAUT.....	182,592 89	360,613 75	44,444 44	587,650 78	176,613 76	327,693 11	32,973 54	537,280 41
LIÈGE.....	46,275 15	120,645 50	8,158 73	175,079 38	54,211 43	122,677 25	8,793 65	185,682 34
LIMBOURG.....	64,645 50	44,338 62	5,047 61	114,031 73	67,693 12	47,671 96	4,222 22	119,587 30
LUXEMBOURG.....	71,248 68	26,349 20	.	97,597 88	71,492 05	27,164 06	.	98,656 11
NAMUR.....	101,523 81	75,291 00	5,417 98	182,232 79	81,989 92	54,835 97	7,470 89	144,296 27
	1,218,457 85	1,004,943 89	167,480 75	2,390,882 49	1,134,250 42	914,835 98	146,257 49	2,195,343 89
	2,223,401 74				2,049,086 40			





TABLEAU



DES

ADJUDICATION DES BARRIÈRES EN 1831, 1832, 1833, 1834

MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1833.			TOTAL.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1834.			TOTAL.
ROUTES				ROUTES			
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.	
107,480 00	34,590 01	24,585 00	166,655 01	102,837 50	40,790 00	24,992 50	168,620 00
384,656 08	180,349 20	48,126 98	613,132 26	391,300 00	200,800 00	48,310 00	640,410 00
82,391 53	74,846 56	43,418 00	200,656 09	70,195 00	70,590 00	38,805 00	179,590 00
138,910 04	76,719 57	7,544 97	223,174 58	136,000 00	73,625 00	8,375 00	218,000 00
194,275 00	354,275 10	30,550 00	589,100 10	220,025 00	387,200 00	30,575 00	637,800 00
61,015 87	128,857 13	8,793 65	198,666 65	61,710 00	130,274 00	9,915 00	201,899 00
73,513 23	42,687 83	5,544 97	121,746 03	70,845 00	34,030 00	4,185 00	109,060 00
71,724 86	28,021 15	.	99,746 01	64,400 00	26,940 00	.	91,340 00
85,095 04	64,749 95	7,740 00	157,584 99	83,650 00	70,780 00	14,620 00	169,050 00
1,199,061 65	985,096 50	176,303 57	2,360,461 72	1,200,962 50	1,035,029 00	179,777 50	2,415,769 00
2,184,158 15				2,235,991 50			



MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1835.			TOTAL.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1836.			TOTAL.
ROUTES				ROUTES			
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.	
104,416 67	40,925 00	29,643 33	174,985 00	92,591 67	46,250 00	26,583 33	165,425 00
356,700 00	189,575 00	48,020 00	594,295 00	378,200 00	207,925 00	51,825 00	637,950 00
83,565 00	79,090 00	40,870 00	203,525 00	86,665 00	77,080 00	40,385 00	204,130 00
139,600 00	68,050 00	8,700 00	216,350 00	136,325 00	69,975 00	9,175 00	215,475 00
219,200 00	359,125 00	28,925 00	607,250 00	207,475 00	364,275 00	28,575 00	600,325 00
62,400 00	134,615 00	8,520 00	205,535 00	68,270 00	138,045 00	10,560 00	216,875 00
69,580 00	33,910 00	3,090 00	106,580 00	72,525 00	46,180 00	3,840 00	122,545 00
30,885 00	73,790 00	.	104,675 00	77,575 00	38,515 00	.	116,090 00
89,760 00	70,335 00	12,120 00	172,235 00	86,830 00	70,600 00	11,740 00	169,170 00
1,156,106 67	1,049,435 00	179,888 33	2,385,430 00	1,206,456 67	1,058,845 00	182,683 33	2,447,985 00
2,205,541 67				2,265,301 67			

120



MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1837.			TOTAL.
ROUTES			
DE 1^{re} CLASSE.	DE 2^e CLASSE.	PROVINCIALES.	
84,550 00	39,795 00	26,886 67	151,231 67
385,800 00	206,875 00	53,930 00	646,605 00
90,940 00	80,720 00	47,060 00	218,720 00
131,500 00	71,675 00	11,875 00	215,050 00
221,975 00	418,850 00	37,225 00	678,050 00
65,440 00	155,660 00	10,275 00	231,375 00
73,540 00	48,000 00	4,745 00	126,285 00
87,425 00	40,930 00	.	128,355 00
96,920 00	73,050 00	17,150 00	189,120 00
1,238,090 00	1,137,555 00	209,146 67	2,584,791 67
2,375,645 00			



niment, en les rangeant parmi les autres lois de principe en matière financière ?

Telle est la question qui vous est soumise, question qui est loin d'être neuve et dont la solution affirmative réduirait le contingent annuel des travaux parlementaires, et offrirait de nouvelles facilités à l'administration, sans enlever au pays aucune des véritables garanties dont il a besoin.

Les baux des barrières offrent, depuis 1831, d'année en année, une progression remarquable, comme l'atteste le tableau ci-annexé.

Nous avons déjà eu l'occasion de faire remarquer qu'il n'y a pas de coïncidence entre l'année financière de l'État, qui commence au 1^{er} janvier, et la durée annuelle des baux, qui commence au 1^{er} avril.

Lorsque le budget de l'année est présenté, les baux ne sont point encore adjugés ; on est donc forcé de prendre pour base de l'allocation le montant de la dernière adjudication.

Additionnant, d'une part, les totaux des allocations des budgets depuis 1831 et de l'autre ceux des adjudications, il n'y a pas de concordance entre les deux résultats.

C'est ce que prouve le tableau suivant :

Produit des barrières, depuis 1831 jusques 1837, comparé avec les sommes allouées par anticipation aux budgets des dépenses.

ANNÉE DE L'EXERCICE.	DATE DE LA LOI QUI A FIXÉ LE BUDGET.	MONTANT de l'allocation du budget annuel des dépenses.	REVENUE pour couvrir l'intérêt et l'amortissement de l'emprunt des 6 millions.	ADJUDICATION DES BAUX.	MOYANT DES BAUX.	DIFFÉRENCE.	OBSERVATIONS.
Crédits ou budget de 1831		(a) 1,928,897	. . . . .	Du 1 ^{er} avril 1831 au 1 ^{er} avril 1832.	1,218,487	»	(a) Dans la somme de 1,928,897 fr., accordée en 1831, se trouvent compris deux subsides s'élevant ensemble à 813,522 fr. En 1831 et 1832, le produit des barrières sur les routes de 2 ^e classe a été abandonné aux provinces, à charge d'entretenir ces communications.
De 1832	Loi du 9 mai 1832, n° 318, <i>Bull. offic.</i>	1,018,830	. . . . .	Du 1 ^{er} avril 1832 au 1 ^{er} avril 1833.	1,134,250	115,920	(b) Il est vrai qu'aux budgets de 1836 et de 1837, présumant que le montant des baux serait au moins celui de l'année précédente, on a, chaque fois, augmenté l'allocation de la différence; ce qui ne change en rien le total depuis 1831.
De 1833	Loi du 8 oct. 1833, n° 1,209, <i>Bull. offic.</i>	1,957,200	. . . . .	Du 1 ^{er} avril 1833 au 1 ^{er} avril 1834.	2,184,153	226,953	(c) En considérant strictement la taxe des barrières comme un fonds spécial, il faut toutefois déduire de cette différence les non-valeurs, les indemnités et pertes de tout genre. Pour établir rigoureusement le parallèle entre le budget et le produit des barrières du 1 ^{er} janvier au 1 ^{er} janvier de chaque année, il faut comprendre dans un total, pour l'année 1837, par exemple, les trois derniers 12 ^{es} des baux de 1836 à 1837, et les neuf derniers 12 ^{es} des baux de 1837 à 1838, et ainsi des autres années; toutefois, il y aura toujours défaut de concordance.
De 1834	Loi du 20 mars 1834, n° 210, <i>Bull. offic.</i>	2,150,000	. . . . .	Du 1 ^{er} avril 1834 au 1 ^{er} avril 1835.	2,235,991	85,991	
De 1835	Loi du 17 fév. 1835, n° 26, <i>Bull. offic.</i>	2,150,000	. . . . .	Du 1 ^{er} avril 1835 au 1 ^{er} avril 1836.	2,205,541	55,541	
De 1836 (b)	Loi du 31 mars 1836, n° 141, <i>Bull. offic.</i>	2,200,000	200,000	Du 1 ^{er} avril 1836 au 1 ^{er} avril 1837.	2,265,501	65,500	
De 1837	Loi du 18 mars 1837, n° 46, <i>Bull. offic.</i>	2,065,000	200,000	Du 1 ^{er} avril 1837 au 1 ^{er} avril 1838.	2,375,643	110,543	
						(c) 660,255	

Nous verrons (pag. 30) qu'il serait facile d'amener une concordance entre l'allocation annuelle et le produit des barrières, en admettant des baux de plusieurs années adjugés avant le 1^{er} janvier.

D'après l'art. 5 de la première des lois du 18 mars 1833, *les fonds provenant de la taxe des barrières sur les routes de première et de deuxième classe, sont affectés à l'entretien et à l'amélioration des routes, ainsi qu'à l'ouverture de nouvelles communications.*

On se fait généralement illusion sur la somme qui reste disponible pour la construction de routes, lorsqu'il a été satisfait aux besoins de *l'entretien et de l'amélioration* des routes existantes; une dépense est fixe et connue à l'avance : c'est le montant des baux de l'entretien *ordinaire*; mais ce serait une erreur que de considérer le reste comme excédant disponible.

Le montant de l'adjudication des barrières, du 1^{er} avril 1837 au 1^{er} avril 1838, a été de fr. 2,375,645.

Il a été alloué au budget de 1837, une somme de fr. 2,265,301, sur laquelle on a retenu fr. 200,000, pour intérêt et amortissement de l'emprunt des six millions; il est resté 2,065,000 fr. qui ont reçu l'application suivante :

1^o *Entretien ordinaire des routes.*

L'entretien *ordinaire* des routes est l'objet de baux de trois ans, adjugés en 1835 et qui expirent au 1^{er} avril 1838.

2^o *Entretien extraordinaire des routes.*

Les quantités de matériaux étant en général déterminées pour l'entretien *ordinaire*, il arrive que, sur des routes très-fréquentées, surtout lorsqu'il y a des alternatives de gelée et de dégel, ou que la saison pluvieuse se prolonge outre mesure, comme en 1837, elles deviennent insuffisantes; les dépenses nécessaires pour pourvoir à cette insuffisance, constituent l'entretien *extraordinaire*.

L'entretien *ordinaire* est fixe; l'entretien *extraordinaire*, variable et accidentel.

Durant l'hiver de 1837, il a été nécessaire de faire *déblayer les neiges* sur plusieurs routes, cas qui n'est pas et n'a pu être prévu dans les baux.

3^o *Amélioration : redressement des routes ; adoucissement des pentes ; élargissement des traverses des villes.*

Beaucoup de nos routes présentent des défauts dus, soit à l'esprit d'économie qui a présidé à leur construction, soit aux vices des études primitives; l'administration s'attache, chaque année, à faire disparaître quelques-unes de ces défauts.

4^o *Amélioration : construction ou reconstruction d'ouvrages d'art, (ponts, aqueducs, ponts-à-bascule) établissement de garde-corps.*

Beaucoup de nos routes, sans offrir de défauts de construction, manquent de ponts, sur des rivières ou des ruisseaux que les torrents viennent gonfler à

la moindre pluie; manquent de garde-corps aux bords des rivières ou des précipices.

5° *Plantations.*

Il est à désirer que celles de nos routes qui offrent une largeur suffisante pour que le milieu reste à découvert, puissent être bordées d'arbres; ces arbres seront à la fois un agrément et un produit.

Les plantations ont été considérées comme travaux d'amélioration et les frais en ont été imputés sur le fonds des barrières.

Le produit brut des coupes d'arbres revient intégralement au domaine comme recette de l'État; il en résulte que, chaque fois que le département des travaux publics autorise une coupe de vieux arbres, il s'appauvrit, la nouvelle plantation devant se faire sur le fonds des barrières.

La Chambre pensera sans doute qu'il serait juste, ou de faire rentrer le produit des plantations des routes dans le fonds spécial des routes, ce qui exigerait une loi nouvelle; ou de porter au budget des travaux publics un crédit pour plantations, ce qui serait le parti le plus simple; ce crédit constituerait une sorte de dédommagement (1).

6° *Personnel subalterne en dehors du corps des ponts et chaussées.*

Il existe un personnel subalterne qui ne fait point partie du corps des ponts et chaussées et qui, depuis 1832, est à la charge du fonds spécial des barrières; ce sont les *préposés aux ponts-à-bascule*, les *cantonniers* et *chefs-terrassiers*.

Ce personnel est en partie *permanent*, en partie *temporaire*; on n'étudie, on ne construit pas de routes, sans être obligé de donner quelques auxiliaires payés à la journée aux ingénieurs chargés des études, aux conducteurs chargés de surveiller les entrepreneurs.

Les *préposés des ponts-à-bascule* doivent être considérés comme formant un personnel permanent; il n'y a que 21 ponts-à-bascule pour la Belgique, nombre dont l'insuffisance est reconnue.

7° *Frais de levée de plans; achat et réparation d'instruments; matériel et impressions du service actif.*

Ces frais sont également à la charge du fonds des barrières et considérés comme distincts des frais ordinaires de bureau.

Lorsqu'il a été satisfait à ces sept espèces de dépenses ou de besoins, la

(1) Le produit des coupes d'arbres autorisées en 1837, excède la dépense faite pour plantations.

D'après l'art. 100 du décret impérial du 16 décembre 1811, « la vente des arbres appartenant à l'État et de ceux appartenant aux communes, sera faite par adjudication publique; le prix de ceux appartenant à l'État sera versé, comme fonds spécial, au trésor et affecté au service des ponts et chaussées. . . . »

L'administration n'est pas toujours heureuse dans ses plantations, qui exigent du public un respect qu'il n'a pas généralement pour les propriétés de l'État; peut-être en viendra-t-on à faire des plantations un objet de concession, sous la forme d'un bail, en réservant une part des produits à l'État, qui pourrait, en certains cas, accorder des subsides. Des demandes de ce genre ont été adressées au gouvernement.

retenue qu'exigent les charges de l'emprunt de six millions étant d'ailleurs opérée, l'excédant constitue la somme disponible pour

8^o Construction de routes.

La somme restant disponible a été employée, soit en subsides alloués aux provinces ou aux communes ou aux particuliers, soit à l'établissement de routes de l'État; cette rubrique peut donc se subdiviser.

Les dépenses faites en 1837, étant classées sous les rubriques indiquées ci-dessus, offrent la récapitulation suivante :

EXERCICE 1837.

	<i>Allocation.</i>	2,065,000 00	
1 ^o	<i>Entretien ordinaire des routes d'après les baux</i>	1,230,825 61	
2 ^o	<i>Entretien extraordinaire des routes</i>	183,827 57	} 197,612 01
	<i>Déblaiement des neiges.</i>	13,784 44	
3 ^o	<i>Amélioration: redressement des routes, adoucissement des pentes, élargissement des traverses des villes</i>	131,923 17	
4 ^o	<i>Amélioration: construction ou reconstruction d'ouvrages d'art; établissement de garde-corps</i>	70,284 15	
5 ^o	<i>Plantations.</i>	84,110 98	
6 ^o	<i>Personnel subalterne permanent: ponts-à-bascule.</i>	15,240 00	
7 ^o	<i>Frais d'études</i>	8,089 75	
		<u>1,738,085 67</u>	<u>1,738,085 67</u>
8 ^o	<i>Excédant disponible pour paiement de routes neuves</i>		326,914 33

Il n'est impossible de dire aujourd'hui d'une manière précise quel a été par année l'excédant rigoureusement disponible depuis 1830 pour *routes neuves*, les registres n'ayant point été tenus d'après les subdivisions résultant des *sept* catégories de dépenses auxquelles est due la priorité; il aurait fallu faire un dépouillement général en classant la moindre dépense sous l'une des *sept* rubriques sus-indiquées.

L'exposé statistique que j'ai promis aux Chambres, fera connaître tous les travaux faits depuis 1830, et nous arriverons moins laborieusement au même résultat. Mais dès à présent il m'importait de détromper ceux qui croient que le département des travaux publics dispose de la moitié environ du produit des barrières, pour *construction de routes, proprement dite*.

L'excédant disponible en 1838 sera plus considérable, beaucoup de dépenses faites en 1837 ne se reproduiront pas et il est à espérer que l'année sera moins malheureuse, c'est-à-dire que la saison des pluies ne se prolongera pas jusqu'à la fin de mai.

Aucune dépense extraordinaire ne se fait que sur l'avis des autorités

provinciales, des ingénieurs en chef, et de l'inspecteur-général; loin de se montrer facile, l'administration centrale est généralement accusée de chercher à augmenter l'excédant disponible *pour construction de routes*, en rejetant ou en différant les travaux de détail qu'exigent les routes existantes, en sus des baux d'entretien.

Beaucoup de ces travaux sont ajournés; il est indispensable de les répartir sur plusieurs années; les entreprendre à la fois serait se condamner à ne rien réserver *aux routes neuves*. Mais en prenant ces précautions, il n'en est pas moins vrai que les travaux *d'amélioration* sont, après ceux *d'entretien*, la première dette du produit des barrières.

Plusieurs dépenses sont imprévues; et quand la nécessité s'en révèle, urgentes; il serait à désirer sans doute que, dès le mois de janvier, le département des travaux publics pût se déterminer à lui-même l'emploi *présumé* du produit des barrières pour l'année, non pas en prévoyant tous les cas, mais en assignant, d'après l'expérience acquise du passé et les études faites de l'avenir, à *chaque catégorie* de dépense sa part; *maximum* qui ne serait dépassé que par une nécessité absolue, *maximum* qui, chaque fois qu'il ne serait point atteint, laisserait une différence dont profiterait, en quelque sorte, par droit d'accroissement, *la dernière catégorie*, c'est-à-dire la somme réservée à l'exécution de routes neuves.

En supposant l'excédant disponible chaque année très-considérable, beaucoup de personnes y ont vu un motif pour prétendre que la taxe des barrières est trop élevée, soutenant qu'il y a lieu de la réduire de manière à ce qu'elle suffise aux stricts frais *d'entretien*; la réduction ne pourrait jamais aller jusques-là, puisque ce serait s'interdire toute *amélioration*, toute *réparation extraordinaire*, toute *dépense non prévue et non susceptible d'être prévue*.

Dans le système actuel, on demande aux routes une certaine somme annuellement disponible pour *constructions nouvelles*. Cette demande est-elle injuste? Nous n'hésitons point 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 2,920,000 mètres, ou 384 lieues de 5,000 mètres.

On peut *moyennement* supposer que la lieue de route a coûté en frais de construction 150,000 fr.

384 lieues de route représentent donc un capital de 87,600,000 fr.

Soit, quatre-vingt millions, dont l'intérêt à 5 p. % nécessiterait par an un revenu de quatre millions.

On exige du chemin de fer qu'il *se paie par lui-même*, c'est-à-dire qu'il couvre non-seulement ses frais d'entretien et d'exploitation, mais 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 augmentation de la taxe des barrières: ce serait méconnaître nos intentions; nous voulons seulement établir la légitimité de ce péage.

La loi qui établit le principe et qui règle le mode de perception de la taxe des barrières, n'a été, depuis 1832, votée successivement pour une année, que parce que beaucoup d'esprits étaient sans doute préoccupés de l'idée que cette taxe ne devait pas être maintenue d'une manière définitive, ou que le temps ferait connaître d'importantes modifications à faire à la loi même.

Six années d'expérience attestent que cette loi peut suffire telle qu'elle est conçue.

Quant au projet d'abolition de la taxe des barrières, il a été démontré que la loi du 2 mai 1836, en grevant cet impôt des charges d'un emprunt de 6 millions, a implicitement maintenu la taxe pour nombre d'années.

D'autres considérations peuvent être invoquées en faveur du maintien du droit de barrières. Nous avons vu que, sauf une courte interruption, la taxe des barrières se perçoit, en Belgique, depuis au moins deux siècles; c'est donc probablement dans notre pays que ce péage a pris naissance.

L'Angleterre a imité notre exemple vers le milieu du 17^e siècle.

Comme chez nous, le produit de la taxe y a été affecté à l'entretien des routes.

L'Angleterre et la Belgique sont les deux pays de l'Europe où les grandes communications par terre sont les plus nombreuses et les mieux entretenues.

Les routes de la Belgique peuvent même être citées, en tenant compte des causes de dégradation, comme les plus belles de l'Europe, car elles sont plus larges, plus régulières que celles de l'Angleterre, et infiniment mieux entretenues que celles de la France.

Cependant les principales causes de destruction, spéciales à chacun de ces deux pays, se trouvent, jusqu'à un certain point, réunies dans le nôtre; car le climat de la Belgique est à la fois plus humide que celui de la France, plus orageux et plus pluvieux que celui de l'Angleterre.

Quant aux dégradations causées par le roulage, elles ne sont pas, en France, plus considérables qu'en Belgique, tandis qu'elles le sont bien moins en Angleterre.

L'on peut donc affirmer que, tout calculé, les causes de dégradation sont plus nombreuses en Belgique qu'en Angleterre et qu'en France, et que, par conséquent, nos routes sont placées, quant aux difficultés de l'entretien, dans des conditions moins favorables que celles de ces deux pays.

Il ne sera pas inutile d'indiquer ici la proportion qui existe entre les grandes routes de l'Angleterre, de la France et de la Belgique.

	POPULATION.	SURFACE EN LIEUES CARRÉES.	LIEUES DE ROUTE
Angleterre	14,000,000	7,580	8,000 (1)
France	34,000,000	26,700	8,700 (2)
Belgique.	4,000,000	1,400	720 (3)

(1) En 1814.

(2) Y compris 1,463 lieues de routes à réparer.

(3) Les lieues d'Angleterre et de France étant calculées à raison de 4,000 mètres, celles de Belgique le sont ici d'après la même base. Les routes provinciales ne sont pas comprises dans

Ainsi l'Angleterre a à peu près 1 lieue de route par lieue carrée et par 1,750 habitants.

La France, une lieue de route par 3 lieues carrées et par 3,700 habitants.

La Belgique, 1 lieue de route par 2 lieues carrées et par 3,550 habitants.

En prenant la surface pour base, la Belgique a la moitié moins de routes que l'Angleterre; et la France n'a que le tiers des routes de l'Angleterre.

En fondant ce calcul sur la population, l'on trouve que la France a la moitié moins de routes que l'Angleterre, et que la Belgique n'en possède que le tiers.

Ce résultat démontre combien il reste encore à faire dans notre pays, pour le placer, sous le rapport des routes, dans la situation où se trouvait l'Angleterre en 1814, et cependant l'on n'a pas cessé depuis de perfectionner et d'étendre les communications de ce pays.

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 paie 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 communications; car il serait impossible aux routes concédées ou à péages, de soutenir la concurrence avec des 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 principale 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 placer des barrières, et alors la province ou la commune aurait à supporter la charge des réparations et de l'entretien, sans rien percevoir ;

ces 720 lieues de route, comme, dans le nombre de lieues de route pour la France, l'on ne compte pas les routes départementales.

Le développement des routes en Belgique, par mètres et lieues de 5,000 mètres, est indiqué p. 18.

Concessions accordées en exécution de la loi du 19 juillet

N° D'ORDRE	DÉSIGNATION DES COMMUNICATIONS CONCÉDÉES.
ROUTES.	
1	Route de Tonnay vers Renaix
2	— Marchienne au Pont à Beaumont
3	— Chatelet au Campinaire, sur la route de Charleroy à Namur
4	— Chatelet au Tirolemes
5	— Glin à Budour avec embranchements vers Strault et Herchies
6	— Thun à Beaumont
7	— Wihories à la frontière de France
8	— Chatelet par Couillet, à la route de Charleroy vers Philippeville
9	— Enghien à Crommont
10	— Landeluis à la route de Marchienne au Pont à Beaumont
11	Embranchements de Charleroy et de Marcinelle vers la route de Marchienne au Pont à Beaumont
12	Route de Chimay vers Tielon (France)
13	Continuation jusqu'à Strault du premier embranchement de la route de Glin à Budour
14	Route de Beaumont à Nivelles section comprise entre les routes de Beaumont à Mons et de Mons à Nivelles
15	Route d'Andorlues aux Charbonnages de Bastoup
16	— Couillet à Cilly, par Montignies sur Sambre
17	— Chatelet au Wainige, avec embranchement vers Solalmont sur la route de Charleroy à Namur
CHEMINS DE FER.	
1	Chemins de fer du Haut et du Bas Flénu
2	— des rivages de St Ghislain, à une partie des houillères du couchant de Mons
3	— d'entre Sambre et Meuse
CANAUX.	
1	Embranchements du canal de Charleroy à Bruxelles avec chemins de fer vers les charbonnages au centre

Concessions non octroyées jusqu'à

N° D'ORDRE	DÉSIGNATION DES COMMUNICATIONS PROJÉTÉES
ROUTES.	
1	Route de Chatelet à Anthée (1)
2	— d'Andregnies par Elouges, vers la frontière de France (2)
3	— du Tertre près de St Ghislain à Ghislenghien entre les routes de Mons à Tournay et d'Ath à Enghien (3)
4	— de Marchiennes au Pont à Chatelet (4)
5	— du Petit de St Vaast à la route de Binche à Nivelles, à Sartilly sur la route de Mons à Beaumont (5)
6	— de Chimay vers Couvin (6)
CHEMINS DE FER.	
1	Chemin de fer de Cuesmes au canal de Mons à Condé près de Jemmapes (Demande des sieurs Chaupey et Orléant) (7)
2	— entre les houillères du Bas Flénu et le canal de Mons à Coule (Demande des sieurs Dessigny et consors, au nom des sociétés charbonnières de Belle et Bonne St Placide et Ste Thérèse) (8)
3	— des rivages de St Ghislain à une partie des charbonnages du couchant de Mons (Demande du sieur Ducobu) (9)
4	— du canal de Mons à Condé à la Sambre française (Demande du sieur Basse) (10)
5	— de Gand vers Lille avec embranchement sur Tournay et Mons (Demande du sieur Mercier) (11)
6	— de Gand vers Lille avec embranchement sur Tournay (Demande du sieur Riche) (12)
7	— de Louvain à Chatelet (Demande des sieurs Benardet et Fallot) (13)
8	— de Cuesmes au canal de Mons à Condé près de Mons (Demande du sieur Bouillier) (14)
9	— de Charleroy à Mons (Demande des sieurs Peiner et consors) (15)
10	— du village de la Haine (Demande des frères Van der Elst) (16)
11	Embranchements des houillères des environs de Charleroy au chemin de fer construit entre Sambre et Meuse (Demande des sieurs Peiner et consors) (17)
12	Chemins de fer d'Houdougnies à la Dendre (Demande du sieur Dubois Nihoul et compagnie) (18)
13	— de la Sambre à la Meuse (Demande du sieur Splingard) (19)
14	— entre le village de la Haine et Ronquieres par les Ecaussinnes (Demande des frères Van der Elst) (20)
15	— entre les houillères de Haine Saint Pierre et de Houssu et le canal de Charleroy (Demande du sieur Dupont) (21)
16	— de Chatelet à Tubise par Nivelles (Demande du sieur Alvin) (22)
17	— de Mons à Ath et Lessines (Demande des frères Van der Elst) (23)
18	— d'Ath à Tournay (Demande des frères Van der Elst) (24)
19	— de St Ghislain à Lessines (Demande du sieur Muscler) (25)
CANAUX.	
1	Canal d'embranchement à la Sambre, sur le territoire de Marchienne au Pont (26)
2	— de la Sambre au canal de Mons à Condé (Demande des frères Van der Elst) (27)
3	— de Mons à Ath (Demande du sieur Dubois Nihoul) (28)
4	— central de la Dendre, d'Ath à Alost (Demande du sieur Vellut et comp) (29)
5	Canalisation de la Dendre d'Ath à Alost (Demande des frères Van der Elst) (30)
6	— — de Malles à Ath (Demande du sieur Duchateau) (31)

l'et 1832 et de celles qui ont successivement renouvelé cette loi.

DATES DES ARRÊTÉS ROYAUX PORTANT OCTROI DES CONCESSIONS	OBSERVATIONS.
6 juin 1834	La route est ouverte au roulage
21 juin 1834	Même observation
1 ^{er} août 1834	Même observation
21 octobre 1834	Même observation
19 mars 1835	Même observation
16 juin 1835	Les travaux ne sont pas commencés
6 février 1836	Les travaux sont en activité
22 février 1836	Les travaux sont très avancés
7 mars 1836	Les travaux sont en activité
19 mai 1836	Les travaux ne sont pas commencés
21 mai 1836	Les travaux sont en activité
2 juillet 1836	Les travaux sont très avancés
21 janvier 1837.	La route est ouverte au roulage
24 juillet 1837	Les travaux ne sont pas commencés.
25 août 1837	Même observation
7 octobre 1837	Même observation
7 octobre 1837	Même observation
4 septembre 1833	Ces chemins de fer sont livrés à la circulation.
9 juillet 1836.	Les travaux ne sont pas commencés
12 avril 1837.	Même observation.
29 août 1835.	Les travaux sont avancés aux trois quarts

la date du 8 décembre 1837.

OBSERVATIONS.

- (1) L'ouverture de la route a été décrétée par arrêté royal du 16 avril 1836
- (2) L'ouverture de la route a été décrétée par arrêté royal du 23 avril 1836, la concession a été mise, sans succès, en adjudication publique
- (3) Un arrêté royal du 27 mars 1837, a décrété l'ouverture de cette route, projetée par le conducteur Cordonnier, faisant fonctions d'ingénieur. Une première adjudication de la concession n'a obtenu aucun résultat. Il paraît certain qu'une société vient de se former pour faire cette entreprise.
- (4) L'instruction de la demande en concession est terminée
- (5) Même observation. Cette concession semble impossible en concurrence avec l'octroi récent de la route de Beaumont à Nivelles, section comprise entre les routes de Beaumont à Mons et de Mons à Nivelles
- (6) Le projet dressé le 7 janvier 1837, par l'ingénieur en chef sousigné, n'a pas encore été soumis aux formalités de l'enquête
- (7) Cette demande, qui a été complètement instruite, n'a pu être accueillie, parce que les chemins de fer concédés du Haut et du Bas Fleuru, en remplissent le but
- (8) Même observation.
- (9) Cette demande a été complètement instruite. Lors de l'adjudication, le chemin de fer a été concédé au sieur Dessigny qui avait présenté une demande analogue
- (10) Cette demande a été complètement instruite dans le Hainaut.
- (11) Même observation. La loi du 26 mai 1837, a réduit cette demande à un embranchement de Tournay à Mons (d)
- (12) Cette demande a été complètement instruite dans le Hainaut. La loi du 26 mai 1837 l'a mise au néant
- (13) Cette demande a été complètement instruite dans le Hainaut.
- (14) Cette demande a été complètement instruite
- (15, 16, 17 et 18) Même observation (a)
- (19) Cette demande a été complètement instruite dans le Hainaut. Elle tombe devant la concession accordée à la compagnie De Puydt, pour l'ouverture du chemin de fer d'entre Sambre et Meuse
- (20) Cette demande a été complètement instruite (a)
- (21) Même observation (a)
- (22) Cette demande a été complètement instruite dans le Hainaut. Elle ne l'avait pas encore été dans le Brabant, lors de la clôture des séances de la commission d'enquête du chemin de fer de Bruxelles vers Paris (a)
- (23) La commission d'enquête, réunie à Mons, le 14 mars 1837, a suspendu ses opérations (b).
- (24 et 25) Même observation (b et c)
- (26) Une disposition ministérielle du 16 novembre 1837 fixe l'adjudication au 9 décembre courant
- (27) Cette demande a été complètement instruite
- (28) La commission d'enquête, réunie à Mons, le 14 mars 1837, a suspendu ses opérations (c).
- (29, 30 et 31) Même observation (f)

La résolution qui interviendra relativement à la direction du chemin de fer de Bruxelles aux frontières de France, entre Tubise et Questrin, semble pouvoir influer sur celles à prendre à l'égard des demandes (a) (b) et (c). La décision sur les demandes (b) et (c) paraît susceptible d'exercer de l'influence sur les résolutions du gouvernement, lorsqu'il statuera sur les demandes (d), (e) et (f)

L'instruction complète dont il est fait mention à la colonne d'observation, se compose de l'enquête et des délibérations de la députation permanente du Hainaut, ainsi que des chambres de commerce compétentes dans cette province. Elle a embrassé, indépendamment des communications susmentionnées, d'autres ouvrages exécutés directement par le gouvernement, sur les projets des ingénieurs, savoir la route de Lessines vers Renais et les redressements des traverses de Biamele-Comte et de Lens, et, en outre, le projet de canalisation de l'Escaut

Fait et dressé par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le Hainaut

Mons, le 8 décembre 1837.

DE MOOR.

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 gouvernement 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 développements. Le tableau ci-joint nous paraît un document d'un haut intérêt ; si les huit autres provinces imitaient ou pouvaient imiter le Hainaut, peu d'années nous suffiraient pour multiplier et compléter nos communications. Posons dès à-présent comme point de départ que des *routes concédées et à péages* deviennent impossibles, si elles se trouvent en concurrence avec des routes *gratuites*.

Que serait-il arrivé si, en 1830, la taxe des barrières n'avait point existé ou qu'elle eût été abolie ? Aurait-on consenti à prélever sur les impôts ordinaires de l'État la somme d'un million et demi, pour l'entretien ordinaire et extraordinaire des routes, somme supérieure au produit de 5 centimes additionnels aux contributions foncière et personnelle et des patentes (1) ? En concurrence avec des besoins impérieux, ceux de la guerre notamment, les routes eussent-elles obtenu la priorité ? Grâce à la prévoyance du législateur, qui a chargé les routes de se faire leur propre budget, à l'abri des embarras politiques, nos communications ont été maintenues dans un état satisfaisant ; elles ont même pu recevoir une certaine extension sans rien demander aux impôts proprement dits.

Que si nous étions replacés dans la situation où se trouvait le Congrès en 1831, certes il n'entrerait dans les intentions de personne de comprendre, dans les textes législatifs, et les principes généraux et les dispositions purement réglementaires ; de 1815 à 1830 tout avait été fait par des arrêtés ; par une de ces réactions toujours inévitables, tout a été fait, en 1831, par des lois ; il faut bien le reconnaître, on a passé d'un extrême à l'autre. Une loi digne d'elle-même pourrait se borner à déterminer : 1^o le principe et la destination de la taxe ; 2^o le taux du droit et les exemptions ; 3^o le mode général du recouvrement, en abandonnant à des règlements d'administration publique la mise à exécution de ces dispositions générales. Mais les lois de 1833, calquées en

(1) 5 centimes additionnels au principal de ces trois impôts ne donnent qu'un total de 1,298,767 ; c'est un peu moins que l'entretien *ordinaire*, d'après les baux triennaux de 1835. Pour obtenir une somme égale à celle que l'on peut se promettre dans quelques années de la taxe des barrières, il faudrait 10 centimes additionnels à ces trois bases d'impôts.

quelque sorte sur les décrets de 1831, existent ; elles sont connues et acceptées de tout le monde ; elles sont entrées dans les habitudes du pays. Les soumettre à une révision , pour arriver à une loi unique , plus simple , en séparant les principes législatifs des dispositions administratives , serait , sans nécessité, changer le *statu quo*. D'ailleurs , toute innovation exciterait les défiances des entrepreneurs de barrières , ferait naître des incertitudes dans leur esprit, et exercerait , pendant quelque temps , une fâcheuse influence sur les adjudications ; il faudrait peut-être plusieurs années pour les habituer à la nouvelle législation complétée par des arrêtés. Il est donc prudent d'accepter, comme point de départ , les lois du 18 mars 1833 , combinées avec la loi du 6 mars 1834 , en constatant qu'aucun changement essentiel n'est devenu indispensable, et en recherchant simplement quelles sont les mesures nécessaires pour que ces lois soient susceptibles d'une prorogation indéfinie.

C'est dans ce sens qu'est conçu le projet de loi ci-annexé , qui comprend cinq articles.

ARTICLE PREMIER.

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, nos 262, 263 et 264) et à la loi du 12 mars 1834 (Bulletin officiel, n° 205).

Cette disposition est la reproduction littérale de l'art. 1^{er} de la loi qui a été annuellement votée depuis 1834.

On n'a pas reconnu la nécessité d'apporter de changement :

Ni au principe de la juridiction ;

Ni au taux du droit et au système des exemptions.

Chacun de ces points exige quelques explications.

Le seul changement proposé concerne la durée des baux ; il fait l'objet de l'art. 4.

JURIDICTION.

Changement proposé en 1837.

Lors de la discussion de la loi pour le maintien de la taxe des barrières de 1837-1838 (*séance de la Chambre des Représentants du 3 février 1837, n° 35 du Moniteur*), un membre a proposé de *déferer les contraventions en matière de barrières aux tribunaux de simple police* ; cet amendement était conçu en ces termes :

« Les contraventions aux art. 5, 7, 9, 10, 11 et 13 de la loi du 18 mars 1833 » (*Bulletin, n° 263*) seront poursuivies et jugées comme contraventions de » simple police, sans préjudice à l'application du code pénal, s'il y a lieu. »

« Les procès-verbaux seront transmis au fonctionnaire chargé du ministère » public près le tribunal de simple police. »

Cet amendement , adopté au 1^{er} vote de la loi , a été ajourné lors du vote

définitif. Sa rédaction incomplète et peu claire aurait pu, en cas d'adoption, donner lieu à quatre applications différentes, savoir :

1^o Le tribunal de simple police, connaissant exclusivement des contraventions en matière de police de barrières, aurait appliqué les pénalités spéciales de la loi du 18 mars 1833, quel qu'eût été d'ailleurs le montant de l'amende encourue ; mais comme elle aurait pu s'élever, dans certains cas, jusqu'à 60 fr., il y aurait eu alors dérogation à l'art. 466 du code pénal, qui limite à 15 fr. le *maximum* des amendes que peuvent prononcer les magistrats.

2^o Le tribunal de simple police aurait appliqué exclusivement les dispositions du code pénal, et, par conséquent, les amendes n'auraient jamais excédé 15 fr. ; ainsi se seraient trouvées abrogées les pénalités spéciales de la loi du 18 mars 1833.

3^o Le tribunal de simple police, combinant les dispositions du code pénal avec celles de la loi de 1833, aurait appliqué les pénalités spéciales de cette loi, mais sans dépasser le *maximum* de 15 fr., fixé par l'art. 466 déjà cité.

4^o Enfin, le tribunal de simple police aurait appliqué les pénalités spéciales de la loi du 18 mars 1833, tant que l'amende encourue n'aurait point dépassé 15 fr. ; dans le cas où une plus forte pénalité eût été encourue, il eût renvoyé l'affaire devant le tribunal correctionnel.

L'amendement proposé en 1837 pouvant être reproduit cette année, j'ai cru utile de consulter les gouverneurs des provinces sur les avantages ou les inconvénients qui résulteraient du changement de juridiction proposé : je leur ai soumis une série de questions sur lesquelles ils ont entendu les députations permanentes, les ingénieurs en chef des ponts et chaussées, et d'autres fonctionnaires à même, par leur position ou leurs connaissances, de fournir d'utiles renseignements.

La nécessité du maintien de la législation a été généralement reconnue ; toutefois, il a été constaté que l'application de la loi ne se fait pas d'une manière uniforme : dans quelques provinces, le procureur du roi chargé de l'instruction de l'affaire, la porte, suivant la gravité du cas, soit devant le tribunal correctionnel, soit devant le tribunal de simple police.

Cette marche est suivie dans quelques provinces ; dans d'autres, toutes les contraventions sont indistinctement déférées aux tribunaux correctionnels.

Je me suis empressé d'appeler l'attention de M. le ministre de la justice sur les différentes manières dont les procureurs du roi dans les provinces interprètent le dernier article de chacune des deux lois du 18 mars 1833, ainsi que sur la nécessité d'introduire l'uniformité dans l'application de ces dispositions.

Parmi les motifs invoqués en faveur d'un changement de juridiction, on a allégué que les tribunaux correctionnels étaient encombrés d'affaires de ce genre.

Les renseignements obtenus sur le nombre de contraventions en matière de barrières déférées à ces tribunaux, ont démontré que, s'il y a encombrement, ce n'est pas à la multiplicité de ces contraventions que l'on peut l'attribuer,

puisque dans la plupart des provinces, il n'y en a point, par arrondissement, *dit* pour l'année.

Il n'est donc pas nécessaire de modifier les dispositions des lois de 1833 en ce qui concerne la juridiction; dès que ces dispositions seront partout appliquées suivant la distinction déjà admise dans plusieurs arrondissements judiciaires, l'objet que s'était proposé l'auteur de l'amendement sera même, jusqu'à un certain point, rempli.

EXEMPTIONS DE LA TAXE.

Nouvelles réclamations.

Différentes modifications aux lois du 18 mars 1833 ont été réclamées.

La plupart de ces modifications tendent à donner une plus grande extension aux exemptions accordées par l'art. 7 de la loi spéciale réglant le mode de perception de la taxe.

Depuis 1830 jusqu'en 1835, l'on a chaque année augmenté le nombre des exemptions; elles ont dû exercer une influence fâcheuse sur le produit des barrières.

A la vérité plusieurs de ces exemptions n'étaient pas de nature à diminuer nécessairement, d'une manière sensible, la recette; mais la plupart des adjudicataires n'ayant pas les connaissances suffisantes pour calculer, de prime abord, la portée de changements subitement introduits, exagèrent les résultats qu'ils doivent amener; les baux se renouvellent ainsi sous l'empire de préoccupations très-défavorables.

C'est donc par son effet moral, bien plus que par son effet réel, que toute disposition ayant pour objet d'étendre les exemptions, devient préjudiciable aux intérêts de l'État; il est donc prudent de s'abstenir de toute extension à la loi sous ce rapport.

La loi étant immuable, il existe une base certaine d'appréciation d'année en année, tant pour les particuliers qui se présentent aux adjudications, que pour le gouvernement appelé à en approuver le résultat; la loi étant modifiée, même légèrement, chaque année, tout paraît vague et insaisissable; les éléments de comparaison ne sont plus les mêmes.

Quant au taux de la taxe, nous avons déjà établi qu'elle n'est pas trop élevée (p. 18); ce n'est que dans un avenir très-éloigné qu'on pourrait compter sur la possibilité d'une réduction, et alors il y aurait lieu d'examiner s'il ne faudrait pas déclarer l'excédant disponible acquis au trésor, par exemple, à titre de remboursement des frais d'administration. Ce serait donc sans motif qu'on croirait se ménager, par le vote annuel de la loi de principe, l'occasion d'une réduction.

ARTICLE DEUX.

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

C'est le texte de l'art. 2 de la loi qui a été annuellement votée depuis 1834, moins les mots qui en restreignaient la durée.

Le tableau a été soumis à la révision la plus minutieuse ; les changements sont peu nombreux et consistent :

En corrections typographiques,

En modifications aux barrières déjà existantes,

En dispositions additionnelles pour les barrières nouvelles.

Pour quelques provinces, on avait compris au tableau les *routes concédées*, mention inutile en général, dangereuse quelquefois ; *inutile*, en ce que l'art. 3 de la première des lois du 18 mars 1833 porte : « la taxe des barrières établie » sur des 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 le cahier des charges sont applicables à cette taxe, sauf les » modifications résultant desdits actes de concessions ; » *dangereuse*, en ce que des concessionnaires, se prévalant de la mention faite au tableau des barrières, ont prétendu percevoir les péages avant l'achèvement des routes et sans l'autorisation requise par l'art. 4 de la seconde des lois du 6 mars 1833.

Il y avait d'ailleurs, par la mention de quelques-unes des routes concédées et l'omission des autres, défaut d'uniformité dans le tableau.

Il est convenable que, dans chaque province, la liste des routes concédées et des droits de péages soit annuellement publiée par la voie du *Mémorial administratif*, à une époque fixe, par exemple dans le 1^{er} numéro de janvier ; je me propose de recommander cette mesure aux autorités provinciales.

La comparaison entre le tableau annexé à la loi de 1837, et celui qui doit l'être à la nouvelle loi, offre les différences suivantes :

<i>Province d'Anvers</i>	3 modifications.
<i>Province de Brabant</i>	{ 1 correction. 3 modifications. 10 additions.
<i>Province de la Flandre occidentale</i>	Aucun changement.
<i>Province de la Flandre orientale</i>	{ 1 correction. 14 modifications. 6 additions.
<i>Province de Hainaut</i>	{ 1 correction. 3 modifications. 1 addition.
<i>Province de Liège</i>	3 modifications.
<i>Province de Limbourg</i>	{ 4 corrections. 16 modifications. 11 additions.

<i>Province de Luxembourg</i>	{	1 correction.
		9 modifications.
		12 additions.
<i>Province de Namur</i>	{	2 corrections.
		2 modifications.
		5 additions.

Il y a 43 barrières nouvelles, en ne comptant que pour une barrière le poteau où la perception se fait dans plus d'une direction.

Sur ces 43 barrières nouvelles, il y en a 12 de l'État et 31 provinciales.

Nous complétons ces renseignements par les notes qui sont ajoutées au tableau de chaque province et par le relevé qui suit :

TABLEAU indiquant le nombre de barrières existant en 1837, et celui des barrières proposées pour 1838.

PROVINCES.	1837.				1838.			
	ROUTES DE L'ÉTAT.		ROUTES PRO-VINCIALES.	ROUTES DE L'ÉTAT.		ROUTES PRO-VINCIALES.	ROUTES DE L'ÉTAT.	
	1 ^{re} classe.	2 ^e classe.		1 ^{re} classe.	2 ^e classe.			
Anvers	11	10	23	11	10	23		
Brabant	32	46	85	32	48	43		
Flandre occidentale	35	45	30	35	45	30		
Flandre orientale	30	55	11	30	36	16		
Hainaut	29	62	11	29	63	11		
Liège	18	34	8	18	34	8		
Limbourg	34	19	6	34	23	13		
Luxembourg	44	55	"	44	36	11		
Namur	31	27	6	31	30	8		
	264	313	120	264	325	163		
	577		589		163			
Totaux	707		752		45			
Différence								

OBSERVATIONS.

- 2 nouvelles barrières de l'Etat sur la route de Diest à Beringen.
- 1 pour mémoire, à Campenhout, route provinciale de Bruxelles à Tarnisc; cette barrière figurant déjà sur la route de Malines à Namur, où elle percourt dans 4 directions.
- 4 nouvelles barrières sur la route provinciale de Nivelles à Hal.
- 3 nouvelles barrières sur la route provinciale de Bruxelles à Tarnisc, dont 1 pour mémoire, qui figure déjà sur la route de Vilvorde à Alost.
- 1 nouvelle barrière de l'Etat par suite de l'achèvement d'une partie de la route de Bruxelles à Audenarde.
- 1 nouvelle barrière provinciale par suite de l'achèvement de la route d'Alost à Audenarde.
- 4 nouvelles barrières provinciales qui seront placées au fur et a mesure de l'achèvement de la route de Gand à Hundefgem.
- 1 nouvelle barrière de l'Etat à Ellezelles (route de Lessines à Renax), par suite de l'achèvement de cette route jusqu'à Ellezelles.
- 3 nouvelles barrières de l'Etat sur la route de Louvain à Hasselt.
- 1 nouvelle barrière de l'Etat sur la route de Diest à Beringen.
- 7 nouvelles barrières sur la route provinciale de Ruremonde a Venloo
- 1 nouvelle barrière de l'Etat sur la route de Terwagne à Marche.
- 11 nouvelles barrières sur la route provinciale de Virton a Mersch, par suite de l'achèvement de cette route.
- 3 nouvelles barrières de l'Etat sur la route de Terwagne à Marche, par suite de l'achèvement de cette route.
- 2 nouvelles barrières provinciales, par suite de la construction de la route de Rouillon à Sommet.

Le nombre réel de nouvelles barrières à établir en 1838 n'est que de 43, attendu que deux sont portées pour mémoire, par le motif indiqué ci-dessus.

ARTICLE TROIS.

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.

Les lois votées annuellement ne renfermaient pas de principe général sur la distance à raison de laquelle les barrières sont placées; disposition qui eût été inutile, puisque le législateur, en annexant le tableau des barrières à l'une de ces lois, se réservait de régler lui-même l'emplacement.

Un principe avait néanmoins présidé à la rédaction du tableau : c'est qu'il ne peut y avoir plus d'une barrière à raison de 5,000 mètres et qu'il doit être laissé à l'administration une certaine latitude pour placer le poteau dans l'espace en deçà ou au delà du point mathématiquement assigné par cette distance.

Ce principe a reçu une application équitable dans l'intérêt du public, à tel point que, sur l'ensemble, il y a perte pour l'État ou les provinces; c'est ce qui résulte de la comparaison entre le nombre de barrières et le nombre de lieues de route de 5,000 mètres pour 1837, par exemple.

La longueur totale de toutes les routes de l'État de 1^{re} et de 2^e classe était approximativement de 2,920,000 mètres; ce qui donne en lieues de 5,000 mètres. 584 lieues.

Le nombre effectif de barrières de l'État établies sur ces routes était de	<u>577</u>
Différence.	7

Donc 7 barrières de moins qu'il n'y avait de lieues de route de 5,000 mètres.

Il n'existait toutefois que 558 poteaux, parce que quelques barrières placées à des intersections de routes percevaient dans plusieurs directions.

La longueur totale des routes provinciales, était de 727,000 mètres environ, formant en lieues de 5,000 mètres 145 lieues.

Nombre effectif de barrières	<u>130</u>
Différence.	15

Donc quinze barrières de moins qu'il n'y avait de lieues de route de 5,000 mètres.

Il n'existait en réalité que 127 poteaux, par le motif indiqué ci-dessus pour les routes de 1^{re} et de 2^e classe.

Les lois du 18 mars 1833 étant renouvelées d'une manière indéfinie, à moins de recourir sans cesse à la législature, il est indispensable que le gou-

vernement soit autorisé à y faire les *modifications* et les *additions* que nécessite l'ouverture de nouvelles routes ; il devient donc nécessaire d'exprimer le principe suivant lequel ces dispositions pourront être prises.

Il est à désirer qu'avant chaque mise en adjudication, et au moins un mois à l'avance, le tableau des barrières puisse être publié dans chaque province, avec l'indication des changements : publication qui serait pour le public une garantie plus efficace que le renouvellement annuel de la loi votée et sanctionnée presque la veille des adjudications.

ARTICLE QUATRE.

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.

Nous rattacherons à cet article nouveau deux genres d'observations, les unes sur la durée des baux, les autres sur l'étendue du droit d'approbation des baux.

De la durée des baux.

Avant la révolution, les barrières étaient adjugées pour *trois années*, avec une faculté réciproque de résiliation, stipulée en ces termes par l'article 5 du cahier des charges approuvé par arrêté royal : « le gouvernement se réserve le droit » de résilier le bail à la fin de chaque année de ferme ; les fermiers ont la » même faculté ; cette résiliation devra se faire de part et d'autre par écrit, » quatre mois avant l'expiration de chaque année de bail. »

Le dernier bail adjugé en 1828 est venu à expirer au 1^{er} mars 1831.

Le Congrès, par le cahier des charges formant le troisième décret du 6 mars 1831, crut ne devoir admettre de bail que *pour une année* ; cette résolution, conforme à la proposition du gouvernement, était due non à des motifs constitutionnels, mais à des motifs politiques. Dans les circonstances critiques où l'on se trouvait alors, il eût été imprudent de conclure un bail de plus d'un an ; c'est la raison que je trouve énoncée dans un rapport présenté par l'inspecteur-général au chef du comité de l'intérieur, le 19 février 1831, à l'appui des projets de décrets : « l'adjudication n'a lieu que par année, dit-il ; les circons- » tances politiques où est placé le pays, ne laissent point d'espoir que le prix » des adjudications puisse s'élever en ce moment au taux auquel elles » atteindront lorsque le calme sera rétabli complètement, et je pense qu'une » réadjudication dans un an est indispensable. »

La législature, appelée depuis 1832 à proroger ou à renouveler les lois de principe, n'a autorisé que des baux annuels ; en 1835, elle a formellement refusé d'admettre des baux de trois années avec une faculté de résiliation stipulée en ces termes :

« Le gouvernement et l'adjudicataire se réservent la faculté réciproque de » résilier le marché chaque année, moyennant avertissement en due forme, à » donner dans le courant du mois de décembre. »

Déjà la commission de la Chambre avait, dans son rapport du 15 février 1834, exposé les avantages qu'offriraient les baux de plus d'une année ; ces avantages sont incontestables ; au lieu de se reproduire chaque année, les frais d'adjudication se répartiraient sur plusieurs : économie qui ne pourrait qu'agir favorablement sur les offres des adjudicataires. L'article 4 du cahier des charges exige que l'adjudicataire paie 5 p. % du prix du bail pour couvrir les frais du timbre, d'enregistrement et d'adjudication, c'est-à-dire les frais d'impression, de voyage et de séjour ; frais plus considérables que ceux de timbre et d'enregistrement, et qui ne sont d'aucun profit pour le trésor ; il exige en outre un cautionnement en immeubles constitué par acte authentique ; si le bail était de trois ans, il suffirait de remplir une fois ces formalités, de payer une fois 5 p. % du prix sur des baux dont le montant s'élèvera bientôt à 2,500,000 fr. 5 p. % produisent 125,000 pour un an, ou 375,000 pour trois ans, c'est-à-dire environ $\frac{1}{6}$ du montant annuel ; il est évident que si l'adjudicataire avait la perspective de ne payer qu'une seule fois les 5 p. % pour un bail de trois ans, il augmenterait ses offres dans une certaine proportion.

Nous avons eu l'occasion de faire remarquer que l'année des baux ne coïncide pas avec l'année financière de l'État, coïncidence qu'il serait facile d'amener et qui simplifierait la comptabilité (1). Si l'article, tel qu'il est rédigé, était adopté, le gouvernement devrait en user d'abord pour faire des baux de 2 ans et 9 mois ; un bail de 9 mois fait isolément pourrait être très-désavantageux. Le montant des baux serait ainsi connu chaque fois avant le vote des budgets des dépenses et des recettes de l'année, et il pourrait y avoir une concordance parfaite entre le produit et les chiffres de l'un et de l'autre budget.

Il est toutefois à remarquer que la prorogation indéfinie des lois de principe et la durée triennale des baux sont deux choses distinctes, indépendantes l'une de l'autre ; il n'y aurait aucune contradiction à donner aux lois un caractère indéfini, tout en exigeant de l'administration l'adjudication annuelle des baux.

La clause de résiliation est nécessaire ; dans sept provinces la construction du chemin de fer déplacera sur plusieurs points le mouvement des hommes et des choses, en le diminuant sur les routes parallèles au chemin de fer et en l'augmentant sur les routes qui y aboutissent ; dans toutes les provinces, les nouvelles routes ordinaire s'encours d'exécution doivent également influer sur le produit des routes déjà existantes, soit pour l'augmenter, soit pour le diminuer ; la faculté de résilier devient donc une garantie réciproque, mais elle ne porte

(1) Pour être dans le vrai aujourd'hui, il faut se livrer à l'opération suivante à l'effet de faire coïncider, par exemple, les revenus des barrières de 1837 avec l'exercice de 1837 ; additionner les trois derniers douzièmes des baux de 1836 à 1837, qui correspondent aux mois de janvier, février et mars 1837, avec les neuf premiers douzièmes des baux de 1837 à 1838, qui correspondent aux mois d'avril, mai, juin, juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1837.

point atteinte aux avantages que les baux de plus d'une année offrent en général (1).

La clause de résiliation satisfait aussi à tous les scrupules constitutionnels ; la disposition, telle qu'elle est rédigée, permet au gouvernement de se réserver la faculté de résilier les baux pour le cas du rejet du budget des voies et moyens, dont l'art. 1^{er} doit stipuler annuellement le maintien de toutes les lois financières.

De l'approbation des baux.

Le montant des baux ne représente que le produit *net* des barrières ; le public, le consommateur paie une somme dont le total est inconnu ; il paie, en outre des prix des baux qui reviennent à l'État, les frais d'adjudication et de perception, et le gain de l'entrepreneur. Sans entendre préciser la somme que paie le consommateur, nous croyons pouvoir dire qu'on l'exagère généralement.

Nous avons vu que les frais d'adjudication sont annuellement de 5 p. % du montant des baux, non compris les frais de cautionnement.

On croit pouvoir admettre que les frais de perception sont *moyennement* de 1 franc par jour, sans tenir compte de la position d'un grand nombre de fermiers que cet emploi n'empêche pas de remplir un métier en même temps.

On suppose, en outre, que *moyennement* le gain de chaque adjudicataire est de 135 francs, y compris le remboursement des 5 p. %.

Il en résulte que chaque barrière coûterait *moyennement* au consommateur, outre le produit *net* qui revient à l'État, une somme de 500 francs.

Cette moyenne, en apparence modérée, est en réalité trop forte dans beaucoup de localités, et même dans des provinces entières ; mais admettons-la pour un moment.

On a souvent exprimé le désir que la perception de la taxe des barrières pût être suspendue partout où le produit *net* est en désaccord avec les sommes que paie réellement le consommateur ; mais on s'était arrêté devant la réalisation de ce vœu, de crainte d'en voir résulter un trop grand sacrifice pour l'État.

Quelle réduction aurait subie le fonds spécial des barrières si, en 1837, le gouvernement n'avait point approuvé les adjudications dans les cinq cas suivants ?

1 ^o Adjudication inférieure à fr.	100
2 ^o Adjudication inférieure à	200
3 ^o Adjudication inférieure à	300
4 ^o Adjudication inférieure à	400
5 ^o Adjudication inférieure à	500

Le tableau suivant renferme l'énumération, par provinces, de ces cinq catégories d'adjudications pour 1837 sur les routes de l'État.

(1) Une publication très-curieuse et propre à donner une idée du mouvement des populations et du commerce, serait *une carte* de l'emplacement des poteaux de barrières, indiquant pour chaque barrière le montant du bail annuel. Cette carte pourra être faite à la suite des adjudications prochaines.

PROVINCES.	ROUTES DE L'ÉTAT.	BARRIÈRES.	PRODUIT.
------------	-------------------	------------	----------

Barrières produisant moins de 100 fr.

Anvers.	"	"	"
Brabant.	"	"	"
Flandre occident.	Ostende à Arlon.	Adinkerke	40
Flandre orientale.	"	Adinkerke	20
Hainaut.	"	"	"
Liège.	Liège à Aix-la-Chapelle.	Bois	60
Limbourg.	Embranch. entre les routes n ^{os} 4 et 7. Liège vers Bois-le-Duc.	Caberg.	35
Luxembourg.		Lommel	55
Limbourg.	"	"	"
			210

Barrières de 100 à 200 fr.

Anvers.	"	"	"
Brabant.	"	"	"
Flandre occident.	Blankenbergh à Courtray. Rousbrugge à Ypres.	Westcapelle	110
Flandre orientale.		Beveren	115
Hainaut.	"	"	"
Liège.	Liège à Aix la-Chapelle.	Oneux	110
Limbourg.	"	"	"
Luxembourg.	Champlon à Recogne.	Rit des chevaux . . .	150
	Bruxelles vers Trèves.	Bois de Valansart. . .	160
		Ostende à Arlon.	Pont de Massambre. .	180
Namur.	Bruxelles à Rocroy.	Chemin de Daussois .	110
		Beauregard	110
		Moulin-Manteau . . .	140
			1,185

PROVINCES	ROUTES DE L'ÉTAT	BARRIÈRES	PRODUIT
<i>Barrières de 200 à 300 fr.</i>			
Anvers.	"	"	"
Brabant.	"	"	"
Flandre occident.	Nieuport vers l'Écluse.	Mannekensvere.	300
		Westkerke.	300
Flandre orientale.	"	"	"
Hainaut.	Ostende à Arlon.	Silenrieux	275
Liège.	Bruxelles à Aix-la-Chapelle.	L'eau-Rouge.	300
	Liège à Dinant.	Limet	280
Limbourg.	Maestricht vers Wezel.	Pailhe	250
		Venloo.	290
Luxembourg.	Bois-des-Pendus vers Longuyon.	Ange-Gardien.	260
	Champlon à Recogne.	Parc	240
		Rouges-Fossés	240
			2,735

Barrières de 300 à 400 fr.

Anvers.	"	"	"
Brabant.	"	"	"
Flandre occident.	Ostende à Arlon.	Middelkerke	400
	Blankenbergh à Courtray.	Westende.	325
		Blankenbergh.	310
Flandre orientale.	St-Nicolas à Grammont.	Kerxken.	325
	Audenarde vers Eughien.	Nederhasselt.	375
Hainaut.	Gand vers Valenciennes.	Moerbeke	350
	Bruxelles vers Aix-la-Chapelle.	Bon-Secours.	350
Liège.	Embranchement de Francorchamp.	Month.	390
	Fraineux à Terwagne.	L'eau-Rouge	340
	Embranchement de St-Trond à Aix-la-Chapelle.	Terwagne	310
Limbourg.	Embranch. entre les routes nos 4 et 7.	Wilder.	375
	Maestricht vers Wezel.	Duplessis.	310
		Bruyère	400
		Kessel	310
	Maestricht vers Kerkrade.	Blerik	340
		Berg.	310
Luxembourg.	Bois-des-Pendus vers Longuyon.	Bois-de-Nobressart.	325
		Bois-de-St-Mars.	380
Namur.	"	"	"
			6,225

PROVINCES.	ROUTES DE L'ÉTAT.	BARRIÈRES.	PRODUIT
<i>Barrières de 400 à 500 fr.</i>			
Anvers.	"	"	"
Brabant.	"	"	"
Flandre occident.	"	"	"
Flandre orientale.	Maldeghem vers Ardenbourg.	Maldeghem	425
Hainaut.	"	"	"
Liège.	Bruxelles à Aix-la-Chapelle.	Stinval.	440
	Embranchement de Francorchamp.	Montagne-de-Stavelot.	410
	Liège à Dinant.	Sery.	460
	Liège à Aix-la-Chapelle.	Henry	450
			Ittervoort . . . . .	490
Limbourg.	Maestricht vers Wezel.	Halen	500
		Heer.	410
	Liège vers Bois-le-Duc.	Baerloo	440
	Locht vers Aix-la-Chapelle.	Hechtel	450
	Luxembourg vers Thionville.	Locht	410
Luxembourg.	Bois-des-Pendus vers Longuyon.	Frisange.	500
		Trou-au-Sable	425
		Bois-de-Virton	425
Namur.	Liège à Dinant.	Hubinne.	410
			6,645

RÉCAPITULATION.

5	Barrières au-dessous de 100 fr.	<u>210</u>
14	5 Id. au-dessous de 100 fr.	210
	9 Id. de 100 à 200 fr.	1,185
		<u>1,395</u>
24	5 Id. au-dessous de 100 fr.	210
	9 Id. de 100 à 200 fr.	1,185
	10 Id. de 200 à 300 fr.	2,735
		<u>4,130</u>
42	5 Id. au-dessous de 100 fr.	210
	9 Id. de 100 à 200 fr.	1,185
	10 Id. de 200 à 300 fr.	2,735
	18 Id. de 300 à 400 fr.	6,225
		<u>10,355</u>
57	5 Id. au-dessous de 100 fr.	210
	9 Id. de 100 à 200 fr.	1,185
	10 Id. de 200 à 300 fr.	2,735
	18 Id. de 300 à 400 fr.	6,225
	15 Id. de 400 à 500 fr.	6,645
		<u>17,000</u>

Nous sommes maintenant à même de répondre à la question posée ci-dessus.

Par la non-approbation des baux, le fonds spécial des barrières eût subi une réduction,

<i>Dans le premier cas</i> , de fr.	210
<i>Dans le second</i> , de . . .	1,395
<i>Dans le troisième</i> , de . .	4,130
<i>Dans le quatrième</i> , de . .	10,355
<i>Dans le cinquième</i> , de . .	17,000

Cette réduction eût été, dans chacun des cinq cas, peu considérable, même dans le cas de non-perception des barrières d'un produit *net* inférieur à 500 fr. ; car une perte de 17,000 francs est peu sensible sur un total de plus de 2,300,000 francs.

Dans chacun des cinq cas, le gouvernement eût exempté les consommateurs du paiement d'une somme de beaucoup plus forte que la perte qu'il s'imposait à lui-même ; les 57 barrières, qui, réunies, ont en 1837 valu à l'État un produit *net* de 17,000 fr., ont coûté au public une somme supérieure, mais que cependant il ne faut pas exagérer.

D'après l'art. 3 de la troisième des lois du 18 mars 1833, l'adjudication n'est définitive qu'après l'approbation du ministre chargé des travaux publics ; il est évident que le gouvernement est par là juge de la question de savoir s'il y a désaccord entre le revenu *net* promis à l'État et la somme *réelle* exigée du consommateur ; et que, dans ce cas, il pourrait, pour cette année, ne pas approuver l'adjudication. Il eût été dangereux d'exprimer dans la loi cette conséquence de l'exercice du droit d'approbation, le gouvernement devant rester juge des circonstances. Il est tel cas où la suspension *obligée* de la perception de la taxe des barrières, en rendant une route gratuite, pourrait, en engageant le public à faire un détour pour s'en servir, diminuer le produit d'une autre route. Quelquefois aussi, la raison qui rend une barrière peu productive peut aussi rendre la perception moins coûteuse ; dans ce cas, le désaccord est réellement moindre qu'il ne le paraît quand on part de la moyenne de 500 francs indiquée ci-dessus, et qui ne peut s'appliquer à toutes les localités indistinctement ; il y a des barrières dont les frais de perception sont presque nuls, par exemple, quand la perception est faite directement par l'adjudicataire, que ce soin n'empêche pas d'exercer en même temps un métier.

Nous avons voulu cependant constater en général que la non-approbation, *selon les circonstances*, de certains baux d'un montant inférieur à 500, 400, 300, 200 ou 100 francs, pourrait être un acte de générosité peu onéreux à l'État, bien qu'avantageux au consommateur. Cette mesure serait peut-être même un bon calcul, en *achalandant* une route devenue momentanément gratuite, et en lui assurant dans l'avenir un véritable produit.

ARTICLE CINQ.

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.

L'article qui précède est applicable aux subsides déjà acceptés et dont le recouvrement reste à faire.

Les provinces, les communes, des particuliers même ont offert au gouvernement de concourir, par des subsides, à la construction des routes qui seraient faites, soit par l'État, soit par des concessionnaires; ces offres sont en ce moment, très-nombreuses.

L'expérience a démontré, depuis 1830, que le recouvrement de ces subsides, de manière à répondre aux intentions de ceux qui les fournissent, n'était pas sans difficulté.

L'entrepreneur des travaux, quand la route est faite par l'État, le concessionnaire, quand elle est donnée en concession, ne contractent qu'avec le gouvernement; les termes venant à échoir, le gouvernement est en général obligé, sauf son recours contre les provinces, les communes ou les particuliers, d'acquitter aux entrepreneurs ou aux concessionnaires les sommes qui leur sont dues. L'État fait ainsi des avances sur le fonds spécial des barrières; et, lorsque le subside lui est payé, c'est un véritable remboursement qui lui est fait. D'une part, il est évident que la somme remboursée ne peut être acquise au trésor, comme revenu général de l'État, elle revient au fonds spécial des barrières; d'autre part, ce remboursement ne peut être fait au ministère des travaux publics directement; il faut qu'il le soit au ministère des finances, mais avec obligation d'en tenir compte à celui des travaux publics.

L'art. 5, rédigé de concert avec M. le ministre des finances, est destiné à régulariser cette situation.

Un exemple éclaircira la question : supposons qu'il s'agisse d'une route évaluée à 250,000 fr.; la province offre un subside de $\frac{1}{5}$, 50,000 fr.; les communes et les particuliers, de $\frac{1}{5}$, 50,000 fr.; le gouvernement consent à construire la route comme route de l'État, en prenant à sa charge $\frac{3}{5}$, 150,000 fr.; la route est adjugée; le gouvernement est seul obligé envers l'entrepreneur; au fur et à mesure de l'achèvement des travaux, il est forcé de payer; il ne lui est pas permis de renvoyer l'entrepreneur, son créancier, à la province, aux communes et aux particuliers; il acquitte sa part, 150,000; et, de plus, 100,000 comme avances; la route est achevée, que les subsides rentrent seulement; il serait injuste de ne pas considérer les 100,000 fr. de subsides comme une restitution au fonds spécial des barrières.

Il sera tenu un compte spécial de ces subsides; d'époque en époque, il pourra être communiqué aux Chambres, et publié.

Telles sont les explications dont chaque article du projet de loi nous a paru séparément susceptible, indépendamment des considérations générales qui en touchent l'ensemble.

Il n'y a pas de système de communications bien garanti sans l'institution d'un fonds spécial, à l'abri des nécessités qui motivent les autres dépenses publiques; le péage des routes, qui constitue ce fonds, a été, depuis 1831, voté trois fois chaque année : il l'a été, *d'abord*, au budget des dépenses, par l'allocation

cation de la somme mise à la disposition du gouvernement ; *en second lieu*, au budget des voies et moyens, par l'insertion du montant présumé des baux ; *en troisième lieu*, après l'adoption des deux budgets, par la prorogation annuelle des lois de principe ; le premier vote préjugeait le second ; l'un et l'autre, le troisième.

Nous vous proposons de placer l'institution de la taxe des barrières dans le droit commun ; ce serait, sans nécessité, se maintenir dans un provisoire qui n'offre aucune garantie à la législation, et qui crée des embarras à l'administration.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

PROJET DE LOI.

A highly decorative, calligraphic signature of the name 'Leopold'. The letters are intertwined and ornate, with a large 'L' and 'S' at the beginning.

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Notre ministre des travaux publics est chargé de présenter aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

LÉOPOLD, etc.,

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

ARTICLE PREMIER.

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^{os} 262, 263 et 264) et à la loi du 12 mars 1834 (*Bulletin officiel*, n^o 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 et 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.

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.

L'article qui précède est applicable aux subsides déjà acceptés et dont le recouvrement reste à faire.

ART. 6.

La présente loi sera exécutoire le jour de sa promulgation.
Mandons, etc.

Bruxelles, le 5 janvier 1838.

LEOPOLD.

Parle Roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

TABLEAU

DE L'EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Les corrections , modifications et additions sont imprimées *en italiques*.

Les observations placées en tête de chaque tableau, et les notes qui se trouvent au bas des pages, ne sont point destinées à être reproduites dans le texte législatif.

(44)

PROVINCE D'ANVERS.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Différence entre le tableau annexé à la loi du 6 mars 1837 et le tableau proposé :

3 modifications aux barrières déjà existantes.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
----------------	------------------------------	-------------------	---------------------------	---	---------------

Routes de 1^{re} classe.

5	Bruxelles à Bréda.	4	Geerdeghem.	Entre le cabaret le Cygne et le chemin de Geerdeghem.
		5	Boemer.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du pont de la Boemer.
		6	Rumpst.	Entre les maisons n° 61 et 68 du village de Rumpst.
		7	Contich.	Entre le cabaret la Belle-Vue et celui de la Cour Royale.
		8	Vioux-Dieu.	A l'embranchement de la route de Lierre.
		9	Berchem.	Jusques à 100 mètres vers Anvers et 300 mètres vers Berchem du chemin de Bergerhout.
		10	Petit-Schyn.	Entre le pont neuf du Dam et le cabaret le Nieuwen-Buyten.
		11	Nouvelle maison de barrière.	A l'embranchement de la route de Bergen-op-Zoom.
		12	Roozendael.	Jusques à 280 mètres de part et d'autre du chemin de Roozendael.
		13	Gorend.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la poste aux chevaux.
		14	West-Wesel.	Entre le cabaret l'Étoile et celui nommé le Ballon.

Routes de 2^e classe.

7	Malines à Namur par Louvain.	1	Malines.	Depuis la limite du Brabant jusqu'au cabaret dit l'Almanach.
		1	Capelle.	Entre le cabaret le Petit-Borgerhout et celui de la Couronne.
		1	Borgerhout.	Depuis le cabaret les Armes de Turnhout jusqu'à l'extrémité de la traverse de Borgerhout vers Deurne.
		2	Wyneghem.	Depuis la vieille barrière jusqu'à 600 mètres vers Wyneghem.
		3	Schilde.	Depuis le cabaret le Tilleul jusqu'au moulin de Schilde.
		4	Saint-Antoine.	Depuis le cabaret l'Homme-Sauvage jusqu'à 340 mètres vers Westmael.
		5	Westmael.	Jusques à 200 mètr. de part et d'autre du cabaret la Couronne.
		6	Oostmael.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la nouvelle barrière située à 1,840 mètres au delà de l'église d'Oostmael.
8	Anvers à Turnhout.	7	Beerse.	Jusques à 350 mètres de part et d'autre de la nouvelle maison de barrière.
		8	Vosselaer.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin de Beerse à Turnhout.

Routes provinciales.

8	Vieux-Dieu à Lierre.	1	Perroquet.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Perroquet.
		1	Kiel.	A l'embranchement de la route vers Schelle.
9	Anvers à Boom.	2	Nichemin.	Depuis la maison St-Pierre jusques à la Cour Impériale.

N ^O DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N ^O DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	Anvers à Boom.	3	Boom.	Jusques à 250 mètres du côté du Rupel, du chemin de Niel.	
	Anvers à Schelle.	1	Bontemps.	Jusques à 500 mètr. de part et d'autre du cabaret Bontemps.	Ne perçoit que dans la direction d'Anvers.
		2	Schelle.	Jusques à 100 mètres de part et d'autre de la ferme en face de la maison de correction de St-Bernard.	
	Malines à Termonde.	1	Lechêne.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du chemin de Leest.	
		2	Blaesveld.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la drève du château de Blaesveld.	
		3	Ryweg.	Dans toute la traverso du Ryweg.	
		4	Lippeloo.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du pont à deux arches près de Lippeloo.	
		5	Limite.	Jusques à 250 mètres vers Malines, de la limite de la Flandre orientale.	
	Petit à Grand-Willebroeck.	1	Petit-Willebroeck.	Jusques à 300 mètres vers le Grand-Willebroeck de la sortie du Petit-Willebroeck.	Ne perçoit que dans la direction du Grand-Willebroeck
	Malines à Lierre.	1	Krankhoeve.	Jusques à 100 mètres du côté de Duffel, de la maison dite Krankhoeve.	
		2	Lierre.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre d'un point situé à 2,500 mètres du centre de la ville de Lierre.	
	Lierre à Aerschot.	1	Lierre.	Jusques à 250 mètres au delà d'un point situé à 2,500 mètres du centre de Lierre au débouché d'un chemin conduisant à Wavre-Notre-Dame.	
		2	Koningshoyekt.	A 80 mètres passé le chemin dit de Brand-Strael, avec concurrence de 250 mètres de part et d'autre.	
		3	'T Bosch.	A 124 mètres vers Aerschot passé le point d'intersection, avec concurrence de 250 mètres vers Aerschot seulement.	
		4	Boisschot.	A l'embranchement du chemin de ce village à celui de Schrick, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.	
		5	Betecom.	A l'embranchement du chemin d'Aerschot à Betecom à 2,500 mètres du centre d'Aerschot, avec concurrence de 300 mètres vers Lierre seulement.	
	Malines à Heyst-op-den-Berg.	1	Pasbrug.	Jusques à 250 mètres au delà du pont dit Pasbrug.	
		2	Peules.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du moulin de Peules.	
		3	Beersel.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin de Beersel.	
		4	Heyst-op-den-Berg.	Au cabaret dit Nederland, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.	
	Lierre à Herenthals.	1	Lierre.	Jusques à 300 mètres vers Kessel, d'un point situé à 2,500 mètres du centre de Lierre (a).	Ne perçoit que dans la direction de Putte.
		2	Kessel.	Jusques à 300 mètres en deçà et 130 mètres au delà de la limite entre les communes de Kessel et de Nyfen (b).	
		3	Bouwel.	Jusques à 900 mètres au delà de la ferme dite Pael-Eyck (c).	
		4	Herenthals.	A la limite des communes de Bouwel et Herenthals, avec concurrence de 250 mètres de part et d'autre.	

(a) Le texte du tableau joint à la loi du 6 mars 1837 portait : « jusques à 300 mètres vers Kessel. » Le point fixe n'étant pas ainsi déterminé, une nouvelle indication est devenue nécessaire.

(b) Le texte du tableau de 1837 portait : « jusques à 250 mètres de part et d'autre. » Il a été modifié par le motif indiqué ci-dessus.

(c) Le tableau de 1837 portait : « à 500 mètres au delà de la ferme dite Pael-Eyck, avec concurrence de 250 mètres de part et d'autre. » La ferme de Pael-Eyck étant la seule habitation qui existe dans une distance de plus d'une lieue, l'on a établi le point fixe à cette ferme.

PROVINCE DE BRABANT.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Différence entre le tableau annexé à la loi du 6 mars 1837 et le tableau proposé :

- 1 correction.
3 modifications aux barrières déjà existantes.
10 barrières nouvelles : 2 de l'État et 8 provinciales.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
<i>Routes de 1^{re} classe.</i>					
1	Bruxelles à Ostende.	1	Molenbeck.	Depuis le cabaret les Quatre-Vents jusqu'au cabaret le Paon.	
		2	Zellick.	Depuis le cabaret de la veuve Blaes jusqu'au cabaret du sieur Fiermans.	
		3	Assche.	Depuis la maison n° 2 (<i>l'as de cœur</i>) jusqu'à l'auberge dite l'Ange.	
		4	Bouchout.	De la maison Dewever jusqu'à 450 mètres vers Alost.	
2	Bruxelles vers Valenciennes.	1	Cureghem.	Depuis le cabaret le Cornet jusqu'à la drève de la fabrique de M. Rey.	
		2	Petit-Bigard.	Depuis la maison de Schoonjans jusqu'au cabaret le Grand Turc.	
		3	Brukom.	Depuis le cabaret St-Éloi jusqu'à 250 mètres vers Hal.	
		4	Hal.	A l'embranchement de la route d'Enghien.	
		5	Tubize.	Depuis le pont sur la Senne jusqu'au pontceau à la sortie de Tubize.	
3	Bruxelles vers Trèves.	1	St-Gilles.	Au débouché de la route d'Alsenberg.	Perçoit dans les trois directions.
		2	Vivier-d'Oie.	Au pontceau de Vivier-d'Oie, avec concurrence de 250 mètres vers Bruxelles, et 90 mètres vers Waterloo.	
		3	Espinette.	Au pontceau dans la traverse de l'Espinette, avec concurrence de 500 mètres vers Bruxelles et 750 mètres vers Waterloo.	
		4	Mont-St-Jean.	Au débouché de la route de Nivelles.	
		5	Maison du roi.	Au chemin de Nivelles, avec concurrence de 80 mètres vers Bruxelles, et 280 mètres vers Genappe.	
		6	Genappe.	Depuis la poste aux chevaux jusqu'au chemin de Baisy-Thy.	
		7	Quatre-Bras.	A la rencontre des quatre routes.	
		8	Sart-Damo-Aveline.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du pont du Baudet.	
		9	Trois-Barettes.	Depuis la limite du Hainaut jusques à 250 mètres vers les Quatre-Bras.	
3	Embranchement d'Ixelles.	1	Ixelles.	Depuis l'angle de la route vers Fleurgat jusques à 100 mètres vers Bruxelles.	Ne perçoit pas dans la direction de la Cambre.
4	Bruxelles vers Malmédy et Aix-la-Chapelle.	1	St-Josse-ten-Noode.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre de la maison du sieur Dekeyn.	
		2	Woluwe.	Depuis le pont de la Woluwe jusqu'à l'ancienne barrière.	
		3	Nosseghem.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du chemin de Wavre à Vilvorde.	
		4	Ersy-Quebbs.	De l'auberge du Chant-des-Oiseaux jusqu'aux dernières maisons du hameau vers Bruxelles.	
		5	Herent.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre de l'ancienne barrière dite la ferme de Diependael.	
		6	Heverlé.	Depuis la ferme Coosemans jusqu'au cabaret le Prince de Liège.	
		7	Bauterssem.	Depuis la maison du sieur Pierre Van der Waeren jusqu'à la maison du sieur P. Huens.	

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
4	Bruxelles vers Malmédy et Aix-la-Chapelle.	8	Cumptich.	Dans toute la traverse de Cumptich, depuis le 1 ^{er} pontceau qui se trouve au pied de la montagne, jusqu'au 2 ^e pontceau vers Tirlemont.	
		9	Hakondover.	Depuis l'ancienne maison de la barrière jusques à 300 mètres vers Tirlemont.	
		10	Orsmael.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du pont d'Orsmael.	
5	Bruxelles vers Bréda.	1	Laeken.	Depuis l'ancienne barrière jusques à 200 mètres vers Malines.	
		2	Trois-Fontaines.	Dans toute la traverse des Trois-Fontaines.	
		3	Eppeghem.	Depuis le pont, à l'entrée d'Eppeghem, jusques à 300 mètres vers Malines.	

Routes de 2^e classe.

1 2	Bruxelles vers Termonde. Bruxelles vers Ninove.	1	Opwyk.	A l'embranchement de la route vers Vilvorde. Jusques à 300 mètres vers Bruxelles et 600 mètres vers Ninove du chemin de Bruxelles à Schout-Capelle.	Perçoit dans les trois directions.
		1	Mofenbeek.		
		2	Dilbeek.		
		3	Schepdael.		
3	Bruxelles vers Tournay.	4	Strythem.	Au chemin de Schepdael vis-à-vis la ferme Mesmaekers, avec concurrence de 300 mètres de part et d'autre.	
		1	Ste-Renelde.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du chemin de Tuytenberg à Strythem.	
4	Bruxelles vers Binche.	1	Lillois.	Dans la traverse de Ste-Renelde depuis la maison Coupez jusqu'au cabaret St-Roch.	
		1	Lillois.	A la maison Bruine, au bois de Mai, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.	
6	Bruxelles à Namur par Gembloux.	2	Baulers.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du chemin de Baulers.	
		3	St-Michel.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre de l'ancienne barrière de St-Michel.	
		1	Elterbeek.	A l'embranchement de la route de Saint-Josse-ten-Noode.	Ne perçoit que dans la direction de Bruxelles vers Anderghem, et d'Anderghem vers Bruxelles.
		2	Anderghem.	Depuis le débouché du chemin de Watermael jusqu'à l'embranchement de la route de Ter- vuren.	
		3	Notre-Dame-au-Bois.	Au débouché du chemin de Hoeylaert, avec concurrence de 100 mètres vers Bruxelles et 600 mètres vers Wavre.	
		4	Overyssche.	Depuis la maison du sieur Rigaux jusqu'à la gendarmerie.	
		5	Wavre.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre de la barrière du Point du Jour.	
		6	Wavre.	Jusques à 400 mètres de part et d'autre de la maison Vandamme.	
		7	Corbais.	Au cabaret la Croix Blanche, avec concurrence de 400 mètres de part et d'autre.	
		8	Nil-Pierreux.	Au cabaret la Bonne Rencontre, avec concurrence de 400 mètres de part et d'autre.	
		9	Gembloux.	A l'embranchement des quatre routes.	
		10	Beuzet.	Au débouché du chemin de St-Denis à Beuzet, avec concurrence de 500 mètres de part et d'autre.	
11	Rhisnes.	A la maison de la veuve Tassoul, avec concurrence de 500 mètres de part et d'autre.			
7	Bruxelles à Namur par Louvain.	12	St-Servais.	Depuis la maison Hustin à 2,500 m. environ du centre de Namur, jusqu'à la maison Gaine dite le Tilleul, vers Gembloux.		Perçoit dans les quatre directions.
		2	Hever.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du cabaret le Cheval Noir.	
		3	Camponhout.	Depuis le pont jusqu'à 400 mètres vers Malines, et jusqu'à l'ancienne barrière.	
		4	Winxel.	A la maison Schuerman, avec concurrence de 400 m. de part et d'autre.	

(a) On a ajouté à la colonne d'observations: « cette barrière perçoit dans les quatre directions, » afin d'éviter les réclamations qui pourraient s'élever contre la perception de la taxe lorsque les voitures, venant de Bruxelles, Dieghem et Camponhout, se dirigent vers Haeght et vice-versa.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
7	Bruxelles à Namur par Louvain.	5	Herent.	Au cabaret l'Homme Sauvage, avec concurrence de 200 m. de part et d'autre.	
		6	Heverlé.	De la maison Tasson jusqu'à l'auberge du sieur Herlée.	
		7	Blanden.	Jusques à 200 m. de part et d'autre de la maison du Chasseur.	
		8	Hamme.	Depuis l'embranchement de la route de Wavre jusques à 400 m. vers Louvain.	Perçoit dans les trois directions.
		9	Piétrebais.	Depuis l'auberge du Point du Jour jusqu'au 2 ^e aquéduc au delà vers Namur.	
		10	St-Michel.	A l'embranchement des quatre routes à Saint-Michel.	Perçoit dans les quatre directions.
		11	Petite-Rosière.	Entre le chemin de Porwez et la chaussée Romaine.	
		12	Noville.	Depuis la maison de Jean-Louis Nihoul jusqu'au 1 ^{er} aquéduc vers Louvain.	
8	Tirlemont à Mons par Gembloux.	1	Overlaer.	Jusques à 200 m. de part et d'autre de la barrière d'Overlaer.	
		2	Zetrud-Lumay.	Depuis la ferme de Jean Nicolaï de Diest, jusqu'à la maison de Philippe Van den Beempt.	
		3	Jodoigne.	Depuis la maison Sandrat jusqu'à 500 m. vers St-Michel.	
		4	St-Michel.	A l'embranchement des quatre routes.	Pour mémoire. Postée sur la route de Malines à Namur.
		5	Carême.	Jusques à 400 m. de part et d'autre de la maison Carême.	
		6	Chaussée Romaine.	A la rencontre de la chaussée Romaine.	
		7	Gembloux.	A l'embranchement des quatre routes.	
	Louvain à Hasselt par St-Joris-Winghe et Diest.	1	Vlierboek.	Jusques à 200 m. de part et d'autre de l'ancienne barrière.	Pour mémoire. Postée sur la route de Bruxelles à Namur.
		2	Lubbeek.	Depuis l'ancienne barrière jusqu'à la maison du garde-champêtre.	
		3	St-Joris-Winghe.	Entre les deux aqueducs les plus près de l'ancienne barrière.	
		4	Beckevoort.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du chemin de Tirlemont à Montaigu.	
		5	Caggevinne.	Depuis la maison Cambres jusques à 600 m. vers Diest.	
		6	Webbecom.	Au pontceau près la maison Vermeulen, avec concurrence de 200 m. de part et d'autre.	
	Nivelles aux Quatre-Bras (b).	1	Sept-Douleurs.	Depuis l'ancienne barrière jusqu'au pont de Thennes (c).	
	<i>Diest à Beringen (d).</i>	1	<i>Ancien chemin de Schaffen.</i>	<i>Près de la maison de F. Claes avec concurrence de 100 m. de part et d'autre.</i>	
		2	<i>A 5,000 mètres de la précédente.</i>	<i>Depuis le cabaret le Bonnehuys jusqu'au cabaret de Smedt.</i>	

Routes provinciales.

Louvain à Diest par Aerschot.	1	Wilsele.	A la Maison Blanche, avec concurrence de 400 m. de part et d'autre.
	2	Wesemael.	Depuis l'aqueduc sur la Winghe jusqu'à la maison de Steenpoort.
	3	Gelrhode.	Au chemin des Voleurs, avec concurrence de 200 m. de part et d'autre.
	4	Rillaer.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du cabaret nommé Lorette.
	5	Montaigu.	Depuis l'ancienne barrière jusques à 700 m. vers Diest.
	6	Caggevinne.	A l'ancienne barrière.
Bruxelles à La Hulpe.	1	Vert-Chasseur.	A l'embranchement de la route vers Namur jusques à 200 m. de part et d'autre.
	2	Hoeylaert.	A l'embranchement de la route de Tervueren à Waterloo.

(b) Le mot « Bras » a été substitué à celui, Vents, qui se trouvait dans le tableau joint à la loi du 6 mars 1837 : c'était une faute d'impression.

(c) Le texte du tableau de 1837, portait « jusqu'au sommet de la montagne. » La modification proposée est nécessitée par l'ouverture de la route de Nivelles à Genappes qui s'embranchera sur celle de Nivelles aux Quatre-Bras.

(d) Deux barrières établies sur la route de Diest à Beringen par suite de l'achèvement de cette communication.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	Bruxelles à La Hulpe.	3	La Hulpe.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de la 1 ^{re} maison au delà des étangs de Nysdam.	
	Bruxelles à Alsenberg.	1	St-Gilles.	"	Pour mémoire. Portés sur la route de Namur.
		2	Beersel.	Au pont de Galevoet, avec concurrence de 100 m. vers Bruxelles et 150 m. vers Alsenberg.	
	Bruxelles à Wemmel.	3	Alsenberg.	Depuis l'église jusques à 100 mètres vers Bruxelles.	
		1	Kockelberg.	Depuis la rue de l'Empereur jusques à 400 m. vers Jotte.	
		2	Dielighem.	Au débouché du chemin d'Assehe vers Laeken, au sommet de la montagne de Dielighem, avec concurrence de 300 mètres de part et d'autre.	
	Bruxelles à Meysse.	1	Grimberghen.	Au débouché du chemin de Grimberghen jusques à 100 m. vers Bruxelles.	
	Bruxelles à Haeght.	2	Cour de Bruxelles.	A l'anberge la Cour de Bruxelles, avec concurrence de 100 mètres de part et d'autre.	
		1	Schaerbeek.	Depuis le débouché de la rue St-Servais jusqu'à l'ancienne maison du notaire Herman, n° 46, appartenant au sieur Goeman.	
		2	Dieghem.	Jusques à 500 m. vers Bruxelles et 100 mètres vers Campenhout de la dernière maison de Dieghem.	
		3	Melsbroek.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du chemin de Melsbroek.	
		4	Bergh.	Au chemin de Campenhout à Bergh, avec concurrence de 200 m. de part et d'autre (e).	
		5	Campenhout (f).	Pour mémoire. Portés sur la route de Bruxelles à Namur.	
		6	Haeght.	Depuis le commencement de la Courbe, jusqu'à la 1 ^{re} maison de la traverse de Haeght.	
	Vilvorde à Peuthy.	1	Vilvorde.	Depuis le chemin d'Eppeghem jusques à 400 m. vers Peuthy.	
	Bruxelles à Louvain par Tervueren.	1	Tervueren.	Depuis la 1 ^{re} maison de Tervueren, à la sortie de la forêt, jusqu'à la petite Chapelle.	
		2	Leefdael.	Au chemin de Leefdael, avec concurrence de 500 mètres de part et d'autre.	
		3	Berthem.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de l'ancien chemin de Bruxelles à Louvain.	
	Wavre à Hamme.	1	Basse-Wavre.	Dans toute la traverse de Basse-Wavre.	
		2	Grez.	Depuis le pont du Train jusques à 400 mètres vers Wavre.	
	Hal à Mont-St-Jean.	3	Hamme.	"	Pour mémoire. Portés sur la route de Malines à Namur.
		1	Tourneppe.	A 1,000 mètres de Tourneppe dans la direction de Hal, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.	
	Vilvorde à Alost.	2	Mont-St-Pont.	A la rencontre des trois routes.	Perçoit dans les trois directions.
		1	Grimberghen.	Depuis la maison Schmitz jusqu'à la rue de l'Église.	
		2	Wolverthem.	Depuis le cabaret les Quatre-Vents jusques à 120 mètres du pont vers Merchtem.	
		3	Merchtem.	Depuis le cabaret la Couronne, jusqu'à la sortie du village.	
	Tubize à Braine-le-Château.	4	Opwyk.	"	Pour mémoire. Portés sur la route de Bruxelles vers Termonde. Perçoit dans la direction de Tubize vers Clabecq.
	Nivelle à Hal (g).	1	Tubize.	Depuis l'église de Tubize jusqu'au canal de Charleroy.	
		1	Nivelle.	A Nivelle, au chemin de Tubize à Nivelle, avec concurrence de 100 mètres de part et d'autre.	
		2	Bois-Seigneur-Isaac.	Dans la traverse de Bois-Seigneur-Isaac.	
		3	Braine-le-Château.	A l'intersection du chemin de Braine-le-Château à Wauthier-Braine, avec concurrence de 100 m. de part et d'autre.	

(e) Le texte du tableau de 1837 portait « chemin de Melsbroek. » Ce chemin n'existant pas, l'indication était fautive et devait être rectifiée.

(f) La barrière de Campenhout percevant dans quatre directions, il était nécessaire de la faire figurer, mais pour mémoire, sur la route de Bruxelles à Haeght.

(g) Quatre nouvelles barrières établies par suite de la construction de la route de Nivelle à Hal.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	<i>Nivelle à Hal.</i>	4	<i>Esschenboeck.</i>	<i>A Esschenboeck, à 5,900 m. de la barrière n° 3 de la route de Bruxelles vers Valenciennes, avec concurrence de 100 m. de part et d'autre.</i>	
	<i>Bruxelles à Tamize par Moysse (h).</i>	3	<i>Wolvenstem.</i>		<i>Pour mémoire. Portée sur la route de l'Ilvoorde à Alost</i>
		4	<i>Impden.</i>	<i>A la maison des sœurs Van Opstor, avec concurrence de 100 mètres de part et d'autre.</i>	
		5	<i>Londerzeel.</i>	<i>Au Tap-Molen, avec concurrence de 100 m. de part et d'autre.</i>	

(h) Trois nouvelles barrières établies par suite de la construction de la route de Bruxelles à Tamize.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

(*Aucun changement.*)

N ^o DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N ^o DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
<i>Routes de 1^{re} classe.</i>					
1	Bruxelles à Ostende.	18	Syssecle.	Jusques à 350 mètres de part et d'autre de l'église.	
		19	Ste-Croix.	Depuis le cabaret la Queue-de-Renard jusques à 100 mètres vers Bruges.	
		20	Zandwoege.	Depuis l'ancien cabaret le Klip jusqu'au nouveau cabaret du sieur Dewulf.	
		21	Houttave au Vuilvillage.	Depuis le pont de Vuilvillage jusques au cabaret le Strooyen Haen.	
		22	Lepolhem.	Depuis le cabaret Lepolhem jusques au cabaret Vyfweghe.	
6	Anvers vers Lille.	23	Ecluse bleue.	A l'Ecluse bleue.	
		24	Slykens.	Au sas de Slykens. *	
		16	Vive-St-Éloi.	A la rencontre du chemin de Vive-Saint-Éloi à Thielt.	
		17	Beveren.	Entre le cabaret la Barrière et celui le Cabriolet.	
		18	Haerlebeke.	Depuis le cabaret les Trois Rois jusques à 500 mètres au delà de l'ancienne barrière et le cabaret le Cerf.	
8	Ostende à Arlon.	19	Marcke.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du chemin de Waele.	
		20	Aelbeke.	Dans toute la traverse d'Aelbeke.	
		21	Mouscron.	Depuis la frontière de France jusqu'au nouveau bureau des droits d'entrée et de sortie.	
		1	Digue de Steene.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre de la digue de Steene.	
		2	Middelkerke.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du cabaret de St-Éloi.	
		3	Westende.	Depuis la maison Ragaert jusqu'au nouveau cabaret Delanghe.	
		4	Schoorbakke.	Jusques à 100 mètr. de part et d'autre du pont de Schoorbakke sur l'Iser.	
		5	Pervyse.	Depuis le cabaret la Barrière jusqu'au chemin de Ramscappelle.	
		6	Furnes.	Depuis l'auberge le Pervoquet jusqu'à l'angle de la route au delà du pont de Waesbrugge.	
		7	Adinkerke.	D'un point pris à 750 mètr. en deçà du chemin de Coxide jusqu'à 150 mètr. au delà.	
		8	Adinkorko.	Depuis l'entrée du hameau de la Panno jusqu'à l'extrémité de la route dans les Dunes.	
9	Krommevaert.	Depuis le pont de Krommevaert jusques à 700 mètres vers Furnes et 1,000 vers Ypres.			
10	Alveringhem.	Depuis le cabaret le Lion d'Or jusques à 1,700 mètres au delà.			
11	Elsendamme.	D'un point pris à 400 mètres en deçà du pont d'Elsendamme jusques à 600 mètres au delà de ce pont.			
12	Oostvleteren.	Depuis le cabaret le Lion, 540 mètres avant la hauteur de Tempelaere, jusqu'au cabaret l'Arbre de Mai, 506 au delà.			
13	Elverdinghe.	Depuis le cabaret la Scie jusqu'à la sortie d'Elverdinghe.			
14	Brielen.	Jusq. à 750 m. en-deçà du cabaret het Hoekje.			
15	Zillebeke.	D'un point pris à 500 mètres en deçà du chemin dit Walverstraet jusqu'au cabaret het Groot-Hooge.			
16	Gheluvelt.	Au cabaret Kruiseecke et percevant aussi vers Becelaere.			

Les chemins de traverse de Bredene et de Klemmerkerke sont exempts de la taxe.

* Le chemin de Liskemoris est exempt de la taxe.

Cette barrière ne perçoit que dans la direction de Coutrai.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
8	Ostende à Arlon.	17	Gheluwe.	A l'embranchement de la route de Wervicq et percevant aussi dans cette direction.	
		18	Wevelghem.	Depuis le cabaret le Cornet jusqu'à celui du Groene-Wezel.	
		19	Bisseghem.	Depuis 400 mètres en avant du pontceau dit Nederbeke, jusqu'au cabaret la Taupe.	
		20	Courtray.	Du cabaret la Vieille-Baguette jusqu'à 1,300 m. au delà.	
		21	Belleghem.	Jusques à 600 mètres de part et d'autre du cabaret le Carillon.	
		22	Barrière de Fer.	A l'embranchement de la route provinciale de Dottignies et de Mouscron, et percevant aussi dans cette direction.	

Routes de 2^e classe.

11	Gand à Ostende par Thielt.	2	Arzeele.	Depuis la limite de la Flandre orientale jusqu'au cabaret le Hooge.		
		3	Thielt.	Jusques à 600 mètres vers Ostende, 800 mètr. vers Gand, d'un aquéduc près du cabaret d'Emmanuel Poupo.		
		4	Pitthem.	Jusques à 2,000 m. en deçà du cabaret l'Italie.		
		5	Koolskamp.	Au cabaret le Double-Aigle et percevant dans les directions de Bruges et de Courtray.		
		6	Lichtervelde.	Depuis le cabaret la Fleur de Blé jusqu'au cabaret le Charretier.		
		7	Thourout.	Depuis le cabaret Dusseldorf jusqu'à celui du Duc d'Areberg.		
		8	Wynendael.	A l'embranchement de la route vers Dixmude et percevant aussi dans cette direction.		
		9	Eerneghem.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du cabaret la Petite-Barrière.		
		10	Ghistelles.	A la rencontre de la route de Nieupoort à Bruges et percevant aussi dans cette direction.		
		11	Snaeskerke.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du pont de Snaeskerke.		
		12	Steene.	D'un point pris à 50 m. en deçà d'un chemin dit Lange-Stract jusqu'au cabaret la Barrière de Staossens.		
		12	Audenarde à Courtray.	3	Waermaerde.	Depuis le chemin d'Ooteghem jusqu'à la route vers Vive-St-Éloi.
4	Heostert.			Jusques à 500 m. de part et d'autre du cabaret l'Étoile.		
5	Sweveghem.			Depuis 400 m. en avant le cabar. Ste-Catherine, à Kuoocke, jusques à 800 m. au delà du cabaret St-Arnold.		
6	Courtray.			Jusques à 100 m. vers Courtray et 250 m. vers Audenarde, du cabaret l'Empereur.		
Nieupoort par Ghistelles et Bruges vers l'Écluse.	1			Mannekensveere.	Depuis le cabaret au pont de l'Union jusqu'au village Mannekensveere.	
	2			St-Pierre-Cappelle.	A l'embranchement de la route de St-Pierre-Cappelle à Dixmude et percevant aussi dans cette direction.	
	3		Ghistelles.	A l'embranchement de la route de Gand à Ostende par Thielt, à la croisée de Ghistelles.		
	4		Westkerke.	Depuis le cabaret de Gaffel jusqu'au cabaret la Couronne.		
			5	Jabbekerke.	Depuis le cabaret le Chasseur jusqu'au pavé de l'Osse.	On ne percevra pas dans la direction du Pont-de-Stabille.
			6	St-André.	Depuis l'église de St-André jusques à 200 m. vers Nieupoort et 1,000 m. vers Bruges.	
		7	Koolkerke.	Depuis 350 m. en deçà du cabaret le Cerf jusques à 250 m. au delà de ce même cabaret.		
		8	Dudzeele.	Jusques à 350 m. de part et d'autre du pavé de Lisseweghe.		
		9	Westcappelle.	Depuis la maison de la veuve Quartier jusqu'à l'église de Westcappelle.		
Blankenberg par Bruges à Courtray.	10	Westcappelle.	A 300 m. en deçà de la frontière de Hollande.			
	1	Blankenberg.	Depuis le cabaret St-Antoine jusqu'à l'église d'Uitkerke.	Ne perçoit que dans la direction de Bruges.		
		2	Zuyenkerke.	Depuis la chaussée de Zuyenkerke jusques au cabaret le Chasseur.		

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	Blankenberg par Bruges à Courtray.	3	St-Pierre.	Jusques à 300 m. de part et d'autre du cabaret la Barrière.	
		4	Pont de Steenbrugge.	Au milieu du pont tournant de Steenbrugge.	
		5	Oostcamp.	D'un point pris à 425 m. en deçà du cabaret dit les Armes d'Oostcamp, jusqu'à celui de Strooyen-laan.	
		6	Ruddervoorde.	Depuis le cabaret St-Hubert jusqu'à 500 m. au delà.	
		7	Zwevezele.	Jusques à 600 m. de part et d'autre du cabaret de Nieuwe-Ille.	
		8	Coolscamp.	A l'embranchement de la route de Gand à Ostende par Thielt.	
		9	Inghelunster.	Depuis le cabaret la Bécasse jusques à 1,000 m. au delà du cabaret het Leesje.	
		10	Hulst.	Depuis le cabaret la Chapelle jusques à 600 m. au delà du cabaret la Haute Epine.	
		11	Kuorne.	Depuis le cabaret le Chat jusques à 300 mètres au delà du cabaret la Rose Blanche.	
	Rousbrugge, par Poperinghe, à Ypres et Warneton.	1	Beveron.	Depuis la frontière de Franco jusques à 650 m. vers Rousbrugge.	On ne perçoit que dans le direct. de Poperinghe
		2	Proven.	Du cabaret le Béliet jusques à 700 m. vers Rousbrugge et 900 m. vers Ypres.	
		3	Poperinghe.	Depuis le cabaret l'Arbre de Mai jusques à 500 m. au delà du chemin de Watou.	
		4	Poperinghe.	Depuis le cabaret Middelbourg jusqu'à celui de Constantinople.	
		5	Vlamertinghe.	D'un point pris à 600 m. en deçà des chemins de Brielen et Bailloul jusques au cabaret le Posthoorn.	
		6	Vormezele.	Depuis l'auberge du Petit-Lille jusqu'à celle du Dernier Patart.	
		7	Wyschaete.	D'un point pris à 700 mètres avant le cabaret la Forteresse jusqu'à la sortie de Oostaverne.	
		8	Warneton.	Depuis l'auberge les Quatre-Rois, jusques à 200 m. au delà du cab. le Nid d'Irondelles.	La taxe ne sera perçue que dans la direction vers Warneton.
		9	Pont-Rouge.	Depuis le Pont-Rouge jusques à 200 mètr. vers Warneton.	

Routes provinciales.

	Bruges à Thourout.	1	St-André.	Depuis l'auberge la Cloche jusqu'au cabaret le Petit-Lille.	
		2	Lophem.	Depuis le cabaret le Moulin-à-Eau jusques à l'auberge Idelberg.	
		3	Zedolghem.	Jusques à 400 mètres de part et d'autre du cabaret le Chameau.	
		4	Thourout.	Jusques à 350 m. de part et d'autre du cabaret Bergen-op-Zoom.	
	Thourout par Menin aux frontières de France.	1	Lichtervelde.	Depuis le cabaret le Comte d'Artois jusques à 800 m. au delà de celui l'Archiduc Palatin.	
		2	Beveren.	Depuis l'auberge Wynendaele jusques à celle dite le Rossignol.	
		3	Rumbeke.	Depuis l'auberge St-Éloi jusqu'à celle du Singe.	
		4	Ledeghem.	A l'embranchement de la route de Moorlede et percevant aussi dans cette direction.	
		5	Menin.	Depuis les maisons au débouché des chemins de Becelaere et Moorzele, jusques à 500 m. au delà de la maison de Bossut.	
	D'Ypres jusqu'à la rencontre de la route de Thourout à Menin.	6	Menin.	De la frontière jusques au pont de la Morte-Lis.	On ne percevra que dans la direction vers Menin.
		1	St-Jean.	Depuis l'entrée du village de St-Jean jusques à la sortie du hameau de la Roulette.	
		2	Langemark.	Jusques à 500 m. de part et d'autre des deux chemins près de l'auberge le Kerselaere.	
		3	Roosebeke.	A l'embranchement de la route vers Passchendale et percevant aussi dans cette direction.	
		4	Hooglede.	Depuis le moulin Sleihage jusques au chemin de Rouliers à Cortemark.	
	Saint-Pierre-Cappelle par Dixmude à Ypres.	1	Leke.	A l'embranchement de la route de Moerdyk et percevant aussi dans cette direction.	
		2	Beerst.	A l'embranchement de la route de Wynendaele et percevant aussi dans cette direction.	
		3	Woumen.	Depuis le cabaret le Willekom jusqu'à 200 m. au delà du chemin d'Essen.	

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	Saint-Pierre-Cappelle par Dixmude à Ypres.	4	Merkem.	Depuis le chemin Jonckershove jusqu'au che- min de Merkem près de Landewa.	
		5	Boesiughe.	Depuis le pont de Steenstrate jusqu'à la sortie du hameau de Lucerne.	
		6	Brielen.	D'un point pris à 600 mètres avant le cabaret St-Pierre, jusqu'au cabaret le Cerf-Rouge.	
	Wynendaele à Dixmude.	1	Cockelaere.	Jusques à 1,000 m. vers Wynendaele du pavé de Cockelaere.	
		2	Vladstoo.	Jusques à 500 m. de part et d'autre du cabaret le Wikkelaere.	
	D'Ypres à Zonnebeke et West-Roozbeke.	1	Ypres.	Depuis le hameau la Potise jusq. Verlorenhoek.	
		2	Broods-Einde.	A l'embranchement de la route de Beelaere et percevant aussi dans cette direction.	
	Warcoing à Avelghem.	1	Helchin.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de la mai- son commune.	
		2	Outryve.	Jusques à 300 m. vers Tournay, de la maison commune, et vers Avelghem jusqu'au cabaret Gibraltar.	
	heluwe à Wervicq.	1	Wervicq.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de l'entrée de Wervicq.	La taxe ne sera perçue que vers Gheluwe.
	Moerdyk à Loke.	1	Moere.	Toute la traverse de Moere.	
	Mouscron à Dottignies.	1	Mouscron.	Depuis 250 m. en deçà du chemin du château jusqu'à 250 m. au delà.	
		2	Malsence.	Jusqu'à 250 mètres de part et d'autre du che- min dit de Bréda près le cabaret de la veuve Declerq.	

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Différence entre le tableau annexé à la loi du 6 mars 1837 et le tableau proposé :

1 correction.
14 modifications.
6 barrières nouvelles : 1 de l'État, 5 provinciales.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.		
<i>Routes de 1^{re} classe.</i>							
1	Bruxelles à Ostende.	5	Erembodeghem.	Depuis le cabaret la Rose jusq. à 700 m. vers Binxelles et 250 vers Alost.			
		6	Alost.	Jusques à 250 mètres vers Alost et 650 mètres vers Gand du cabaret le Schaepstal (a).			
		7	Erondegghem.	Jusques à 700 mètres de part et d'autre du point limitant les communes d'Erondegghem et de Vlierzele (b).			
		8	Massemen-Westrom.	Depuis le cabaret l'Ancienne-Strop jusques à 1,300 mètres vers Alost et 200 vers Gand.			
		9	Melle.	Jusques à 300 mètres vers Alost et 500 vers Gand du cabaret la Pomme d'Or.			
		10	Ledeberg.	Jusques à 200 mètres vers Gand et 400 mètres vers Alost du cabaret le Grand-Bruxelles (c).			
		11	Gand.	Jusques à 510 mètres vers Gand et 200 mètres vers Bruges du pontceau qui se trouve à 504 mètres au delà du cabaret dit Hulsten-Boom.			
		12	Lovendegghem.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du cabaret le Bierstal.			
		13	Somerghem.	Jusques à 250 mètres vers Gand et 300 mètres vers Waerschoot du cabaret le Nouveau-Gerf.			
		14	Waerschoot.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la maison du sieur Van der Hoyden.			
		15	Eecloo.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la maison du sieur Moorgat au débouché du chemin vers St. Laurent.			
		16	Maldeghem.	Depuis le cabaret le Prince de Croy jusq' à 250 mètres vers Gand.			
		17	Maldeghem.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret la Couronne.			
			Embranchem ^t de Maldeghem vers Aerdembourg.	1	Maldeghem.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre d'un point pris à 1,790 mètres du centre de Maldeghem, en face du débouché du chemin conduisant au Raepbrug et à St-Laurent (d).	On n'y perçoit que demi-droit.
		6	Auvers vers Lille.	1	Zwyndrecht.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Duc de Bavière.	
				2	Melsele.	Depuis le cabaret l'Isle jusques à 600 m. vers Auvers et 200 vers St-Nicolas.	
				3	Beveren.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Kruys-Straete.	
4	St-Nicolas.			Jusques à 250 mètres de part et d'autre d'un pontceau situé en face de la ferme du vieux Pauwels (e).			

(a) Le texte du tableau joint à la loi du 6 mars 1837, portait : « jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Schaepstal. » L'on a augmenté la concurrence du côté de Gand, afin d'y comprendre les cabarets situés au point où commence la route d'Alost à Audenarde.

(b) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret la Vieille Barrière. » Cette barrière se trouvant trop rapprochée de la précédente et trop éloignée de la suivante, on l'a rapprochée de 500 mètres vers cette dernière.

(c) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 200 mètres de part et d'autre du cabaret le Grand-Bruxelles. » L'on a étendu la limite de perception vers Alost, afin de donner aux propriétaires des cabarets, le Mouton et le Bœuf, la faculté de se mettre sur le rang des concurrents.

(d) Le tableau de 1837 portait : « à 1,700 mètres du centre de Maldeghem, en face du débouché du chemin conduisant à Raepbrug et à St-Laurent, devant le bureau des douanes belges. » La nouvelle proposition a pour but d'augmenter la concurrence.

(e) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 250 mètres de part et d'autre du pontceau près de St-Nicolas, à la ferme de Pauwels, » La nouvelle désignation est plus claire que l'ancienne.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	Anvers vers Lille.	5	Belcele.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Rossignol.	
		6	Belcele.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret les Mille-Pommes.	
		7	Lokeren.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret la Rose.	
		8	Lokeren.	Jusques à 800 mètres vers Anvers et 250 vers Gand du cabaret le Repos du Roi Léopold, au débouché d'un chemin vers Exaerde.	
		9	Zeven-Eeke.	Jusques à 500 mètres vers Anvers et 300 vers Gand du cabaret les Trois Rois.	
		10	Loochristy.	Jusques à 250 mètres vers Anvers et 800 vers Gand du chemin conduisant à Destoldonk et qui débouche sur la route au delà du cabaret la Garenne.	
		11	Oostacker.	Jusques à 250 mètres vers Anvers et 100 vers Gand du cabaret l'Etoile.	
		12	Gand.	Depuis le cabaret Louis XIV jusques à 450 mètres vers Gand et 755 vers Courtray.	
		13	Laethem.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du chemin de Nevele.	
		14	Astene.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Lion Rouge.	
		15	Poteghem.	Jusques à 250 mètres vers Gand et 430 vers Courtray du cabaret le Prince Cardinal.	
		16	Zulte.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret la Demi-Lune.	

Routes de 2^e classe.

1	Bruxelles vers Termonde.	2	Saint-Gilles.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre des chemins vers Denderbelle et Roozebroeck.
2	Bruxelles vers Ninove.	5	Meerbeek.	Jusques à 500 mètres de part et d'autre du chemin de Meerbeek, près la ferme Herremans (f).
		6	Oultre.	Au débouché d'un chemin conduisant à Oultre et à Aspelaere à 830 mètres environ au delà d'une chapelle placée à la droite de la route en sortant de Ninove.
		7	Stoonhuysse-Wynhuysse (g).	Jusques à 400 mètres de part et d'autre du point où débouche un chemin à Steenhuyse-Wynhuysse; ce point est situé à 380 mètres au delà de la ferme Van Engeval.
9	Gand vers Maubeuge par Grammont, Aÿh et Mons.	1	Oosterzeel.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la Poste aux chevaux.
		2	Baeleghem.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret het Sluysken.
		3	Groetenberge.	Jusques à 400 mètres de part et d'autre de la Poste aux chevaux.
		4	Steenhuysse.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du débouché du chemin venant du village (h).
		5	Schendelbeke.	Depuis l'embranchement de la route d'Alost à Grammont jusques à 250 mètres vers Melle et 320 vers Grammont.
10	Gand vers Valenciennes, par Renaix et Leuze.	1	Seeverghem.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Jeune-Verrat.
		2	Eeke.	Depuis le cabaret St-Antoine jusques à 600 mètres vers Gand et 250 mètres vers Audegarde.
		3	Auweghem.	Depuis le cabaret la Cloche jusques à 520 mètres vers Gand et 250 mètres vers Audegarde.

f) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 500 mètres de part et d'autre du chemin de Meerbeek, passant près de la ferme de Morineux. » La nouvelle désignation est plus précise.

(g) Nouvelle barrière placée sur la route après l'achèvement de la partie comprise entre Voorde et Ophasselt.

(h) Le tableau de 1837 portait : « depuis le débouché du chemin du village jusques à 250 mètres vers Melle et 320 mètres vers Schendelbeke. » La nouvelle désignation a pour but d'augmenter la concurrence.

N ^o DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N ^o DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
10	Gand vers Valenciennes, par Renaix et Leuze.	4	Eyne.	Jusques à 350 mètres vers Gand et 600 mètres vers Audenarde du cabaret l'Empereur (i). Depuis le débouché des chemins conduisant à Zalsique et à Etichove jusques à 250 mètres vers Audenarde et 570 mètres vers Renaix. Depuis le débouché du chemin de Schoorsel jusques à 300 mètres vers Audenarde et 700 mètres vers Renaix.	
		5	Etichove.		
		6	Renaix.		
11	Gand à Ostende par Thielt.	1	Doynze.	Depuis le cabaret l'Aigle jusques à 530 mètres vers Doynze et 250 vers Thielt.	
12	Audenarde à Courtray.	1	Beveren.	Jusques à 500 mètres vers Audenarde et 1,000 mètres vers Courtray du cabaret le Corf (k).	
		2	Elseghem.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la maison de Tullenacre.	
	Saint-Nicolas par Termonde et Alost vers Grammont.	1	Saint-Nicolas.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin de Burlestraet.	
		2	Waesmunster.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de l'auberge le Corf.	
		3	Hamme.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Corf (l).	
		4	Grembergon.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du débouché du chemin pavé vers Hamme, en face du cabaret la Couronne.	
		5	Audeghem.	Jusques à 500 mètres de part et d'autre de l'église.	
		6	Hostade.	Depuis le débouché du chemin vers Lede jusques à 500 mètres vers Termonde et 250 mètres vers Alost.	
		7	Erembodeghem.	Depuis l'embranchement vers Ninove jusques à 800 mètres vers Alost et 250 mètres vers Grammont.	
		8	Kerxken.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du cabaret le Moulin.	
		9	Nederhasselt.	Depuis le cabaret la Couronne jusques à 300 mètres vers Alost et 700 mètres vers Grammont.	
	Embr. d'Alost à Ninove.	10	Smeerhebbe.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre d'un pontceau au bas de la côté de Smeerhebbe.	
	Termonde à Lokeren.	1	Denderleeuw.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du pont de Rakkerghem.	
		1	Gremberghem.	Depuis le cabaret l'Agneau jusques à 250 mètres vers Termonde et 1,400 vers Lokeren.	
		2	Zele.	Depuis le cabaret Saint-Ambrôise jusques à 420 mètres vers Termonde et 320 mètres vers Lokeren.	
	Audenarde par Grammont à la limite vers Enghien.	1	Edelaere.	Jusques à 310 mètres vers Audenarde et 1,050 vers Grammont de la ferme du sieur Pede.	
		2	Maria-Hoorenbcke.	Jusques à 400 mètres de part et d'autre du chemin de l'église.	
		3	Nederbrakel.	Depuis le chemin de l'église d'Opbrakel jusques à 950 mètres vers Audenarde et 300 vers Grammont.	
		4	Sarlapdingne.	Jusques à 360 mètres de part et d'autre du cabaret Saint-Antoine.	
		5	Moerbeke.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du cabaret le Roi d'Espagne.	

Routes provinciales.

Malines à Termonde.	6	Baerode.	Jusques à 400 mètres de part et d'autre d'un chemin d'exploitation entre les cabarets la Rose et la Cloche.
---------------------	---	----------	---

(i) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 350 mètres vers Gand et 400 mètres vers Audenarde du cabaret St-Éloi. » C'est par erreur que l'on a indiqué le cabaret St-Éloi ; c'est le cabaret de l'Empereur qu'il fallait désigner.

(k) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 430 mètres vers Audenarde et 1,270 mètres vers Courtray du cabaret le Corf. » L'on a étendu de 50 mètres l'espace dans lequel la perception peut s'opérer du côté d'Audenarde, afin d'atteindre les voituriers qui prennent le chemin de Mooreghem.

(l) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin de Hamme. » La nouvelle désignation est plus claire.

N ^o DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N ^o DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	Audenarde à Deynze.	1	Oycke.	Depuis le cabaret le Paradis chez la veuve Verleyon jusques à 1,300 mètres vers Audenarde au moulin à vent et à 250 mètres vers Deynze.	
		2	Cruyshautem.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du cabaret Saint-Hubert.	
		3	Peteghent.	Depuis le cabaret la Maison-Souveraine jusques à 1,560 mètres vers Audenarde, et 250 mètres vers Deynze.	
	St-Nicolas à Hulst.	1	Saint-Nicolas.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la brasserie Vlamingshoek.	
		2	Kemscke.	Jusques à 800 mètres vers St-Nicolas et 1,000 mètres vers Hulst du ci-devant cabaret l'Éléphant (m).	
	Alost à Audenarde.	1	Bambrugge (n).	Jusques à 250 mètres de part et d'autre où le chemin vers Aggem et Meire débouche sur la route à l'extrémité du grand alignement venant d'Erpe.	
		2	Borsbeke.	Jusques à 800 mètres de part et d'autre du point où le chemin vers Herzele et St-Lievenshautem débouche sur la route à la sortie de Borsbeke (o).	
		3	Baeleghem.	Jusques à 1,000 mètres vers Alost et 250 mètres vers Audenarde du pontceau établi sur le ruisseau de Baeleghem (p).	
		4	Hundelghem.	Devant le cabaret le Mouton-Blanc, au débouché de la route de Gand à Hundelghem par Meerlebeke, avec concurrence de 250 mètres de part et d'autre.	
		5	Welden.	Jusques à 770 mètres vers Alost et 570 vers Audenarde, du pont situé sur le ruisseau dit Scheldebeke.	
		6	Edelaere.	Jusques à 300 mètres vers Alost et 250 vers Audenarde, du cabaret Babylone.	
	Gand par Meirebeke à Hundelghem (q).	1	Meirebeke.	Jusques à 300 mètres vers Meirebeke du cabaret het Warandeken situé à 200 mètres de la limite de Ledoberg et de Meirebeke.	
		2	Meirebeke.	Jusques à 500 mètres de part et d'autre du cabaret le Cygne.	
		3	Bottolaere.	Jusques à 500 mètres de part et d'autre des chemins conduisant à Bottolaere et Schelderoode.	
		4	Beerlegelm.	Jusques à 500 mètres vers Gand du cabaret l'Étoile.	
	Tournay vers Renaix.	5	Renaix (r).	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin débouchant sur la route, en face du cabaret la Pomme.	

(m) Le texte du tableau joint à la loi du 6 mars 1837 portait: « jusques à 760 mètres de part et d'autre du cabaret l'Éléphant. » La nouvelle désignation a pour but d'augmenter la concurrence.

(n) Nouvelle barrière à établir par suite de l'achèvement de la route.

(o) Le tableau de 1837 portait: « jusques à 250 mètres de part et d'autre de la maison du maréchal. » Le changement indiqué a pour but d'augmenter la concurrence.

(p) Le tableau de 1837 portait: « jusques à 300 mètres de part et d'autre du cabaret l'Aiguille. » L'on a substitué le nom de Baeleghem à celui d'Elene, et la nouvelle indication a pour but d'augmenter la concurrence.

(q) Quatre nouvelles barrières à placer au fur et à mesure de l'achèvement de la route de Gand à Hundelghem.

(r) Nouvelle barrière établie par suite de l'achèvement de la route de Tournay vers Renaix.

PROVINCE DE HAINAUT.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Différence entre le tableau annexé à la loi du 6 mars 1837 et le tableau proposé :

- 1 correction.
- 3 modifications aux barrières déjà existantes.
- 1 barrière nouvelle de l'État.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
----------------	------------------------------	-------------------	---------------------------	---	---------------

Routes de 1^{re} classe.

2	Bruxelles vers Valenciennes.	6	Honnuyères.	Jusques à 800 mètres vers Braine-le-Comte et 937 mètres vers la Genette, d'un point pris à 100 mètres, au delà d'un pontceau près de la limite du Brabant.		
		7	Braine-le-Comte.	Jusques à 300 mètres vers Braine-le-Comte d'un point pris sur le pontceau près du cabaret le Lion-Rouge.		
		8	Connebeau.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du cabaret l'Étoile.		
		9	Castiau.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre de l'ancienne barrière.		
		10	Grenadier.	A la rencontre de la route de Mons à Ath, au cabaret le Grenadier.		
		11	Trois-Fontaines.	A l'angle de la route vis-à-vis le cabaret des Trois-Fontaines, en deçà de Jemmappes, avec concurrence de 350 mètres vers Jemmappes.		
		12	Quaregaon.	Au débouché d'un chemin près du cabaret de la Petite-Basculé, avec concurrence de 100 mètres vers Mons et 300 vers Boussu.		
		13	Boussu.	A la sortie de Boussu au débouché de la chaussée de Dour.		
		14	Saint-Homme.	Au débouché de la chaussée de Bellevue jusques à 150 mètres vers Boussu.		
		15	Quiévrain.	Entre la frontière de France et la maison occupée par le sieur Maillart.		
		8	Ostende à Arlon.	23	Esquelmes.	Depuis la maison Desplechin jusques à 1,000 m. vers Courtray.
				24	Maire.	Depuis le débouché de la ruelle du château de Courcelles jusques à 450 mètres vers Courtray et 220 mètres vers Tournay.
				25	Crampon.	Depuis le cabaret le Crampon jusques à 400 m. vers Tournay et 900 v. Barry.
				26	Barry.	A l'embranchement de la route de Bruxelles vers Tournay, avec concurrence de 150 m. vers Tournay.
				27	Braffe.	Depuis le chemin de Braffe jusques à 1,000 m. vers Barry et 70 vers Basècles.
28	Basècles.			Depuis la maison Deruelle jusques à l'auberge St ^e -Brigitte vers Bury et 350 mètres vers Basècles.		
29	Grand-Glise.			Depuis l'ancienne barrière de Grand-Glise jusques au cabaret la Pomme d'Orange vers Basècles et 1,000 mètres vers Hautrage.		
30	Hautrage.			Depuis le cabaret le Prince de Ligne jusques à 350 mètres vers Grand-Glise et 600 mètres vers St-Ghislain.		
31	Tertre.			Depuis l'angle près l'auberge du sieur Buisson jusques à 100 mètres vers St-Ghislain (a).		
32	Petit-Versailles.			A l'embranchement de la route de 2 ^e classe n° 6.		

(a) Le texte du tableau portait : « de St-Buisson. » C'était une faute d'impression.

N ^o DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N ^o DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
2	Ostende à Arlon.	33	Harnignies.	Depuis le débouché du chemin d'Espierres jusques à 650 mètres vers Givry.	
		34	Givry.	A l'ancienne chaussée Brunchault, avec concurrence de 500 mètres vers Harnignies.	
		35	Aubreux.	Jusques à 50 mètres vers Mons et 115 mètres vers Beaumont de l'ancienne barrière.	
		36	Pont de Sambre.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du cabaret du sieur Matagne.	
		37	Montignies-St-Christophe.	Au débouché des Trois-Chemins jusques à 100 mètres vers le Chant-des-Oiseaux et 450 mètres vers le pont de Sambre.	
		38	Chant-des-Oiseaux.	D'un point pris à 160 mètres d'un aqueduc au déb. d'un chemin jusques à 500 mètres vers Beaumont et 885 mètres vers Montignies-St-Christophe.	
		39	Barbançon.	A 2,300 mètres du centre de Beaumont, avec concurrence de 550 mètres vers Boussu-lez-Walcourt et 450 mètres vers Beaumont.	
		40	Boussu-lez-Walcourt.	A 4,850 mètres de la précédente, avec concurrence de 1,000 mètres vers Silenrieux.	
		41	Silenrieux	A 4,700 mètres de la précédente, avec concurrence de 625 mètres vers Boussu-lez-Walcourt.	

Routes de 2^e classe.

3	Bruxelles vers Tournay.	2	Petit-Enghien.	Jusques à 350 mètres de part et d'autre du chemin de Petit-Enghien à Hérissonnes.	
		3	Marcq.	De la maisonnette située au débouché du chemin de Franckling, jusques à 600 mètres vers Bassilly.	
		4	Bassilly.	Jusques à 150 mètres de part et d'autre du chemin de Bassilly à Craty.	
		5	Ghislenghien.	A l'embranchement de la route de Fland vers Maubeuge.	
		6	Pavillon.	Depuis la guinguette le Pavillon jusques à 300 mètres vers Ghislenghien.	
		7	Irchomwelz.	Jusques à 350 mètres de part et d'autre du chemin de Mainvault à Irchomwelz.	
		8	Pot-Troué.	Jusques à 500 mètres de part et d'autre du chemin de Chapelle-à-Wattine à Bliqy.	
		9	Pipaix.	Jusques à 150 mètres de part et d'autre de l'ancienne barrière de Louze.	
4	Bruxelles vers Binche.	4	Seneffe.	Jusques à 450 mètres vers Fayt et 350 mètres vers Arquennes, de l'aqueduc de Seneffe.	
		5	Fayt.	Jusques à 600 mètres vers Haine-St-Paul et 450 mètres vers Seneffe, d'un chemin à 200m. en deçà de l'église de Fayt.	
		6	Haine-St-Paul.	Jusques à 100 mètres vers Bray et 484 vers Fayt, du vieux chemin de Mons à Charleroy.	
5	Bruxelles à Rocroy par Charleroy et Philippeville.	1	Pont-à-Migneloux.	Jusques à 600 mètres vers Frasnes et 450 mètres vers Gosselies, de la maison de la veuve Lefèvre.	
		2	Gosselies.	Jusques à 300 mètres vers Pont-à-Migneloux et 200 mètres vers Lodelinsart, du chemin de Fleurus.	
		3	Lodelinsart.	Jusques à 25 mètres de part et d'autre de l'embranchement de la route de Châtelet.	
		4	Couillet.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre de l'angle de la route près de l'auberge du sieur Garot.	
		5	Gerpinne.	Au débouché du chemin de Nalinne à Gerpinne, dit Bultia.	
6	Tirlemont à Mons par Gembloux.	9	Fleurus.	Depuis la limite de la province de Namur jusques à 1,112 mètres vers le bois de Fleurus.	
		10	Bois de Fleurus.	A l'ancienne barrière des Etats, avec concurrence de 150 mètres vers Gilly et 700 mètres vers Fleurus.	

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.			
6	Tirlemont à Mons par Gembloux.	11	Gilly.	Jusques à 100 mètres de part et d'autre d'un point pris à 120 mètres en deça des Quatre-Bras.				
		12	Marchiennes-au-Pont.	Au débouché du chemin de Marchiennes.				
		13	Fontaine-l'Évêque.	Sous Fontaine-l'Évêque à 20 mètres en deça du chemin de cette ville.				
		14	Anderlues.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du chemin de Mont-Ste-Genoviève à Carnières.				
		15	Épinois.	Depuis le cabot et le Chant-des-Oiseaux jusques à 937 mètres vers Anderlues.				
		16	Bray.	Depuis le chemin d'Estimmes-au-Val à Trivières jusques à 500 mètres vers Villein-St-Ghislain et 450 mètres vers Binche.				
		17	Villers-St-Ghislain.	Depuis le chemin de Beaulieu jusques à 500 m. vers Mons et 400 vers Bray.				
9	Gand vers Maubouge, par Grammont, Ath et Mons.	6	Over-Boulaer.	D'un point pris à la limite de la Flandre orientale jusques à 400 mètres vers Lessines.	Mémoire. Portée sur la route de Bruxelles à Tournay.			
		7	Lessines.	Au chemin du bois de Lessines jusques à 200 m. vers Lessines et 300 vers Ghislenghien.				
		8	Ghislenghien.	A l'embranchement de la route de Bruxelles vers Tournay.				
		9	Pavillon.	Depuis la guinguette le Pavillon jusques à 300 mètres vers Ghislenghien.				
		10	Muffles.	Au débouché du chemin de Tongres-Notre-Dame, avec concurrence de 100 mètres de part et d'autre.				
		11	Brugelette.	Au cabaret la Montagne, avec concurrence de 300 mètres de part et d'autre.				
		12	Lens.	Dans toute la traverse de Lens.				
		13	Jurbise.	Au débouché du chemin près de l'ancienne barrière, avec concurrence de 35 mètres vers Mons.				
		14	Grenadier.	A l'embranchement de la route de Bruxelles à Valenciennes.				
		15	Cuesmes.	Au débouché de la chaussée de Cuesmes.				
		16	Asquillies.	Jusques à 100 mètres de part et d'autre du chemin d'Harveng vers Beugnies.				
		17	Bois-Bourdon.	A la chaussée Brunehaut, avec concurrence de 420 mètres vers Mons et 250 mètres vers Maubeuge.				
		10	Gand vers Valenciennes, par Renaix et Leuze.	7		Dergneau.	Jusques à 150 mètres de part et d'autre du chemin de Dergneau.	Mémoire. Portée sur la route de Bruxelles vers Valenciennes.
				8		Ellignies.	Du chemin d'Anvaing à Ellignies jusques à 250 mètres vers Renaix et 575 vers Leuze.	
9	Huzé.			Depuis le chemin de Huzé jusques à 700 m. vers Leuze.				
10	Willapuits.			Depuis l'ancienne barrière des États jusques à 150 mètres vers Leuze et 650 mètres vers Bury.				
11	Roucourt.			Au débouché du chemin de St-Roch, avec concurrence vers Péruwelz, jusqu'au chemin de Basèlos à Roucourt, et, dans la direction de Bury, jusqu'à la première maison de ce village.				
12	Bou-Secours.			A l'extrême frontière, avec concurrence de 500 mètres vers Péruwelz.				
1	Orcq.			Depuis le chemin de Maire à Picaquant jusques à 40 mètres vers Hertain.				
Tournay à Lille.	2		Hertain.	Depuis l'aqueduc près du cabaret l'Épine jusques à 500 mètres vers la France.				
	Tournay vers St-Amand.		1	Bonne-Espérance.	Depuis la maison du sieur Delmarle à Chery jusqu'à 70 mètres vers Bruyelles (b).			
			2	Bruyelles.	Depuis le chemin pavé de Bruyelles jusques à 100 mètres vers Bonne-Espérance et 200 vers Bleharics.			
	Enghien par Soignies à Fontaine-l'Évêque.		3	Bleharics.	Jusques à 350 mètres de part et d'autre du cabaret le Palais.			
1		Hoves.	D'un point pris à 400 mètres au delà de la chaussée Brunehaut jusques à 400 mètres vers Enghien.					

(b) Le texte du tableau joint à la loi du 6 mars 1837, portait: «jusques à 250 mètres de part et d'autre d'un poteau au milieu du faubourg de Tournay.» La modification indiquée fera cesser les plaintes de ce que le poteau se trouvait trop rapproché du centre de la ville.

N ^o DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N ^o DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.	
	Enghien par Soignies à Fontaine-l'Évêque.	2	Horrues.	Depuis le débouché du chemin de Braine jusques à 250 mètres vers Enghein et 550 mètres vers Soignies.		
		3	Coulberie.	Depuis le chemin des carrières jusques à 250 m. vers Soignies, et 300 mètres vers Gottignies.		
		4	Gottignies.	Depuis le 10 ^e aquéduc depuis Soignies jusques à 200 mètres vers la Coulberie et 250 vers Renaix.		
		5	Houdeng-Gœgnyes.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre d'un chemin près de l'auberge la Bergère		
		6	Corisier.	Jusques à 100 mètres de part et d'autre d'un chemin près de l'ancienne barrière du Corisier.		
		Embranch. de Châtelet. Beaumont à Chimay.	1	Châtelineau.		Jusques à 100 mètres de part et d'autre du chemin de Châtelineau vers Montignies.
			1	Beaumont.		Depuis le débouché de deux chemins, 200 m. au delà d'un aquéduc, jusques à 300 mètres vers Chimay.
			2	Court-Tournant.		Jusques à 300 mètres de part et d'autre de la route communale de Sivry.
			3	Rance.		Au chemin près du Soleil-Levant avec concurrence de 350 mètres de part et d'autre.
		Lessines à Renaix.	4	Fagne-de-Chimay.		D'un point pris à 600 mètres ou deçà du cabaret la Contrôlerie jusques à 600 mètres vers Chimay.
5	Chimay.		Près de la ferme de Maladrie, avec concurrence de 425 mètres vers la Fagne et 300 mètres vers Chimay.			
1	Prés Cabot.		A 115 mètres au delà du pontceau des Prés Cabot, avec 400 mètres (c) de concurrence vers Lessines et 500 mètres vers Renaix.			
2	Flobecq.		A l'entrée de Flobecq vis-à-vis de la maison du sieur Marcellin Delpierre, avec 500 mètres de concurrence vers Lessines et 50 mètres vers Renaix.			
3	Ellezelles (d).		Au pontceau à l'entrée d'Ellezelles, avec 150 m. de concurrence vers Flobecq et vers Renaix.			

On ne perçoit qu'une demi-luxe vers Chimay.

Jusqu'à ce que la route soit terminée entre Ellezelles et la limite vers Renaix, la taxe ne sera perçue que dans la direction de Flobecq.

Routes provinciales.

Soignies à Ghislenghien.	1	St-Martin.	Au cabaret de St-Martin, avec concurrence de 950 mètres vers Soignies et 150 vers Ghislenghien.
	2	Noir-Jambon.	Jusques à 150 mètres de part et d'autre du chemin de Loge.
	3	Silly.	Jusques à 150 mètres vers Ghislenghien et 300 vers Soignies, du chemin de Godrognies à Enghein.
Warcoing à Avelghem.	1	Warcoing.	Depuis le chemin de Hérimmes jusques à 300 m. vers Pont-à-Chin et 450 vers la Flandre occidentale.
Tournay vers Douai.	1	Faubourg-St-Martin.	Depuis le pontceau St-Martin à la sortie du faubourg de Tournay, jusques à 250 mètres vers Tournay, et 1,350 vers Rumes.
	2	Rumes.	Depuis le pontceau Manche jusques à 980 m. vers Tournay et 560 vers la frontière française.
Tournay vers Renaix.	1	Verte-Feuille (e).	Depuis le cabaret la Verte-Feuille jusqu'à 200 m. vers Tournay.
	2	Pont-Royal.	Depuis le pont de la Marionnette jusqu'au pont royal.
	3	Broque.	Depuis le cabaret la Broque jusqu'à 450 mètr. vers Tournay et 687 mètres vers Renaix.
	4	Anserocoul.	Depuis le chemin qui conduit à la place d'Anserocoul jusqu'à 475 mètr. vers Tournay et 525 mètr. vers Renaix.

(c) Le tableau de 1837 indiquait une concurrence de 200 mètres vers Lessines. L'on a porté cette concurrence à 400 mètres afin d'atteindre une habitation où le bureau pourra être convenablement établi.

(d) Nouvelle barrière à établir par suite de l'achèvement de la route jusqu'à Ellezelles.

(e) Le tableau joint à la loi du 6 mars 1837, indiquait cinq barrières sur cette route qui a été concédée à la province pour le terme de 10 ans. Le conseil provincial ayant demandé que le nombre en fût réduit à quatre, le gouvernement a accédé à cette demande en se réservant toutefois de rétablir, s'il le juge convenable, les cinq barrières à l'expiration de la concession.

PROVINCE DE LIÈGE.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Différence entre le tableau annexé à la loi du 6 mars 1837 et le tableau proposé :

3 modifications aux barrières déjà existantes.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
----------------	------------------------------	-------------------	---------------------------	---	---------------

Routes de 1^{re} classe.

4	Bruxelles vers Malmédy et Aix-la-Chapelle.	15	Oreye.	Entre la borne milliaire n° 17 et un point distant de cette borne de 552 m.	<p>Cette barrière ne perçoit pas vers Bierset.</p> <p>Le droit est concédé à la société de la route de la Vesdre.</p> <p>Le droit est concédé à la société de la route à établir entre Beaufays et l'Amblyve.</p> <p>Idem.</p> <p>* On ne percevra à cette barrière aucun droit sur les chevaux et voitures qui quittent la route de 1^{re} classe n° 4, pour prendre celle conduisant au pont de la Boverie (a).</p> <p>On ne percevra que demi-taxe vers la Prusse.</p> <p>On ne percevra que 1/2 taxe, et seulement dans la dir. de Francorchamps.</p> <p>Taxe entière vers Francorchamps; demi-taxe vers Stavelot.</p> <p>Taxe entière vers Liège et demi-taxe vers Visé.</p>		
		16	Odeur.	Entre les bornes milliaires, n° 12 et 13.			
		17	Loucin.	Entre la maison du S ^r Prudhomme et celle du S ^r Bertrand.			
		18	Ans.	Entre la maison du S ^r Paho, n° 189, et celle de la veuve Robert, n° 224.			
		19	Grivegnée.	De l'ancienne maison de l'octroi à la descente vers le moulin de Jodry*.			
		20	Embourg.	Entre la maison Cheveau et celle du S ^r Jean Frère.			
		21	Beaufays.	Entre le débouché du chemin de Ninanc à 60 m. en deçà de la maison Lepage et la maison Tristan, à l'origine de la route de l'Amblyve.			
		22	Stinyal.	Entre la maison du S ^r Gilles et celle du S ^r Adam.			
		23	Month.	Entre les deux maisons du S ^r Gonnay.			
		24	Spiahe.	Entre le pontceau de la maison Leboute et le chemin contre la maison du S ^r Maquinay.			
		25	Au Marteau.	Entre la maison du S ^r Raxhon et le chemin près du pont du Marteau.			
		26	La Sauvenière.	Au débouché des chemins du Tonnelet et de la Géronstère.			
		27	Francorchamps.	Entre les maisons de Marie Descamps et de Marie Bertrand.			
		28	A l'Eau-Rouge.	Entre la maison du S ^r Nicolas Colin, et le Pont de l'Eau-Rouge.			
			Embranchement de Francorchamps et Stavelot.	1		Montagne de Stavelot.	Entre la maison du S ^r Robert Gilon et un point pris à 750 m. de la maison du S ^r Huberty.
			Embranchement vers Visé.	2		L'Eau-Rouge.	Entre l'Eau-Rouge et la maison du S ^r Huberty.
				1		Coron-Meuse.	Entre la maison du S ^r Thonart et celle de la veuve Lambert Coune.
				2		Herstal.	Entre la maison du S ^r Arnold Jehotte et l'ancienne maison de barrière du Borday, au débouché du grand chemin de Liège à Visé, par Hermalle.

Routes de 2^e classe.

13	Liège à Namur.	1	Val-Benoît.	Depuis le chemin à côté du bosquet de Sans-Souci jusqu'à la maison du sieur De Jehay.
		2	Tilleur.	Depuis la première maison de Tilleur jusqu'à la place de Jemeppe.
		3	Chockier.	Depuis la maison du sieur Gilles Mercini jusqu'à celle du sieur Dumoulin.
		4	A la Mallieu e.	Depuis la limite entre Engis et St-Georges jusqu'à la maison de la veuve Lambotte.
		5	Amay.	Depuis la maison du sieur Gilles Joseph jusqu'à celle du sieur Dispa.
		6	Aux Terres-Rouges.	Depuis la maison du sieur Guillemain jusqu'à celle du Chat-qui-Rit.
		7	Ahin.	Depuis la première jusqu'à la dernière maison d'Ahin.
		8	Gives.	Dans toute la traverse de Gives.

(a) Il a été nécessaire d'ajouter cette observation au nouveau tableau : elle est conforme à une décision prise par le gouvernement.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
14	Liège à Dinant.	1	Seraing.	Au passage d'eau.	
		2	Ivooz.	Depuis la maison du sieur Peeters jusqu'à celle de la veuve Fabry.	
		3	A la Neuville.	Depuis la maison de la Croix-Lucas jusqu'à la dernière à droite de la route.	
		4	Ernyneux.	Depuis et y compris la maison du sieur Radelet jusqu'à la dernière maison du hameau (b).	
		5	Serie.	Depuis la première maison du village jusqu'à celle du maréchal-ferrant.	
		6	Limet.	Depuis la maison de A.-J. Costeur jusqu'à celle du sieur Martin Heneumont.	
	Liège vers Aix-la-Chapelle.	7	Pailhe.	Dans toute la traverse de Pailhe.	
		1	La Chartreuse.	Depuis le chemin de la houillère Levallant, jusqu'à celui appelé Trou-Louette.	
		2	Beyne-Hensay.	Entre le pont de Gueldre et la maison du sieur Lucroix.	
		3	Fond-de-Cotte.	Entre le chemin du moulin et la maison du sieur Germot.	
		4	Neufbois.	Depuis le chemin de Verviers en deçà de la maison du sieur Pictlagen jusqu'à celle du sieur Dolhaxhe.	
		5	Battice.	A l'embranchement de la route de Battice à Theux.	
		6	Clermont.	Depuis le chemin de Clermont jusques et compris la maison Thomson, 400 m. vers Liège.	
		7	Houri-Chapelle.	A la Maison-Blanche, à l'embranchement de la route d'Eupen.	
8		Maison-Blanche.	A la Maison-Blanche comme la précédente.		
9	Montzen.	A la séparation des territoires neutre et commun avec la Prusse.			
Embranchement d'Eupen.	1	Baelen.	A la limite vers Eupen du territoire commun avec la Prusse.		
	16	Liège par Tongres vers Bois-le-Duc.	1	Ste-Walburge.	Depuis la maison du sieur Jabou jusques au pont-à-bascule.
2	Juprelle.		Depuis la maison du sieur Wuloffe jusqu'à la borne milliaire n° 10.		
Battice à Theux.	1	Battice.	A l'embranchement de la route vers Aix-la-Chapelle.		
	2	Dison.	Entre la maison du sieur Rulle et celle des héritiers Debar.		
	3	Hensy.	Entre la maison du sieur Grandpré et celle du sieur Regnier.		
	4	Oneux.	Entre la maison de la veuve Faget et celle du sieur Jacob.		
Frayneux à Terwagne.	1	Tinlot.	Depuis le débouché du chemin de Soheit jusqu'à la dernière maison du village.		
	2	Terwagne.	Entre la première maison à droite et la dernière à gauche de la route.		
	3	Bois.	A l'intersection de l'axe de la route et de celui du chemin de Borsu à Attru, avec une concurrence de 150 mètres, de part et d'autre.		

Routes provinciales.

Liège à Bierset.	1	Glain.	Depuis le bureau de l'octroi jusqu'à la maison n° 233.	Taxe entière vers Liège, demi-taxe vers Bierset, rien vers St-Trond.
	2	Montegnée.	Jusques à 15 mètres de part et d'autre de l'embranchement de la route de Planchard.	Ne perçoit que 1/2 taxe.
	3	Grâce.	Jusques à 215 mètres de part et d'autre de la maison de Jacques Renson.	Idem.
	4	Haute-Valise.	Jusques à 15 mètres de part et d'autre de l'embranchement de la route du Dierin-Patar.	Idem.
	5	Bierset.	Depuis la maison du sieur Louis Pasquet, jusqu'à la dernière maison de Bierset vers le Perou (c).	Ne perçoit que demi-taxe et seulement dans la direction vers Liège.

(b) Le texte du tableau joint à la loi du 6 mars 1837 portait : « depuis le débouché du chemin, en deçà de la poste aux chevaux, jusqu'à la dernière maison du hameau. » La nouvelle indication a pour but de comprendre dans la concurrence toutes les maisons bâties dans le hameau.

(c) Le tableau de 1837 portait : « jusqu'au chemin de Velroux. » Le changement indiqué est nécessité par le fait que le chemin de Velroux, auquel aboutit la concurrence actuelle, a été incorporé en partie à la route de Bierset à Hannut laquelle fait suite à celle de Liège à Bierset.

N° DES ROUTES	INDICATION DES ROUTES	N° DES BARRIÈRES	NOMS DES BARRIÈRES	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS
	Route de Planchard.	1	Croix-de-Pierre	Depuis la maison du sieur Bourdouxh jusqu'à celle du sieur Leblanc	N° perçoit que de nuit et seulement dans la direction vers Montigny. Ne perçoit que de nuit et seulement dans la direction vers la route de Bécisel.
	Route du Diein-Patai	1	Diein-Patai	Depuis la maison du sieur Denis Gerard jusqu'à celle du sieur Remouchamp	
	Route de Rocour à Fexhe et Slus.	1	Liers	Entre la maison du sieur Bombe et le chateau du Voroux	

PROVINCE DE LIMBOURG.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Différence entre le tableau annexé à la loi du 6 mars 1837 et le tableau proposé .

4 corrections.

16 modifications aux barrières déjà existantes.

11 barrières nouvelles : 4 de l'État et 7 provinciales.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
<i>Routes de 1^{re} classe.</i>					
4	Bruxelles vers Malmédy et Aix-la-Chapelle.	11	Bergen-op-Zoom.	Jusques à 125 mètres de chaque côté d'un point pris à 1,000 mètres de la limite du Brabant.	
		12	Brusthem.	Jusques à 500 mètres de part et d'autre d'un point pris au milieu de la distance des ponts n ^{os} 5 et 6.	
		13	Gelinden.	Jusques à 525 mètres de part et d'autre du pont n ^o 10 de Gelinden.	
		14	Heers.	Jusques à 825 mètres de part et d'autre d'un point pris à 200 mètres au delà du pontceau n ^o 14.	
4	Embranch. de St-Trond vers Aix-la-Chapelle.	1	Brusthem.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre d'un point pris à une égale distance des ponts n ^{os} 2 et 3.	
		2	Gothem.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre d'un point pris à une égale distance des ponts n ^{os} 10 et 11.	
		3	Bommershoven.	Jusques à 470 mètres d'un point pris à 100 mètres au delà du pont n ^o 15.	
		4	Pironge.	Jusques à 1,025 mètres de part et d'autre d'un point pris à 150 mètres au delà du pont n ^o 18.	La taxe ne sera pas perçue en allant à Tongres par les chemins de Pironge et Vechtrael qui débouchent à la maison Zoom.
		5	Berg.	Jusques à 350 mètres de part et d'autre d'un point pris à 568 mètres du pont situé au pied du Golgenberg.	
		6	Herderen.	Jusques à 660 mètres de part et d'autre du chemin de Fak à Meheer.	
		7	Wilder.	Jusques à 420 mètres de part et d'autre du pont de Wilder.	
		8	Heer.	<i>Au point d'embranchement de la route vers Battice avec concurrence de 200 m. de part et d'autre (a).</i>	Ne perçoit pas dans la direction vers Battice
		9	Keer.	<i>A la maison du s^r Losors avec concurrence de 250 mètr. de part et d'autre (b).</i>	
		10	Hut.	Jusques à 250 mètres de part et d'autre du pont n ^o 9.	
		11	Woltwilder.	<i>Au pont n^o 17 près du chemin de Woltwilder avec concurrence de 250 mètres de part et d'autre (c).</i>	
		4	Embr. entre les routes de 1 ^{re} classe n ^{os} 4 et 7.	1	Duplessis.	Du point de rencontre de la route de St-Trond vers Aix-la-Chapelle, jusqu'à 150 m. au delà.	Ne perçoit que 1/2 taxe vers Vaals et Einde, et rien vers la Prusse. Ne perçoit que 1/2 taxe dans les trois directions.
2	Weltweselt.			Au pont dans la traverse de Weltweselt à 4,338 mètres de la précédente, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.	

(a) Le texte du tableau joint à la loi du 6 mars 1837 portait : « jusques à 300 mètres de part et d'autre d'un point pris à 1,740 mètres au delà du pied des glacis. » La modification a pour but de rendre les distances plus régulières.

(b) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 200 mètres de part et d'autre de la maison Heusschen. » La nouvelle direction a pour but de rendre les distances plus régulières.

(c) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 300 mètres de part et d'autre d'un point pris à 150 mètres du pont n^o 17. » Le changement proposé a été fait dans le but indiqué ci-dessus.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
7	Maestricht vers Wesel.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15	Caberg. Hocht. Mechelen. Rakels. Rothom. Cruyenbosch. Ophoven. Ittervoort. Bruyère. Haelen. Neer. Kessel. Baerloo. Blerik. Venloo.	Jusques à 600 mètres de part et d'autre d'un point pris à 250 mètres du 1 ^{er} pont. Au point de jonction de la nouvelle route vers Tongres, près de la maison appelée Tourne-Bride. Jusques à 900 mètres de part et d'autre d'un point pris à égale distance entre les deux aqueducs vers Maestricht. Au pont de Rakels avec concurrence de 250 mètres de part et d'autre (d). En un point pris à 300 mètres au delà de la borne n° 24 avec concurrence de 700 mètres de part et d'autre (e). A la borne n° 29 avec concurrence de 700 m. de part et d'autre (f). A la borne n° 34 avec concurrence de 750 m. de part et d'autre (g). A la borne n° 40 avec concurrence de 400 m. de part et d'autre (h). A la borne n° 46 avec concurrence de 750 m. de part et d'autre (i). En un point pris à 600 mètres en deçà du pont de Haelen avec concurrence de 450 mètres de part et d'autre (k). Au pontceau sur le Keyserbeek, avec concurrence de 500 mètres de part et d'autre (l). Au chemin qui aboutit à la route près de la maison du sieur Vites avec concurrence de 800 mètres de part et d'autre (m). Au chemin du village avec concurrence de 400 mètres de part et d'autre (n). Jusques à 400 mètres de part et d'autre du pontceau de Blerik. Jusques à 520 mètres de part et d'autre de la maison du sieur Gallo.	Taxe entière dans les trois directions.

Routes de 2^e classe.

16	Liège par Tongres vers Bois-le-Duc.	3 4 5 6	Maison Sampermans. Overrepon. Guygoven. Wimmerlingen.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre de la borne kilométrique n° 16. Jusques à 480 mètres de part et d'autre d'un point pris à 315 mètres en deçà du pont n° 29. Jusques à 700 mètres de part et d'autre d'un point pris à 268 mètres en deçà du pont n° 19. Jusques à 540 mètres de part et d'autre d'un point pris à 233 mètres du pont n° 10.	
----	-------------------------------------	------------------	--	--	--

(d) Le tableau de 1837 portait : « au pontceau de Rakelshof, avec concurrence de 1,100 mètres vers Maestricht et 500 mètres vers Venloo. » La modification indiquée a pour but de rendre les distances plus régulières. Le nom de Rakelshof a été remplacé par celui de Rakels.

(e) Le tableau de 1837 portait : « Barrière de Dilsen, jusques à 540 mètres de part et d'autre du chemin au milieu du village. » On a substitué la dénomination de Rothom, et la modification dans le texte a été opérée dans le but de rendre les distances plus régulières.

(f) Le tableau de 1837 portait : « Barrière d'Eelen, jusques à 250 mètres de part et d'autre de la drève du château de Sipernau. » On a substitué Cruyenbosch à Eelen, et la modification dans le texte a été faite dans le même but que ci-dessus.

(g) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 500 mètres de part et d'autre du pont du village. » Le changement indiqué a le même but pour motif.

(h) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 250 mètres de part et d'autre du pont d'Ittervoort. » Le changement indiqué a le même but pour motif.

(i) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 1,100 mètres de part et d'autre du chemin de Heel à Baxem. » Le changement proposé a le même but pour motif.

(k) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 625 mètres de part et d'autre d'un point pris à 320 mètres du pont de Haelen. » Le changement indiqué a le même but pour motif.

(l) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 950 mètres de part et d'autre du pont sur le Royzerbeek. » Le changement indiqué a le même but pour motif.

(m) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 850 mètres de part et d'autre du chemin de Kessel à Helden. » Le changement indiqué a le même but pour motif.

(n) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 400 mètres de part et d'autre d'un point pris à 300 mètres au delà du pont de ruisseau de Baerloo. » Le changement indiqué a le même but pour motif.

N ^o DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N ^o DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.	
	Liège par Tongres vers Bois-le-Duc.	7	Hasselt.	Jusques à 360 mètres de part et d'autre d'un point pris à 37 mètres en deçà du pont n ^o 2.	Cette barrière percevra la taxe pour Hasselt et 3 distances vers Bois-le-Duc (o). Idem 3 distances vers Hasselt et rien vers Bois-le-Duc (p). Ne perçoit pas dans la direction vers Meerssen (q). Cette barrière ne perçoit que vers Maestricht. Idem.	
		8	Hasselt.	Jusques à 350 mètres de part et d'autre du point milieu entre les pontceaux n ^{os} 22 et 23.		
		9	Zonhoven.	Jusques à 350 mètres de part et d'autre du grand pont.		
		10	Houthalen sous Laak.	Jusques à 460 mètres de part et d'autre de la maison Leskens.		
		11	Helecteren.	Jusques à 1,150 mètres de part et d'autre d'un point pris à 650 mètr. en deçà du pont n ^o 8.		
		12	Hechtel.	Jusques à 800 mètres de part et d'autre de la maison Moons.		
		13	Lommel.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre d'un point pris entre les ponts n ^{os} 1 et 2.		
		Maestricht à Kerkræde.	1	Amby.		Depuis la maison du sieur Vaessen jusques à celle du sieur Berens.
			2	Berg.		Depuis la maison du sieur Stassen jusques à celle du sieur Willems.
			3	Fauquemont.		A l'embranchement de la route de Fauquemont.
			4	Klimmen.		Entre la maison du sieur Herben et celle du sieur Vaessen.
			5	Herlen.		Depuis la maison du sieur Reynaert jusqu'à celle du sieur Kuypers.
			6	Kaelhayde.		Depuis la maison du sieur Van Wersch jusqu'à celle du sieur Marechal.
7	Kerkræde.		Depuis la grande rue de Kerkræde jusqu'à 250 mètres vers la Prusse.			
Falkenhausen (r) à la limite vers Aix-la-Chapelle. Louvain à Hasselt par St- Joris-Winghe et Diest (s).	1	Locht.	Depuis la maison Woltmans jusqu'à l'ancienne barrière.			
	7	Donck.	A 600 mètres en deçà d'un pontceau situé dans la prairie du sieur Vandermisssen, avec concurrence de 450 mètres de part et d'autre.			
	8	Spalboek.	En un point pris à 300 mètres du pontceau sur le Boschbeek avec concurrence de 400 mètres de part et d'autre.			
	9	Curange.	A 177 mètres en deçà du pontceau à la sortie de Curange avec une concurrence de 400 mètres de part et d'autre.			
Diest à Beringen (t).	3	Pael.	A 496 mètres en deçà de la maison du sieur Pierre Moens avec concurrence de 500 m. de part et d'autre.			

Routes provinciales.

Maestricht à Fauquemont par Meerssen.	1	Lummel	A la maison dite le Peuplier, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.	Ne perçoit que dans la direction vers Meerssen.
	2	Meerssen.	A la tête d'amont du pont près du chemin de Beekstraet, avec concurrence de 50 mètres de chaque côté.	
	3	Fauquemont.	Du point de jonction avec la route de Maestricht jusqu'à 200 mètres en deçà.	
Maestricht à Ruremonde par Beek.	1	Kruysberg.	Depuis le chemin de Meerssen à Haen jusqu'à 500 mètres vers Beek.	Cette barrière ne perçoit que la demi-taxe dans la direction vers Ruremonde.
	2	Beek.	Jusques à 150 mètres de part et d'autre d'un point pris à 150 mètres du chemin de Beek à Sittard.	
St-Trond à Hasselt (u).	1	McIveren.	Jusques à 100 mètres de part et d'autre de la maison du sieur Kuups.	
	2	Alken.	Au chemin dit Iffeligebom-Straet avec concurrence de 400 mètres de part et d'autre.	

(o) Le tableau de 1837 portait en observation : « Cette barrière percevra la taxe pour trois distances vers Maestricht. » La modification indiquée rectifie une erreur.

(p) Le tableau de 1837 portait en observation : « Idem trois distances vers Bois-le-Duc. » La modification indiquée rectifie également une erreur.

(q) Le tableau de 1837 ne portait pas d'observation. Celle indiquée a pour objet de mieux définir les droits du fermier.

(r) Le tableau de 1837 portait : « Locht à la limite vers Aix-la-Chapelle. » La dénomination proposée est plus exacte.

(s) Trois nouvelles barrières établies par suite de la construction de la route de Louvain à Hasselt par St-Joris-Winghe et Diest.

(t) Une nouvelle barrière placée par suite de l'achèvement d'une partie de la route de Diest à Beringen.

(u) Deux nouvelles barrières établies par suite de l'achèvement d'une partie de la route de St-Trond à Hasselt.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	<i>St-Trond à Hasselt.</i>	3	<i>Horck-St-Lambert.</i>	<i>A la maison du sieur Lom, cabaretier, avec concurrence de 400 mètres de part et d'autre.</i>	
	<i>Ruremonde à Venloo (v).</i>	1	<i>Brockhin.</i>	<i>A 200 m. du pont sur le ruisseau de Brockhin avec concurrence de 250 mètres de part et d'autre.</i>	
		2	<i>Hoydo près de Zwalmon.</i>	<i>En un point pris à 900 mètres au delà du chemin de Zwalmen à Bruggen avec concurrence de 300 mètres de part et d'autre.</i>	
		3	<i>Rouvor.</i>	<i>En un point pris à 200 mètres en deçà de la maison du sieur Vandervolden de 500 m. de part et d'autre.</i>	
		4	<i>Belfeld.</i>	<i>En un point pris à 252 mètres au delà de la maison du sieur Beelen, avec concurrence de 300 mètres de part et d'autre.</i>	
		5	<i>Tegelen.</i>	<i>A la maison dite des trois couronnes, avec concurrence de 300 mètres de part et d'autre.</i>	

(v) Cinq nouvelles barrières établies par suite de l'achèvement d'une partie de la route de Ruremonde à Venloo.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Différence entre le tableau annexé à la loi du 6 mars 1837 et le tableau proposé.

- 1 correction.
 9 modifications aux barrières déjà existantes.
 12 barrières nouvelles : 1 de l'État et 11 provinciales.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
----------------	------------------------------	-------------------	---------------------------	---	---------------

Routes de 1^{re} classe.

3	Bruxelles vers Trèves.	21	Aye.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du débouché du chemin d'Aye à Hogue, à environ 5,270 m. de la barrière n° 20 de Sinsin dans la province de Namur, 1,670 m. du milieu du pont de Hogue, limite des deux provinces, et 3,535 m. du centre de Marche.
		22	Hologne.	Jusq. à 350 m. vers Marche et 850 m. (a) vers Luxembourg de la maison Baule, à environ 5,650 m. de la précédente, et 2,115 m. du centre de Marche.
		23	Grinne.	Jusques à 600 m. de part et d'autre du pont de la Wamme à environ 5,010 m. de la précédente.
		24	Bois-de-Bande.	Jusques à 550 m. de part et d'autre de l'aqueduc à l'entrée du bois de Bande, à environ 5,175 m. de la précédente.
		25	Champlon.	A l'embranchement de la route vers St-Hubert, à environ 6,670 m. de la précédente.
		26	Ortheuville.	Jusques à 700 m. de part et d'autre du chemin de la Roche, à environ 6,510 m. de la précédente.
		27	Herbeumont.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de la maison flinque, à environ 4,585 m. de la précédente.
		28	Flamisoul.	Jusques à 500 m. de part et d'autre du 2 ^e aqueduc (b) au delà de la maison Martin, à envir. 5,075 m. de la précédente.
		29	Isle-la-Hesse.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de la borne n° 42, à environ 4,660 m. de la précédente et 2,680 m. du centre de Bastogne.
		30	Notre-Dame-de-Bonne-Conduite.	Jusques à 450 m. de part et d'autre de l'ancien bureau de barrière, à environ 4,365 m. de la précédente et 1,685 m. du centre de Bastogne.
		31	Bois-de-Losange.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de la borne n° 33, à environ 4,635 m. de la précédente.
		32	Malmaison.	Jusques à 500 m. (c) de part et d'autre de la borne n° 28, à environ 5,000 m. de la précédente.
33	Warnach.	Jusques à 500 m. du chemin de Warnach à Wisembach, à environ 4,310 m. de la précédente (d).		

(a) Le texte du tableau joint à la loi du 6 mars 1837, établissait la concurrence vers Luxembourg à 600 mètres. Cette concurrence a été portée à 850 mètres afin d'y comprendre le chemin de Roy à Waha qui donne lieu à la fraude.

(b) Le tableau de 1837 portait : « 500 mètres de part et d'autre de l'aqueduc etc. » La nouvelle rédaction rectifie une erreur.

(c) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 300 mètres de part et d'autre de la borne n° 28. » Cette concurrence a été augmentée de 200 mètres, afin d'y comprendre plusieurs nouvelles maisons ainsi que le chemin de Hollange qui donne lieu à la fraude.

(d) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 400 mètres de part et d'autre de la maison Lenger, à environ 4,620 mètres de la précédente. » Le changement indiqué a pour but de rendre les distances plus régulières.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
3	Bruxelles vers Trèves.	34	Martelange.	Jusques à 400 m. de part et d'autre du 1 ^{er} aqueduc au delà du pont, à environ 4,140 m. (e) de la précédente.	
		35	Bois-des-Pendus.	A l'embranchement de la route vers Habay-la-Neuve, à environ 5,860 m. de la précédente.	
		36	Attert.	Jusques à 400 m. de part et d'autre de la borne n° 8, à environ 4,690 m. de la précédente.	
		37	Quatre-Vents.	Jusques à 600 m. de part et d'autre de la borne n° 3, à environ 5,000 m. de la précédente et 3,000 m. du centre d'Arlon.	
		38	Autel-Haut.	Jusques à 400 m. de part et d'autre du chemin d'Autel-Bas à Arlon, à environ 5,410 m. de la précédente et 2,410 m. du centre d'Arlon.	
		39	Steinfort.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du pont de Steinfort, à environ 6,055 mètres de la précédente.	
		40	La Capp.	Jusques à 600 mètres de part et d'autre de la maison Thiery, à environ 5,025 mètres de la précédente.	
		41	Mamer.	Jusques à 400 mètres de part et d'autre du pont de Mamer, à environ 4,810 mètres de la précédente.	
		42	Magasin à pondre.	Jusques à 100 mètres de part et d'autre du bureau de barrière actuel, à environ 5,580 mètres de la précédente, et 2,530 mètres du centre de Luxembourg.	
		43	Fetschenhoff.	(Pour mémoire) située dans la forteresse de Luxembourg et adjugée par le gouvernement hollandais.	
		44	Birel.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du chemin de la ferme de Birel, à environ 9,350 mètres de la barrière n° 42 et 4,705 mètres de la barrière n° 43.	
		45	Niederanven.	Jusques à 600 mètres de part et d'autre d'un point pris à 300 mètres au delà du pont, à environ 5,460 mètres de la précédente.	
		46	Olingen.	Jusques à 500 mètres de part et d'autre d'un point pris à 300 mètres au delà du débouché du chemin de Flaxweyler, à environ 5,875 mètres de la précédente.	
		47	Potaschhoff.	Jusques à 600 mètres de part et d'autre d'un point pris à 300 mètres en deçà du pontceau de Potaschhoff, à environ 5,860 mètres de la précédente et 3,370 mètres du centre de Grevenmacher.	
		48	Laufbach.	Jusques à 100 mètres de part et d'autre du pontceau de Laufbach, à environ 5,340 m. de la précédente et 1,970 m. du centre de Grevenmacher.	
		49	Wasserbillig.	Du pont frontière de Belgique jusques à 400 m. vers Luxembourg à environ 4,440 mètres de la précédente.	Ne perçoit que dans la direction vers Grevenmacher.
8	Ostende à Arlon.	54	Halma.	Jusques à 600 mètres (f) de part et d'autre de la maison Soloy à l'entrée de Halma, à environ 6,000 m. de la barrière n° 53 de Genimont, dans la province de Namur, et 2,000 mètres de la limite des deux provinces.	
		55	Côtes de Neupont.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du chemin de Redu, à environ 6,000 mètres de la précédente.	
		56	Transinnes.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre de la 1 ^{re} Gargonille des baraques des Transinnes, à environ 5,335 mètres de la précédente.	

(e) Le tableau de 1837 portait : « à environ 3,830 m. de la précédente. » Le changement indiqué a également pour but de régulariser les distances.

(f) Le tableau de 1837, portait : « jusques à 400 m. de part et d'autre, etc. » On propose de porter la concurrence à 600 m. afin de pouvoir établir le poteau dans toute l'étendue de la traverse de Halma.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER,	OBSERVATIONS.
3	Ostende à Arlon.	57	Libin.	Jusques à 700 mètres de part et d'autre du pont de Libin, à environ 5,190 mètres de la précédente.	
		58	Ochamps.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre du 2 ^e aqueduc au delà de la banque d'Ochamps, à environ 5,490 mètres de la précédente.	
		59	Recogne.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de l'embranchement de la route vers St-Hubert, à environ 5,335 mètres de la précédente.	
		60	Verlaine.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre de la maison Mormann, à environ 4,490 mètres de la précédente.	
		61	Semel.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du chemin de Tournay, au delà de Semel, à environ 4,520 mètres de la précédente, et 1,585 mètres du centre de Neuf-Château.	
		62	Offet.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du bureau actuel, à environ 5,030 mètres de la précédente et 3,445 mètres du centre de Neuf-Château.	
		63	L'Eglise.	Jusques à 700 mètres de part et d'autre du pont du village, à environ 5,810 mètres de la précédente.	
		64	Behé me.	Jusques à 400 mètres de part et d'autre de la 1 ^{re} maison de Behême, à environ 5,280 m. de la précédente.	
		65	Bologne.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du bureau de barrière actuel, à environ 5,090 mètres de la précédente.	
		66	Ferme du Bois-Rond.	Jusques à 300 m. (g) de part et d'autre du bureau de barrière actuel, à environ 4,750 mètres de la précédente.	
		67	Fouches.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du chemin de Fouches à Lattorf, à environ 4,525 mètres de la précédente.	
		68	Stoeken.	Jusques à 200 mètres de part et d'autre du débouché du chemin de Stoeken à Arlon, à environ 5,010 mètres de la précédente et 2,150 mètres du centre d'Arlon.	

Routes de 2^e classe.

Luxembourg à Diekirck.	1	Lich.	Jusques à 400 m. de part et d'autre du chemin de Weimers-Kirch à environ 2,455 mètres du centre de Luxembourg.
	2	Heisdorff.	Jusques à 400 m. de part et d'autre du chemin du village, à environ 5,575 mètres de la précédente.
	3	Lintgen.	Jusques à 140 m. vers Luxembourg et 450 m. vers Mersch de la maison Fisch, à environ 5,455 mètres de la précédente.
	4	Morsch.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du chemin d'Udange, à environ 5,240 mètres de la précédente.
	5	Du Roost.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du chemin de Cruchten, à environ 4,585 mètres de la précédente.
	6	Schiéren-Bas.	Jusques à 300 m. de part et d'autre du pont dans la traverse du village, à environ 5,475 m. de la précédente et 2,715 mètres du pont sur la Sure, fin de la partie faite.
Luxembourg vers Thionville.	1	Hollerich.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du chemin de Bettembourg, à environ 3,160 mètres du centre de Luxembourg.
	2	Hesperange.	Jusques à 750 mètres du débouché du chemin de Pentingen, à environ 4,460 mètres de la précédente.

(g) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 200 mètres de part et d'autre, etc. » On propose d'augmenter la concurrence de 100 m. afin d'y comprendre le chemin du bois rond à Heinstert qui donnait lieu à la fraude.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	Luxembourg vers Thionville.	3	Frisange.	Jusques à 1,000 m. de part et d'autre du chemin d'Aspelt, en deçà du village, à env. 6,340 m. de la précédente, et 2,010 mètres de la frontière française.	Ne perçoit que demitaxe vers la France.
	Luxembourg vers Longwy.	1	Merll.	Jusques à 450 m. de part et d'autre du pontceau en deçà du village, à environ 3,055 m. du centre de Luxembourg.	
		2	Grevels.	Jusques à 100 m. de part et d'autre du chemin de Leudelage à Bertrange, à environ 4,300 m. de la précédente.	
		3	Dippach.	Jusques à 300 m. de part et d'autre de la maison Feron, à environ 4,975 m. de la précédente.	
		4	Bas-Charage.	Jusques à 100 m. de part et d'autre du chemin de Haut-Charage, à environ 4,860 m. de la précédente.	
		5	Petange.	Jusques à 300 m. de part et d'autre du pontceau près du chemin de Clémency, à environ 4,840 m. de la précédente.	
		6	Aubange.	A l'embranchement de la route d'Arlon vers Longwy, à environ 4,980 m. de la précédente et 1,955 m. de la frontière française.	Ne perçoit que demitaxe vers la France.
	Luxembourg vers la Prusse par Remich.	1	Fetschenhoff.	(Voir la Barrière n° 43 de la route de 1 ^{re} classe n° 3.)	
		2	Sandweiler.	Jusques à 400 mètres de part et d'autre de la 1 ^{re} maison du village, à environ 5,045 m. de la barrière de Fetschenhoff.	
		3	Oetrange.	Jusques à 500 m. de part et d'autre du 1 ^{er} pontceau au delà d'Oetrange, à environ 4,395 m. de la précédente.	
		4	Eylerey.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du chemin dit Hulfweg, à environ 4,760 m. de la précédente.	
		5	Remich.	Jusques à 200 mètr. de part et d'autre du pontceau en deçà du sommet de la descente de Remich, à environ 4,825 m. de la précédente et 1,780 m. de la Moselle.	Ne perçoit que demitaxe vers la Prusse.
	Arlon vers Longwy.	1	Weiler.	Jusques à 200 m. de part et d'autre du chemin de Weiler, à environ 2,120 m. du centre d'Arlon.	
		2	Differt.	Jusques à 600 m. de part et d'autre du pont de Differt, à environ 5,610 m. de la précédente et 5,775 de la barrière d'Aubange (route de Luxembourg vers Longwy).	
	Du Bois-des-Pendus vers Longuyon.	1	Bois-des-Pendus.	(Voir la Barrière n° 35 de la route de 1 ^{re} classe n° 3.)	
		2	Nobressart.	Jusques à 500 m. de part et d'autre du chemin de Nobressart aux Forges du Prince, à environ 6,170 m. de la précédente.	
		3	Trou-au-Sable.	Jusques à 300 m. de part et d'autre du chemin de Hachy à Nantimont, à environ 5,965 m. de la précédente.	
		4	Etalle.	Jusques à 500 m. de part et d'autre de la maison Tuillier, à env. 5,265 m. de la précédente.	
		5	Ange-Gardien.	Jusques à 300 m. de part et d'autre du chemin du Fourneau Marchant, à environ 5,100 m. de la précédente.	
		6	Bois-de-Virton.	Jusques à 600 m. de part et d'autre d'un point pris à 865 mètres au delà du bois, à environ 6,295 mètres de la précédente et 2,915 mètr. du centre de Virton (h).	
		7	Saint-Mard.	Jusques à 300 mètres de part et d'autre de la 3 ^e Gargouille au delà du pont, à environ 4,640 mètr. (i) de la précédente et 1,725 m. du centre de Virton.	

(h) Le tableau de 1837 portait : « jusques à 600 mètres de part et d'autre d'un point pris à 500 mètres au delà du bois, à environ 5,930 mètres de la précédente et 3,280 mètres du centre de Virton. » On a augmenté la concurrence de 265 m. afin d'y comprendre le chemin de Houdrigny qui favorise la fraude.

(i) Le tableau de 1837 portait : « à environ 5,005 m. de la précédente. » Ce chiffre a dû être rectifié par suite de l'augmentation de concurrence de la barrière de Virton.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	Du Bois-des-Pondus vers Longuyon.	8	Bois de St-Mard.	Depuis la frontière de France jusques à 100 m. vers Virton, à environ 4,355 m. de la précédente.	Ne perçoit que dans la direction vers Virton
	De la hauteur de Champion par St-Hubert à Recogne.	1	Champlon.	(Voir la Barrière n° 25 de la route de 1 ^e classe n° 3.)	
		2	Rit-des-Chevaux (k).	Jusques à 500 m. de part et d'autre de l'aqueduc du Rit-des-Chevaux, à environ 4,980 m. de la précédente.	
		3	Du Parc.	Jusques à 400 m. de part et d'autre du 3 ^e aqueduc en deçà du Parc, à environ 4,840 m. de la précédente et 1,855 m. du centre de St-Hubert.	
		4	Des Rouges-Fosses.	Jusques à 400 m. de part et d'autre de l'aqueduc des Rouges-Fosses, à environ 4,970 m. de la précédente et à 3,115 du centre de St-Hubert.	
		5	Du Bois-de-Valansart.	Jusques à 400 m. de part et d'autre de l'entrée du bois, à envir. 5,000 m. de la précédente et à 5,666 m. de la barrière n° 59, dite de Recogne, de la route de 1 ^{re} classe n° 8.	
	Terwagne à Marche (l).	4	De la Marchette.	Jusques à 400 mètr. de part et d'autre du 2 ^e aqueduc au delà du pontceau sur la Marchette, à environ 2,380 m. du centre de Marche.	

Routes provinciales.

Virton à Mersch (m).	1	Behmont.	A l'aqueduc du chemin de Gaussevaux, avec une concurrence de 500 m. de part et d'autre.
	2	St-Joseph.	A l'aqueduc en deçà de St-Joseph, avec une concurrence de 600 m. de part et d'autre.
	3	Bois de la Bruyère.	A 1,000 m. en deçà de l'aqueduc vis-à-vis du fourneau de Dahérée, avec une concurrence de 400 m. de part et d'autre.
	4	Bois de Langland.	Au commencement de l'alignement du bois brûlé, avec une concurrence de 300 m. de part et d'autre.
	5	Langeberg.	Au débouché du chemin de Toornich (au pied de la côte), avec une concurrence de 300 m. de part et d'autre.
	6	Des Espagnols.	Au débouché du chemin des Espagnols, avec une concurrence de 300 m. de part et d'autre.
	7	Hobscheid.	Au 1 ^{er} aqueduc au delà du sommet de la côte d'Eischen, avec une concurrence de 300 m. de part et d'autre.
	8	Calmes.	A l'aqueduc du chemin de Calmes, avec une concurrence de 300 m. de part et d'autre.
	9	Saeul.	Au débouché du chemin de Saeul (près de la Croix), avec une concurrence de 300 m. de part et d'autre.
	10	Bois de Rockange.	Au 3 ^e aqueduc au delà du pontceau du bois d'Aremberg, avec une concurrence de 400 m. de part et d'autre.
	11	Mersch.	A la route de Luxembourg à Diekirch, avec une concurrence de 500 m. vers Arlon.

(k) Le tableau de 1837 portait : « Dut-des-Chevaux. » C'était une faute d'impression.

(l) Nouvelle barrière établie par suite de l'achèvement de la route de Terwagne à Marche.

(m) Nouvelles barrières établies par suite de l'achèvement de la route de Virton à Mersch.

PROVINCE DE NAMUR.

EMPLACEMENT DES BARRIÈRES.

Différence entre le tableau annexé à la loi du 6 mars 1837 et le tableau proposé :

- 2 corrections.
- 2 modifications aux barrières déjà existantes.
- 5 barrières nouvelles : 3 de l'État, 2 provinciales.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
----------------	------------------------------	-------------------	---------------------------	---	---------------

Routes de 1^{re} classe.

3	Bruxelles vers Trèves.	10	Du Docq.	A la rencontre des quatre routes.			
		11	Masy.	Depuis le pont de Masy jusques à 100 mètres vers Bruxelles.			
		12	Temploux.	Dans toute la traverse de Temploux.			
		13	Belgrade.	Dans toute la traverse de Belgrade.			
		14	Erpent.	Dans toute la traverse d'Erpent.			
		15	Quinaux.	Depuis la maison Geubel jusqu'à celle du sieur Polet.			
		16	Vivier-l'Agneau.	Dans toute la traverse de Vivier-l'Agneau.			
		17	Natoye.	Dans toute la traverse et jusqu'au fond de la Grette.			
		18	Emptine.	Dans toute la traverse d'Emptine.			
		19	Pessoux.	Entre le cabaret l'Etoile et la maison le Petit-Plaisir.			
		3	Bruxelles vers Trèves, embr. de Namur vers Givet.	20		Sinsin.	Dans toute la traverse de Sinsin.
				1		La Plante.	Depuis la maison Stovaux à la Plante jusqu'à la sortie de la Pairelle.
				2		Fooz.	Dans toute la traverse.
				3		Burnot.	Depuis l'entrée de Burnot jusqu'à la sortie de Rivière.
				4		Moulin.	Dans toute la traverse de Moulin.
				5		Bouvigne.	Dans toute la traverse de Bouvigne.
				6		Anceremme.	Dans toute la traverse d'Anceremme.
7	Falmignoul.			Dans toute la traverse de Falmignoul.			
8	Ostende à Arlon.	8	Pont de Massambre.	Du pont de Massambre jusques à 1,200 mètres vers Heer.	Cette barrière ne perçoit que dans la direction vers la Belgique.		
		42	Au chemin de Daussois.	Jusques à 600 mètres de part et d'autre du chemin de Daussois.			
		43	Beauregard.	Jusques à 400 mètres vers Beaumont et 200 m. vers Philippeville, d'un point pris à l'angle de la route près de Beauregard.			
		44	Bois de Rosée.	Depuis l'entrée du bois de Rosée jusques à 1,000 mètres vers Philippeville.			
		45	Château de Rosée.	Depuis le château de Rosée jusques à 400 m. vers Philippeville et 100 mètres vers Dinant.			
		46	Anthée.	Jusques à 100 mètres de part et d'autre d'un point pris à 800 mètres de l'église d'Anthée, vers Philippeville.			
		47	Gerin.	Jusques à 150 mètres de part et d'autre d'un point pris à 4,724 mètres (a) de la barrière précédente.			
		48	Onhaye.	Jusques à 50 mètres de part et d'autre de l'entrée du bois de M. de Sire (b).			

(a) Le texte du tableau joint à la loi du 6 mars 1837 portait 3,924 mètres. Ce chiffre n'était pas exact : il a fallu le rectifier.

(b) Le tableau de 1837 portait « M. Desiré. » C'était une faute d'impression.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
8	Ostende à Arlon.	49 50 51 52 53	Froideveau. Celle. Sanzinne. Vignée. Génimont.	Au nouveau pont de 2 mètres d'ouverture, près de l'ancien pont, dit Pont de Pierre, avec concurrence de 300 mètres de part et d'autre. Dans la traverse de Celle, à environ 5,000 mètr. de la précédente. A l'axe de l'avenue de la ferme de Sanzinne, avec concurrence de 300 mètres de part et d'autre. A 1,000 mètres en deçà du pont de la Lesse, à environ 5,500 mètres de la précédente, avec concurrence vers ledit pont jusqu'à la maison dite <i>Donnay (c)</i> . Dans la traverse de Génimont, à environ 5,700 mètres de la précédente et 4,000 mètr. de la limite.	
<i>Routes de 2^e classe.</i>					
5	Bruxelles à Rocroy par Charleroy et Philippeville.	6 7 8 9 10 11 12 13 14	Somzée. Fraire. Jamagne. Neuville. Grand-Mont. Mariembourg. Couvain. L'Hermitage. Moulin-Manteau.	Dans toute la traverse de Somzée. Dans toute la traverse de Fraire, depuis la maison du sieur Fumeune jusqu'à la sortie du village vers Philippeville. Jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin de Jamagne à Jamiolle. Jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin de l'église. Jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin de Roly. Jusques à 250 mètres de part et d'autre du chemin de la ferteresse. Depuis le pont d'Haine jusqu'à la place en avant du Bourg. Jusques à 255 mètres de part et d'autre de la maison principale. Depuis le Moulin-Manteau jusques à un point pris à 500 mètres de la frontière de France.	Cette barrière ne perçoit que dans la direction vers la Belgique.
7	Malines à Namur par Louvain.	13 14	Leuze. Cognelée.	Dans toute la traverse de Leuze. Depuis le chemin de Jette Foz jusqu'à celui de Cognelée à Vedrin.	
13	Liège à Namur.	15 9 10 11 12	Moulin à vent. Belgrade. Sclayen. Brumagne. Enhaive.	Au moulin à vent. Au chemin du rivage au passage d'eau, avec concurrence vers Namur de 200 mètres et vers Liège jusqu'à la fabrique du S ^r Cokerill. Jusques à 200 mètres de part et d'autre du chemin de Bonneville. Dans toute la traverse de Brumagne. Vis-à-vis la ferme d'Enhaive, avec concurrence vers Namur jusqu'au chemin de Jambes, et vers Liège jusqu'au chemin longeant la propriété du sieur Anciaux.	
14	Liège à Dinant.	8 9 10 11 12 13	Havelange. Hubinac. Biron. <i>Achène (d)</i> . Sorinne. Dinant.	Dans toute la traverse de Havelange. Dans toute la traverse de Hubinac. Jusques à 250 mètres de part et d'autre de la maison St-Galles. Dans toute la traverse d' <i>Achène</i> . Dans toute la traverse de Sorinne. A la porte St-Jacques à Dinant.	Le droit ne sera pas perçu en entrant à Dinant.
1	Couvain vers Chimay.	1	Ruisseau d'Hainé.	Depuis le ruisseau d'Haine jusques à 300 mètres vers Couvain et 1,000 mètres vers Chimay.	
6	Bruxelles à Namur par Wavre et Gembloux.	9 10 11 12	Gembloux *. Beuzot *. Rhisne *. St-Servais *.	A l'embranchement des quatre routes. A la rencontre du chemin vers St-Denis, avec concurrence de 500 mètres de part et d'autre. A la maison de la veuve Tassoul, avec concurrence de 500 mètres de part et d'autre. A la maison Hustin, avec concurrence de toutes les habitations vers Gembloux jusques et y compris la maison Gaine.	* La taxe se percevant à ces quatre barrières au profit du Brabant, l'adjudication en sera faite par-devant le gouvernement de cette province.

(c) Le tableau de 1837 indiquait la maison dite « Donnay. » C'était une faute d'impression.

(d) Le tableau de 1837 établissait la barrière à Fays. Cette barrière a dû être déplacée et portée à Achène afin de rendre les distances plus régulières et aussi afin d'atteindre les voitures rejoignant la route au débouché du chemin de Leignon.

N° DES ROUTES.	INDICATION DES ROUTES.	N° DES BARRIÈRES.	NOMS DES BARRIÈRES.	LIMITES DANS LESQUELLES LA PERCEPTION PEUT S'EXERCER.	OBSERVATIONS.
	<i>Terwagne à Marche (e).</i>	1	<i>Méan.</i>	<i>Sur une pâture sise au sieur Collinet, à 2,805 mètres de la limite de la province de Liège, avec 250 mètres de concurrence vers Marche.</i>	
		2	<i>Somme.</i>	<i>Au pontceau à 758 mètres au delà du pont de Somme avec 250 mètres de concurrence de part et d'autre.</i>	
		3	<i>Baillonville.</i>	<i>Au chemin de Baillonville à Noisour à 2,650 m. de la limite du Luxembourg, avec concurrence de 250 m. de part et d'autre.</i>	

Routes provinciales.

	<i>D'Andenne vers Ciney.</i>	1	<i>Sto-Begge.</i>	<i>A la sortie du bois d'Andenne, avec concurrence vers Ohey jusqu'à Ste-Begge.</i>	
		2	<i>Ohey.</i>	<i>Près de l'église d'Ohey au grand chemin de Gesves à Haillet, avec concurrence de 170 m. vers Andenne.</i>	
		3	<i>Maibe.</i>	<i>Au grand chemin joignant la ferme de Maibe, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.</i>	
	<i>Falmignoul à Beauraing.</i>	1	<i>Fechaux.</i>	<i>Dans la commune de Fechaux, à l'aqueduc n° 125 à 5,388 mètres de l'origine de la route, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.</i>	<i>Ne perçoit que demi-taxe vers Beauraing.</i>
		2	<i>Moulin de Beauraing.</i>	<i>Au moulin de Beauraing, avec concurrence de 200 mètres de part et d'autre.</i>	
	<i>Rouillon à Sommes (f).</i>	1	<i>Amevois.</i>	<i>Depuis l'angle du mur du jardin de M. de Montpellier, vers le château, jusqu'à l'extrémité de la partie du même mur vers Bioux.</i>	<i>Ces barrières ne sont que provisoires et seront déplacées après l'achèvement complet de la route. La barrière de Fénel ne percevra que dans la direction de Rouillon.</i>
		2	<i>Denée.</i>	<i>Au chemin des campagnes de Bioux à Denée avec concurrence de 200 mètr. de part et d'autre.</i>	
		3	<i>Fénel.</i>	<i>Au chemin de Graux à Fénel, avec concurrence de 200 mètr. de part et d'autre.</i>	

(e) Nouvelles barrières établies par suite de l'achèvement de la route de Terwagne à Marche.

(f) Deux nouvelles barrières établies par suite de l'achèvement de la route jusqu'à Fénel.