(N° 212.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 1er AVRIL 1854.

CHEMINS VICINAUX.

Rapport adressé à M. le Ministre de l'Intérieur, sur l'inspection des chemins vicinaux des provinces de Namur, de la Flandre occidentale et de la Flandre orientale, opérée pendant l'année 1853, *par* EUG. BIDAUT, *ingénieur en chef, inspecteur de l'agriculture et des chemins vicinaux du Royaume.*

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 3 mars 1853, sixième division, nos 1099/2882, vous m'avez fait l'honneur de me charger d'exécuter, pendant ladite année, l'inspection des chemins vicinaux des provinces de Namur et des deux Flandres. — Vous avez bien voulu me faire connaître, en même temps, que mon travail de l'année précédente, relatif aux provinces d'Anvers, de Liége et de Luxembourg, avait reçu votre entière approbation.

J'ai cru, en conséquence, Monsieur le Ministre, tant pour l'inspection que pour le compte que j'avais à vous en rendre et que j'ai l'honneur de vous adresser ci-joint, ne pas devoir m'écarter de la marche que j'ai suivie jusqu'ici. Le présent travail est donc rédigé dans la même forme que les deux rapports qui l'ont précédé. J'y ai ajouté, cependant, une carte des chemins vicinaux dont j'ai donné la description à la suite de mes inspections, et une planche représentant un certain nombre d'ouvrages d'art, choisis comme types parmi ceux qui ont de l'importance à divers degrés.

La première aide à se faire une idée de l'ensemble et de la relation des voies de communication ; la seconde fait voir que, malgré l'économie qui préside à l'amélioration de la voirie vicinale, on sait y construire, au besoin, des travaux d'art qui ne dépareraient point des voies de communication d'un ordre plus élevé.

Le travail que j'ai l'honneur de vous adresser aujourd'hui, Monsieur le Ministre, achève la description, commencée dans celui de 1852 et continuée dans celui de 1853, de l'état de la voirie vicinale du royaume. Leur ensemble fait connaître les résultats obtenus dans une matière qui intéresse, à un si haut degré, le pays en général et l'agriculture en particulier. Vous reconnaîtrez, je n'en doute point, Monsieur le Ministre, que les résultats répondent aux sacrifices auxquels ils ont donné lieu de la part de l'État, ainsi que de celle des provinces, des communes et des particuliers.

Bruxelles, 18 mars 1854.

L'ingénieur en chef, inspecteur de l'agriculture et des chemins vicinaux du Royaume,

EUG. BIDAUT.

INSPECTION DES CHEMINS VICINAUX.

PROVINCE DE NAMUR.

GÉNÉRALITÉS.

Le règlement sur les chemins vicinaux de la province de Namur a été arrêté le 14 juillet 1843, et approuvé par le Roi le 2 août suivant. Il a reçu, le 13 juillet 1849, une modification qui a été sanctionnée le 4 août suivant.

Le service de la voirie vicinale, dans cette province, est organisé comme dans les provinces de Liége, de Limbourg et du Hainaut, c'est-à-dire qu'il est confié à des commissaires-voyers d'arrondissement, entrés en fonctions le 1er janvier 1842 et ayant sous leurs ordres un certain nombre de commissaires-voyers cantonaux. — Les commissaires-voyers d'arrondissement sont, d'après l'art. 44 du règlement, attachés aux commissaires des arrondissements dans lesquels ils sont en service. Ils sont nommés, suspendus ou révoqués par la députation permanente du conseil provincial. — Je me plais à rendre hommage à la manière dont les commissaires-voyers s'acquittent de leur service : nulle part je n'ai vu les chemins vicinaux dans un meilleur état général que dans cette province, nulle part je n'ai trouvé les agents voyers plus au courant des détails et de l'ensemble de leurs fonctions. — Quant aux services qu'ils ont rendus, on les appréciera en voyant ci-après qu'il a été établi, depuis 1841, dans la province, sous leur direction, une longueur de deux cent quarante-sept lieues de chemins pavés ou empierrés, longueur dont ils ont à assurer l'entretien en même temps qu'ils ont à pourvoir à la construction annuelle d'environ vingt-cinq lieues de chemins neufs. Un pareil résultat, obtenu avec un personnel aussi restreint, est, à coup sûr, d'autant plus remarquable que les travaux sont répartis sur un très-grand nombre de points.

Pour empêcher que les chemins nouveaux à établir ne se construisent au détriment de la conservation de ceux qui sont déjà établis, l'autorité provinciale, par une mesure fort sage, a décidé que, dans toutes les communes, les fonds de la voirie seraient, d'abord, affectés à l'entretien des chemins construits et le surplus seulement, s'il en existe, consacré à des constructions nouvelles. Si l'exécution de cette excellente mesure est surveillée avec toute la sollicitude qu'elle mérite, l'avenir de la voirie vicinale est assuré dans la province de Namur. Mais il ne faut pas se dissimuler que cette exécution exige un soin constant de la part des commissaires-voyers et que le moindre relâchement de leur part compromettrait

le résultat obtenu par douze ans de travaux et de dépenses : les communes, en effet, n'ont que trop de propension à regarder un entretien régulier comme une chose assez inutile, et l'on pourrait faire une longue liste des chemins qui, avant l'institution du service de la voirie vicinale, ont dû être reconstruits à neuf plusieurs fois, tout en restant constamment en mauvais état. Ce n'est donc que par des démarches incessantes, par des négociations continuelles auprès des autorités locales, que les agents voyers peuvent arriver à leur but, parce que ce but ne peut être atteint que par un concert amiable avec les conseils communaux : chercher à y arriver d'autorité ce serait poursuivre une chimère.

Tous les travaux neufs ont lieu par adjudication. Il en est de même des travaux d'entretien pour les chemins de grande communication et pour une partie de ceux de petite vicinalité, ainsi que pour l'autorisation de percevoir les péages. Je donne, à la fin du présent rapport :

Le modèle des cahiers des charges pour les travaux de construction dans les arrondissements de Philippeville et de Dinant, avec un bordereau de prix pour le dernier (annexes *A* et *A*[1]) ;

Le modèle du cahier des charges pour les travaux d'entretien dans l'arrondissement de Philippeville (annexe *B*) ;

Le modèle du cahier des charges ordinaire pour la mise en adjudication de la perception du droit de barrières dans les arrondissements de Philippeville et de Dinant (annexes *C* et *C*[1]).

Lorsque des travaux d'art d'une certaine importance doivent être construits, ils font l'objet de devis estimatifs spéciaux, et le cahier des charges contient les conditions qui y sont relatives.

Pour faire apprécier le soin apporté, en général, à la rédaction de ces pièces, je donne (annexe *D*[1]) le modèle du métré et du devis estimatif du pont construit sur l'Eau-Noire, dans la commune de Nismes, arrondissement voyer de Philippeville, et qui est représenté en élévation et en coupe, fig. 1, pl. I.

En général, comme on le voit par le modèle du cahier des charges pour l'entretien, cet entretien est permanent. Sur certains chemins dans l'arrondissement de Philippeville, l'entretien ne se fait qu'une fois par an, entre la fin de la saison des travaux des champs et le commencement de l'hiver ; c'est donc plutôt une réparation qu'un entretien. Je considère ce système comme peu recommandable, car il conduit toujours à laisser entamer l'enrochement dans une certaine limite. L'entretien des chemins de grande communication et de ceux qui, sans avoir fait l'objet d'une déclaration, en ont le caractère, est assuré dans les assemblées cantonales, où l'on fixe la somme à payer à cet effet par chaque commune et l'endroit où les travaux qu'elle est destinée à solder doivent être exécutés. Les commissaires-voyers chargés de vérifier les comptes fournis feraient, en cas d'abus, rejeter les sommes employées à d'autres usages, contrairement à la décision prise.

Quant aux chemins de petite vicinalité qui, n'intéressant qu'une seule commune, ne font point l'objet de délibération lors des assemblées cantonales tenues en vertu de l'art. 45 du règlement provincial, on ne saurait trop insister pour que leur entretien soit continu, au lieu de ne s'effectuer, comme cela arrive, qu'au bout d'une ou de plusieurs années. De cette dernière façon, comme je viens de le dire, on entame le fond du chemin et on tend à le détruire. Il est, du reste,

facile de comprendre que ce mode d'entretien, qui laisse, d'ailleurs, le chemin pendant de longs espaces de temps en mauvais état, revient, en définitive, plus cher que l'entretien continu. Il est évident, en effet, que les détériorations et, par conséquent, la dépense nécessaire pour les réparer, augmentent dans une progression plus rapide que la raison directe du temps pendant lequel elles se sont opérées. C'est ainsi que si, au bout d'un an, un chemin a subi, par la circulation, des dégradations que l'on pourrait réparer avec une somme de 100 francs, il arrivera que, si on ne les exécute point et toutes choses restant égales d'ailleurs, il faudra, au bout de deux ans, plus de 200 francs pour y pourvoir, parce qu'à la circulation, cause première de l'usure, seront venues se joindre des causes accessoires, telles que la stagnation de l'eau dans les flaques et ornières, le défaut d'écoulement dans les fossés obstrués, l'aplatissement par suite du dérangement des bordures, les chocs des roues tombant dans un frayé profond, etc., etc. Il est donc de l'intérêt évident des communes d'avoir pour leurs chemins des deux espèces un entretien permanent. Pour cela, il n'y a que deux moyens à adopter : l'institution des cantonniers ou la mise en adjudication. Il y a, en général, lieu d'examiner, dans chaque cas particulier, auquel de ces deux modes il convient de donner la préférence pour remédier, au moindre prix, à l'usure, qui croît dans des proportions énormes, quand les passages sont répétés sur une même piste, surtout dans la saison humide.

L'entretien des chemins empierrés est, en général, calculé dans les adjudications, annuellement à raison de 20 centimes par mètre courant.

Un certain nombre de communes ont reconnu utile de procéder à l'institution de cantonniers. Je donne ci-après (annexe *E*) le règlement adopté au sujet de cet employé et de ses fonctions, dans la commune d'Anhée, arrondissement de Dinant. — Le développement des chemins de cette commune est considérable : les chemins empierrés mesurent une longueur de 3565 mètres ; il y a quatre aqueducs ; les appointements alloués sont de 400 francs.

Le service des commissaires-voyers cantonaux est surveillé d'une manière simple et facile, par la tenue d'un livret dont ils doivent être constamment porteurs dans leurs tournées, et dont ils doivent adresser, toutes les quinzaines, des extraits aux commissaires-voyers d'arrondissement.—Je donne ci-après (annexe *F*) le modèle de ce livret. Un simple coup d'œil fera reconnaître, qu'avec son aide, on peut, toujours et sans difficultés, s'assurer de la quantité, de la nature et de l'époque des travaux exécutés, dans chaque commune, des sommes affectées à leur construction ainsi que des sommes réellement dépensées, et enfin du degré d'activité du fonctionnaire qui en est porteur. Il est inutile d'insister sur les avantages de la tenue de ce livret, qui serait utilement adopté dans toutes les provinces où l'organisation du service le permettrait.

Sous presque tous les rapports, la police des chemins vicinaux sur l'ensemble de leur parcours est convenablement faite : il n'y a, en général, d'exception à cette règle que dans l'intérieur d'un grand nombre de villages où il reste encore beaucoup à faire, notamment quant à l'écoulement des eaux, pour arriver à un résultat satisfaisant.

Les subsides accordés sont, en général, affectés aux chemins déclarés de grande

communication, ou à ceux qui en ont le caractère : ce n'est qu'exceptionnellement que l'on en octroie pour des chemins d'intérêt tout à fait local.

Dans toute la province de Namur on trouve, soit à pied d'œuvre, soit, à peu de distance des travaux, de bons matériaux d'empierrements : c'est donc à ce mode que l'on a presque exclusivement donné la préférence pour l'amélioration des chemins : le pavage n'y figure que pour une part assez insignifiante. Pour conserver l'uniformité entre les tableaux dont j'ai fait emploi dans ce rapport, ainsi que dans les deux rapports précédents, j'ai rangé sous la rubrique *Ensablement*, les améliorations consistant en déblais exécutés dans les roches schisteuses où la solidité du sol rend les chemins praticables en toutes saisons, et dispense, momentanément du moins, d'établir un empierrement (1).

Je vais maintenant passer à la description des travaux inspectés.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

L'arrondissement voyer de Namur comprend dix chemins de grande communication que l'on peut regarder comme entièrement exécutés ; un seul présente encore quelques lacunes qui ont du être comblées au 31 décembre 1853. Ces chemins sont les suivants :

1° De Namur à Asche-en-Refail. Empierrement.
2° De Champion à Wasseiges. Empierrement.
3° De Leuze à Sclaigneaux. Empierrement.
4° De Harlue (Taviers) à la chaussée des Romains à Branchon. Pavage.
5° De Marchovelette au chemin de grande communication de Champion à Wasseiges. Empierrement.
6° De Marchovelette à la route de Namur à Hannut. Empierrement.
7° De Dhuy à la route de Namur à Louvain. Empierrement.
8° De Franc-Waret vers Meeffe. Empierrement.
9° De Dhuy à la route d'Eghezée à Saucin. Empierrement.
10° D'Yvoir à Huy. Empierrement. (Pour la moitié orientale ; la moitié occidentale appartient à l'arrondissement de Dinant.)

L'arrondissement de Namur comprend encore deux petites parties de chemins de grande communication situées sur la commune d'Hermeton-sur-Biert, et appartenant l'une au chemin de grande communication d'Onhaye à Hermeton-sur-Biert, situé dans l'arrondissement de Dinant, l'autre au chemin de Somtet à Hermeton-sur-Biert. J'ai rangé ce dernier dans l'arrondissement de Philippeville.

---

(1) Je dois réparer une omission que j'ai commise dans mon rapport de l'année dernière, en négligeant d'indiquer que ce que j'ai rangé sous la rubrique *Ensablement* comprend des empierrements irréguliers consistant dans l'épandement d'une couche de gravier ou de pierres brisées.

Les neuf premiers de ces chemins, situés au nord de la ville de Namur, sont compris dans une surface d'environ huit lieues carrées. — Cette surface, si on y ajoute les chemins de petite vicinalité, offre un réseau de voies communales empierrées ou pavées tel que peu de contrées en possèdent. Tout n'y est cependant pas fait encore. Il y reste des hameaux et même des chefs-lieux de communes non rattachés au réseau des voies améliorées.

Le dixième chemin constitue l'une des plus longues et des plus belles routes vicinales qui existent dans le pays. Son utilité augmenterait encore si une portion (les abords de Huy) de la petite partie qui s'étend sur la province de Liége était régularisée et améliorée dans ses inclinaisons.

Outre les chemins de grande communication proprement dits, il en existe qui, quoique n'ayant pas donné lieu à une déclaration de grande vicinalité, sont, cependant, d'un intérêt général : je citerai, entre autres, celui d'Émine à la route de Namur à Wavre, celui de Rhisne à la route de Namur à Genappe et à la Sambre, et celui de Wépion à travers une partie de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

J'ai trouvé l'ensemble des chemins de grande communication, que j'ai visités en entier et sur toute leur longueur, dans un état très-satisfaisant. — Quant à la régularité de leur tracé (en général) et de leurs dimensions, ce sont de véritables routes dont un seul détail, les fossés, mérite parfois des reproches ; on pourrait aussi peut-être désirer que le bombement primitif (5 p. %), qui se réduit, par l'usage, à 4 ou 3 p. %, fût un peu augmenté lors de la construction. Leur entretien ne laissait presque rien à désirer. Il se fait par adjudication, d'une manière permanente, et comprend, en outre, deux rechargements généraux pour les empierrements, l'un en novembre, l'autre en mars ou avril. Des péages sont établis sur chacun d'eux.

Quant aux innombrables chemins de petite vicinalité qui sillonnent l'arrondissement, ils sont tous construits en empierrement. Je n'ai pu en visiter que deux d'une certaine importance.

Le premier est celui de Gelbressée (route de Namur à Hannut) à Marche-les-Dames (Meuse, et chemin de fer de Namur à Liége). Ce chemin est très-régulier dans son tracé et dans ses dimensions. Il était en bon état et ne demandait que le rechargement ordinaire pour être excellent : les parties immédiatement bordées par les bois sont cependant toujours un peu humides.

Le second est celui de Vezin à Namèche. Il est régulier dans son tracé et dans ses dimensions jusqu'au sommet de la côte de la vallée de la Meuse et très-bon dans cette partie. Pendant sa descente dans la vallée il est viable, mais étroit, rapide et irrégulier.

Tous les chemins de petite vicinalité ne sont point en aussi bon état que les deux précédents auxquels il n'y a presque rien à reprocher. Après avoir porté leur attention spéciale sur les chemins de grande communication et avoir obtenu, à leur égard, les résultats les plus satisfaisants, MM. les agents voyers auront à s'occuper des communications de second ordre, pour lesquelles leur persistance, il faut l'espérer, sera également couronnée de succès.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Namur à Asche-en-Refail

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres Moyenne.	Mètres.	
Saint-Servais.....	Route de Namur à Gembloux.	»	733	»	4.00	6.00	1.00	Empierrement; les materiaux viennent de la commune de St-Servais.
Saint-Marc.....	»	»	2,700	0.07	4.00	7.00	1.00	Empierrement, les materiaux viennent de St-Marc et d'Emine.
Emine.....	»	»	2,403	0.06	4.00	7.00	1.00	Empierrement, les materiaux viennent d'Emine.
Warisoulx.....	»	»	2,720	0.03	4.00	7.00	1.00	Id. id. ....
Meux.....	»	»	713	0 03	4.00	7.00	1.00	Id. id. ....
Dhuy.....	»	»	64	0.01	4.00	7.00	1.00	Id. id. ....
Saint-Germain	»	»	2,587	0.06	4.00	7.00	1.00	Id. id. ....
Liernu.....	»	»	1,588	»	4.00	7.00	1.00	Empierrement et pavage; les materiaux viennent d'Emine et d'Asche-en-Refail.
Asche-en-Refail ...	»	Chaussée des Romains.	2,250	»	4.00	7.00	1.00	
			15,758					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Saint-Servais. .	»	733	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Saint-Marc . . .	»	»	»	2,700	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Emine	»	»	»	2,403	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Warisoulx. . . .	»	361	»	2,359	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Meux	»	»	»	713	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	80,300
Dhuy	»	»	»	64	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Saint-Germain . .	88	»	»	1,764	»	735	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Liernu	»	»	449	600	»	539	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Asche-en-Refail..	»	»	362	1,888	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	88	1.094	811	12,491	»	1,274										80,300
	15,758															

Ce chemin est divisé en deux parties : l'une partant, à Saint-Servais, de la route de Namur à Bruxelles, se termine à la route d'Eghezée à Isnes ; l'autre part de cette même route, à 1500 mètres du point d'arrivée de la première, et se termine à la chaussée Romaine qui limite, en ce point, les provinces de Namur et de Brabant.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION — Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. — Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»	» 72	»	»	»	120 »	On s'est borné à restaurer l'empierrement existant.
1 aqueduc ; les matériaux viennent de la carrière d'Emine.	3 71	50 »	525 »	St-Marc.	540 »	
1 pont et 4 aqueducs; id....	4 »	500 »	350 »	Emine...	350 »	
1 pont et 7 aqueducs; d'Emine et de Marchovelette.	5 34	900 »	210 »	Villers-lez-Heest.	430 »	
2 aqueducs, d'Emine.....	5 70	150 »	»	»	»	
»						
2 ponts et 4 aqueducs ; d'Emine et du Moulin à vent.	6 78	1,300 »	»	»	»	Ces parties viennent d'être achevées ou sont en voie d'achèvement.
1 pont et 2 aqueducs, id.....	7 25	500 »	»	»	»	
4 aqueducs, d'Emine.....	4 63	200 »	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	524 »	»	»	»	524 »	54 80	50 »	419 20	»	» 18	On s'est borné à restaurer l'empierrement existant.
»	»	50 »	»	»	10,187 50	»	»	»	10,237 50	715 »	685 »	8,837 50	»	» 93	
»	»	500 »	»	»	9,125 92	»	»	»	9,625 92	1,780 »	2,752 »	5,093 92	»	1 »	
»	»	900 »	»	»	13,620 25	»	»	»	14,520 25	1,260 »	5,200 »	8,060 25	»	1 26	
»	»	150 »	»	»	3,913 20	»	»	»	4,063 20	1,124 20	1,117 »	1,822 »	»	1 42	
»	»	1,300 »	»	»	11,693 61	»	»	»	12,993 61	5,180 »	4,050 »	3,263 61	500 »	1 70	
»	»	500 »	»	4,081 41	2,999 61	»	»	»	7,581 02	2,050 »	1,610 »	3,121 02	800 »	1 81	La direction du chemin, sur les communes de Liernu et de St-Germain, a été modifiée par ordonnance de la députation, en date du 16 avril 1852.
»	»	200 »	»	2,504 72	7,724 27	»	»	»	10,428 99	2,400 »	915 »	7,113 99	»	1 16	
		3,600 »		6,586 13	59,788 36				69,974 49	14,564 »	16,379 »	37,731 49	1,300 »		
										69,974 49					

Sur le trajet de la route de Bruxelles, au pied de la montagne du Chien Poilu et sur toute cette montagne, le chemin est dans un état de délabrement déplorable qui ajoute encore à la difficulté que présentent les pentes rapides et variables de la route. Ce serait un devoir pour l'administration de modifier le tracé de cette partie de la route, dont les difficultés de par-

cours sont telles, qu'il y est arrivé, à plusieurs reprises, et récemment encore, des accidents mortels.

Du haut de la côte à Saint-Marc. L'empierrement est viable, mais dans le plus mauvais état ; aucun soin n'a été pris pour l'écoulement ; les fossés sont nuls ou combles.

Traverse de Saint-Marc. Très-mauvaise.

De Saint-Marc à Emine. Les raccordements des chemins transversaux obstruent les fossés; d'ailleurs, dans la plupart des cas, ces fossés se réduisent à de simples traces, servant à peine à la délimitation de la route. L'empierrement est viable et un peu moins mauvais que dans la section précédente. — Minerai de fer en dépôt obstruant un accotement et un fossé. — Aux abords d'Emine, le chemin reprend une apparence de régularité, mais les fossés manquent absolument en quelques points et on labour jusque contre l'accotement qui est même entamé.

Traverse d'Emine. Source-fontaine dans l'accotement de gauche ; haies et plantations trop hautes et trop fortes, nuisibles à la route ; fossés obstrués ainsi que diverses buses placées sous les raccordements des chemins.

D'Emine à Gloriette. Partie passable comparée aux précédentes; le chemin a conservé un peu de bombement dans la partie empierrée.

De Gloriette à Villers-le-Heest. Un peu meilleure encore que la section précédente ; la route a conservé en partie son profil transversal, mais affaissé, et, la moitié du temps, sans fossés ou avec fossés insuffisants.

Traverse de Villers-le-Heest. Fortes haies et plantations nuisant au chemin.

De Villers-le-Heest à Ostin. Ponceau en moellons en bon état ; cette partie de la route est presque satisfaisante ; son bombement, les accotements, sont en bon état ; les fossés sont bons ou passables.

D'Ostin à la route d'Eghezée. On peut diviser cette section en trois parties. La première est médiocre, la deuxième est bordée de grandes plantations riveraines formant voûte au-dessus de la route, à laquelle ils nuisent surtout dans une portion où elle est bordée à droite par un taillis ; cette portion est mauvaise, celle qui lui succède est assez bonne ; la troisième a des accotements mauvais et sans largeur, fossés mal curés, empierrement boueux et en mauvais état.

De la route d'Eghezée à Saint-Germain. Empierrement passable, accotements non achevés ; ponceau en moellons et pierres de taille neuf.

Traverse de Saint-Germain. Elle consiste en un pavage viable, mais en assez mauvais état ; pas de moyens d'écoulements ; grande malpropreté.

De Saint-Germain à Liernu. Vieux ponceau en bon état ; empierrement et accotements médiocres ; fossés, nuls ou mauvais ; l'empierrement cesse à un carrefour, avec une ferme à gauche, et l'on suit le chemin de terre jusqu'à Liernu.

Traverse de Liernu. A l'entrée du village, l'empierrement est en construction, ainsi qu'un aqueduc ; au delà de cet empierrement en construction, on trouve un pavage ancien et bien viable, qui conduit jusque hors du village, où on retrouve un empierrement en construction sur une longueur de 200 mètres ; un ancien empierrement extrêmement dégradé lui succède et conduit jusqu'à 250 mètres d'Asche-en-Refail. Ces 250 mètres ne sont pas encore construits.

A l'entrée d'Asche, près d'une chapelle, l'empierrement recommence. Il est ancien, grossièrement réparé avec de la pierraille trop volumineuse ; il est bordé d'une plantation de grands arbres, trop touffus et nuisant au chemin. Après cet empierrement, qui a 200 mètres environ, on trouve un pavage de 150 mètres traversant le village, puis un bout d'empierrement de 100 mètres, puis un bout de pavage de 50 mètres, puis enfin reprend l'empierrement qui, au bout de 100 mètres, atteint l'extrémité des haies du village. Depuis la chapelle jusqu'à ce point, le chemin laisse beaucoup à désirer sous tous les rapports.

L'empierrement se continue ensuite jusqu'à la fin de la commune à la chaussée Romaine, faisant limite entre les communes d'Asche-en-Refail (Namur), et de Perwez-le-Marchez (Brabant). Il est bien viable, mais manque de bombement. Les accotements sont médiocres, les fossés nuls ou insuffisants. On réparait cette partie du chemin pour la préparer à la réception définitive. Les réparations étaient, selon moi, trop incomplètes et trop insuffisantes pour permettre de donner le certificat de réception.

En somme, l'ensemble de cette importante communication est loin d'être dans un état satisfaisant.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Champion à Wasseiges.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Champion	Route de Namur à Louvain.	»	3,027	0.03	3 et 4 m.	5 à 7 m.	1.00	Empierrem^t. Les matériaux viennent de Champion.
Waret-la-Chaussée.	»	»	2,944	0.03	4.00	7.00	Id.	Empierrement. Id. de Marchovelette.
Tillier	»	»	899	0.02	Id.	Id.	Id.	Id. Id.
Cortil-Wodon.....	»		1,908	0.02	Id.	Id.	Id.	Id. Id. de Seron.
Henret	»	»	4,125	0.03	Id.	Id.	Id.	Id. Id.
Hemptinne.....	»	Limite de la province.	2,443	0.03	Id.	Id.	Id.	Id. Id. de Seron et d'Hemptinne.
			15.346					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H.A.C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Champion.	»	1,120	»	1,907	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Waret la Chaussée	»	»	»	2,944	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Tillier.	»	»	»	899	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	79,310 47
Cortil-Wodon . .	»	»	»	1,908	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Henret.	»	»	»	4.125	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Hemptinne	»	»	»	2,443	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	»	1,120	»	14.226	»	»										79,310 47
	15,346															

Ce chemin se trouve sur les provinces de Namur et de Liége. Dans mon rapport de l'année dernière, j'ai rendu compte (page 221) de la partie sur la province de Liége (commune de Wasseiges).

Ce chemin part de la route de Namur à Louvain, à 300 mètres au nord de la bascule de Champion.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
5 aqueducs. — Les matériaux viennent de Marchovelette.	4 21	350 »		Cognelée.		
2 id. id.	5 42	200 »		»		
»	5 42	»	2,220 »	Tillier...	2,490 »	
4 aqueducs. — Les matériaux viennent de Marchovelette.	7 20	500 »		»		
5 id. id.	5 68	400 »		Henret..		
4 id. id.	4 76	500 »		Hemptinne..		

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	1,433 75	350 »	»	»	6,248 28	»	»	»	8,032 03	1,258 »	2,758 »	3,145 03	871 »	1 20	
»	»	200 »	»	»	15,770 »	»	»	»	15,970 »	6,675 »	5,175 »	3,717 60	402 40	1 36	
»	»	»	»	»	4,875 »	»	»	»	4,875 »	938 »	937 »	1,800 »	1,200 »	1 36	
»	»	300 »	»	»	13,390 »	»	»	»	13.690 »	3,845 »	3,845 »	5,000 »	1,000 »	1 80	
»	»	400 »	»	»	23,044 40	»	»	»	23,444 40	5,825 »	5,825 »	11,794 40	»	1 42	
»	»	300 »	»	»	11,315 »	»	»	»	11,615 »	2,302 »	2,302 »	3.836 »	3,175 »	1 19	
	1,433 75	1,550 »			74,642 68				77,626 43	20,843 »	20,842 »	29,293 03	6,648 40		
										77,626 43					

Du point de départ à la hauteur du village de Cognelée, le chemin est viable, mais en mauvais état et sans aucune espèce de régularité ; bombement perdu ; pas de fossés ; minerai de fer déposé sur les accotements. Vers Cognelée, chemin encaissé de 3 mètres, avec talus surmontés d'arbres de 3 mètres. Le chemin, ainsi enterré à 6 mètres, est maintenu dans un état d'humidité nuisible. Eau séjournant sur les accotements faute de fossés.

De Cognelée à la Croisette. A partir de Cognelée, le chemin change d'aspect et prend celui d'une bonne route. Dans la présente section, il ne demande qu'un rechargement pour être parfait, car on roule sur l'enrochement, notamment près de la barrière. Il y a partout des fossés, mais un peu petits. Presque tous les raccordements des chemins sont munis de buses.

De la Croisette à la Motte. Le chemin est en excellent état, sous tous les rapports.

De la Motte à Henret. Comme dans la section précédente. Cependant, aux approches de Henret, les accotements sont un peu détériorés.

Traverse de Henret. Grandes plantations nuisibles ; haies idem : elles maintiennent le chemin boueux. Accotements mauvais ; eaux ménagères coulant dans les fossés et y stagnant faute d'écoulement ; perré en dalles, pour maintenir le talus de droite en quelques endroits. Cette traverse est viable, mais mal soignée et malpropre.

De Henret à Lambillotte. Chemin excellent sous tous les rapports ; un ponceau demande de l'entretien.

Traverse de Lambillotte. Assez sale et négligée ; arbres et haies touffus maintenant une humidité nuisible. On roule sur l'enrochement.

De Lambillote à Wahia (Hemptinne). La première moitié, longée par une forte haie au sud-est, est en assez mauvais état ; la seconde partie est bonne.

Traverse de Wahia. Médiocre.

De Wahia à la limite de la province. Très-bonne. Cette route, pour être parfaite, demande :

1° La régularisation de la première partie jusqu'à Cognelée ;
2° Un petit entretien ordinaire dans les parties en rase campagne ;
3° Du soin, de la propreté, des travaux d'écoulement et des élagages dans les villages.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Leuze à Sclaigniaux

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Leuze.....	Route de Namur à Louvain.	»	1,509	0.03	4.00	7.00	1.00	Empierrement; matériaux de Marchovelette.
Waret-la-Chaussée.	»	»	797	0.04	4.00	7.00	1.00	Id. id.
Tillier.....	»	»	2,296	»	4.00	7.00	1.00	Id. id.
Franc-Waret.....	»	»	3,843	»	4.00	7.00	1.00	Empierrement; matériaux de Franc-Waret.
Vezin.....	»	La Meuse.....	4,518	0.04	4.00	7.00	1.00	Empierrement; matériaux de Vezin.
			12,963					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Leuze.....	»	»	»	1,509	»	»	»	»	534 17	825 »	»	8,205 30	»	»	»	9,564 47
Waret-la-Chaussée	»	»	»	797	»	»	»	»	472 26	565 »	»	4.611 55	»	»	»	5,648 81
Tillier.....	»															
Franc-Waret...	»	1,699	»	8,958	»	»	»	»	1,556 15	6,710 »	»	31,169 65	»	»	»	39,435 80
Vezin.....	»															
	»	1,699	»	11,264	»	»	»	»	2.562 58	8,100 »	»	43,986 50	»	»	»	54.649 08
	12,963															

Ce chemin réunit la route de Namur à Louvain au chemin de fer de Namur à Liége et à la Meuse ; il est parallèle à la route d'Eghezée à Andenne et au chemin de grande communica-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
5 ponts et aqueducs; matériaux de Marchovelette.	8 14	700 »		Leuze.		
2 aqueducs; matériaux de Marchovelette.	8 14	488 »		La Brogne.		
Id. id.			1,620 »	»	2,320 »	
11 aqueducs; matériaux de Franc-Waret.	3 88	1,350 »		Franc-Waret.		Le subside global de 17,000 francs, par moitié sur les fonds de l'Etat et sur ceux de la province, a été réparti sur la totalité des travaux exécutés sur Tillier, Franc-Waret et Vezin.
Id. id.				Sclaigniaux		

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	700 »	1,050 »	»	10,524 »	»	»	»	12,274 80	3,920 »	4,920 »	3,434 80	»	2 04	
»	700 »	488 »	580 »	»	4,722 71	»	»	»	6,490 71	2,810 »	3,510 »	170 71	»	2 04	
»	»	1,350 »	5,850 »	»	27.635 79	»	»	»	34,835 79	8,500 »	8,500 »	4,345 48	13490 31	» 97	
»	700 »	2,538 »	7,480 »	»	42,883 30	»	»	»	53,601 30	15,230 »	16,930 »	7,950 99	13490 31		
										53,601 30					

tion de la Croisette à Marche-les-Dames ; enfin il coupe le chemin de grande communication de Champion à Wasseiges, ainsi que la route de Namur à Hannut.

De la route de Louvain à Namur, jusqu'au hameau de la Brock, sur le chemin de grande communication de Champion à Wasseiges. Le chemin est d'une régularité parfaite et très-bien construit; empierrement excellent, mais sans un rechargement en quelques points où il est usé jusqu'à l'enrochement ; bons accotements ; fossés mal curés ; quantité assez notable de pierrailles à pied d'œuvre ; ouvrages d'art en excellent état.

De la Brock à Tillier. Route en très-bon état sous tous les rapports : elle est un peu humide, parce qu'elle est bordée de plantations et de haies qui sont pourtant élaguées.

Traverse de Tillier. Quelques parties d'empierrement ancien sont un peu raboteuses ; le reste est bon et la traverse assez propre.

Du village à la limite de la commune. La route est parfaitement viable, mais l'empierrement est usé et, dans quelques endroits, il a perdu son bombement. Il exige un bon rechargement. On était occupé à transporter, à cet effet, les pierres à pied d'œuvre.

On n'a pu, sur Tillier, mettre l'entretien en adjudication, parce que la barrière n'a pas trouvé de repreneur. Il est fait par la commune.

De la limite de Tillier au chemin de grande communication de Franc-Waret à Meeffe. Bonne route, mais un peu usée et plate, dans une partie longée à droite par un bois qui y maintient de l'humidité. Un rechargement est nécessaire.

Du chemin de grande communication susdit à Franc-Waret. Route en excellent état.

Traverse de Franc-Waret. On ne traverse qu'une petite partie du village, dont le gros reste à droite. Cette traverse est excellente, sauf les fossés, qui manquent.

De Franc-Waret à la route de Namur à Hannut. Route parfaite.

De la route de Namur à Hannut jusqu'à la limite de la commune. Cette partie traverse un bois : la route y est bonne, mais humide ; à la limite, vieux pont en maçonnerie de moellons, restauré et en bon état.

Commune de Lezin. L'entretien sur cette commune est à la charge de la Société qui exploite les minerais de fer. Elle perçoit les barrières. La route est, en général, en bon état ; dans les endroits où elle laisse à désirer, il y a des quantités considérables de pierrailles à pied d'œuvre, annonçant un grand et prochain rechargement.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Taviers à la chaussée des Romains.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Taviers.....	Route d'Eghezée à Harlue.	»	2,434	»	3.50	7.00	1.00	Pavages et matériaux de Folx-les-Caves et des environs de Namur.
Boneffe.....	»	»	1,202	»	3.50	7.00	1.00	
Branchon.....	»	Chaussée des Romains.	870	»	3.50	7.00	1.00	
			4,506					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Taviers.....	1,025	»	3,481	»	»	»	»	»	924 08	2,375 »	34,810 »	»	»	»	»	38.109 08
Boneffe.....																
Branchon.....																
			4.506													

Ce chemin part de la chaussée des Romains au village de Branchon et aboutit à la route concédée d'Eghezée à Harlue. Il est construit en pavage.

Partant de la chaussée romaine, la traverse du village de Branchon est parfaitement viable, mais humide et boueuse par défaut d'écoulement pour les eaux.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
7 aqueducs; matériaux des carrières du Moulin à vent.	1,081	920	520	Taviers.. » Branchon.	450	Ces travaux ont fait l'objet d'une seule entreprise.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES; tous frais compris, par mètre carré de chaussée	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et de surveillance, etc.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	920 »	2,360 »	34,570 52	»	»	»	»	37,850 52	1,500 »	1,500 »	24,850 52	10,000 »	3 09	
										37,850 52					

De Branchon à Boneffe. Bonne route; ornières assez marquées pour mériter un relevé; accotements passables; fossés mauvais ou nuls.

De Boneffe à Taviers. Pavage bon; accotements et fossés ayant besoin d'entretien; grande plantation avec forte haie à gauche; la première fait voûte au-dessus du chemin et y main-

tient une humidité nuisible ; les fossés sont très-bons dans cette partie plantée qui a environ 25 mètres ; ils atténuent le mal causé par la plantation.

Traverse de Taviers. A l'entrée, pavage affaissé et ornières marquées ; dans l'intérieur le pavage est meilleur ; à la sortie, le pavage est de nouveau affaissé ; accotements détestables ; écoulement nul ; fortes haies et plantations ; mares et fumiers.

De Taviers à la route d'Eghezée. Immédiatement à la sortie du village, plantation de grands arbres faisant voûte et fortes haies, mais les fossés sont bons et les raccordements des chemins transversaux sont munis de buses, ce qui atténue les mauvais effets de la plantation. Ponceau ancien, assez délabré. Pavage et accotements passables.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Marchovelette à la rencontre du chemin de Champion à Wasseiges.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Marchovelette.....	Chemin de grande communication traversant Gelbressée	»	1,944	0.07	4.00	7.00	1.00	Empierrement. Matériaux de Marchovelette.
Waret-la-Chaussée.	»	Chemin de grande communication de Champion à Wasseiges.	551	0.04	4.00	7.00	1.00	
			2,495					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Marchovelette....	»	456	»	1.488	»	»	»	»	731 48	1,195 »	»	4,689 »	»	»	»	6,615 48
Waret la Chaussée	»	»	»	551	»	»	»	»	83 18	305 »	»	2,226 »	»	»	»	2,614 18
	»	456	»	2.039	»	»	»	»	814 66	1,500 »	»	6,915 »	»	»	»	9 229 66
				2,495												

Ce chemin, d'une petite longueur, fait le prolongement de celui qui part de Marchovelette et va rejoindre à Gelbressée la route de Namur à Hannut; les deux chemins n'en font qu'un en réalité et on ne les divise ici que parce qu'ils ont fait l'objet de deux déclarations de grande vicinalité. Il est compris entre le village de Marchovelette et le hameau de la Croisette, sur le chemin de grande communication de Champion à Wasseiges.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc et 3 ponts, dont un mitoyen avec Waret-la-Chaussée. — Matériaux de Marchovelette.	4 78	780 »	470 »	Marchovelette.	420 »	
	3 02	88 »				

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités, Con-enance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	780	1,280	»	5,049	»	»	»	7,109	2,690	1,690	1,729	1,000	1 20	
»	»	88	325	»	2,354	»	»	»	2,767	689	689	1,389	»	1 28	
»	»	868	1,605	»	7,403	»	»	»	9,876	3,379	2,379	3,118	1.000		
										9,876					

Traverse de Marchovelette. Empierrement bon et régulier : fossés obstrués dans certains endroits, notamment devant l'église ; quelques dépôts d'objets divers sur les accotements. A l'entrée du village (vers Gelbressée), ancienne carrière profonde contre l'accotement de droite, mal garantie par des bornes trop espacées et une main-courante trop légère et brisée en divers endroits. A quelques pas plus loin, très-profonde carrière contre l'accotement de

gauche ; elle est insuffisamment garantie. Le reste de cette route est excellent et bien établi sous tous les rapports ; quelques parties seulement, pour être parfaites, demanderaient un petit rechargement. Fossés en général bien ouverts.

Du hameau de la Croisette, l'empierrement se prolonge jusqu'au village de Waret-la-Chaussée, mais cette partie n'est pas déclarée de grande vicinalité.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Marchovelette à la route de Namur à Hannut.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Gelbressée.....	Embranchement de grande communication de Marchovelette.	Route de Namur à Hannut.	2,131	0.09	4.00	7.00	1.00	Empierrement ; matériaux de Gelbressée.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Gelbressée.	»	513	»	1,618	»	»	»	148 53	1,459 70	2,206 93	»	4,612 80	»	»	»	9,760 96
				2,131												

Ce chemin, d'une petite longueur, fait le prolongement de celui qui va du hameau de la Croisette à Marchovelette ; ces deux chemins n'en font qu'un en réalité et on ne les divise ici

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
2 ponts et 1 aqueduc; matériaux de Marchovelette.	4 60	1,370 »	295 »	Gelbressée.	150 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	1,481 53	1,370 »	2,075 »	»	4,315 »	»	»	521 14	9,762 67	1,900 »	1,900 »	4,462 67	1,500 »	1 15	
												9,762 67			

que parce qu'ils ont fait l'objet de deux déclarations de grande vicinalité. Il est compris entre le village de Marchovelette et le village de Gelbressée, sur la route de Namur à Hannut.

De Marchovelette à Gelbressée. La route est très-bonne sous tous les rapports.

Traverse de Gelbressée. Empierrement en très-bon état; fossés insuffisamment soignés

Cette route, ainsi que les travaux d'art, est des plus satisfaisantes.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Dhuy à la rencontre de la route de Namur à Louvain.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Dhuy.....	Chemin de grande communicat[n] de Dhuy à la route d'Eghezée à Saucin.	»	4,570	0.04	3.00	6.00	1.00	Empierrement. Matériaux de Daussoux et d'Emine.
Waret-la-Chaussée.	»	Route de Namur à Louvain.	667	0.04	3.00	6.00	1.00	Empierrement. Matériaux de Daussoux et de Champion.
			5,237					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Dhuy.....	»	700	»	3,870	»	»	»	»	614 10	1,561 30	»	20,760 62	»	»	525 »	23,461 02
Waret-la-Chaussée	»	»	»	667	»	»	»	»	150 52	456 02	»	3,181 59	»	»	50 85	3,838 98
	»	700	»	4,537	»	»	»	»	764 62	2.017 32	»	23,942 91	»	»	575 85	27,300 »
				5,237												

Ce chemin part, au village de Dhuy, du chemin allant de la route d'Eghezée vers Saucin à Dhuy, dont celui-ci constitue le prolongement.

De la chapelle des Six-Frères (à l'extrémité du village de Dhuy) *à la ferme de Petit-Sart.*

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATERIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
11 aqueducs, dont 1 mitoyen avec Waret. Matériaux de Marchovelette.	6 03	610 »	245 »	Dhuy...	680 »	
1 aqueduc..... Matériaux de Marchovelette.	5 04	130 »		Boscaille.		

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	610 »	1,550 »	»	20,643 98	»	»	525 »	23,328 98	5,414 »	5,414 »	7,717 85	4,783 13	2 01	
»	»	130 »	400 »	»	2,778 14	»	»	50 85	3,358 99	1,529 »	1,529 »	300 99	»	1 68	
»	»	740 »	1,950 »	»	23,422 12	»	»	575 85	26,687 97	6,943 »	6,943 »	8,018 84	4,783 13		
											26,687 97				

La route est en excellent état, sauf le manque d'un peu de bombement et l'insuffisance des fossés.

De Petit-Sart à Boscaille. La route est parfaitement viable et serait en bon état si, faute de

bombement à l'empierrement et d'inclinaison aux accotements, l'eau ne stagnait en quelques points.

Traverse du hameau de Boscaille. Haies trop hautes et mal élaguées, maintenant le chemin humide; il est, du reste, très-viable, mais plat et fossés mal curés. Vers la fin du hameau jusqu'à la barrière, grandes haies et plantations très-nuisibles au chemin, qui est en mauvais état dans cette partie.

De la deuxième barrière à la route de Louvain à Namur. Route en parfait état de viabilité, mais trop plate ; un aqueduc a sa tablette de gauche renversée. Fossés non curés. La présente route sera en bon état lorsqu'on y aura fait l'entretien ordinaire. La traverse des villages ne pourra l'être, toutefois, que quand on l'aura dégagée des plantations surabondantes et que l'on aura assuré l'écoulement des eaux.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Franc-Waret vers Meeffe.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Franc-Waret.....	Chemin de grande communication de Leuze à Sclaigniaux.	»	415	»	3 à 4	6 à 7	1.00	Empierrement. Les matériaux viennent de Franc-Waret.
Noville-les-Bois....	»	»	4,143	0.03	3 à 4.30	6 à 7	1.00	Id. id.
Cortil-Wodon.....	»	»	193	0.02	3.00	6.00	1.00	Empierrement. Les matériaux viennent de Seron.
Forville.....	»	Limite de la province.	3,629	0.04	3 à 3.25	6.00	1 00	Id. id.
			8,380					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Franc-Waret	»	415	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Noville-les-Bois. .	»	2,774	»	1,369	»	»	»	»	159 67	»	»	5,454 »	»	»	636 33	6,250 »
Cortil-Wodon . .	»	»	»	193	»	»	»	»	70 64	»	»	820 25	»	»	159 11	1,050 »
Forville	»	2,161	»	1,468	»	»	»	»	505 32	»	»	5,797 50	»	»	997 18	7,300 »
	»	5,350	»	3,030	»	»	»	»	735 63	»	»	12,071 75	»	»	1,792 62	14,600 »
	8,380															

Ce chemin part du chemin de grande communication de Leuze à Sclaigniaux, traverse la route d'Eghezée à Andenne et aboutit à la province de Liége à la limite de Meeffe (Liége). De ce point, il y a une lacune d'environ 1,800 mètres jusqu'au village dans lequel passe le chemin de grande communication de la chaussée Romaine par Wasseiges à Burdinne. (*Voir* mon rap-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»	»	»	»	»	»	Cette partie a été empierrée avant la déclaration de grande vicinalité.
3 aqueducs. Les matériaux viennent de Franc-Waret.	3 48	110 »	»	»	»	Il n'y a pas de barrière sur ce chemin ; son entretien ayant été à la charge des entrepreneurs de la construction jusqu'à la réception définitive, n'a encore rien coûté aux communes.
1 aqueduc. Les matériaux viennent de Marchovelette.	3 83	50 »	»	»	»	
10 id. id.	3 93	380 »	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités. Con-nance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
I. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	110 »	»	»	3,883 67	»	»	636 33	4,630 »	1,160 »	1,155 »	2,315 »	»	1 »	
»	»	50 »	»	»	530 89	»	»	159 11	740 »	280 »	275 »	185 »	»	1 05	
»	»	380 »	»	»	4,392 82	»	»	997 18	5,770 »	1,445 »	1,440 »	2,885 »	»	1 26	
»	»	540 »	»	»	8,807 38	»	»	1,792 62	11,140 »	2,885 »	2,870 »	5,385 »	»		
										11,140 »					

port du 14 mars 1853, pages 217-220.) Cette la cuneest regrettable ; il serait à désirer qu'elle disparût promptement.

Du point de départ à la limite entre Franc-Waret et Noville-les-Bois. Un premier aligne-

ment, construit avant la déclaration de grande vicinalité, est très-viable, mais fort raboteux. Le reste de la route est en bon état.

De la limite de Noville-les-Bois jusqu'au village. La route, composée de parties neuves raccordées avec des parties anciennes, est bien construite et en bon état.

Traverse de Noville. Manque de largeur à l'entrée. Empierrement satisfaisant. A la sortie, vieux pont avec garde-corps insuffisant, composé de bornes sans lisses. Une mare à faire disparaître.

De Noville à Forville. Route en très-bon état.

Traverse de Forville. A l'entrée, partie ancienne et usée; chemin viable, mais en assez mauvais état.

De Forville à la limite de la province. La route est terminée, mais non encore reçue. Elle est en assez mauvais état.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Dhuy à la rencontre de la route d'Éghezée à Saucin.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Dhuy.....	Chemin de grande communication de Dhuy à la route de Namur à Louvain.	Route d'Éghezée à Saucin.	1,492	0.06	5	6	1	Empierrement. Les pierres viennent d'Emine et de Daussoux.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Dhuy.....	»	»	»	1,492	»	»	»	»	720 35	1,060 16	»	7,758 40	»	»	311 09	9,850 »

Ce chemin part de la route dite d'Eghezée à Saucin et se termine, à Dhuy, au chemin de grande communication de Dhuy à la route de Louvain à Namur, chemin qui constitue le prolongement direct de celui qui nous occupe. Au début, un aqueduc encore dépourvu de

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont et 2 aqueducs en pierres venant de la carrière d'Emine.	5 36	575 »	»	»	»	L'entretien de ce chemin est à la charge de l'entrepreneur de la construction jusqu'à l'époque de la réception définitive.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	575 »	850 »	»	6,243 91	»	»	311 09	7,980 »	»	»	»	»	1 79	On est en instance, auprès du Gouvernement et de la province, pour obtenir un subside de 4,780 fr.; le reste de la dépense sera payé par la commune.

tablettes. L'empierrement est en parfait état de viabilité, mais manque de bombement; accotements médiocres; fossés mauvais, obstrués par les raccordements avec des chemins qui y aboutissent.

A l'entrée de Dhuy, l'empierrement et les accotements deviennent moins bons et fort boueux. Dans le village, les fossés sans écoulement sont remplis d'eaux sales et de purin. Plantations et haies riveraines non élaguées, trop touffues et trop hautes; cela dure ainsi depuis l'entrée jusqu'à la sortie des haies du village, à la chapelle des Six-Frères.

PROVINCES DE NAMUR ET DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENTS DE DINANT, DE NAMUR ET DE HUY.

Chemin de grande communication d'Yvoir à Huy.

COMMUNES TRAVERSÉES.		POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
				Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Yvoir	Arrondissement de Dinant.	La Meuse	»	3,139	0.08			1.00	
Evrehaille		»	»	2,373	0.07			1.00	
Purnode		»	»	1,870	0.08			0.80	Par adjudication publique. Empierrement. Calcaire des carrières des localités traversées.
Dorinne		»	»	2,358	0.07		8.00	0.80	
Spontin		»	»	3,690	0.08			1.00	
Sovet		»	»	97	0.03			1.00	
Natoye		»	»	2,889	0.06			0.75	
Assesse	Arrondissement de Namur.	»	»	1,534	0.06	4.10		1.00	Par adjudication publique. Empierrement. Calcaire de Natoye.
Florée		»	»	4,730	0.06			1.00	Id. de Florée et Gesves.
Gesves		»	»	1,885	0.05			1.00	Id. de Francesse
Sorée		»	»	898	0.05		7.00	1.00	Id. id.
Ohey		»	»	890	»			1.00	Id. d'Ohey
Haillot		»	»	2,586	0.06			1.00	Id. de Haillot
Perwez		»	»	4,255	0.06			1.00	Id. de grès de Perwez
Ben-Ahin	Arrondissement de Huy (province de Liége).	»	»	4,675	»	4.00	4.00 à 7.00	1.00	Par adjudication publique. Empierrement. Calcaire des localités traversées.
Huy		»	Ville de Huy	920	0.12	3.00	4.50 à 7.00	»	
				38,789					

COMMUNES.		LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
		Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Yvoir	Arrondissement de Dinant.	»	»	»	3,139	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Evrehaille		»	»	»	2,373	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Purnode		»	»	»	1,870	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Dorinne		»	»	»	2,358	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Spontin		»	»	»	3,690	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Sovet		»	»	»	97	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Natoye		»	»	»	2,889	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Assesse	Arrondissement de Namur	»	»	»	1,534	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Florée		»	»	»	4,730	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gesves		»	»	»	1,885	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Sorée		»	»	»	898	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ohey		»	»	»	890	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Haillot		»	»	»	2,586	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Perwez		»	»	»	4,255	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ben-Ahin	Arrondissement de Huy (province de Liége).	»	»	»	4,675	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Huy		»	»	»	920	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
					38,789												

Partant de la Meuse jusqu'à Yvoir. Route bonne, mais ayant entièrement perdu son bombement ; veut un rechargement complet.

Traverse d'Yvoir. Route très-usée ; réparations urgentes.

D'Yvoir à Evrehaille. Empierrement très-bon, ainsi que les accotements et, en général, les fossés.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
6 aqueducs	2 62	815 »	526 51	Four à chaux.	285 »	Sur la province de Liége le chemin n'est pas déclaré de grande communication. — Il était empierré avant la loi du 10 avril 1841.
4 id.	3 96	480 »	598 57		210 »	
1 id.	2 58	80 »	154 »	Purnode.	88 »	
4 id.	3 80	192 »	196 »		235 »	
3 aqueducs et 2 ponts	3 90	988 »	225 »	Spontin et Natoye.	324 »	
»	7 84	»	»		15 »	
3 aqueducs	2 52	240 »	823 70		220 »	
2 aqueducs, de Natoye	3 47	200 »	»	Natoye et Florée.		
8 aqueducs et 1 pont	3 52	1,000 »				
5 aqueducs. { 1 pont	3 04	1,000 »		»		
5 aqueducs. { 1 id.	3 35	250 »	1,385 »	Sorée.	2,810 »	
3 aqueducs	3 16	500 »		»		
8 id.	3 24	600 »		Haillot.		
4 id.	4 »	400 »		Perwez.		
»	4 »	»	1,200 »	A Waschaye sur Ben-Ahin.	600 »	Le produit de la barrière est pour Ben-Ahin seule. — Entretien à environ fr. 0-13 par mèt. c^{t}. C'est insuffisant.
1 aqueduc et 1 mur de revêtement. .	15 21	8,000 »			200 »	Entretien à environ fr. 0-21 par mètre courant.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.

Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.18.00	»	815 »	1,600 »	»	5,800 23	»	»	»	8,215 23	2,137 »	1,089 »	3,426 23	1,563 »	» 66	
0.25.00	1,019 27	480 »	1,185 »	»	6,784 50	»	»	»	9,468 77	2,655 »	420 »	5,548 77	845 »	» 99	
0.01.00	58 »	80 »	910 »	»	3,680 57	»	»	»	4,728 57	1,048 »	142 »	3,538 57	»	» 64	
0.16.00	616 77	192 »	1,321 »	»	6,815 70	»	»	»	8,945 47	2,383 »	410 »	6,152 47	»	» 95	
0.15.57	410 »	988 »	2,850 »	»	10,039 29	»	»	»	14,287 29	3,575 »	39 »	10,673 29	»	» 97	
»	»	»	55 »	»	705 »	»	»	»	760 »	»	310 »	450 »	»	1 96	
0.04.75	100 »	240 »	1,332 »	»	5,589 50	»	»	»	7,261 50	2,206 »	189 »	4,866 50	»	» 68	
»	»	200 »	»	»	5,128 »	»	»	»	5,328 »	2,004 77	162 »	3,161 23	»	» 87	Dans la colonne indiquant la part de la dépense supportée par les communes figure une somme de 9,556 francs, accordée à titre de prêt sur le crédit de 200,000 francs.
»	»	1,000 »	»	»	15,650 47	»	»	»	16,650 47	3,075 »	600 »	12,975 47	»	» 88	
»	»	1,000 »	»	»	4,760 22	»	»	»	5,760 22	1,203 »	200 »	4,357 22	»	» 76	
»	»	250 »	»	»	2,750 »	»	»	»	3,000 »	1,172 »	600 »	1,228 »	»	» 84	
»	»	300 »	»	»	2,518 »	»	»	»	2,818 »	500 »	200 »	2,118 »	»	» 79	
»	»	600 »	»	»	7,733 14	»	»	»	8,333 14	689 »	200 »	7,444 14	»	» 81	
»	»	400 »	»	»	16,613 75	»	»	»	17,013 74	1,430 »	330 »	15,253 74	»	1 »	
»	»	»	6,000 »	»	12,700 »	»	»	»	18,700 »	»	»	18,700 »	»	» 90	
»	»	8,000 »	4,000 »	»	2,000 »	»	»	»	14,000 »	»	»	14,000 »	»	» 54	
									145,270 40	24,077 77	4,891 »	113,893 63	2,408 »		
										145,270 40					

Traverse d'Evrehaille. Route médiocre, ayant perdu son bombement; revers pavés à gauche.

D'Evrehaille à Purnode. Très-bonne route jusqu'au sommet de la côte descendant à portée du village, qui reste à gauche. Sur cette côte, parties sans bombement et même concaves ; on y fait un rechargement insuffisant. Fossés et accotements bons.

De Parnode à Dorinne. Route en très-bon état de viabilité, mais ayant besoin d'entretien, parce que, dans les côtés, des ravines, tracées par les eaux, commencent à se manifester et que, dans beaucoup de points, l'empierrement est usé jusqu'à l'enrochement qui, parfois, est même entamé, ce qui rend la route plate et même concave. Dans la descente qui précède Dorinne, mur de soutènement à droite en bon état, mais manque absolu de fossés.

Traverse de Dorinne. Viable, mais irrégulière; empierrement usé; pas de moyens d'écoulement; en général, mal en ordre.

De Dorinne à une ferme isolée à droite. Cette partie de l'empierrement est en très-mauvais état : l'enrochement est partout à nu et fort entamé; une réparation est de la plus indispensable urgence. On parachevait le terrassement de droite de cette partie ouverte sur le flanc d'un coteau, et on avait ouvert en partie le fossé de gauche. Cette dernière réparation est absolument inutile, à cause de l'insuffisance des dimensions de ce fossé, et parce que son talus est tel, qu'il se bombera aux premières pluies par les terres qui s'ébouleront.

De la ferme jusqu'à l'entrée de Spontin. Comme dans la section précédente, pour l'empierrement et le fossé.

Traverse de Spontin. D'abord, descente rapide, sur laquelle l'empierrement est usé, raboteux et en très-mauvais état; on est inexcusable de laisser une belle route arriver à un pareil point d'usure. Bon pont en maçonnerie de moellons calcaires, à une arche, sur le ruisseau de Spontin. Le reste de la traverse est étroit, irrégulier, sale, en mauvais état et sans moyens d'écoulement jusqu'au ruisseau du Bouck. Sur ce ruisseau, vieux pont à trois arches, en moellons calcaires, fort délabré.

De Spontin au hameau de Saint-Gilles. Longue et forte côte pour sortir de la vallée du Bouck. A mi-côte, la route franchit un ravin où ses remblais forment barrage; mais ils sont munis d'un grand aqueduc de 1m,75 sur 1m,20, en bon état. Dans toute cette section, l'empierrement est bien viable, mais usé presque partout jusqu'à l'enrochement et réclame un prompt entretien. La route y est, comme dans les parties précédentes, en général belle et régulière.

De Saint-Gilles au hameau de Lit-Fontaine, sur la route de Namur à Marche. Route et empierrement en bon état de viabilité, mais exigeant un entretien ordinaire pour rendre le bombement, diminué ou perdu.

De la route de Namur à Marche jusqu'à une ferme blanche. Dans les haies du hameau de Lit-Fontaine, le chemin est plat et boueux; un cassis détestable.

De la ferme blanche à Florée. Empierrement parfait; beaucoup de matériaux à pied d'œuvre. Il ne manque qu'un curage aux fossés et l'ouverture de celui de droite sur une longueur de 150 mètres. Carrière de sable contre l'accotement de droite.

Traverse de Florée. On ne traverse que quelques maisons; le gros du village reste à droite. Empierrement un peu humide d'abord, excellent ensuite; une mare sur l'accotement de droite; un mauvais cassis.

De Florée à Wagnée. Haies et plantations riveraines de mélèzes qui nuiront plus tard. Du reste, route excellente.

De Wagnée à un ponceau à 150 mètres au-delà d'un empierrement à droite. 1° 150 mètres de chemin parfait; 2° 150 mètres avec bois à gauche et plantation riveraine à droite; route parfaite, mais humide. Le reste, jusqu'au ponceau, parfait; ponceau en excellent état.

Du ponceau à un groupe de fermes. Chemin parfait. La traverse du petit hameau formé par les fermes est en bon état; l'écoulement y laisse à désirer.

Du hameau à la route d'Andenne à Ciney. Route en fort bon état; cependant parfois un peu inférieure à la partie depuis la route de Namur à Marche. Cependant tout l'ensemble, depuis cette route jusqu'à celle d'Andenne à Ciney, est des plus satisfaisant.

On suit la route de Ciney à Andenne jusqu'au village d'Ohey, puis on reprend la route communale.

Traverse d'Ohey. Purins, mares et fumiers envahissant les accotements.

D'Ohey à Matagne. Empierrement usé et raboteux; le reste, bon.

Traverse de Matagne. Bonne et assez propre. Empierrement fort usé vers le haut du village, sur 200 mètres, qui veulent un prompt rechargement.

De Matagne à Perwez. Aqueduc dont la tête de gauche est rompue. Bonne route, parfaitement viable, mais assez usée en quelques points pour qu'un rechargement y soit nécessaire.

Traverse de Perwez. Parfaitement viable, régulière, assez propre, mais empierrement usé et voulant un rechargement jusqu'à un ponceau. Au delà du ponceau jusqu'à la sortie du village, l'ensemble de la route est médiocre.

De Perwez à Bois-Dame-Agnès. Longue rampe; chemin parfaitement viable, mais boueux, parce que l'empierrement n'est plus en calcaire, mais en grès.

Traverse de Bois-Dame-Agnès. Bonne, propre et régulière; l'écoulement demanderait plus de soin; quelques parties raboteuses vaudraient un rechargement.

De Bois-Dame-Agnès à la limite de la province. Route bonne, régulière et parfaitement viable, bordée, en quelques parties, de plantations riveraines, peu nuisibles, à cause de leur élévation.

Commune de Ben-Ahin. Sur cette commune, la route reste bonne, régulière et bien viable, mais un peu fatiguée jusqu'aux abords de la limite de la commune de Huy. Sa largeur varie de 7 à 8 mètres, plus des fossés d'un mètre; l'empierrement varie de 3 mètres à 3m,50. Une partie de 2,000 mètres a été construite en 1845 et 1846; le reste est antérieur à la loi du 10 avril 1841.

A la limite de la commune de Huy, il y a une partie de 600 mètres qui n'a que 4 et 5 mètres de largeur, et qui devrait être rectifiée pour opérer le libre écoulement des eaux. Ce travail exigerait une dépense approximative de 5,000 francs.

Commune de Huy. Sur cette commune, la largeur de la route varie de 4 à 7 mètres. Dans les parties les plus étroites, il n'y a pas de fossés, de sorte que l'eau suit l'empierrement, qui est considérablement usé et dégradé. Pendant l'hiver, ce chemin est très-souvent couvert de glace; alors le passage est impossible pour les voitures. Pour entrer dans la ville, les inclinaisons sont considérables et varient de 8 à 13 p. %. Ces inclinaisons pourraient être toutes réduites à 8 p. %. Ce travail, avec celui qui serait nécessaire pour assurer dans cette partie l'écoulement des eaux, s'élèverait à environ 16,000 francs.

L'utilité de cette belle communication devrait faire décréter promptement l'exécution de cette amélioration indispensable.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1852.

1° CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Andenne	589	4,359	»	6	34,721 »
Evelette.	»	3,852	»	1	5,346 »
Gesves	»	3,922	»	»	10,392 78
Gosne.	»	1,867	»	3	5,815 »
Haillot	»	4,822	»	3	18,858 86
Haltinne.	45	2,974	»	3	7,634 »
Jallet	50	1,892	»	4	6,170 »
Loyers.	»	3,160	»	»	5,986 »
Maizeret.	»	1,380	»	1	2,059 »
Mozet	»	4,704	»	8	27,557 »
Ohey	»	1,199	»	»	4,861 »
Perwez	25	3,636	»	6	13,436 26
Sclayn.	38	3,293	»	»	9,715 »
Sorée	»	1,795	»	»	6,078 »
Thon	»	2,199	»	1	7,674 »
TOTAUX.	738	45,044	»	36 ponts et aqueducs.	166,303 90

D'ANDENNE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
34,721 »	»	»	»	
4,046 »	»	300 »	1,000 »	
10,392 78	»	»	»	
5,215 »	100 »	500 »	»	
18,858 86	»	»	»	
6,654 »	»	»	980 »	
4,720 »	300 »	1,150 »	»	
2,986 »	»	»	3,000 »	
2,059 »	»	»	»	
26,057 »	750 »	750 »	»	
4,861 »	»	»	»	
13,436 26	»	»	»	
8,215 »	350 »	650 »	500 »	
2,778 »	350 »	900 »	2,050 »	
7,674 »	»	»	»	
152,673 90	1,850 »	4,250 »	7,530 »	
166,303 90				

2° CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Aische-en-Refail.	1,245	2,304	»	5	16,378 01
Bierwart.	»	1,613	»	9	7,509 »
Bolinne	48	3,740	»	9	15,207 »
Boneffe	77	2,771	»	1	13,483 16
Bovesse	»	1,930	»	4	6,297 »
Branchon	»	1,270	»	3	10,133 16
Cortil-Wodon	»	3,209	»	13	18,785 »
Daussoux	»	2,384	»	3	7,326 »
Dhuy	»	677	»	3	7,390 02
Eghezée	806	1,081	»	3	9,040 »
Emine.	»	2,510	»	9	4,855 08
Forville	»	5,650	»	25	27,338 »
Franc-Waret.	208	467	»	3	10,874 »
Hanret	»	3,078	»	4	16,178 60
Hemptinne	»	2,773	»	3	13,183 »
Hingeon.	»	2,988	»	9	11,143 »
Leuze	»	1,589	»	6	10,238 20
Liernu	547	»	»	1	2,139 98
Longchamps.	299	1,122	»	6	9,498 »
Mehagne.	1,430	1,183	»	4	13,815 »
Meux	»	3,822	»	5	16,387 80
Noville-les-Bois	»	2,608	»	11	20,889 »
Pontillas.	»	2,485	»	3	12,029 »
Rhisne.	»	5,967	»	5	19,060 »
Saint-Denis	»	1,966	»	9	8,824 »
Saint-Germain.	214	66	»	»	4,392 39
Taviers	148	1,396	»	3	10,028 16
Tillier.	»	»	»	»	5,534 »
Upigny	»	562	»	8	2,748 »
Waret-la-Chaussée.	»	2,560	»	4	13,695 30
Warisoux	»	1,953	»	6	8,388 75
TOTAUX.	5,022	63,724	»	177 ponts et aqueducs.	352,787 61

D'EGHEZÉE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
16,378 01	»	»	»	
7,109 »	»	400 »	»	
12,582 »	650 »	1,100 »	875 »	
12,733 16	250 »	500 »	»	
4,927 »	160 »	1,210 »	»	
8,333 16	450 »	450 »	900 »	
16,527 »	300 »	1,200 »	758 »	
6,326 »	»	1,000 »	»	
7,390 02	»	»	»	
9,040 »	»	»	»	
2,905 08	650 »	1,300 »	»	
26,938 »	»	400 »	»	
9,974 »	»	500 »	400 »	
14,128 60	500 »	1,550 »	»	
11,491 80	»	900 »	791 20	
9,394 50	474 50	1,274 »	»	
8,838 20	300 »	1,100 »	»	
2,139 98	»	»	»	
7,498 »	»	2,000 »	»	
11,315 »	1,250 »	1,250 »	»	
13,757 80	300 »	600 »	1,730 »	
20,489 »	»	400 »	»	
9,967 »	420 »	1,300 »	342 »	
16,960 »	400 »	1,500 »	200 »	
8,224 »	»	600 »	»	
4,392 39	»	»	»	
10,028 16	»	»	»	
5,534 »	»	»	»	Entretien et réparation des divers chemins de la commune.
1,998 »	250 »	500 »	»	
12,895 30	300 »	500 »	»	
3,988 75	1,000 »	2,400 »	1,000 »	
314,202 91	7,654 50	23,934 »	6,996 20	
352,787 61				

3° CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Arbre	»	4,344	»	5	12,197 »
Auvelois	»	5,608	»	»	21,181 »
Biesme	»	8,882	»	1	12,209 »
Bois-de-Villers	»	7,402	»	5	13,707 »
Denée	»	4,175	»	»	4,919 »
Ermeton-sur-Biert	»	318	»	2	3,981 20
Falisolle	»	1,235	»	»	5,593 »
Floreffe	»	7,920	»	9	14,549 »
Fosse	»	7,546	»	7	19,330 »
Franière	»	5,007	»	»	8,501 »
Furnaux	»	1,910	»	1	4,062 »
Graux	»	5,809	»	»	8,550 »
Ham-sur-Sambre	»	2,707	»	»	13,177 »
Lesve	»	11,244	»	4	14,442 »
Mettet	»	12,720	»	4	25,190 »
Moignelée	»	400	»	1	871 »
Mornimont	»	1,349	»	»	3,336 »
Profondeville	»	3,730	»	»	5,485 »
Roux	»	3,719	»	1	10,990 »
Saint-Gérard	»	6,785	»	»	14,735 »
Sart-Eustache	»	2,782	»	4	9,486 »
Sosoye	»	1,967	»	»	3,902 »
Tamine	150	3,478	»	5	16,059 »
Vitrival	»	1,661	»	2	3,971 »
TOTAUX	150	112,698	»	51 ponts et aqueducs.	250,423 20

DE FOSSE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
12,197 »	»	»	»	
21,181 »	»	»	»	
12,209 »	»	»	»	
12,107 »	500 »	1,100 »	»	
4,069 »	200 »	650 »	»	
3,981 20	»	»	»	
5,593 »	»	»	»	
14,149 »	»	400 »	»	
19,330 »	»	»	»	
8,501 »	»	»	»	
4,062 »	»	»	»	
6,850 »	200 »	1,400 »	100 »	
13,177 »	»	»	»	
13,942 »	»	500 »	»	
25,190 »	»	»	»	
621 »	»	»	250 »	
3,036 »	»	300 »	»	
5,485 »	»	»	»	
10,490 »	250 »	250 »	»	
14,435 »	»	300 »	»	
5,611 »	600 »	1,800 »	1,475 »	
3,502 »	»	400 »	»	
16,059 »	»	»	»	
3,971 »	»	»	»	
239,748 20	1,750 »	7,100 »	1,825 »	
250,423 20				

4° CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Balâtre	»	4,268	»	3	9,014 »
Beuzet	»	2,389	»	5	5,509 »
Bossiere	»	4,388	»	4	8,821 »
Bothey	»	2,356	»	»	10,451 »
Corroy-le-Château	85	2,769	»	2	13,315 »
Ernage	816	»	»	1	5,802 »
Gembloux	967	2,451	»	2	21,736 »
Grand-Leez	2,447	»	»	2	13,742 »
Grand-Manil	»	2,852	»	1	7,584 »
Isnes	»	2,030	»	»	4,161 »
Jenuppe	»	4,063	»	»	15,398 »
Keumiée	»	1,497	»	1	6,400 »
Ligny	»	3,812	»	»	23,546 »
Lonzée	»	2,861	»	1	12,943 »
Mazy	»	2,744	»	»	5,775 »
Onoz	»	2,523	»	»	3,685 »
Saint-Martin	»	2,725	»	1	6,151 »
Sauvenière	3,811	»	»	3	19,839 »
Sombreffe	1,617	6,018	»	1	25,654 »
Tongrinne	»	8,172	»	6	20,773 »
Velaine	»	4,621	»	3	18,480 »
TOTAUX	9,743	62,539	»	36 ponts et aqueducs.	258,779 »

DE GEMBLOUX.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
8,314 »	100 »	600 »	»	
3,976 »	250 »	250 »	1,033 »	
6,171 »	»	400 »	2,250 »	
9,901 »	»	500 »	50 »	
12,765 »	»	»	550 »	
5,802 »	»	»	»	
20,736 »	»	1,000 »	»	
13,742 »	»	»	»	Dans la colonne des fonds communaux figure une somme de 900 francs, accordée à la commune, par le Gouvernement, à titre de prêt.
4,684 »	400 »	»	2,500 »	
4,161 »	»	»	»	
13,148 »	700 »	300 »	1,250 »	
6,400 »	»	»	»	
23,046 »	»	500 »	»	
10,220 75	»	2,600 »	122 25	
5,075 »	»	300 »	400 »	
3,685 »	»	»	»	
5,330 »	»	700 »	121 »	
19,839 »	»	»	»	
24,654 »	»	1,000 »	»	
20,003 »	»	600 »	170 »	
18,080 »	»	400 »	»	
239,732 75	1,450 »	9,150 »	8,446 25	
258,779 »				

5° CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Beez	»	385	»	»	1,969 »
Bonnine	»	2,281	»	»	7,384 »
Bouge	»	5,050	»	4	16,289 »
Champion	»	1,004	»	5	10,138 97
Flawinne	»	6,935	»	5	13,132 »
Floriffoux	»	3 089	»	3	7,416 »
Golbressée	»	»	»	4	3,937 33
Marche-les-Dames	»	6,829	»	1	20,361 »
Marchovelette	»	1,629	»	4	6,912 »
Moustier	»	962	»	»	8,063 »
Namèche	»	4,593	»	2	7,270 »
Saint-Marc	»	545	»	»	6,322 50
Saint-Servais	»	»	»	»	1,781 »
Soye	»	4,757	»	4	14,284 »
Spy	»	5,109	»	»	19,504 »
Suarlée	»	3,203	»	»	7,916 »
Temploux	»	6,723	»	2	22,675 »
Vedrin	»	3,467	»	1	14,758 »
Vezin	»	1,655	»	7	13,113 21
TOTAUX	»	58,216	»	42 ponts et aqueducs.	293,226 01

DE NAMUR-NORD.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
1,969 »	»	»	»	
6,534 »	150 »	550 »	150 »	
14,589 »	»	950 »	750 »	
10,138 97	»	»	»	Entretien et réparation des chemins de la commune.
12,182 »	150 »	800 »	»	
7,016 »	200 »	200 »	»	
3,937 33	»	»	»	
10,961 »	»	400 »	9,000 »	
6,612 »	100 »	200 »	»	
8,063 »	»	»		
6,839 80	»	300 »	130 20	
5,822 50	»	500 »	»	
781 »	»	»	1,000 »	Idem.
10,820 03	600 »	1,000 »	1,863 97	
19,504 »	»	»	»	
7,516 »	200 »	200 »	»	
22,385 »	100 »	190 »	»	
14,758 »	»	»	»	
11,863 21	650 »	»	600 »	
182,291 84	2,150 »	5,290 »	13,494 17	
203,226 01				

6° CANTON.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Assesse	»	4,107	»	5	9,988 »
Courrière	»	1,738	»	1	7,685 »
Crupet.	»	3,054	»	4	8,464 »
Dave	»	9,763	»	7	18,875 »
Erpent	»	»	»	»	1,845 »
Florée.	»	1,404	»	7	10,784 53
Jambe.	»	5,080	»	1	16,061 »
Live.	»	739	»	»	2,178 22
Lustin.	»	3,057	»	1	9,243 »
Maillen	»	4,592	»	»	10,425 »
Malonne.	»	12,411	»	11	25,839 17
Wépion.	»	572	»	2	3,413 »
Wierde	»	6,615	»	2	12,223 »
TOTAUX.	»	53,132	»	41 ponts et aqueducs.	137,023 92

DE NAMUR-SUD.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
9,588 »	200 »	200 »	»	
7,085 »	200 »	400 »	»	
8,164 »	234 »	66 »	»	
17,325 »	500 »	1,000 »	50 »	
1,845 »	»	»	»	Entretien et réparation des chemins de la commune.
8,814 53	300 »	300 »	1,370 »	
15,871 »	»	»	190 »	
2,178 22	»	»	»	
8,263 »	380 »	600 »	»	
10,025 »	150 »	250 »	»	
25,089 17	»	200 »	550 »	
3,413 »	»	»	»	
11,518 »	170 »	330 »	205 »	
29,178 92	2,134 »	3,346 »	2,365 »	
137,023 92				

RÉCAPITU

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
1° Canton d'Andenne	738	45,054	»	36	166,303 90
2e Id. d'Éghezée.	5,022	65,724	»	177	352,787 61
3° Id. de Fosse	150	112,698	»	51	250,423 20
4e Id. de Gembloux. . .	9,743	62,539	»	36	258,779 »
5° Id. de Namur (*Nord*) .	»	58,216	»	42	203,226 01
6° Id. de Namur (*Sud*). .	»	53,132	»	41	137,023 92
TOTAUX.	15,653	397,363	»	383 ponts et aqueducs.	1,368,543 64

LATION.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
152,673 90	1,850 »	4,250 »	7,530 »	La dépense totale comprend, outre les frais de construction des empierrements, pavages, etc., désignés ci-contre, les diverses sommes employées au service vicinal (depuis la promulgation de la loi de 1841) autres que celles affectées à la construction des voies de grande vicinalité.
314,202 91	7,654 50	23,934 »	6,996 20	
239,748 20	1,750 »	7,100 »	1,825 »	
239,732 75	1,450 »	9,150 »	8,446 25	
182,291 84	2,150 »	5,290 »	13,494 17	
129,178 92	2,134 »	3,346 »	2,365 »	Outre les ouvrages d'art mentionnés à la 5e colonne, 76 aqueducs ont été établis sous des chemins intérieurs, etc.
,257,828 52	16,988 50	53,070 »	40,656 62	
1,368,543 64				

Voici maintenant le dénombrement des *communes* non rattachées à quelque communication pavée ou empierrée. — Je ferai observer qu'il ne contient que l'indication des communes sur le *territoire* desquelles il ne passe aucune de ces communications. Parmi celles dont le *territoire* en renferme, il en reste dont les hameaux ou dont le village chef-lieu lui-même n'y sont point rattachés. Ce tableau ne peut donc être regardé comme complet.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR.

Désignation des communes non rattachées, jusqu'ici, à quelque communication pavée ou empierrée. — Moyens de pourvoir à leur rattachement.

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	LONGUEUR TOTALE.
				Mètres.
1° CANTON				
Gosne et Jallet...	Chemin de grande communication d'Yvoir à Huy.	Gosne.....	1,750	4,850
		Jallet.....	2,300	
		Haillot	800	
Maizeret.....	(*Pour mémoire.*)	»	»	»
2° CANTON				
Daussoux.....	Route de Namur à Louvain.....	Daussoux ..	1,225	1,775
		»	»	
		Champion..	550	
Mehaigne.....	Id.	Mehaigne ..	700	2,770
		»	»	
		Éghezée ...	2,070	
3° CANTON				
(*Pour mémoire.*)	»	»	»	»
4° CANTON				
Grand-Leez	Route de Gembloux à Wavre.....	Grand-Leez.	2,600	5,450
		Sauvenière.	1,650	
		Gembloux..	1,200	
5° CANTON				
(*Pour mémoire.*)	»	»	»	»
6° CANTON				
(*Pour mémoire.*)	»	»	»	»

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENTS A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
	Mètres.	Mètres.	Francs.	Francs.	
D'ANDENNE.					
Chemin de Marchin à Matagne.....	123 426 800	1,349	350 1,250 2,400	4,000	
»	»	»	»	»	La *propriété* du chemin, destiné au raccordement, fait l'objet d'une contestation soumise aux tribunaux.
D'EGHEZÉE.					
»	»		»		
»	»	310	»	800	
Chemin n° 10 de l'atlas.....	310		800		
»	»		»		
Chemin de Mehaigne à Éghezée.....	»	960.	»	4,800	
	960		4,800		
DE FOSSE.					
»	»	»	»	»	Toutes les communes sont reliées.
DE GEMBLOUX.					
Chemin de Grand-Leez à Gembloux.....	1,660 1,650 180	3,490	9,000 8,000 900	17,900	
DE NAMUR-NORD.					
»	»	»	»	»	
DE NAMUR-SUD.					
»	»	»	»	»	Id.
	6,109	6,109	27,500	27,500	Les parties d'empierrement adjugées et en voies d'exécution ont été considérées comme construites.

PROVINCE DE NAMUR. —

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'ar

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Emine.....	»							»	1,000	»	650	650
Warisoux.....	»							300	»	800	1,130 470	»
Meux.....	2,000	1,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»	654	600
Saint-Servais.....	»							»	»	»	»	»
Saint-Marc.....	»							500	»	»	»	»
Saint-Germain...	»	»	1,050	»	»	»	»	»	800	»	1,595	1,755
Liernu.....	»	»	950	»	»	»	»	400	»	»	»	700
Asche-en-Refail...	»	»	400	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»
Ohey.....	»	»	»	500	»	»	»	»	»	»	»	»
Sart-Eustache....	»	»	»	»	1,000	»	»	»	400	»	400	»
Assesse.....	»	1,629 77	»	»	825	»	»	»	»	»	»	200
Florée.....	»	»	1,200	»	4,125	»	»	»	»	»	»	300
Gesves.....	»	»	»	500	1,547	»	»	»	»	»	»	»
Sorée.....	»	»	»	1,000	4,344 378	»	»	250	300	350	»	»
Haillot.....	»	»	»	500	411	»	»	»	»	»	»	»
Perwez.....	»	»	400	»	2,270	»	»	»	»	»	»	»

ARRONDISSEMENT DE NAMUR.

rondissement de Namur avec spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	TOTAL.
	1,780 »	»	2,405	»	»	2,510	»	4,915
	1,300 »							
	2,400 »	»	2,720	»	»	1,955	»	4,675
	1,260 »							
9,734 »	600 »	»	715	»	»	3,822	»	4,537
	1,124 »							
	54 80	»	735	»	»	»	»	735
	500 »	»	2,700	»	»	545	»	3,245
	715 »							
5,180 »	5,180 »	88	1,764	»	214	66	»	2,132
2,050 »	2,050 »	449	600	»	547	»	»	1,596
2,400 »	400 »	360	1,888	»	1,245	2,504	»	5,799
	2,400 »							
500 »	500 »	»	890	»	»	1,199	»	2,089
1,800 »	1,800 »	»	»	»	»	2,782	»	2,782
	200 »	»	1,534	»	»	4,107	»	5,641
	2,004 77							
	300 »	»	4,730	»	»	1,404	»	6,134
	3,075 »							
	1,203 »	»	1,885	»	»	3,922	»	5,807
20,529 77	900 »	»	898	»	»	1,795	»	2,693
	1,172 »							
	689 »	»	2,586	»	»	4,822	»	7,408
	1,450 »	»	4,255	»	25	3,636	»	7,916

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Taviers.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Boneffe.....	»	»	»	»	»	1,500 »	»	»	»	»	500	»
Branchon.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	450
Champion	»	»	»	»	»	629 »	629 »	»	»	»	»	»
Waret-la-Chaussée	»	»	»	»	»	2,810 » 2,587 50 689 »	2,587 50	1,500	1,529	500	»	»
Cortil-Wodon....	»	»	»	»	»	1,922 50	1,922 50	150	600	»	880	»
Hanret.....	»	»	»	»	»	2,912 50	2,912 50	300	300	500	450	»
Hemptinne	»	»	»	»	»	»	1,151 »	300	»	600	»	»
Tillier.....	»	»	»	»	»	469 »	469 »	»	»	»	»	»
Franc-Waret	»	»	»	»	»	»	8,500 »	500	»	»	»	»
Vezin.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ermeton-sur-Biert	»	»	»	»	500	»	»	»	»	»	700	»
Marchovelette....	»	»	»	»	»	1,690 »	»	1,000	»	»	»	200
Leuze.....	»	»	»	»	»	3,022 »	»	600	»	888	300	200
Bovesse	»	»	»	»	»	350 »	»	200	»	500	»	160
Jallet.....	»	»	»	»	»	400 »	»	250	»	»	350	150
Graux.....	»	»	»	»	»	»	»	500	»	600	300	»
Bierwart	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	TOTAL.
»	1,500 »				148	1,396	»	1,544
2,450 »	500 »	4,506	»	»	77	2,771	»	7,354
»	450 »				»	1,270	»	1,270
1,258 »	1,258 »	»	1,908	»	»	1,004	»	4,031
12,203 »	689 » 1,529+5,675 500 » 2,810 »	»	3,027 551 667+2,944	»	»	2,560	»	7,023
5,475 »	1,200 » 280 » 3,845 »	»	797 193	»	»	3,209	»	5,310
7,375 »	1,550 » 5,825 »	»	4,125	»	»	3,078	»	7,203
2,151 »	900 » 2,502 »	»	2,443	»	»	2,775	»	5,216
	938 »	»	899	»	»	»	»	899
9,938 »	500 » 8,500 »	»	415 10,657	»	208	467	»	11,747
	»	»	»	»	»	1,655	»	1,655
1,200 »	400 » 700 »		3,301	»	»	318	»	3,619
2,890 »	2,690 » 200 »	»	1,944	»	»	1,629	»	3,573
5,010 »	1,100 » 3,920 »	»	1,509	»	»	1,589	»	3,098
1,210 »	1,210 »	»	»	»	»	1,930	»	1,930
1,150 »	1,150 »	»	»	»	50	1,892	»	1,942
1,400 »	1,400 »	»	»	»	»	5,809	»	5,809
400 »	400 »	»	»	»	»	1,613	»	1,613

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Namêche	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Lonzée	»	»	»	»	»	»	»	1,100	»	1,300	»	»
Sosoye	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»	»
Gesne	»	»	»	»	»	»	»	500	»	200	»	»
Sombreffe	»	»	»	»	»	»	»	500	»	500	»	»
Mornimont	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Louette-St-Denis	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»
Balatre	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	100
Evelette	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Jemeppe	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Bois-de-Villers	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	500	»
Saint-Gérard	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Rhisne	»	»	»	»	»	»	»	500	400	»	400	400
Lesve	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Forville	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	1,445	»
Marche-les-Dames	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»	»
Hingeon	»	»	»	»	»	»	»	200	700	»	374	»
Saint-Martin	»	»	»	»	»	»	»	300	»	400	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	TOTAL.
300 »	300 »	»	»	»	»	4,593	»	4,593
2,600 »	2,600 »	»	»	»	»	2,861	»	2,861
400 »	400 »	»	»	»	»	1,967	»	1,967
500 »	500 »	»	»	»	»	1,867	»	1,867
1,000 »	1,000 »	»	»	»	1,617	6,018	»	7,655
300 »	300 »	»	»	»	»	1,349	»	1,349
200 »	200 »	»	»	»	»	»	»	»
600 »	600 »	»	»	»	»	4,268	»	4,268
300 »	300 »	»	»	»	»	3,852	»	3,852
300 »	300 »	»	»	»	»	4,063	»	4,063
1,100 »	1,100 »	»	»	»	»	7,402	»	7,402
300 »	300 »	»	»	»	»	6,785	»	6,785
1,500 »	1,500 »	»	»	»	»	5,967	»	5,967
500 »	500 »	»	»	»	»	11,244	»	11,244
1,845 »	400 » / 1,445 »	»	3,629	»	»	5,650	»	9,279
400 »	400 »	»	»	»	»	6,829	»	6,829
1,274 »	1,274 »	»	»	»	»	2,988	»	2,988
700 »	700 »	»	»	»	»	2,725	»	2,725

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Gelbressée.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,900	»	»	»
Dhuy.....	»	»	»	»	»	»	»	»	5,414	»	»	»
Longchamps	»	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»
Gembloux.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	450	»
Malonne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»
Mazy	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	»
Noville-les-Bois...	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»
Velaine	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	1,160	»
Bothey.....	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»
Ligny.....	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»
Flawinne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	500
Pontillas	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	900	»
Bouge.....	»	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	»
Bonimne..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400	150	»
Daussoux.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»
Floreffe	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»
Saint-Denis.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»
Bossière.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
1,900 »	1,900 »	»	2,131	»	»	»	»	2,131
5,414 »	5,414 »	»	54 1,492 4,570	»	»	675	»	6,801
2,000 »	2,000 »	»	»	»	299	1,122	»	1,421
1,450 »	1,600 »	»	»	»	2,961	2,451	»	3,412
200 »	200 »	»	»	»	»	12,411	»	12,411
500 »	500 »	»	»	»	»	2,744	»	2,744
400 »	400 » 1,160 »	»	4,143	»	»	2,608	»	6,751
1,560 »	400 »	»	»	»	»	4,621	»	4,621
500 »	500 »	»	»	»	»	2,356	»	2,356
500 »	500 »	»	»	»	»	3,812	»	3,812
800 »	800 »	»	»	»	»	5,935	»	5,935
1,300 »	1,300 »	»	»	»	»	2,485	»	2,485
600 »	950 »	»	»	»	»	5,050	»	5,050
550 »	550 »	»	»	»	»	2,281	»	2,281
1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	2,384	»	2,384
400 »	400 »	»	»	»	»	7,920	»	7,920
600 »	600 »	»	»	»	»	1,966	»	1,966
400 »	400 »	»	»	»	»	4,388	»	4,388

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Tongrinne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»
Mozet.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	750	»	»
Maillen.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	250	»
Dave.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»
Bolinne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,100	»
Courrière.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»
Wierde.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	350	»
Denée.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	650	»
Lustin	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	450	150
Soye.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»
Huppignies.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500
Temploux.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	190
Roux.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	250
Mehagne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,250
Beuzet.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	250
Floriffoux.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	200
Crupet.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	66
Suarlée.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	200
Sclayn	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
600 »	600 »	»	»	»	»	8,172	»	8,172
750 »	750 »	»	»	»	»	4,704	»	4,704
250 »	250 »	»	»	»	»	4,592	»	4,592
1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	9,763	»	9,763
1,100 »	1,100 »	»	»	»	48	3,740	»	3,788
400 »	400 »	»	»	»	»	1,738	»	1,738
330 »	330 »	»	»	»	»	6,615	»	6,615
650 »	650 »	»	»	»	»	4,175	»	4,175
600 »	600 »	»	»	»	»	3,057	»	3,057
1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	4,757	»	4,757
500 »	500 »	»	»	»	»	562	»	562
190 »	190 »	»	»	»	»	6,723	»	6,723
250 »	250 »	»	»	»	»	3,719	»	3,719
1,250 »	1,250 »	»	»	»	1,430	1,183	»	2,613
250 »	250 »	»	»	»	»	2,389	»	2,389
200 »	200 »	»	»	»	»	3,089	»	3,089
66 »	66 »	»	»	»	»	3,054	»	3,054
200 »	»	»	»	»	»	3,203	»	3,203
»	650 »	»	»	»	38	3,293	»	3,331

Résumant tous les tableaux en général, nous aurons l'état des choses dans l'arrondissement de Namur, quant aux chemins des deux catégories, jusqu'au 31 décembre 1852.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
GRANDE VICINALITÉ.						
Chemin de Namur à Aische-en-Refail	15,758	899	13,585	»	1,274	69,974 49
Chemin de Champion à Wasseiges.	15,346	»	15,346	»	»	77,626 45
Chemin de Leuze à Sclaigniaux...	12,963	»	12,963	»	»	55,601 30
Chemin de Tavier à la chaussée Romaine	4,506	4,506	»	»	»	37,850 52
Chemin de Marchovelette à la rencontre du chemin de Champion à Wasseiges	2,495	»	2,495	»	»	9,876 »
Chemin compris entre l'embranchement de Marchovelette et le chemin de Marche-les-Dames à Gelbressée.....	2,131	»	2,131	»	»	9,762 67
Chemin de Dhuy à la rencontre de la route de Namur à Louvain ...	5,237	»	5,237	»	»	26,689 97
Chemin de Franc Waret vers Meeffe	8,380	»	8,380	»	»	11,140 »
Chemin de Dhuy à la rencontre de la route d'Eghezée à Saucin.....	1,492	»	1,492	»	»	7,980 »
Chemin d'Yvoir à Huy (partie située sur l'arrondissement de Namur).	16,778	»	16,778	»	»	58,905 57
Chemin compris entre la route de Fraire à Bouillon, celle de Denée à Anthée et de Somtet à Hermeton-sur-Biert.....	1,250	»	1,250	»	»	3,227 80
Chemin d'Onhaye à Ermeton-sur-Biert.....	2,051	»	2,051	»	»	1,900 »
TOTAUX.....	88,387	5,405	81,708	»	1,274	368,550 75
		87,113 ou 17 lieues et $^2/_5$.				
PETITE VICINALITÉ.						
Canton d'Andenne.....	»	758	45,054	»	»	166,303 90
Id. d'Eghezée.....	»	5,022	65,724	»	»	352,787 61
Id. de Fosse	»	150	112,698	»	»	250,423 20
Id. de Gembloux	»	9,745	62,539	»	»	258,779 »
Id. de Namur (*Nord*).....	»	»	58,216	»	»	205,226 01
Id. de Namur (*Sud*).....	»	»	53,152	»	»	137,025 02
TOTAUX.....	»	15,655	397,365	»	»	1,368,543 64
		413,016 ou 82 lieues et $^1/_5$.				

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande vicinalité.....	»	5,405	81,708	»	»	368,530 75
Chemins de petite vicinalité.....	»	15,653	397,363	»	»	1,368,543 64
TOTAL GÉNÉRAL.....	»	21,058	479,071	»	»	1,737,074 39
		500,129 ou 100 lieues.				

Prix moyen du mètre de chemin de grande communication. . . $\frac{368,530.75}{87,113}$ = fr. 4 23

Id. de petite vicinalité . . . . . $\frac{1.368,543.64}{413,016}$ = fr. 3 31

Prix moyen de l'ensemble. . . . . $\frac{1.737,074.39}{500,129}$ = fr. 3 47

ARRONDISSEMENT VOYER DE DINANT.

L'arrondissement voyer de Dinant compte six chemins de grande communication, dont cinq sont terminés.

Ce sont ceux de :

1° Celle à Achêne ;
2° Houdremont à la limite de la province vers Opont (Luxembourg) ;
3° Sohier à Grupont (en partie sur la province de Luxembourg) ;
4° D'Onhaye à Hermeton-sur-Biert (première partie sur l'arrondissement de Namur) ;
5° D'Yvoir à Huy (partie sur l'arrondissement de Namur dans lequel je l'ai rangé).

Le 6e est celui de

6° Teschaux à Baillonville.

La construction de ce dernier chemin, commencée depuis longtemps, a été suspendue; on suppose même qu'il sera difficile de l'achever, à cause du peu de ressources et du peu de bon vouloir d'une partie des communes qu'il traverse. L'abandon de ce chemin serait regrettable : il établit une belle communication entre la Meuse à Givet et l'Ourthe à Noiseux, et il traverse, d'ailleurs, une série de communes en grande partie dépourvues de chemins praticables. Je crois donc que le Gouvernement devrait s'imposer de nouveaux sacrifices et engager l'autorité provinciale à user de tous les moyens en son pouvoir pour faire reprendre et terminer la construction de ce chemin. Une mesure à cet égard doit être prompte si l'on veut n'avoir pas à reconstruire à neuf quelques-unes des parties déjà améliorées qui ne présentant pas, aujourd'hui, par suite de leur isolement, d'utilité générale, sont peu ou point entretenues. Les bons matériaux de construction sont malheureusement assez rares dans les localités traversées par ces chemins.

Les chemins communaux de petite vicinalité ont reçu un développement comparatif assez considérable, si l'on a égard au nombre des communes de l'arrondissement et au peu de ressources de beaucoup d'entre elles. J'en ai parcouru un grand nombre. Je vais en donner la description suivante :

Chemin d'Havelange aux Avins. Exécuté sur 600 mètres de longueur. Il a 4 mètres d'empierrement, 1m50 d'accotement et 0m50 de fossés. Bon chemin, bien construit; il a besoin d'un rechargement et quelques-unes des haies qui le bordent d'un élagage. Avant l'amélioration de ce chemin il constituait une espèce de long bourbier : la fièvre typhoïde régnait en permanence dans toutes les demeures avoisinantes. Elle a disparu depuis l'amélioration.

Chemin d'Havelange vers Opagne. Construit sur une longueur de 700 mètres. Forte pente. 3 mètres d'empierrement. Le reste comme le précédent.

Chemin de Hubinne à Sorée. Ce chemin fera partie d'un chemin de grande communication qu'on projette de décréter entre Hubinne et Thon-Samson. Il a 3 mètres d'empierrement, 1 mètre d'accotement et 0m25 à 0m50 de fossés. De Hubinne à Buresse, le chemin est très-bon, sauf dans la descente qui conduit dans Buresse et qui est un peu ravinée par les eaux, faute de fossés. La traverse de

Buresse est viable, mais très-usée et raboteuse ; un rechargement y serait indispensable. Cette partie est ancienne. De Buresse à Sorée le chemin est achevé, à 600 mètres près sur Sorée : ces 600 mètres sont adjugés. Le chemin est en bon état, sauf les fossés, qui manquent ou sont insuffisants sur toute la ligne.

Chemin partant du précédent et allant à Gramptinne par Frisée. Les mille premiers mètres de ce chemin ne sont pas encore exécutés, non plus que la partie entre la route d'Andenne à Ciney et Gramptinne. Ce chemin a 3 mètres d'empierrement, 1^{m}50 d'accotement et 0^{m}25 à 1 mètre de fossés. La partie exécutée est en bon état, surtout jusqu'à Frisée.

Chemin partant du précédent (près de Frisée) et allant, par Champion, à la route d'Andenne à Ciney. Les 40 premiers mètres sont très-mauvais. Le reste est bon jusqu'à l'entrée de Schaltin. A l'entrée de ce village, partie en reconstruction, qui doit être poursuivie jusqu'au château. Cette partie consiste en pierraille de calcaire et de schiste, jetée pêle-mêle dans le chemin. Le chemin recommence à être construit régulièrement, sur une centaine de mètres au pied d'une côte de peu de longueur, mais inclinée à 15 p. % vis-à-vis du château ; puis une partie irrégulière à reconstruire jusqu'au-dessus de l'église. De ce point jusqu'au hameau de Champion, l'empierrement est régulier et en bon état, mais un peu étroit et sans fossés. Dans la traverse de Champion, l'empierrement a 4 mètres et un fort bombement pour suppléer au manque de fossés. De Champion jusqu'à 100 mètres avant la route, le chemin est tout à fait bon. Sur cette dernière longueur de 100 mètres, l'état de la voie est passable, mais l'inclinaison est trop forte (12 à 13 p. %).

Chemin partant de l'extrémité du précédent, dont il n'est que le prolongement, et allant à Skeuve et à Natoye, sur la route de Namur à Marche. Ce chemin n'est pas entièrement terminé : il reste à empierrer la traverse de Skeuve. La partie jusqu'à Skeuve est en assez bon état ; le reste m'a été indiqué comme étant de même.

Chemin d'Emptinal à Hemptinne. La première moitié, en partant d'Emptinal, est fort récente et en état passable. La seconde moitié a un urgent besoin de rechargement ; l'enrochement est à nu et entamé : construite depuis 1844, on n'y a jusqu'ici exécuté aucune réparation.

Chemin d'Hemptinne vers Hamai. Forme, en quelque sorte, le prolongement du précédent. Partant de la grande route de Namur à Marche, on trouve le chemin 1° terminé sur 500 mètres ; 2° en construction sur 500 autres ; 3° terminé sur 200 mètres finissant à la limite entre les communes d'Hemptinne et de Hamai. Ce chemin a donné lieu à un redressement assez considérable, à la construction d'un bon mur de soutènement et à l'établissement d'un assez grand remblai.

Chemin allant de la route de Namur à Marche jusqu'au village de Mohiville. 1° Partie terminée en 1852 et non encore brisée ; 2° puis partie terminée depuis 4 ans et détériorée par l'exploitation d'un bois ; 3° partie récemment rechargée jusqu'à la chapelle Saint-Joseph ; 4° de la chapelle Saint-Joseph à Mohiville, partie en bon état. Les accotements et les fossés sont alternativement passables et mauvais.

Chemin de Scy à la route de Namur à Marche. Emprunte le territoire des communes de Scy, de Mohiville et de Ciney.

Sur Scy. Haies et bois bien élagués, mais encore nuisibles, cependant, au chemin. L'empierrement est très-viable, mais demande un bon rechargement. Avant la construction de cet empierrement, le chemin était impraticable pendant une partie de l'année, surtout dans la traverse d'un bois dit *la Fange.*

Sur Mohiville. Une partie de 200 mètres en construction, le reste est terminé; une partie construite avant la loi de 1841 est en mauvais état, elle devrait être démontée et reconstruite.

Sur Ciney. Tout est construit; une partie est en assez bon état; mais, dans une autre, l'empierrement est dans un état détestable; l'enrochement y est à nu et entamé partout. La largeur du chemin est de 8 mètres; il est tout entier dans un bois bien élagué.

Chemin de Pessoux à Ciney par Trisogne. Il part de la route de Namur à Marche. De la route à Pessoux le chemin est en très-mauvais état : étroit et encaissé; plantation riveraine de sapins déjà nuisibles et qui le deviendront bien plus en grandissant. Traverse de Pessoux très-mauvaise. *De Pessoux à Trisogne.* L'empierrement construit antérieurement à la loi est dans le plus mauvais état. Une partie est démontée pour être reconstruite : le reste le sera successivement.

Traverse de Trisogne. Refaite à neuf il y a 7 ans. Empierrement viable, mais chemins et abords horribles de boue, de fumier et d'encombrement; défaut d'élagage, mauvais cassis, plusieurs mares croupissantes : l'empierrement, usé jusqu'à l'enrochement, a un urgent besoin d'être rechargé. Il est impossible de voir quelque chose de plus négligé que la traverse de ce village.

Du village à la limite de la commune. 1° Partie en construction; 2° partie non améliorée; 3° partie ancienne absolument dégradée que l'on doit reconstruire à neuf jusqu'à la limite, au lieu dit *la Cave;* en outre, la pente qui est aujourd'hui de 12 p. °/₀ pour arriver à ce point, sera réduite à 6 p. °/₀.

De la limite (la Cave) jusqu'à Ciney. Depuis la Cave jusqu'au sommet de la côte, empierrement ancien que l'on démolit en réduisant, par un remblai, la rampe à 6 p. °/₀. Au-dessus de la côte commence un empierrement allant jusqu'à Ciney :

1° Partie construite il y a trois ans : empierrement dans un état déplorable;
2° Id. cinq id. id.
3° Partie construite antérieurement à 1841 et rechargée depuis; un peu moins mauvaise que les précédentes;
4° 60 mètres non empierrés au sommet d'une côte;
5° Partie ancienne aussi mauvaise que possible;
6° Partie en rampe, adoucie et reconstruite à neuf en 1852; la rampe est bien disposée et l'empierrement passable;
7° Petite partie en pente, construite il y a 7 ans : l'enrochement y est absolument à nu et entamé, mais l'empierrement a conservé son bombement;

8° Partie en pente extrêment mauvaise : accotement de droite encombré par des terres provenant d'une fouille faite, en 1852, par l'administration communale, pour chercher des sources. Ces terres rejettent les eaux pluviales sur les chemins qu'elles ravinent;

9° Partie dans le fond d'un vallon, antérieure à 1841, en mauvais état. Toutes les décharges du fossé sur les terres voisines étaient bouchées;

10° *Partie en rampe jusqu'à la chapelle Saint-Hubert.* L'empierrement y est en très-mauvais état;

11° *De la chapelle Saint-Hubert à l'entrée de la ville.* Accotement de gauche encombré d'immondices; accotement et fossé de droite encombrés d'arbres abattus.

Il est difficile de voir quelque chose d'aussi mauvais que ce chemin, dans toute son étendue. Des administrations communales sont inexcusables de laisser des travaux publics se détériorer à ce point.

Chemin de Barcenne, par Barcenal à Conneux. Il part de la route de Ciney à Rochefort et passe sur les communes de Ciney, de Leignon et de Conneux. Bon sur Ciney; tout neuf sur Leignon et Conneux. Ensemble assez satisfaisant; un entretien sérieux est actuellement nécessaire.

Chemin d'Achêne à Leignon, dit du Bragard. Ce chemin part de la borne n° 11 de la route de Dinant à Liége par Ciney et aboutit à la borne n° 32 de la route de Ciney à Rochefort. Il emprunte le territoire des communes d'Achêne, de Conneux et de Leignon. Partant de la borne n° 11, les 800 premiers mètres construits avant 1841 sont détestables, l'empierrement est défoncé et presque impraticable. La reconstruction de cette partie est adjugée et les matériaux sont à pied d'œuvre. Le reste du trajet sur la commune d'Achêne est également très-mauvais.

Sur Conneux. La construction du chemin est récente : il est en général dans un état passable; cependant dans la première partie, traversant un bois, il y a des morceaux détestables.

Sur Leignon. Construction récente : chemin en assez bon état.

Toutes les parties de ce chemin, autres que celles à reconstruire à neuf, ont besoin d'un sérieux entretien.

Chemin traversant toute la commune de Chevetogne du nord au sud et passant par Chevetogne et Ronvaux. Achevé en 1853, tout ce chemin est en bon état de viabilité. Il serait à désirer qu'il fût continué jusqu'au chemin de grande communication de Teschaux à Baillonville dont son extrémité sud n'est éloignée que de 2 ou 300 mètres.

Chemin d'Ologne à Flostoy. Construit avant 1841 aux frais de M. de Garcia sur Flostoy. Ce chemin a été remis à neuf aux frais de la commune; il est maintenant en bon état. Bordé, sur Flostoy, de plantations de sapins.

Chemin dans la commune de Bouvigne. La rue dite d'en haut et les rues transversales qui la rejoignent à la grande voirie sont pavées et en très-mauvais état; les ornières et les flaques y abondent, les profils transversaux sont irréguliers. On a commencé à relever le pavage de la rue d'en haut par son extrémité

septentrionale sur 100 mètres environ. Le reste est ajourné. Le pavage de la place est en bon état, mais le mur du cimetière qui la domine et qui soutient une masse de terre de 5 à 6 mètres de hauteur, est fort dégradé.

A la rive droite de la Meuse, le chemin qui est dans le fond de la vallée et qui sert aux habitants du hameau dit devant Bouvigne, est souvent inondé ; ils n'ont alors à leur disposition qu'un sentier extrêmement dangereux, serpentant dans les rochers; il serait urgent d'y créer un chemin régulier.

La vieille route de Luxembourg. Prend naissance à la route de Namur à Dinant et traverse la commune : c'est un ancien empierrement ayant 5 mètres de largeur ; rechargé incomplètement en 1850, il est aujourd'hui en très-mauvais état.

Chemin dans la commune d'Anhée. Un chemin empierré partant de la route de Namur à Dinant, passant au hameau de Senenne et aux fermes de Grevoye, est continué jusqu'à la limite entre la commune d'Anhée et celle de Sommière. L'empierrement a 3 mètres et le chemin 5 à 6 mètres. La rue longeant la rivière dans l'intérieur du village est aussi empierrée ainsi que plusieurs chemins transversaux.

Un cantonnier vient d'être institué dans cette commune. Il a un traitement annuel de 450 fr., on lui a conféré la qualité de garde champêtre pour qu'il puisse verbaliser. On lui rend, sur les chemins, les pierres à pied-d'œuvre ; sa mission est de les casser et de les mettre en place.

La commune d'Anhée est citée comme l'une de celles de l'arrondissement de Dinant où l'état de la voirie est le plus satisfaisant.

Chemin longeant la rive droite de la Meuse. Partant du village d'Yvoir, il se prolonge jusqu'au delà du second. Il a 5 à 6 mètres de large et un empierrement de 3 mètres. Construit en 1851 et 1852, il est en fort bon état.

Chemin dans la commune d'Annevoye, section de Hun. En face du château, commence un chemin empierré sur 3 mètres, montant la côte de la vallée et se terminant à la limite de la section : il est en mauvais état.

Chemins de la commune de Bioulx. Cette commune possède un développement de chemins de petite vicinalité empierrés, d'une longueur de 3,484 mètres. La plus grande ligne part du village et va dans la direction des fermes de Meharenne jusqu'à 400 mètres de la limite de la commune : ces 400 mètres sont adjugés et leur construction commencée. Ce premier chemin est viable, les autres bouts sont en plus ou moins mauvais état, et quelques-uns presque impraticables : un des éléments de leur destruction est le manque absolu d'écoulement. Tous les chemins ont un urgent besoin de parachèvement et d'entretien.

Deux particuliers de la commune ont établi des bâtiments faisant emprise sur des chemins vicinaux. Ces faits, déférés aux tribunaux par procès-verbaux des agents voyers, ont amené des jugements rendus, l'un il y a quatre ans, l'autre il y a deux ans, et tous deux ordonnant la démolition. L'autorité à laquelle il incombe d'y veiller n'a point fait mettre ces jugements à exécution.

Chemins de la commune de Beauraing. L'intérieur du village est bien empierré dans la petite vicinalité.

De la route de Beauraing à Vegnée, il part un empierrement de 7 à 800 mètres allant vers Martousin. Ce chemin qui devait être prolongé ne le sera point, par suite de la construction de ladite route qui suit, à environ 1000 mètres de distance, une direction parallèle à celle qu'il devait prendre. Les 150 premiers mètres de cet empierrement sont défoncés, le reste est en bon état.

De la route de Beauraing à Bouillon, il y a un autre bout d'empierrement montant jusqu'au-dessus du village, vis-à-vis du château : il est viable, mais en mauvais état, et offre une rampe trop prononcée.

Avant d'entrer dans le village, on trouve aussi un empierrement de 357 mètres allant vers Viemme et en assez bon état.

On a, de plus, construit, dans Beauraing, un bel aqueduc voûté de 95 mètres, sur le Biron, partant de la route de Dinant à Bouillon et s'étendant jusqu'à l'extrémité orientale du village. C'est une amélioration importante qui devra être complétée par la construction d'un aqueduc semblable dans la partie occidentale du village.

Enfin on a établi, à peu près parallèlement à l'aqueduc et dans une rue du village, un canal souterrain de 150 mètres, partant aussi de la route de Dinant à Vonèche, recueillant toutes les eaux ménagères et débouchant dans le Biron à l'aval (à l'ouest) du village.

Chemin de la route de Beauraing à Halma au village de Honnay. Ce chemin, empierré en 1848, n'a pas d'accotements : il n'avait pas la largeur nécessaire pour qu'on lui en donnât et l'on n'a pas voulu faire d'expropriations. Ce chemin se prolonge au delà du village jusqu'à la limite entre la commune de Honnay et celle de Sohier (Luxembourg). Il devrait être prolongé jusqu'au chemin de grande communication de Sohier à Grupon. Ce chemin est viable jusqu'au village (seule partie que j'aie parcourue), mais il aurait grand besoin d'un rechargement, d'autant plus facile, que les champs riverains regorgent de pierres couvrant au moins la moitié de la surface.

Chemin dans la commune de Hastière-Lavaux. Un chemin empierré, partant de la route d'Anthée à Hastière, et ayant une longueur de 300 mètres environ, conduit au hameau de Maurenne : en assez bon état, il présente une forte rampe.

De l'extrémité de ladite route, il part dans la vallée de la Meuse, un chemin allant jusqu'à la limite entre la commune d'Hastière et celle d'Hermeton-sur-Meuse. Les deux parties extrêmes de ce chemin sont empierrées sur une longueur totale d'environ 1,600 mètres. La partie intermédiaire non encore empierrée a environ 300 mètres. L'empierrement vers Hastière est en très-mauvais état, on ne voit plus de traces de fossés. La partie vers Hermeton est un peu moins mauvaise. Le tracé adopté pour ce chemin est défectueux dans sa partie intermédiaire, tracée, malgré les conseils des agents voyers, de telle sorte que pendant l'hiver dernier on a eu un point de ce chemin couvert par $0^{m},60$ d'eau de la rivière.

Chemin de la commune de Waulsort. Chemin empierré de Waulsort aux fermes de Venne (ou de Lenne). En état de bonne viabilité. Rechargé en 1852 ; il s'embranche aux fermes de Venne sur le chemin suivant.

Chemin de Freyr (la Meuse) à Onhaye (route de Dinant à Philippeville).

Emprunte le territoire des communes de Waulsort et d'Onhaye. Part du chemin de halage contre l'orangerie du château de Freyr, traverse le hameau de ce nom, franchit, au moyen d'une forte rampe, le flanc de la vallée, passe aux fermes de Venne, où il est rejoint par le chemin précédent, puis le continue à travers les campagnes jusqu'au village d'Onhaye où il débouche à la route de Dinant à Philippeville, presque en face du chemin de grande communication d'Onhaye à Hermeton-sur-Biert, dont il est, en quelque sorte, le prolongement.

Sur les 3 ou 400 premiers mètres, le chemin est en assez bon état; cette partie est neuve. Ensuite, dans la côte boisée, il est médiocre, mauvais ou très-mauvais et défoncé jusqu'aux fermes de Venne; cette partie a été construite avant 1841. Le reste, jusqu'à Onhaye, est en assez bon état de viabilité et a été construit en 1850, 1851 et 1852; il reste, dans cette partie, 450 mètres non empierrés, dont 250 à la route, seront construits l'année prochaine. Ce chemin manque surtout de fossés.

Dans la commune d'Onhaye, il y a, de plus, en chemins de petite vicinalité améliorés : 1° 400 mètres empierrés à neuf, à partir de la route de Dinant à Philippeville, et allant, dans la direction de Hastière, à l'ancienne route de Luxembourg; 2° 200 mètres d'empierrement neuf partant aussi de la route de Dinant à Philippeville et formant, dans le village, une rue qui aboutit aux champs.

Chemin dans la commune de Pondrôme. Un chemin partant du village (sur la route de Beauraing à Halma), rejoint la route de Dinant à Gedinne. L'empierrement est en très-mauvais état dans le village. Sur la première moitié, du reste, il est très-viable, mais il a besoin d'un rechargement. Sur la seconde moitié, aboutissant à la route, l'empierrement construit l'année dernière n'est pas encore brisé. Ce chemin est très-fréquenté par les Ardennais qui viennent chercher de la chaux et préfèrent s'approvisionner aux fours de Pondrôme qu'à ceux de Beauraing, parce qu'ils évitent ainsi une barrière.

Du chemin précédent, il en part un deuxième, rejoignant aussi la route de Dinant à Gedinne, à 1,000 mètres environ plus vers Vonèche que le précédent. Il y reste 400 mètres à empierrer pour qu'il soit entièrement terminé. Ce chemin, quoique non encore achevé, est déjà aussi fréquenté que le premier, parce qu'il raccourcit le trajet aux Ardennais et leur fait éviter une montagne rapide sur la grande route.

Le deuxième chemin rend tout à fait inutile le premier, qui n'aurait pas dû être construit.

Sur la commune de Pondrôme, il y a encore un chemin empierré partant de la route de Dinant à Gedinne et allant au hameau de Thanville : il est construit (1851-1852) sur une longueur de 400 mètres, à compter de la route, et est en bon état. Il reste à empierrer 700 mètres pour arriver au hameau.

Chemins de la commune de Vonèche. Trois bouts de chemins empierrés partent de la route de Dinant à Gedinne et constituent trois rues du village; ils se rejoignent dans le centre de celui-ci, se continuent quelque temps réunis, puis se séparent, une branche allant sur Wancenne, à environ 1,500 mètres de développement. Il est impossible de trouver sur des chemins plus de dégradations, plus de malpropreté et plus de contraventions que sur ceux qui précèdent.

L'autre branche va vers la croix d'Hameron ; elle a une longueur d'environ 400 mètres. Ce chemin, exécuté l'année dernière, n'a pas été reçu par les agents voyers, parce qu'il était mal construit, notamment parce que l'empierrement n'a que 0m.20 d'épaisseur, au lieu de 0m,30. L'autorité locale a soldé l'entrepreneur, malgré le manque de certificat de réception. Ce chemin, qui n'est pas encore brisé, est déjà dégradé dans ses accotements, ses fossés et ses bordures. Un autre chemin, qui semble, d'après la largeur de l'empierrement (5 mètres), appartenir à une ancienne route de Luxembourg, commence vis-à-vis du château et va à Froide-Fontaine ; il est aussi mauvais que les précédents et présente aussi de nombreuses contraventions.

Quant aux chemins non empierrés de l'intérieur du village, on ne peut rien imaginer de plus complétement sale ni de plus en désordre.

Un semblable état de choses est inexcusable.

Chemins de la commune de Baronville. Deux chemins empierrés partent de la route de Dinant à Gedinne et se rejoignent à l'entrée du village. L'un des bouts a 400 mètres ; l'autre a en tout 1,700 mètres et se prolonge jusqu'à l'extrémité occidentale de la commune vers Givet. Ces deux chemins sont viables ; leur entretien est adjugé et le rechargement commence. Le village est sale : des mares et fumiers, placés devant chaque ferme, empiètent tous sur le chemin.

Un troisième chemin part également de la route et se dirige vers le village de Viesme : il est empierré sur 380 mètres et en assez bon état.

Chemin dans la commune de Rochefort. De la route de Cincy à Rochefort, à trois kilomètres environ au nord de la ville, il part un chemin empierré sur une longueur de 700 mètres, se dirigeant vers Serinchamps. Cet empierrement, tout neuf, semble bien construit.

Travaux dans la commune de Jemelle. Dans cette commune se trouve le confluent de deux rivières, la Wamme et l'Homme. Un pont a été établi sur chacune d'elles.

Celui sur la Wamme a ses culées et une pile en maçonnerie ; son tablier et ses garde-corps en bois. *Celui sur l'Homme* est entièrement en maçonnerie, à trois arches. Leur maçonnerie intérieure est en moellons calcaires ; leur maçonnerie d'élévation en moellons piqués. Les pierres sont agrafées à l'intérieur et les têtes de voûtes reliées par des aneres. On n'a pas construit de radiers ; il s'est d'abord produit des affouillements, qui ont été remplis et qui semblent ne plus s'être renouvelés.

Quelques pierres du pont sur l'Homme laissent à désirer sous le rapport de la qualité. La chaux de la maçonnerie, lavée par les eaux pluviales qui traversent l'épaisseur du pont, forme de nombreuses stalactites sous ses arches. On aurait dû ménager des gargouilles et placer une chape en ciment, dont on s'est abstenu, ainsi que de radier, par une économie mal entendue. Il serait nécessaire d'agrafer les pierres du garde-corps de l'un des ponts et de goudronner de nouveau les bois de l'autre.

L'espace entre les deux rivières était souvent inondé ; on l'a relevé au moyen de remblais qui, lorsqu'ils seront suffisants et réguliers, se combinant avec des

murs de quai établis à l'aval des ponts jusqu'au confluent, formeront un bel ensemble de travaux, assurant des communications stables et faciles.

Chemin de la route de Rochefort à Neufchâteau jusqu'à Han. Ce chemin, passant par le hameau de Hamerenne, consiste en une succession souvent répétée de parties empierrées plus ou moins anciennes, de parties ouvertes dans le schiste et de parties restées à l'état naturel. Le tout forme un ensemble viable, mais irrégulier, difficile et dangereux dans la descente qui conduit au village de Han, dans un coude à angle droit fait par le chemin dans un endroit où il surplombe la rivière et dans la descente qui succède à ce coude. Ce chemin si fréquenté devrait être construit d'une manière régulière et présenter plus de garanties de sûreté aux voyageurs qui le parcourent.

A Han, après avoir traversé la Lesse à gué, on trouve, depuis la rivière jusqu'à l'extrémité de la commune, un ancien empierrement viable, mais en très-mauvais état; il se termine en un pont sur le ruisseau d'Ave, faisant limite entre la commune d'Ave-et-Auffe et celle de Han. Ce pont, en maçonnerie grossière, est assez délabré et n'a plus de tablettes.

On voit, d'après le compte-rendu qui précède de l'état des chemins de petite vicinalité visités par moi, qu'il est impossible de s'exprimer d'une manière générale à leur égard. Les uns sont bons; les autres médiocres; les autres mauvais. Ce que l'on peut dire d'à peu près applicable à tous, c'est qu'un entretien à divers degrés leur est nécessaire.

Je passe maintenant à la description des chemins de grande communication, exécutés ou en voie d'exécution. Outre ces chemins, il en existe d'autres en projet : ce sont ceux :

1° De Celle (route de Dinant à Halma) à Chassoi (route de Ciney à Rochefort), par Trisogne la Grande, Conjoux, Reux, Famenne et Ychippe. Le projet est en instruction devant la députation.

2° Celui de Mafle (route d'Havelange à Marche) à Achêne (route de Dinant à Liége par Ciney), par Fairon, Barvaux, Condroz, Pessesse, Pessoux, Trisogne, Leignon. Le projet est en instruction à la députation.

3° Celui d'Yvoir (chemin de grande communication d'Yvoir à Huy) à Miannoye (chemin de grande communication d'Yvoir à Huy), par Crupet. Il est à l'étude. Une partie, celle du chemin d'Yvoir à Huy au village de Durnal, est déjà construite comme chemin de petite vicinalité, avec empierrement de 4 mètres de large.

4° D'Achêne (route de Dinant à Liége) à Spontin (chemin de grande communication d'Yvoir à Huy), par Antaine et Sovet. Le projet est à l'étude.

5° De Dinant à Dorinne (chemin de grande communication d'Yvoir à Huy). Il est décrété depuis 1845. Le Gouvernement et la province accordent un subside des 3/5 de la dépense: un propriétaire y contribue pour 5,000 francs. La commune de Dinant, que le chemin doit parcourir sur une longueur d'environ 3,000 mètres, n'a pas voulu, jusqu'à présent, mettre la main à l'œuvre. Elle paralyse ainsi le bon vouloir des communes de Lisogne et de Dorinne, qui ont réclamé l'exécution, mais qui ne veulent commencer, de leur côté, qu'en même temps que Dinant, parce qu'il ne leur servirait à rien d'avoir le chemin fait sur leur territoire, si Dinant restait en lacune.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE DINANT.

Chemin de grande communication de Celle à Achêne.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Celle.....	Route de Dinant à Neufchâteau.	»	3,068	0.06	4.00	10.00	1.00	Empierrement. Calcaire des carrières de Celle et d'Achêne.
Achêne.....	»	Route de Dinant à Ciney.	1,904	0.07	4.00	10.00	1.00	
			4,972					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Celle.....	»	3,068	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Achêne.....	»	1,904	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	4,972	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
			4,972													

Ce chemin est une partie de l'ancienne route de Luxembourg. Il n'a pas été construit à neuf, on s'est borné à faire des rechargements sur l'ancien enrochement.

Partant d'Achêne on a :

1° Une partie en pente ; l'empierrement y est détestable ; les accotements bons ;

2° Partie dans le fond d'un vallon ; passable.

VRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
aqueducs de 0m,60.....	»	160 »	»	»	58 »	
id. de 0m,80.....	»	100 »	»	»	32 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et de surveillance, etc.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
on-nce.	Sommes														
C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	160 »	»	»	1,523 20	»	»	»	1,683 20	400 »	712 50	570 70	»	»	Vieille route restaurée.
»	»	100 »	»	»	1,082 »	»	»	»	1,182 »	400 »	374 50	407 50	»	»	
»	»	260 »	»	»	2,605 20	»	»	»	2,865 20	800 »	1,087 »	978 20	»	»	
										2,865 20					

3° Une partie en rampe où l'empierrement est détestable et les accotements mauvais.

4° Une partie plane sur le sommet : l'empierrement y est bon, les accotements médiocres. Les propriétaires riverains les dégradent en y jetant les pierres qui proviennent du nettoyage de leurs champs.

5° Forte descente, empierrement mauvais.

6° Partie plane : bonne d'abord, mauvaise ensuite jusqu'au chemin de Notre-Dame de Foy à Conjoux.

7° Au delà de ce chemin jusqu'à la grande descente qui mène dans Celle, empierrement passable, accotements excellents.

8° Descente dans Celle : médiocre et puis mauvaise pente de 12 p. °/₀.

9° Du bas de la pente une partie de 2 à 300 mètres a été faite à neuf pour regagner à peu près horizontalement la route de Dinant à Neufchâteau dans l'intérieur du village. Cette partie plus étroite que le reste du chemin est en bon état de viabilité.

Cette route est large et belle, mais a des inclinaisons trop considérables. On a cessé d'y entretenir les fossés qui sont comblés presque partout. Un rechargement général serait nécessaire au moins dans les parties en pente.

Cette route est peu fréquentée.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE DINANT.

Chemin de grande communication de Houdremont par Bièvre et Graide à la limite de la province vers Opont (Luxembourg).

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Houdremont.....	Route de Gribelle vers la France.	»	2,550.20	0.05	4.00	8.00	1.00	Empierrement en grès et schistes provenant des carrières ouvertes sur chaque commune.
Bièvre.....	»	»	4,451.80	0.05	4.00	8.00	1.00	
Graide.....	»	Territoire de la province de Luxembourg.	4,975.00	0.05	4.00	8.00	1.00	
			11957.00					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Houdremont.....	»	293.80	»	2,356.40	»	»										
Bièvre.....	»	916.40	»	3,515.40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Graide.....	»	265.00	»	4,710.00	»	»										
	»	1,475.20	»	10481.80	»	»										
				11,957.00												

Ce chemin était en voie d'exécution lorsque je l'ai visité le 21 septembre 1853 et tout annonçait qu'il serait terminé un mois après.

Partant de l'église de Graide et allant vers Houdremont, on trouve dans le village un ponceau rustique à deux arches en moellons avec tablettes en pierres de taille, en bon état, —

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
aqueduc.....		40 »	»	»	»	Les travaux d'art et les 10,481 mètres courants d'empierrement avec les emprises sont adjugés pour la somme de fr. 30,156-65. — Les travaux seront terminés en 1853.
pont; 1 aqueduc.....	2 88	260 »	»	»	»	
aqueducs. Le tout en pierres schisteuses et grès du pays.		160 »	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités, Non-valeur.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	(a) 30,156		30,156			» 72	(a) Bien que les travaux n'aient été terminés qu'en octobre 1853, je les fais figurer dans le tableau parce que l'on n'a pu me donner que la somme de la dépense globale

Dans la traverse du village on trouve une partie d'empierrement neuf et une partie d'ancien empierrement rogné. Aucun soin n'a été donné à l'écoulement des eaux. — De l'extérieur du village jusqu'à l'entrée des haies d'Houdremont, le chemin comprend des parties anciennes alternant avec des parties neuves et d'autres parties en construction. — Les matériaux de con-

struction semblent de médiocre qualité. — Dans cette partie on remarque de fréquents redressements et des terrassements assez considérables qui raccourcissent et régularisent l'ancien chemin. Depuis l'entrée dans les haies du village jusqu'à la route de Dinant à Membre, à laquelle se termine le chemin, il n'y avait pas de travaux en construction, on remarquait seulement quelques matériaux à pied d'œuvre.

Repartant de l'église de Bièvre et allant sur Graide. — On emprunte d'abord le tracé de la route de Dinant à Bouillon sur lequel on parcourt environ 300 mètres. Ensuite on parcourt une série de parties où l'enrochement est exécuté ou en voie d'exécution, d'autres où les terrassements seuls sont exécutés et d'autres encore où on les prépare. — Comme dans la section précédente, le chemin a été régularisé par des redressements et des terrassements qui en feront une route bonne et régulière. — Les matériaux semblent de meilleure qualité que sur la 1re section. — Sur toutes deux j'ai remarqué que l'on ne creusait pas assez l'encoffrement et que l'on donnait trop d'inclinaison aux bordures, inclinaison qui augmentait rapidement sous le poids des véhicules circulant sur le chemin, parce que leur partie supérieure n'était appuyée que sur des terres remuées, posées sur les accotements pour suppléer au défaut de profondeur du coffre.

On a aussi eu le tort d'extraire en différents points des pierres pour la construction dans le chemin lui-même, à une profondeur de plusieurs mètres. Cette circonstance, ainsi que la pose défectueuse des bordures, rendra l'entretien du chemin difficile pendant le temps durant lequel il est à la charge des entrepreneurs et exigera que l'on se montre sévère lors de la réception définitive.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE DINANT.

Chemin de grande communication de Sohier à Grupont.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Resteigne.....	Sohier	»	2,654	0.08	4.00	8.00	1.00	Empierrement en grès des carrières ouvertes sur chaque commune.
Bure.....	»	Grupont à la route de Rochefort à St-Hubert.	3,095	0.06	4 à 5	8.00	0.75	
			5,749					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Resteigne	»	»	»	2.654	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bure.....	»	»	»	3,095	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
				5.749												

La plus grande partie de ce chemin est située dans la province de Luxembourg.

J'ai donné, dans mon rapport de l'année dernière sur cette province, la description de ce chemin et les chiffres qui s'y rapportent. Je n'en parle de nouveau ici que pour rectifier,

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
5 aqueducs.....	2 80	500 »	»	»	170 »	
3 id.	2 75	400 »	»	»	242 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
4.50	90 »	500 »	1,525 »	»	5.308 »	»	»	»	7,423 »	1,250 »	1,250 »	4,923 »	»	» 70	
6.25	125 »	400 »	1,732 »	»	6,190 »	»	»	»	8,447 »	1,240 »	1,240 »	5,967 »	»	» 66	
									15,870 »	2,490 »	2,490 »	10,890 »	»		Ces chiffres ne sont donnés que pour mémoire et rectification, ayant déjà figuré dans les tableaux relatifs à la province de Luxembourg.
										15,870 »					

dans les tableaux ci-dessus, les chiffres concernant les deux communes de la province de Namur sur lesquelles passe ledit chemin, les chiffres que j'ai donnés l'année dernière n'étant pas tout à fait exacts.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENTS VOYERS DE DINANT ET DE NAMUR.

Chemin de grande communication d'Onhaye à Hermeton-sur-Biert.

COMMUNES TRAVERSÉES.		POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
				Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Onhaye.....	Arrondissemt de Dinant.	Route de Dinant à Philippeville.	»	1,315	0.07	4.00	8.00	0.75	Empierrement en calcaire des localités.
Weillen.....	Arrondissemt de Dinant.	»	»	3,153	0.08	4.00	8.00	0.75	
Falaën.....	Arrondissemt de Dinant.	»	»	4,216	0.08	4.00	8.00	0.75	
				8,662					
Hermeton-sur-Biert. — Arrondissement de Namur.		»	Route de Denée à Anthée.	2,051	0.07	3.00 à 4.00	6.00 à 7.00	1.00	
				10.713					

COMMUNES.		LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
		Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Onhaye...	Arrondissement de Dinant.	»	250	»	1,063	»	»	»	»	»	75 »	»	500 »	»	»	»	575 »
Weillen...	Arrondissement de Dinant.	»	340	»	2.793	»	»	»	»	»	108 »	»	680 »	»	»	»	788 »
Falaën...	Arrondissement de Dinant.	»	285	»	3.931	»	»	»	»	»	84 »	»	570 »	»	»	»	654 »
				8,662													
Hermeton sur-Biert — Arrondissemt de Namur.		»	1,483	»	568	»	»	»	»	88 19	368 27	»	2,093 54	»	»	»	2,750 »
		»	2,358	»	8.355	»	»	»	»	88 19	835 27	»	3,843 54	»	»	»	4,767 »
				10,713													

Ce chemin réunit les routes de Denée à Anthée et de Dinant à Philippeville.

Partant de la première de ces routes, 1er *alignement.* Empierrement en bon état, sauf l'entretien ordinaire. Accotements assez bons. Fossés petits et obstrués.

2e *alignement.* Empierrement en bon état. Plantation de grands peupliers sur l'accotement

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc.....	2 04	40 »	72 46	Weillen.	235 »	
1 pont et 5 aqueducs.....	2 44	700 »	172 92		370 »	
4 aqueducs, 435 mèt. de murs de soutènement; le tout en moellons de pierres calcaires.	2 03	988 »	232 70	Chertin..	475 »	
1 aqueduc; pierres de la localité.	3 34	60 »	»	»	»	Le chemin sur cette commune est réuni à la partie située sur l'arrondissement de Dinant pour ce qui concerne la perception des barrières et les dépenses d'entretien.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Con-enance.	Sommes.														
I. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	40 »	270 »	»	2,384 81	»	»	»	2,694 81	458 »	458 »	1,778 81	»	» 51	
1.29.00	»	700 »	1,760 »	»	5,158 06	»	»	»	7,618 06	1,298 »	1,298 »	5,022 06	»	» 61	L'emprise a été cédée gratuitement par MM. de Wilmot et de Bruges.
0.22.00	86 »	988 »	1,150 »	»	6,323 28	»	»	»	8,547 28	1,690 »	1,640 »	5,217 28	»	» 51	20 ares ont été cédés gratuitement par M. de Coppin.
									18,860 15						
»	»	60 »	400 »	»	1,440 »	»	»	»	1,900 »	700 »	700 »	500 »	»	» 95	
1.51.00	86 »	1,788 »	3,580 »	»	15,306 15	»	»	»	20,780 15	4,146 »	4,096 »	12,518 15	»		
										20,760 15					

de gauche, sur une longueur de 300 mètres. Cet accotement pend vers l'empierrement. Une rigole pour l'écoulement s'est formée en son milieu.

3e *alignement*. Le tout est en bon état.

4e *alignement*. Id.

Jusqu'à Falaën, l'empierrement va constamment en s'améliorant et laisse peu à désirer : les accotements sont satisfaisants; les fossés mauvais et trop petits. Beaucoup de matériaux d'entretien à pied d'œuvre.

Dans les haies de Falaën, la route manque de largeur.

Traverse de Falaën. Excellente quant à l'empierrement. A l'entrée, le chemin est encaissé entre deux haies trop hautes plantées sur des relevés. Belle fontaine en pierres de taille; manque de moyens d'écoulement régulier.

De Falaën au ruisseau de Flavion. Empierrement parfait.

Du ruisseau de Flavion à Weillen. Fortes plantations riveraines faisant voûte sur le chemin sur une longueur de 400 mètres, et un bois à gauche jusqu'au fourneau de Weillen ; ils maintiennent de l'humidité dans la route qui est d'ailleurs en assez bon état.

Du Fourneau à Weillen. Route en bon état.

De Weillen à Onhaye. Route en bon état.

Dans les deux dernières sections l'obscurité ne m'a pas permis de juger des détails de la route; je n'ai pu apprécier son état que par la facilité avec laquelle je l'ai parcourue.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE DINANT.

Chemin de grande communication de Feschaux à Baillonville.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Feschaux.....	Territoire français sur Feschaux.	»	4,122	0.08	4.00	8.00	0.75	Empierrement en grès extrait dans les carrières ouvertes sur chaque territoire. — Par adjudication publique.
Finnevaux.....	»	»	2,600	0.02	4.00	8.00	1.00	
Ménil-Eglise.....	»	»	1,470	0.02	»	8.00	1.00	
Houyet.....	»	»	4,655	0.09	4.00	6 et 7	0.75	
Custine.....	»	»	2,449	0.06	»	8.00	0.50	
Ciergnon.....	»	»	1,969	0.06	»	8.00	0.50	
Montgauthier.....	»	»	5,690	0.04	4.00	8.00	0 50	
Chevetogne.....	»	»	200	0.01	4.00	8.00	0.80	
Buissonville.....	»	»	4,594	0.06	4.00	8.00	0.75	
Serinchamps.....	»	»	2,689	0.05	4.00	8.00	1.00	Pierre calcaire provenant des carrières de Marche et de Lesterné.
Aye (Luxembourg).	»	»	»	»	»	»	»	
Hogne.....	»	»	3,504	0.05	4.00	8.00	1.00	
Waillet.....	»	»	3,025	0.07	4.00	8.00	1.00	
Baillonville.....	»	Route de Liége à Marche sur Baillonville.	3,539	0.08	4.00	8.00	1.20	
			40,506					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Feschaux.....	»	»	»	1,361	»	2,761	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Finnevaux.....	»	»	»	946	»	1,654	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ménil-Église...	»	»	»	»	»	1,470	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Houyet.....	»	»	»	619	1,282	2,135	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Custine.....	»	»	»	»	893	1,556	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ciergnon.....	»	»	»	»	1,969	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Montgauthier...	»	»	»	1,320	»	4,370	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chevetogne....	»	»	»	200	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Buissonville....	»	»	»	1,714	»	2,880	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Serinchamps...	»	»	»	1,017	»	1,672	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Aye(Luxembourg)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Hogne.....	»	»	»	866	»	2,418	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Waillet.....	»	»	»	3,025	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Baillonville....	»	»	»	1,608	»	1,931	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	»	12,676	4,344	23,286	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
				40,306												

Ce chemin peut être considéré comme une communication entre la Meuse à Givet (France) et l'Ourthe à Noiseux. L'utilité de cette communication, dont la longueur, entre les deux points susdits, serait d'environ dix lieues, fait vivement regretter qu'elle ne soit pas terminée et que son achèvement soit entravé, d'une part, par le manque de ressources, d'autre part, par le peu de bon vouloir de quelques-unes des communes intéressées.

De Givet (France) *jusqu'aux fermes de Massambre* (limite de France et de Belgique). L'empierrement est exécuté.

Commune de Feschaux. A partir de la limite française, interruption de l'empierrement sur 1,800 mètres ;

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION — Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. — Produit. 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
4 aqueducs.....	2 64	160 »	»	»	»	(a) Mètre courant d'ensablement et d'empierrement.
1 id.	1 40	40 »	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	
1 pont, 3 aqueducs	5 24 (a)	7,450 »	»	»	»	
1 aqueduc.....	1 63	40 »	»	»	»	L'entretien des empierrements construits sur les communes désignées ci-contre ne peut être renseigné régulièrement ; il consiste en insignifiantes réparations de détail.
»	» 50	»	»	»	»	
6 aqueducs.....	2 79	280 »	»	»	»	La longueur sur la commune d'Aye est d'environ 300 mètres.
»	2 50	»	»	»	»	
8 aqueducs.....	2 55	416 »	»	»	»	
2 ponts, 3 aqueducs.....	6 67	1,200 »	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	
3 aqueducs.....	4 78	240 »	»	»	»	
12 id.	5 96	1,152 »	»	»	»	
1 pont, 6 aqueducs.....	7 57	704 »	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités. — Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
H. A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	160 »	1,800 »	»	1,636 »	»	»	»	3,596 »	300 »	300 »	2,996 »	»	» 66	
»	»	40 »	550 »	»	733 32	»	»	»	1,323 32	100 »	»	1,223 32	»	» 35	
»	»	»	575 »	»	»	»	»	»	575 »	»	»	575 »	»	»	
»	»	7,450 »	1,282 »	»	1,238 »	»	»	»	9,970 »	2,800 »	1,256 »	3,914 »	2,000 »	1 31	Ces terrasses doivent être empierrés.
»	»	40 »	1,416 30	»	»	»	»	»	1,456 30	871 79	298 21	286 30	»	» 41	(a) Mètre carré d'empierrement et d'ensablement.
»	»	»	984 »	»	»	»	»	»	984 »	»	»	984 »	»	» 12	Ensablement.
»	»	280 »	780 »	»	2,620 »	»	»	»	3,680 »	800 »	700 »	2,180 »	»	» 69	
»	»	»	100 »	»	400 »	»	»	»	500 »	»	»	500 »	»	» 62	
»	»	416 »	514 40	»	3,428 »	»	»	»	4,358 40	650 »	650 »	3,058 40	»	» 64	
»	»	1,200 »	508 »	»	5,085 »	»	»	»	6,793 »	2,900 »	2,000 »	1,693 »	200 »	1 67	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	240 »	433 »	»	3,464 »	»	»	»	4,137 »	1,800 »	1,200 »	942 »	195 »	1 20	
»	»	1,150 »	1,534 »	»	15,345 »	»	»	»	18,031 »	5,820 »	3,270 »	861 38	8,277 62	1 49	
»	»	704 »	3,500 »	»	7,973 22	»	»	»	12,177 22	2,500 »	3,500 »	6,177 22	»	1 89	
»	»	11,682 »	14,026 70	»	41,922 54	»	»	»	67,361 24	18,541 79	13,174 21	25,440 62	10474 62		
											67,631 24				

puis empierrement, fait en 1852 et 1853, jusqu'aux premières maisons du village; puis lacune suivie d'un empierrement de 200 mètres dans le village. Le reste du chemin, jusqu'à la limite de la commune, n'est pas exécuté.

Commune de Finnevaux. On a exécuté, dans cette commune, 946 mètres d'empierrement, qui est en mauvais état.

Commune de Ménil-Eglise. Le chemin n'a pas été amélioré dans cette commune.

Commune d'Houyet. De la limite jusqu'au village, aucune amélioration n'a été exécutée. L'intérieur du village est détestable. Un petit pont en bois sur le ruisseau d'Ilo, pour les piétons, a perdu son garde-corps et

est en mauvais état. Du village jusqu'à la Lesse, le chemin rechargé avec du gravier est très-viable. On traverse la Lesse sur un pont de quatre arches, avec culées et piles en maçonnerie de moellons et pierres de taille, tablier et garde-corps en bois. Ce pont a déjà subi, quoique neuf, des dégradations qui ont obligé à agrafer les pierres sur leurs parements extérieurs. Il n'a pas été construit par les agents voyers. Au-delà du pont, on a abandonné l'ancien chemin, qui était impraticable pendant la moitié de l'année, et on en a tracé un nouveau sur le flanc droit d'un ravin qui débouche à la Lesse. Ce nouveau chemin, d'un parcours difficile, parce qu'il a des inclinaisons variant de 8 à 11 p. %, est au moins praticable en toutes saisons; jusqu'au sommet du ravin, il est simplement ouvert dans une roche schisteuse et non encore empierré, quoique les terrassements soient exécutés depuis 1843. Aucun entretien n'ayant été fait depuis trois ans, des ornières longitudinales et transversales sillonnent le chemin dans les endroits où le schiste présentait le moins de solidité. Le fossé est comblé par des détritus venant de la montagne. Cette partie du chemin vient d'être plantée aux frais du domaine royal.

Après cette partie non empierrée, vient un bout d'empierrement de 119 mètres, aboutissant au chemin de petite vicinalité qui conduit au château d'Ardenne. A ce premier empierrement en succède un deuxième, de 500 mètres, aboutissant à la grande route de Dinant à Neufchâteau. Ces deux bouts d'empierrement, le deuxième surtout, qui est entretenu aux frais du domaine royal, sont en bon état.

Ce qui précède constitue, à proprement parler, la première section du présent chemin, comprise entre la frontière de l'empire français et la route de Dinant à Rochefort. On suit cette dernière route pendant 2,000 mètres vers le sud, pour trouver la deuxième section, qui est comprise entre la route de Dinant à Rochefort et celle de Ciney à Rochefort.

Commune de Custine. Il y a en tout environ 500 mètres d'empierrement, qui ont été construits en quatre endroits différents en 1843; non entretenus depuis, ils sont tellement délabrés, que je ne les ai pas compris dans le tableau ci-contre. Le chemin, viable quand je l'ai parcouru, par un temps très-sec, devient très-difficile et parfois impraticable pendant l'hiver.

Commune de Ciergnon. Aucun empierrement n'a été pratiqué sur cette commune ; on a seulement exécuté les terrassements.

Commune de Montgauthier. Première partie du chemin, non améliorée et détestable ; plus de fossés ; on laboure jusque sur le chemin. Puis, partie empierrée longeant un bois, construite depuis quatre ans et non entretenue depuis lors ; viable, mais en mauvais état. Ensuite, chemin en état naturel et très-mauvais jusqu'au village. A l'entrée du village, empierrement allant jusqu'à l'église, puis, chemin naturel détestable. Village sale, boueux, sans écoulement. Du village à la limite de Chevetogne, très-mauvais ; ondulations transversales continuelles, dues à l'inégale usure du fonds.

Commune de Chevetogne. Le chemin, sur cette commune, est empierré et passable ; le fossé de droite manque.

On rentre ensuite sur la commune de Montgauthier. Le chemin, non empierré, est moins mauvais que dans les autres parties de la même commune. Fossés remplis.

Commune de Buissonville. D'abord, 500 mètres d'empierrement construit en 1843 et 1844. Passage dit du Laid Trou, espèce de précipice à droite, non garanti. Cet empierrement, non entretenu depuis sa construction, est détestable, mais viable encore. Plus de traces de fossés. Ensuite, partie en terrain naturel, en assez bon état jusqu'aux haies de Forzée. La traverse de ce hameau est étroite, sale, mauvaise ; pas d'écoulement ; fortes haies non élaguées. Cela dure jusqu'à la route de Ciney à Rochefort, à laquelle finit la deuxième section. On suit ladite route pendant environ 1,200 mètres vers le sud, pour arriver à la troisième section, comprise entre cette route de Ciney à Rochefort et celle de Liége à Marche.

Commune de Buissonville. De la route de Ciney à Marche jusqu'à Buissonville, chemin rechargé avec du schiste, en assez bon état comme chemin de terre. Traverse du village empierrée en 1843 et 1844, viable, mais en mauvais état. Cette traverse est un type de malpropreté. Au dehors du village, petit bout de pavé, à l'extrémité duquel il faudrait un ponceau. Puis, quelques centaines de mètres d'empierrement passable ; puis, partie de chemin de terre tellement mauvaise que, malgré l'extrême sécheresse, le chemin était impraticable et qu'on devait couper dans les champs. Depuis le village jusqu'à la limite, il reste dix aqueducs indispensables à construire. Cette partie du chemin est détestable.

Commune de Serinchamps. Jusqu'au village, le chemin est aussi mauvais que chemin puisse l'être. Traverse du village, détestable. Au-delà du village, idem, jusqu'à 1,017 mètres de la limite. Ces derniers 1,017 mètres sont empierrés en calcaire depuis 1847 ; fossés nuls ou insuffisants ; empierrement en assez bon état, mais ayant perdu son bombement ; accotements en mauvais état ; beaucoup de matériaux à pied d'œuvre.

Commune d'Aye (Luxembourg). La traverse, de 500 mètres sur cette commune, est empierrée ; l'empierrement est en bon état ; accotements et fossés négligés ; beaucoup de matériaux cassés à pied d'œuvre.

Commune de Hogne. Jusqu'à la route de Namur à Marche, chemin naturel sur le schiste. Sauf dans deux ou trois passages, le chemin est en bon état, à cause de la nature du sol. Avant la route, 100 mètres de vieil empierrement ; au-delà de la route, d'abord empierrement bon, mais fatigué et exigeant un prompt rechargement. Accotements passables ; fossés bons en général. Puis, 500 mètres non empierrés ; puis, empierrement de 300 mètres ; puis, partie non empierrée de 400 mètres.

Commune de Waillet. Jusqu'au village, empierrement en bon état, manquant un peu de bombement ; bons accotements et fossés passables.

Traverse de Waillet. Parfaite sous tous les rapports ; d'une propreté et d'un soin rappelant la Flandre. A partir du château jusqu'à la limite, tout l'empierrement est construit ou en construction. La construction est bonne et la quantité de pierres suffisante. Seulement, les bordures sont trop inclinées et l'on jette trop de schiste sur les parties terminées pour les rendre plus promptement viables. L'excellent état de cette commune, quant à la voirie, doit être attribué aux efforts, aux encouragements et à l'exemple de feu M. Van der Straten de Waillet, ancien bourgmestre de cette commune.

Commune de Baillonville. D'abord, terrassements magnifiques ouverts dans le schiste ; tous les déblais retroussés en dehors des fossés ; profil transversal parfait ; plantation de trois lignes de sapin en dehors et à distance ; puis, 200 mètres d'excellent empierrement ; puis, partie parfaitement régulière et excellente ouverte dans le schiste ; puis, empierrement jusqu'au village, en parfait état. Traverse du village. Vieux pont à une arche sur le ruisseau d'Heure, avec garde-corps en fer, en bon état. Traverse du village, bonne. Du village à la route de Liége à Marche, où finit le chemin, il est dans un état des plus satisfaisant.

Au-delà de la route, à laquelle s'arrête la grande vicinalité, le chemin se continue, non amélioré, sur une longueur de 500 mètres, jusqu'à la limite de la commune de Noiseux. Sur cette commune de Noiseux, tous les terrassements du chemin sont exécutés jusqu'à l'Ourthe, et une partie est empierrée avec des galets de cette rivière. Le reste sera achevé l'année prochaine.

Je crois devoir insister pour que le Gouvernement agisse auprès de la province, afin que celle-ci avise aux mesures nécessaires pour pourvoir d'abord à l'entretien et ensuite à l'achèvement de cette chaussée communale, pour laquelle une somme considérable a déjà été dépensée.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE DINANT.

Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, depuis 1842 jusqu'au 31 décembre 1852 inclusivement.

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Baronville.	»	1,924	»	1 ponceau et 2 aqueducs.	5,130 01
Beauraing.	»	1,899	»	10 aqueducs	12,923 50
Blaimont	»	2,040	»	»	4,428 94
Dion	»	1,215	540	1 aqueduc.	2,592 40
Falmagne	»	1,165	346	»	4,227 96
Falmignoul	»	1,256	670	»	2,510 43
Feschaux	»	841	2,180	1 aqueduc.	2,255 »
Felenne.	»	2,438	»	1 id.	6,394 08
Finnevaux.	»	»	2,229	»	661 65
Focant	»	819	»	1 ponceau et 5 aqueducs.	4,768 69
Hastière-par-delà	»	1,846	»	»	939 69
Heer	»	677	1,797	1 pont, 3 aqueducs sur 350 mèt. de longueur.	6,460 64
Honnay	»	2,085	265	3 aqueducs	4,983 34
Hour	»	3,216	4,255	»	10,054 60
Houyet	»	»	1,537	»	1,114 44
Hulsonniaux	»	1,252	2,835	1 aqueduc et 1 mur de 12 mèt. de longueur.	6,467 54
Javingue	»	2,318	828	2 aqueducs	6,821 83
Martouzin-Neuville	»	1,455	»	1 ponceau et 4 aqueducs.	4,477 88
Mesnil-Église	»	478	2,150	»	1,312 22
Mensil-St-Blaise	»	2,194	2,110	12 aqueducs	10,431 »
Pondrôme.	»	3,009	1,575	7 id.	9,409 67
Vonèche.	»	3,434	»	12 id.	9,434 25
Wancenne.	»	2,406	375	6 id.	6,355 46
Wanlin	»	889	899	»	2,966 15
Wiesme.	»	1,399	»	»	1,603 71
Winenne	»	2,792	590	4 aqueducs	10,417 82
TOTAUX.	»	43,074	25,781	4 ponceaux, 74 aqueducs, 12 mèt. de long. de mur.	138,692 92

BEAURAING.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
3,687 73	100 »	350 »	992 28	
11,823 50	»	1,150 »	»	
4,049 94	»	200 »	179 »	
2,205 40	»	200 »	187 »	
4,227 96	»	»	»	
2,510 43	»	»	»	
2,255 »	»	»	»	
6,394 08	»	»	»	
661 65	»	»	»	
4,018 69	»	450 »	»	
939 69	»	»	»	
5,604 64	»	300 »	556 »	
4,315 34	100 »	200 »	368 »	
5,334 60	»	500 »	4,320 »	
1,114 44	»	»	»	
6,317 54	»	150 »	»	
4,858 78	165 »	685 »	413 07	
2,706 88	125 »	625 »	1,021 »	
1,312 22	»	»	»	
8,492 »	150 »	900 »	889 »	
7,451 67	480 »	830 »	848 »	
9,434 25	»	»	»	
3,572 22	200 »	1,200 »	1,383 24	
2,966 15	»	»	»	
1,603 71	»	»	»	
8,952 82	200 »	575 »	690 »	
116,811 33	1,520 »	8,315 »	12,046 59	
138,692 92				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Verlée.	»	1,303	»	»	2,378 45
Flostoy	»	4,310	»	1 ponceau, 2 aqueducs . .	9,501 66
Barvaux-Condroz	»	644	»	»	3,952 26
Maffe	»	3,232	»	1 ponceau, 2 aqueducs . .	9,112 13
Mohiville	»	5,276	»	1 ponceau	6,661 53
Braibant.	»	1,620	»	»	3,692 »
Bonsin	»	1,891	»	1 aqueduc	4,300 92
Sovet	»	2,268	»	»	4,051 40
Chevetogne	»	3,120	»	1 ponceau	6,985 11
Conneux.	»	4,908	»	4 aqueducs.	8,627 03
Natoye	»	2,189	»	1 id.	3,667 »
Leignon.	»	3,050	»	3 ponceaux, 2 aqueducs .	10,247 14
Havelange	»	2,767	»	1 id. 4 id. . .	9,487 56
Porcheresse.	»	2,588	»	3 aqueducs.	4,239 25
Miécret	»	2,628	»	»	4,433 02
Somme-Leuze	»	540	»	»	6,086 96
Jeneffe	»	2,299	»	»	3,071 30
Pessoux	»	3,680	»	»	4,898 80
Achêne	»	2,595	»	»	5,319 15
Spontin	»	1,452	»	»	5,980 25
Durnal	»	3,505	»	3 aqueducs.	5,429 75
Hamois	»	6,542	»	2 ponceaux, 1 aqueduc. .	11,917 11
Schaltin.	»	4,320	»	3 ponceaux.	12,355 »
Emptinne	»	3,827	»	2 id. 1 aqueduc. .	6,708 »
Scy	»	1,760	»	»	3,559 49
Ciney	»	5,426	»	1 ponceau, 1 aqueduc . .	17,461 84
Totaux.	»	77,740	»	16 ponceaux, 25 aqueducs.	174,324 21

CINEY.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
2,228 45	»	150 »	»	
7,241 66	280 »	980 »	1,000 »	
3,752 26	»	200 »	»	
6,621 13	200 »	900 »	1,391 »	
4,011 53	200 »	950 »	1,500 »	
3,092 »	»	»	600 »	
3,705 92	95 »	500 »	»	
3,651 40	»	400 »	»	
5,335 11	650 »	300 »	700 »	
5,490 03	100 »	1,100 »	1,937 »	
3,417 »	75 »	175 »	»	
8,522 14	»	500 »	1,225 »	
7,991 31	150 »	800 »	746 25	
3,108 »	375 »	550 »	206 35	
4,158 02	75 »	200 »	»	
5,186 96	200 »	700 »	»	
2,561 30	60 »	450 »	»	
4,398 80	»	500 »	»	
4,119 15	»	»	1,200 »	
5,380 25	200 »	400 »	»	
4,047 05	250 »	475 »	657 70	
10,207 11	150 »	1,485 »	75 »	
11,455 »	200 »	700 »	»	
5,708 »	200 »	800 »	»	
3,559 49	»	»	»	
16,461 84	»	1,000 »	»	
145,410 91	3,460 »	14,215 »	11,238 30	
174,324 21				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Anhée	»	3,565	»	4 aqueducs	6,295 95
Annevoie	»	666	»	»	787 68
Anseremme	»	1,072	»	52 mètres courants de mur sur 2 mètres de hauteur.	3,901 01
Bioul	»	3,484	»	1 aqueduc	5,741 40
Bouvigne	274	2,817	»	»	2,848 37
Celle	»	1,215	»	1 ponc., 7 aqued., 80 mèt. cour. de mur sur 1 mèt. de haut.	3,689 11
Custinne	»	1,088	»	2 aqueducs	1,279 29
Dinant	»	3,365	»	1 ponceau restauré	3,134 »
Dorinne	»	2,660	»	2 aqueducs	5,201 12
Dréhance	»	692	»	1 aqueduc	1,776 37
Evrehailles	»	3,874	»	2 aqueducs	5,692 60
Falaën	»	1,070	»	1 ponceau, 2 aqueducs	4,920 30
Foy-N.-D.	»	1,183	»	3 aqueducs	1,532 »
Furfooz	»	1,062	»	»	2,108 89
Gérin	»	1,646	»	1 aqueduc	2,994 12
Godinne	»	1,108	»	3 aqueducs	4,541 70
Hastière-Lavaux	»	1,949	»	5 aqueducs	5,348 38
Haut-le-Wastia	»	1,446	»	»	2,132 91
Houx	»	1,059	»	3 aqueducs, 80 mètres cour. de mur sur 2 mètres de haut.	2,367 55
Lisogne	»	3,407	»	1 aqueduc	8,593 47
Onhaye	»	2,791	»	1 aqueduc	4,012 04
Purnode	»	846	»	3 aqueducs, 40 mètres cour. de mur sur 1m,25 de haut.	2,118 14
Rivière	»	770	»	»	2,237 31
Sommière	»	1,278	»	»	1,763 69
Sorinne	»	2,820	»	2 aqueducs	3,265 48
Thyne	»	2,212	»	3 aqueducs, 70 mètres cour. de mur sur 1m,20 de haut.	7,307 72
Warnant	»	3,777	»	1 aqueduc	8,336 71
Waulsort	85	3,381	»	2 aqueducs, 50 mètres cour. de mur sur 2 mètres de haut.	5,228 55
Weillen	»	1,303	»	1 ponceau, 4 aqueducs	2,482 53
Yvoir	55	1,500	»	1 aqueduc, 210 mètres cour. de mur sur 0m,75 de haut.	1,817 53
TOTAUX	314	58,806	»	4 ponceaux, 50 aqueducs, 562 mètres courants de mur.	114,574 61

DINANT.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
5,345 95	250 »	700 »	1,118 65	
787 68	»	»	»	
3,901 01	»	»	»	
5,741 40	»	»	»	
2,848 37	»	»	»	
3,689 11	»	»	»	
1,279 29	»	»	»	
3,134 »	»	»	»	
3,251 72	500 »	1,100 »	349 40	
1,776 37	»	»	»	
4,997 60	300 »	395 »	»	
4,285 30	260 »	375 »	»	
1,532 »	»	»	»	
2,108 89	»	»	»	
2,994 12	»	»	»	
4,541 70	»	»	»	
4,848 38	»	500 »	»	
2,132 91	»	»	»	
1,883 55	100 »	200 »	184 »	
4,309 47	300 »	1,600 »	2,384 »	
3,962 04	»	»	50 »	
1,468 14	250 »	400 »	»	
2,237 35	»	»	»	
1,763 69	»	»	»	
3,265 48	»	»	»	
2,882 83	550 »	1,130 »	2,744 89	
7,036 71	150 »	1,150 »	»	
4,313 55	»	»	915 »	
1,490 53	75 »	185 »	732 »	
1,817 53	»	»	»	
95,626 67	2,735 »	7,735 »	8,477 94	
114,574 61				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Alle.	»	2,222.20	»	3 aqueducs.	7,935 76
Baillamont	»	542.00	»	9 id.	2,523 04
Bellefontaine	»	942.00	»	2 id.	3,519 08
Bièvre.	»	2,551.40	»	2 ponceaux et 6 aqueducs.	5,320 51
Bohan.	»	2,941.00	»	4 aqueducs.	12,002 01
Bourseigne-Neuve	»	3,463.00	»	1 ponceau et 6 aqueducs .	8,086 02
Bourseigne-Vieille	»	791.50	»	4 aqueducs.	2,309 49
Chairière	»	1,592.00	»	3 id.	5,215 58
Cornimont	»	681.00	»	»	2,594 45
Gedinne.	»	2,312.60	»	2 ponceau et 2 aqueducs.	7,848 98
Graide.	»	2,481.80	»	1 id. 4 id. . .	5,813 25
Grosfays.	»	2,247.50	»	7 aqueducs.	8,745 13
Houdremont.	»	905.50	»	1 id.	2,722 53
Laforêt	»	1,608.50	»	1 id.	9,887 27
Louette-St-Denis.	»	721.50	»	1 ponceau et 1 aqueduc .	3,650 68
Louette-St-Pierre	»	1,896.20	»	1 id. 12 id. . .	11,196 38
Malvoisin	»	2,217.00	»	2 aqueducs.	4,392 42
Membre.	»	1,086.00	»	»	2,658 03
Monceau	»	499.50	»	»	3,396 42
Mouzaive	»	563.00	»	3 aqueducs.	1,871 94
Nafraiture.	»	1,397.00	»	2 id.	6,673 16
Naomé	»	2,039.60	»	4 id.	2,856 46
Oizy	»	1,708.00	»	16 id.	5,089 72
Orchimont	»	1,178.00	»	1 ponceau et 6 aqueducs.	11,702 34
Patignie.	»	3,458.00	»	»	2,517 87
Petitfays.	»	420.00	»	2 aqueducs.	1,830 90
Rienne	»	4,552.20	»	2 ponts et 5 aqueducs . .	11,364 85
Sart-Custinne	»	1,462.00	»	2 aqueducs.	3,524 13
Vencimont	»	1,160.40	»	1 id.	5,777 25
Vresse.	»	1,584.00	»	1 id.	5,439 70
Willerzie	»	2,794.00	»	4 id.	8,929 07
TOTAUX.	»	44,018.40	»	11 ponceaux, 113 aqueducs.	177,394 42

GEDINNE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
7,335 76	150 »	450 »	»	
2,523 04	»	»	»	
3,019 08	100 »	400 »	»	
5,320 51	»	»	»	
12,002 01	»	»	»	
7,286 02	250 »	550 »	»	
2,009 49	»	300 »	»	
4,375 58	220 »	620 »	»	
2,344 45	»	250 »	»	
6,548 98	350 »	950 »	»	
5,813 25	»	»	»	
8,045 13	150 »	550 »	»	
2,722 53	»	»	»	
8,987 27	200 »	700 »	»	
3,450 68	»	200 »	»	
10,846 38	100 »	250 »	»	
4,392 42	»	»	»	
2,658 03	»	»	»	
3,096 42	»	300 »	»	
1,621 94	»	250 »	»	
6,473 16	65 »	135 »	»	
2,526 46	115 »	115 »	»	
4,839 72	250 »	»	»	
11,702 34	»	»	»	
2,177 87	140 »	200 »	»	
1,830 90	»	»	»	
11,064 85	»	300 »	»	
3,324 13	»	200 »	»	
5,277 25	100 »	400 »	»	
4,389 70	225 »	825 »	»	
8,929 07	»	»	»	
167,034 42	2,415 »	7,945 »	»	
		177,394 42		

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Ambly	»	2,478	»	1 ponceau, 5 aqueducs	4,511 93
Ave-et-Auffe	»	2,887	»	3 aqueducs	4,341 30
Baillonville	»	»	1,110	1 id.	747 49
Buissonville	»	135	533	1 id.	588 09
Bure	»	1,422	1,790	6 id.	3,775 56
Ciergnon	»	»	9,168	2 ponceaux en bois	3,348 97
Eprave	»	1,758	»	1 ponceau, 3 aqueducs	6,616 72
Fronville	»	3,489	»	1 aqueduc	5,417 60
Han-sur-Lesse	»	1,718	»	1 ponceau, 1 aqueduc	6,070 09
Heure	»	1,536	»	1 id.	7,551 77
Jemelle	»	250	»	2 id.	8,224 15
Lavaux-Ste-Anne	»	1,614	»	»	3,331 21
Lessive	»	1,217	»	1 aqueduc	1,169 07
Montgauthier	»	»	953	1 id.	1,846 04
Nettinne	»	953	»	»	2,793 41
Noiseux	»	1,410	»	3 aqueducs	2,616 65
Resteigne	»	1,262	»	7 id.	6,790 73
Rochefort	»	2,511	»	3 id.	6,945 91
Serinchamps	»	732	»	3 id.	1,459 47
Sinsin	»	675	»	»	1,675 57
Villers-sur-Lesse	»	2,406	»	4 aqueducs	7,086 74
Wavreille	»	1,462	»	7 id.	4,308 74
TOTAUX	»	29,915	13,354	8 ponceaux, 50 aqueducs.	92,787 86

ROCHEFORT.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
3,151 29	350 »	820 »	190 64	
3,141 30	200 »	1,000 »	1,570 65	
747 49	»	»	»	Terrassements schisteux.
588 09	»	»	»	Id.
2,875 56	300 »	600 »	»	Id.
1,910 67	340 »	»	1,098 30	Id.
5,666 72	150 »	800 »	»	
4,767 60	200 »	450 »	»	
5,133 09	»	937 »	»	
5,532 77	600 »	400 »	1,019 »	
6,724 15	500 »	1,000 »	»	
3,131 21	»	200 »	»	
1,169 07	»	»	»	
1,646 04	»	200 »	»	Terrassements schisteux.
1,321 91	»	440 »	1,031 50	
2,166 65	150 »	300 »	»	
3,390 73	1,000 »	2,400 »	»	
6,945 91	»	»	»	
1,459 47	»	»	»	
1,075 92	»	»	599 65	
5,700 74	546 »	600 »	240 »	
3,308 74	250 »	750 »	»	
71,555 12	4,586 »	10,897 »	5,749 74	
		92,787 86		

RÉCAPITU

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Canton de Beauraing	»	43,047.00	25,781	4 ponceaux, 74 aqueducs, 12 mètres de mur.	138,692 92
Id. Ciney	»	77,740.00	»	16 ponceaux, 25 aqueducs.	174,324 21
Id. Dinant.	314	58,806.00	»	4 ponceaux, 50 aqueducs, 562 mètres de mur.	114,574 61
Id. Gedinne	»	44,018.40	»	11 ponceaux, 113 aqueducs.	177,394 42
Id. Rochefort	»	29,915.00	13,354	8 ponceaux, 50 aqueducs.	92,787 86
Totaux.	314	253,526.40	39,135	43 ponceaux, 312 aqueducs, 674 mèt. courants de mur de soutènement.	697,774 02
		292,975.40			

ATION.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
16,811 33	1,520 »	8,315 »	12,046 59	
45,410 91	3,460 »	14,215 »	11,238 30	
95,626 67	2,735 »	7,735 »	8,477 94	
167,034 42	2,415 »	7,945 »	»	
71,555 12	4,586 »	10,897 »	5,749 74	
396,438 45	14,716 »	49,107 »	37,512 57	
		697,774 02		

PROVINCE DE NAMUR. —

Désignation des communes non rattachées, jusqu'ici, à quelque communi

CANTON

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.		LONGUEUR TOTALE.
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	
Felenne	Route de Dinant à Bouillon	Felenne	2,300	13,150
		Winenne	6,650	
		Javingue	1,900	
		Beauraing	2,300	
Winenne	Id.	Winenne	1,900	1,900
Javingue-Sevry	Id.	Javingue	1,100	1,850
		Sevry	750	
Dion	Id.	Dion	2,600	3,400
		Winenne	800	
Wancennes	Id.	Wancennes	1,700	2,850
		Beauraing	1,150	
Wiesme	Id.	Wiesme	1,150	4,000
		Maison-Celle	800	
		Maison-Finnevaux	1,200	
		Baronville	850	
Mesnil-Eglise	Id.	Mesnil-Eglise	900	4,100
		Feschaux	2,300	
		Finnevaux	900	
Finnevaux	Id.	Finnevaux	1,700	2,900
		Maison-Celle	1,200	
Hulsonnieaux	Id.	Hulsonneaux	3,530	5,180
		Mesnil-St-Blaise	1,650	
Hour	Route de Vignée à Beauraing	Hour la Grande	3,000	9,300
		Hour la Petite	1,800	
		Havenne	1,250	
		Lissoir	3,250	
Wanlin	Id.	Wanlin	1,250	1,250
Martouzin-Neuville	Id.	Martouzin	1,200	2,700
		Neuville	1,500	
Mesnil-St-Blaise	Route de Dinant à Bouillon	Mesnil-St-Blaise	2,079	4,579
		Mahoux	2,500	

ARRONDISSEMENT VOYER DE DINANT.

cation pavée ou empierrée. — Moyens de pourvoir à leur rattachement.

DE BEAURAING.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n°s 2, 3 et 22	1,000	8,450	3,080 »	32,505 »	
Id. n° 1, dit *Belle-Dame*	5,150		25,175 »		
Id. de Givet	1,300		3,250 »		
Id. n° 3, vieille route de Luxembourg	1,000		3,000 »		
Id. n° 1, dit *Belle-Dame*	1,300	1,300	4,500 »	4,500 »	
Id. n° 1, de Givet	600	600	1,500 »	1,500 »	
Id. n° 3, de Beauraing					
Id. de Javingue	1,100	1,900	3,300 »	5,700 »	
Id. des Battés	800		2,400 »		
Id. n° 1, de Falamont	850	1,600	2,550 »	4,800 »	
Id. n°s 11 et 23	750		2,250 »		
Id. n° 4, dit *Touchy*	450	2,925	1,800 »	11,940 »	
Id. n° 21, id.	800		3,200 »		
Id. n° 14, dit *Robinette*	1,200		5,000 »		
Id. n° 1, de Wiesme	475		1,940 »		
Id. n° 7, du Tige	450	3,000	1,800 »	12,300 »	
Id. n° 16, id.	1,650		6,800 »		
Id. n° 21, des Charrettes	900		3,700 »		
Id. n° 2, de Finnevaux	1,200	1,850	5,000 »	8,000 »	
Id. n° 14, dit *Robinette*	650		3,000 »		
Id. n° 1, Croix-Rouge	2,050	3,680	8,120 »	14,810 »	
Id. n° 4, de Hulsonnieaux	1,650		6,690 »		
Id. n° 4, de Crevia	850	3,450	2,550 »	10,300 »	
Id. n° 10, de la Grande-Hour	850		2,550 »		
Id. n° 1, de Hour à Havenne	»		»		
Id. id.	1,750		5,200 »		
Id. n° 4, de Villers-sur-Lesse	1,000	1,000	3,500 »	3,500 »	
Id. n° 4, dit *Chérimont*	230	1,130	920 »	4,720 »	Un ponceau.
Id. n° 11, dit *Grand-Herdal*	900		3,800 »		
Id. n° 5, Haie-Givaux	650	1,850	2,600 »	7,400 »	
Id. n°s 4, 6 et 8, de Hulsonnieaux	1,200		4,800 »		
	32,735	32,735	121,975 »	121,975 »	

CANTON

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	LONGUEUR TOTALE.
Verlée	Route d'Havelange à Maffe	Buzin, section de Verlée.	1,060	1,060
Flostoy	Route d'Andenne à Havelange et au chemin de Hubinne à Sorée.	Flostoy	1,160	2,030
		Emmeville		
		Barzy	870	
Barvaux-Condroz	Route d'Havelange à Maffe	Barvaux	3,600	4,110
		Maffe	510	
Maffe	Id.	Fomal, section de Maffe.	2,880	2 880
Mohiville-Scoville	Route de Namur à Luxembourg	Scoville, section de Mohiville.	1,140	1,140
Braibant-Halloy	Id.	Braibant	735	1,835
		Emptinne	1,100	
Bonsin-Chardeneux	Route de Marche à Liége	Bonsin	1,215	2,515
		Maffe	1,300	
Sovet-Croix	Route de Ciney à Dinant	Sovet	1,960	3,460
		Achêne	1,500	
Chevetogne	Chemin de grande communication au Bragard	Chevetogne	1,540	4,250
		Conneux	2,220	
		Leignon	470	
Conneux	Id.	Conjoux, Reux... sections de Conneux.	1,480	3,180
			1,700	
Natoye	Route de Namur à Luxembourg	Jemenne, section de Natoye.	1,170	1,170
Leignon	Route de Ciney à Rochefort	Corbion, Ychippe sections de Leignon.	920	2,060
			1,140	
Havelange	Route d'Andenne à Maffe	Ossogne	660	660
Porcheresse	Chemin en projet de grande communication de Maffe à Achêne.	Porcheresse	1,150	1,150

DE CINEY.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX*		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n° 18 de Busin à Bois.....	1,060	1,060	1,696	1,696	Le village principal est rattaché.
Chemin n° 5 de Flostoy à Evelette.....	»	2,030	»	3,306	
Id.....	1,160		2,088		
Chemin de Barsy à Schullin.....	870		1,218		
Chemin n°s 2 et 7, de Barvaux à Maffe....	3,600	4,110	9,720	10,740	
	510		1,020		
Chemin de Somal à Maffe.....	2,880	2,880	10,080	10,080	
Chemin de Scoville à Ciney.....	1,140	1,140	1,924	1,924	Id.
Chemin n° 1 de Braibant à Hamois	735	1,835	1,837	4,587	
	1,100		2,750		
Chemin n°s 21 et 29 de Bonsin à Bois....	1,215	2,515	2,065	5,965	
	1,300		3,900		
Chemin de Sovet à Achêne.....	1,960	3,460	3,920	6,920	
Id.....	1,500		3,000		
Chemin n° 1 de Chevetogne à Leignon...	1,540	4,230	4,620	11,110	
	2,220		5,550		
	470		940		
Chemin de Conjoux à Leignon	1,480	3,180	2,516	5,916	Id.
	1,700		3,400		
Chemin de Mouffrin à Natoye.....	1,170	1,170	2,150	2,150	Id.
Chemin de Corbion à Ciney et d'Ychippe à Chapoix.	920	2,060	1,656	5,076	Id.
	1,140		3,420		
Chemin d'Ossogne à Flostoy.....	660	660	1,020	1,020	Id.
Chemin du champ du Bois à Barvaux....	1,130	1,130	3,390	3,390	
	31,460	31,460	73,880	73,880	

CANTON

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	LONGUEUR TOTALE.
Celle	Route de Dinant à Neufchâteau	Gendron-Lavis	3,146	4,276
		Grande Trusogne, section.	1,130	
Custinne	Id	Custinne	1,725	1,725
Dréhance	Id	Dréhance	2,110	2,110
Evrehailles	Chemin de grande communication d'Yvoir vers Huy.	Bauche, section	1,835	4,765
		Yvoir	2,930	
Falaën	Route de Dinant à Namur	Foy-Marteau, sect.	1,770	3,040
		Warnant	1,270	
Foy-Notre-Dame	Route de Dinant à Neufchâteau	Foy-Notre-Dame	1,169	1,169
Furfooz	Id	Furfooz	2,490	2,650
		Dréhance	140	
Godinne	Chemin de grande communication d'Yvoir	Godinne	1,400	2,490
		Yvoir	1,090	
Haut-le-Wastia	Route de Dinant à Namur	Haut-le-Wastia	595	2,218
		Warnant	1,623	
Hastière-Lavaux	Route d'Anthée à Hastière	Insemont, section d'Hastière.	1,029	1,029
Lisogne	Chemin de grande communication de Dinant à Dorinne.	Lisogne	1,745	3,407
		Awagne, section	870	
		Purnode	792	
Sommière	Chemin de grande communication d'Onhaye à Ermeton-sur-Biert.	Sommière	720	1,850
		Weillen	1,130	
Thyne	Route de Dinant à Liége	Thyne	1,006	2,812
		Sorinne	1,816	
Warnant	Route de Namur à Dinant	Warnant	3,760	7,584
		Salet, section	3,644	
		Anhée	180	

DE DINANT.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n° 4, 13 et 34 de Celle à Gendron et de la Drève.	2,660 990	3,650	3,900 » 1,780 »	5,680 »	Le village principal est rattaché.
Chemin de Custinne à Payenne.....	1,725	1,725	2,787 »	2,787 »	
Chemin n° 2, dit Bolia.....	1,360	1,360	2,250 »	2,250 »	
Chemin des Hansins et des Forges, n° 2 et 4.	1,735 2,070	3,805	4,200 » 2,500 »	6,700 »	Un ponceau à construire. Le village principal est rattaché.
Chemin de Foy et Salet et de Foy à Warnant.	1,770 1,270	3,040	2,535 » 1,905 »	4,440 »	Le village principal est rattaché.
Chemin de Boisseille.....	250	250	520 »	520 »	
Chemin n° 2, vieille route ..... Chemin n° 5, id.	2,115 140	2,255	2,410 » 195 »	2,605 »	
Chemin de Gedinne à Yvoir	1,400 1,090	2,490	2,800 » 4,900 »	7,700 »	
Chemin de Haut-le-Wastia à Moulins....	380 715	1,095	570 » 1,800 »	2,370 »	
Chemin à ouvrir dans une montagne....	1,029	1,029	2,900 »	2,900 »	Un ponceau à construire. Le village principal est rattaché.
Chemin de Lisogne à Dinant et d'Awagne à Purnode.	450 670 302	1,422	900 » 840 » 320 »	2,060 »	
Chemin de Sommière à Weillen	720 1,130	1,850	1,490 » 1,695 »	3,185 »	
Chemin de Thyne à la route ci-contre..	480 790	1,270	720 » 1,730 »	2,450 »	
Chemin de Warnant à Anhée et de Salet à Moulins.	3,425 1,775 180	5,380	8,980 » 1,952 » 580 »	11,512 »	Un ponceau à construire.
	30,621	30,621	57,159 »	57,159 »	

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR TOTALE.	LONGUEUR TOTALE.
Alle	Route de Dinant à Bouillon	Alle	341	14,247
Mouzaive		Mouzaive	»	
Chairière		Chairière	5,334	
Gros-Fays		Gros-Fays	3,243	
Oizy		Oizy	2,217	
Baillamont		Baillamont	3,112	
Bourseigne-Neuve	Id.	Bourseigne-Neuve.	2,227	10,035
Bourseigne-Vieille		Bourseigne-Vieille.	4,226	
Vencimont		Vencimont	1,920	
		Vonèche	1,662	
Willerzie	Route de Gribelle à Charleville	Willerzie	1,090	7,662
Rienne		Bourseigne-Neuve.	230	
Sart-Custine		Rienne	3,156	
		Sart-Custinne	1,292	
		Gedinne	1,874	
Laforêt	Id.	Laforêt	951	4,096
Vresse		Vresse	3,145	
Bohan	Id.	Bohan	3,083	4,483
		Orchimont	1,400	
Archimont	Id.	Orchimont	3,150	6,417
		Bellefontaine	1,050	
		Houdrémont	2,257	
Bellefontaine	Id.	Belle-Fontaine	1,882	3,882
		Houdrémont	2,000	
Petit-Fays	Route de Dinant à Bouillon	Petit-Fays	402	6,235
Monceau		Monceau	3,883	
		Bièvre	1,950	
Louette-St-Denis	Id.	Louette-St-Denis	2,400	2,400
Patignie	Id.	Patignie	1,678	3,048
		Malvoisin	1,370	
Naomé	Id.	Naomé	2,003	3,028
		Baillamont	1,025	
Cornimont	Id.	Cornimont	1,188	7,188
		Vivy (Luxembourg)	6,000	
Nafraiture	Route de Gribelle à Charleville	Nafraiture	1,135	1,135

DE GEDINNE.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n° 3 vers la Semois.....	130	12,939	40,260 »	67,705 40	Y compris un pont sur la Semois.
Chemin n° 1 vers Oizy.....	»		»		
Chemin n° 6 des Canons.....	4,952		12,380 »		
Chemin n° 1 vers Baillamont.....	3,245		5,837 40		
Chemin vers Graide et Oizy.....	1,619		5,238 »		
	2,995		5,990 »		
Chemin qui se dirige vers Vonèche par Vencimont	867	7,235	1,500 »	16,646 »	Y compris un pont sur la Houille.
	3,926		7,852 »		
	780		4,170 »		
	1,662		3,524 »		
Chemin de Willerzie à Gedinne, passant par Rienne.	940	4,955	2,597 »	10,427 »	
	250		500 »		
	1,466		2,932 »		
	1,292		2,584 »		
	1,007		2,014 »		
Chemin de Vresse et Laforêt à la cense Renaux.	603	2,720	1,526 »	44,501 50	Y compris un pont sur la Semois.
	2,117		43,175 50		
Chemin vers Hérissart.....	2,587	3,869	47,761 »	50,581 »	Id.
	1,282		2,820 »		
Chemin d'Orchimont vers Houdremont..	2,350	5,354	1,864 »	7,517 »	Un ponceau.
	1,050		2,100 »		
	1,974		3,553 »		
Id.....	1,632	3,232	2,937 »	5,817 »	
	1,600		2,880 »		
Chemin de Monceau et Petit-Fays à Bièvre	402	5,789	1,005 »	13,554 50	
	3,551		8,877 50		
	1,836		3,672 »		
Chemin n° 4 vers chez Pector.....	2,133	2,133	3,839 40	3,839 40	
Chemin de Malvoisin à Patignie.....	»	170	»	340 »	
	170		340 »		
Chemin de Baillamont à Naomé.....	1,336	2,361	2,137 60	3,777 60	
	1,025		1,640 »		
Chemin n° 2 vers Vivy (prov. de Luxembourg).	1,028	7,028	1,542 »	10,542 »	
	6,000		9,000 »		
Chemin vers Rienne.....	470	470	1,175 »	1,175 »	
	58,255	58,255	236,423 40	236,423 40	

CANTON

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.		LONGUEUR TOTALE.
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	
Eprave.....	Route de Dinant à Rochefort.....	Eprave.....	3,584	3,584
Fronville.....	Route de Liége à Marche.....	Fronville.....	2,100	2,850
		Noiseux.....	750	
Noiseux.....	Id.....	Noiseux.....	2,475	2,475
Heure.....	Id.....	Heure.....	4,775	4,775
Lessive.....	Route de Dinant à Neufchâteau.....	Lessive.....	1,672	2,402
		Ave-et-Auffe.....	730	
Nettinne.....	Route de Namur à Marche.....	Nettinne.....	700	1,350
		Sinsin	650	
Villers-sur-Lesse.....	Route de Dinant à Neufchâteau.....	Villers-sur-Lesse.	2,760	2,760

DE ROCHEFORT.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n° 3 de Frandeux.....	3,384	3,384	13,536 »	13,536 »	
Chemin de Fronville à Baillonville.....	1,269 750	2,019	13,807 » 2,250 »	16,057 »	Y compris un pont sur la Meretrelle, ruisseau.
Chemin de Noiseux à Baillonville.....	900	900	2,700 »	2,700 »	
Chemin de Somme-Leuze.....	2,275	2,275	6,825 »	6,825 »	
Chemin de Lessive à Ave-et-Auffe.....	872 730	1,602	2,616 » 2,190 »	4,806 »	
Chemin de Nettinne à la route de Marche.	700 650	1,350	2,100 » 1,950 »	4,050 »	
Chemin à la route de Neufchâteau.....	768	768	1,536 »	1,536 »	
	12,298	12,298	49,510 »	49,510 »	

PROVINCE DE NAMUR. —

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'ar

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Houyet.....	»	»	2,500	»	»	500	»	»	200	»	»	»
Hulsonnieaux....	»	»	»	»	»	»	»	150	»	»	»	»
Conneux.....	1,050	»	»	»	»	»	»	»	800	»	500	»
Mesnil-Église ...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Custinne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Chevetogne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»
	5,000											
Mont-Gauthier...	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»
Buissonville.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Yvoir.....	»	»	»	»	2,065	»	»	»	»	400	»	»
Evrehailles.....	»	»	»	»	825	»	»	»	»	250	»	245
Purnode.....	»	»	»	»	687	»	»	»	»	»	»	200
		7,148	»	»	5,656							
Dorinne.....	»	»	»	»	1,650	»	»	»	»	»	500	400
Spontin.....	»	»	»	»	4,125	800	»	»	»	500	400	»
Natoye.....	»	»	»	»	3,094	»	»	»	»	»	175	»
Resteigne.....	»	»	1,000	»	»	400	»	1,250	»	1,000	»	»
Serinchamps.....	»	»	»	900	2,000	»	»	»	»	»	»	»
Wancennes.....	»	»	»	»	200	»	»	200	200	»	600	»
Hogne.....	»	»	»	»	1,200	»	»	»	»	»	600	»
Waillet.....	»	»	»	»	2,500	»	»	950	»	»	»	1,770
								600				
Baillonville.....	»	»	»	»	2,500	»	»	»	»	»	»	»
Hemptinne.....	»	»	»	»	»	1,151	»	»	»	600	»	1,350

ARRONDISSEMENT DE DINANT.

rondissement de Dinant avec spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
»	2,800 »	»	619	1,282	»	»	1,557	3,458
»	150 »	»	»	»	»	1,252	2,835	4,087
5,200 »	1,100 »	»	»	»	»	4,908	»	4,908
»	»	»	»	»	»	478	2,150	2,628
»	871 79	»	893	»	»	1,088	»	1,981
»	300 »	»	»	»	»	3,120	»	3,120
5,500 »								
»	200 »	»	1,320	»	»	»	955	2,275
	800 »							
»	650 »	»	1,714	»	»	135	333	2,182
»	2,137 »	»	3,129	»	55	1,500	»	4,694
»	395 »	»	2,375	»	»	3,874	»	6,247
	2,655 »							
»	400 »	»	1,870	»	»	846	»	2,716
29,118 »	1,048 »							
»	1,100 »	»	2,338	»	»	2,660	»	5,038
	2,383 »							
»	400 »	»	3,690	»	»	1,452	»	5,142
	3,575 »							
»	175 »	»	2,889	»	»	2,189	»	5,078
	2,206 »							
5,650 »	2,400 »	»	2,654	»	»	1,262	»	3,916
	1,250 »							
2,900 »	2,900 »	»	1,017	»	»	732	»	1,749
1,200 »	1,200 »	»	»	»	»	2,406	375	2,781
1,800 »	1,800 »	»	866	»	»	»	»	866
5,820 »	5,820 »	»	3,025	»	»	»	»	3,025
2,500 »	2,500 »	»	1,608	»	»	»	1,110	2,718
3,101 »	»	»	»	»	»	»	»	»

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Gedinne.....	»	»	»	»	»	350	»	»	»	»	300	300
Houdremont.....	»	»	»	»	»	350	»	»	»	»	»	»
Nafraiture.....	»	»	»	»	15,000	»	»	»	»	»	»	135
Orchimont.....	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	»
Bohan.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louette-St-Pierre.	»	»	»	»	400	»	»	»	»	»	250	»
Weillen.....	»	»	»	»	350	»	»	»	»	1,298	185	»
Falaën.....	»	»	»	»	350	»	»	300	»	1,090 300	250	125
Thyne.....	»	»	»	»	400	»	»	»	»	»	430	700
Alle.....	»	»	»	»	350	»	»	»	»	»	300	150
Oisy.....	»	»	»	»	400	»	»	300	»	»	»	»
Baillamont.....	»	»	»	»	550	»	»	»	»	»	»	»
Mohiville.....	»	»	»	»	400	»	»	400	»	»	550	»
Beauraing.....	»	»	»	»	»	850	»	»	300	»	»	»
Gros-Fays.....	»	»	»	»	»	250	»	»	»	»	300	»
Mesnil-St-Blaise..	»	»	»	»	»	650	»	»	650	»	250	»
Pondrome.....	»	»	»	»	»	250	»	»	»	150	250	180
Ciney.....	»	»	»	»	»	500	»	»	500	»	»	»
Hamois.....	»	»	»	»	»	»	»	300	»	835	350	»
Sovet.....	»	»	»	»	»	400	»	»	»	»	»	»
Eprave.....	»	»	»	»	»	250	»	300	»	»	»	250
Rienne.....	»	»	»	»	»	300	»	»	»	»	»	»
Focant.....	»	»	»	»	»	300	»	150	»	»	»	»
Sart-Custinne....	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
		»	»	»	»	2,312.60	»	2,312.00
		»	2,650.20	»	»	905.50	»	»
		»	»	»	»	1,397.00	»	1,397.00
17,735 »	2,335 »							
		»	»	»	»	1,178.00	»	1,178.00
		»	»	»	»	2,941.00	»	2,941.00
		»	»	»	»	1,896.20	»	1,896.20
3,498 »	185 »	»	3,133.00	»	»	1,303.00	»	4,436.00
	1,298 »							
2,415 »	375 »	»	4,216.00	»	»	1,070.00	»	5,286.00
	1,690 »							
1,530 »	1,130 »	»	»	»	»	2,212.00	»	2,212.00
800 »	450 »	»	»	»	»	2,222.20	»	2,222.20
700 »	»	»	»	»	»	1,708.00	»	1,708.00
550 »	400 »	»	»	»	»	542.00	»	542.00
1,350 »	950 »	»	»	»	»	5,276.00	»	5,276.00
1,150 »	1,150 »	»	»	»	»	1,899.00	»	1,899.00
550 »	550 »	»	»	»	»	2,247.50	»	2,247.00
1,550 »	900 »	»	»	»	»	2,194.00	2,110.00	4,304.00
830 »	830 »	»	»	»	»	3,009.00	1,575.00	4,584.00
1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	5,426.00	»	5,426.00
1,485 »	1,485 »	»	»	»	»	6,542.00	»	6,542.00
400 »	400 »	»	97.00	»	»	2,268.00	»	2,365.00
800 »	800 »	»	»	»	»	1,758.00	»	1,758.00
300 »	300 »	»	»	»	»	4,552.20	»	4,552.20
450 »	450 »	»	»	»	»	819.00	»	819.00
200 »	200 »	»	»	»	»	1,462.00	»	1,462.00

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Nettine.....	»	»	»	»	»	240	»	200	»	»	»	»
Honnay.....	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»	»
Blémont.....	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»	»
Warnant.....	»	»	»	»	»	400	»	400	»	»	»	350
Mouzaive.....	»	»	»	»	»	150	»	100	»	»	»	»
Hastière-Laveaux.	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»	»	»
Bure	»	»	»	»	»	»	»	1,240	»	»	»	»
Bonsin.....	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	200	»
Pessoux.....	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Somme-Leuze....	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	300	»
Malfe	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	400	»
Leignon.....	»	»	»	»	»	»	»	300	»	200	»	»
Lisogne.....	»	»	»	»	»	»	»	400	»	700	500	»
Monceau	»	»	»	»	»	»	»	300	»	300	»	»
Verlée.....	»	»	»	»	»	»	»	150	»	»	»	»
Chairière.....	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	200	120
Belle-Fontaine...	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	200	»
Bourseigne-Neuve.	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	250	»
Bourseigne-Vieille.	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	»	»
Achêne.....	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»	»
Han-sur-Lesse....	»	»	»	»	»	»	»	937	»	»	»	»
Anhée.....	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»
Lavaux.....	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»

(*a*) Restauration.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
440 »	440 »	»	»	»	»	953.00	»	953.00
200 »	200 »	»	»	»	»	2,085.00	265.00	2,350.00
200 »	200 »	»	»	»	»	2,040.00	»	2,040.00
1,150 »	1,150 »	»	»	»	»	3,777.00	»	3,777.00
250 »	250 »	»	»	»	»	563.00	»	563.00
500 »	500 »	»	»	»	»	1,949.00	»	1,947.00
1,240 »	600 » 1,240 »	»	3,095.00	»	»	1,422.00	1,790.00	6,307.00
500 »	500 »	»	»	»	»	1,891.00	»	1,891.00
500 »	500 »	»	»	»	»	3,680.00	»	3,680.00
700 »	700 »	»	»	»	»	540.00	»	540.00
900 »	900 »	»	»	»	»	3,252.00	»	3,252.00
500 »	500 »	»	»	»	»	3,050.00	»	3,050.00
1,600 »	1,600 »	»	»	»	»	3,407.00	»	3,407.00
600 »	300 »	»	»	»	»	499.50	»	499.50
150 »	150 »	»	»	»	»	1,303.00	»	1,303.00
620 »	620 »	»	»	»	»	1,592.00	»	1,592.00
400 »	400 »	»	»	»	»	942.00	»	942.00
550 »	550 »	»	»	»	»	3,463.00	»	3,463.00
300 »	300 »	»	»	»	»	791.50	»	791.50
400 »	400 »	»	1,904.00 (a)	»	»	2,595.00	»	4,499.00
957 »	957 »	»	»	»	»	1,718.00	»	1,718.00
200 »	700 »	»	»	»	»	3,565.00	»	3,565.00
200 »	200 »	»	»	»	»	1,614.00	»	1,614.00

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Ave-et-Auffe.....	»	»	»	»	»	»	»	200	400	»	400	»
Flostoy.....	»	»		»	»	»	»	500	»	»	180	300
Villers-sur-Lesse.	»	»	»	»	»	»	»	300	300	»	»	»
Ambly.....	»	»	»	»	»	»	»	100	»	170	400	150
Javingue.....	»	»	»	»	»	»	»	150	»	200	200	135
Hour.....	»	»	»	»	»	»	»	200	300	»	»	»
Barvaux.....	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»
Dion.....	»	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»
Finnevaux.....	»	»	»	»	»	»	»	»	100	»	»	»
Vresse.....	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	200	125
Baronville.....	»	»	»	»	»	»	»	»	150	»	200	»
Schaltin.....	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	»
Jemelle.....	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	1,000
Onhaye.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	458	»	»
Martousin-Neuville	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400	225	»
Heer.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»	250
Wavreille.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500	300 546	»
Havelange.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	250	»
Porcheresse.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»
Laforet.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	300	100
Vencimont.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	100	»
Emptinne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»	300
Jeneffe.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	150	»
Durnal.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	125	350

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	TOTAL.
1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	2,887.00	»	2,887.00
980 »	980 »	»	»	»	»	4,310.00	»	4,310.00
600 »	600 »	»	»	»	»	2,406.00	»	2,406.00
820 »	820 »	»	»	»	»	2,478.00	»	2,478.00
685 »	685 »	»	»	»	»	2,318.00	828.00	3,146.00
500 »	500 »	»	»	»	»	3,216.00	4,255.00	7,471.00
200 »	200 »	»	»	»	»	644.00	»	644.00
200 »	200 »	»	»	»	»	1,215.00	540.00	1,755.00
100 »	100 »	»	946.00	»	»	2,229.00	»	3,175.00
825 »	825 »	»	»	»	»	1,584.00	»	1,584.00
350 »	350 »	»	»	»	»	1,924.00	»	1,924.00
500 »	700 »	»	»	»	»	4,320.00	»	4,320.00
1,300 »	1,000 »	»	»	»	»	250.00	»	250.00
458 »	458 »	»	1,313.00	»	»	2,791.00	»	4.104.00
625 »	625 »	»	»	»	»	1,455.00	»	1,455.00
550 »	500 »	»	»	»	»	677.00	1,797.00	2,474.00
1,346 »	750 »	»	»	»	»	1,462.00	»	1,462.00
550 »	800 »	»	»	»	»	2,767.00	»	2,767.00
500 »	550 »	»	»	»	»	2,588.00	»	2,588.00
700 »	700 »	»	»	»	»	1,608.50	»	1,608.00
400 »	400 »	»	»	»	»	1,160.40	»	1,160.40
800 »	800 »	»	»	»	»	3,827.00	»	3,827.00
430 »	450 »	»	»	»	»	2,299.00	»	2,299.00
475 »	475 »	»	»	»	»	3,505.00	»	3,505.00

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Feschaux.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	200	200
Heure.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»
Fronville.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	450	»
Houx.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	200	»
Noiseux.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»
Winenne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	575	»
Miecret.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	200	»
Naomé.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	115
Patignie.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	200
Cornimont.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Louette-St-Denis..	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Celle.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
400 »	300 »	»	1,361.00	»	»	841.00	2,180.00	4,382.00
400 »	400 »	»	»	»	»	1,536.00	»	1,536.00
450 »	450 »	»	»	»	»	3,489.00	»	3,489.00
200 »	200 »	»	»	»	»	1,059.00	»	1,059.00
300 »	300 »	»	»	»	»	1,410.00	»	1,410.00
575 »	575 »	»	»	»	»	2,792.00	590.00	3,382,00
200 »	200 »	»	»	»	»	2,628.00	»	2,628.00
115 »	115 »	»	»	»	»	2,039.60	»	2,039.60
200 »	200 »	»	»	»	»	3,458.00	»	3,458.00
»	250 »	»	»	»	»	681.00	»	681.00
»	200 »	»	»	»	»	721.50	»	721.50
»	400 »	»	(a) 3,068.00	»	»	»	»	3,068.00

(a) Restauration

Résumant tous les tableaux en général, nous aurons l'état des choses dans l'arrondissement de Dinant, quant aux chemins des deux catégories, jusqu'au 31 décembre 1852.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
GRANDE VICINALITÉ.						
Chemin de Celle à Achêne (*a*).....	4,972	»	4,972	»	»	2,865 20
Chemin de Houdremont à la limite de la province vers Opont (Luxembourg).....	11,957	»	11,957	»	»	30,156 »
Chemin de Sohier à Grupont.....	(*b*)	»	»	»	»	»
Chemin d'Onhaye à Ermeton-sur-Biert (partie sur l'arrondissement de Dinant).....	8,662	»	8,662	»	»	18,860 15
Chemin de Feschaux à Baillonville.	40,306	»	12,676	4,344	23,286	67,651 24
Chemin d'Yvoir vers Huy (partie sur l'arrondissement de Dinant)....	16,416	»	16,416	»	»	55,666 85
TOTAL des chemins de grande communication.....	82,313	»	54,683	4,344	23,286	173,179 42
			59,027 ou 12 lieues.			
PETITE VICINALITÉ.						
Canton de Beauraing.....	»	»	43,047.00	25,781	»	138,692 92
Id. de Ciney.....	»	»	77,740.00	»	»	174,524 21
Id. de Dinant.....	»	314	58,806.00	»	»	114,574 61
Id. de Gedinne.....	»	»	44,018.40	»	»	177,594 42
Id. de Rochefort.....	»	»	29,915.00	13,354	»	92,787 86
TOTAL des chemins de petite vicinalité.....	»	314	253,526.40	39,135	»	697,774 02
			292,975.40 ou 58 lieues et $^1/_2$.			
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande communication.	»	»	54,685.00	4,344	23,286	173,179 42
Chemins de petite vicinalité.....	»	314	253,526.40	39,135	»	697,774 02
TOTAL GÉNÉRAL.....	»	314	308,209.40	43,479	23,286	870,953 44
			352,002.40 ou 70 lieues et $^1/_2$.			

Prix moyen du mètre de chemin de grande communication. . . $\frac{173,179.42}{59,027.00}$ = fr. 2 90

Id. de petite vicinalité . . . . . $\frac{697,774.02}{292,975.40}$ = fr. 2 38

Prix moyen de l'ensemble. . . . . $\frac{870,953.44}{352,002.00}$ = fr. 2 47

(*a*) Restauration.

(*b*) Rappelé pour mémoire. Les chiffres concernant ce chemin ont déjà figuré dans la province de Luxembourg.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Cet arrondissement, par ses frontières orientale et méridionale, est limitrophe avec l'empire français.

C'est celui où, dans la province de Namur, les chemins vicinaux de grande communication ont reçu le développement le plus considérable : ils y sont au nombre de 17, savoir :

1° De Couvin au Bac-du-Prince, décrété le 17 mars 1842.
2° De Walcourt à Silenrieux, décrété le 16 octobre 1845.
3° D'Oignies à Matagne-la-Petite, décrété le 23 octobre 1845.
4° De Florenne à Rosée, décrété le 30 octobre 1845.
5° De Somzée à Strée, décrété le 5 décembre 1845.
6° De Somtet à Hermeton-sur-Biert, décrété le 11 décembre 1845.
7° De Rance vers Philippeville, décrété le 19 décembre 1845.
8° De Marienbourg au Trieu de Romedenne, décrété le 22 mai 1846.
9° Du Bac-du-Prince à Rosée, décrété le 9 juin 1847.
10° De Soulme à Anthée, décrété le 10 juin 1847.
11° De la route de Philippeville à Beaumont à celle de Philippeville à Charleroy, décrété le 17 décembre 1847.
12° De la route de Fosse à Philippeville à celle de Chatelet à Florenne, décrété le 1er février 1849.
13° De Somzée à Gerpinne, décrété le 13 avril 1849.
14° De Niverlée à Romerée, décrété le 10 avril 1851.
15° De Rosée à la route de Fosse à Philippeville, décrété le 30 mai 1851.
16° De Jamagne à Florenne, décrété le 27 juin 1851.
17° De Frasne à Walcourt, décrété le 25 septembre 1851.

Ces dix-sept chemins sont presque terminés. Dans les tableaux qui suivent je les ai même indiqués comme entièrement achevés, parce que je n'eusse pu obtenir la valeur exacte isolée de ce qui est fait et de ce qui reste à faire : du reste, le détail de ce qui concerne chacun d'eux, est soigneusement indiqué dans les notes qui accompagnent chaque tableau (1).

---

(1) Depuis mon inspection, j'ai reçu des renseignements qui m'annoncent que tous ces chemins sont terminés, sauf celui de Walcourt à Frasne, dans la section de Cerfontaine à Boussu-en-Fagne. Le retard qu'éprouve l'achèvement de ce travail provient, selon M. le commissaire-voyer, de ce que les simples journaliers gagnent de 2 à 3 francs au chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, et de l'impossibilité de trouver des voituriers pour transporter les pierres, si ce n'est à des prix excessifs. — On espérait que les travaux seraient repris au mois de janvier 1854.

Outre ces chemins, trois autres ont été décrétés de grande communication dans le courant de 1853; ce sont ceux :

De Boussu-lez-Walcourt à Thuin, le 10 mars 1853.
De Cul-des-Sarts à la route de Philippeville à Rocroy, le 20 mai 1853.
De Mertenne à la station de Berzée, le 4 août 1853.

L'empierrement des chemins de grande communication semble avoir été construit avec beaucoup de succès, car l'inspection a eu lieu à la veille du rechargement général annuel, les chemins étaient par conséquent fort usés, et, cependant, leur bombement était bien conservé presque partout.

Outre les chemins de grande communication, il y a dans l'arrondissement un grand développement de chemins de petite vicinalité dont quelques-uns fort importants. Je citerai, entre autres, celui de Cul-des-Sarts à Couvin, d'une longueur de 2 $^1/_2$ lieues, et que j'ai trouvé bien construit et bien entretenu.

Les travaux exécutés dans l'arrondissement de Philippeville avant le 1er janvier 1842, époque de la création du service de la voirie, étaient fort insignifiants ; tous ceux indiqués dans le présent travail ont été exécutés postérieurement à cette époque.

Les quelques parties de pavage que je signale sont construites avec des grès ramassés pour la plupart à la surface du sol dans les bois. Ils sont de bonne qualité, mais difficiles à épincer.

Les empierrements sont tous construits avec enrochements et bordures en calcaire des localités traversées : les grès n'ont été que très-exceptionnellement employés ; à la réserve du pont de 12 mètres en deux arches, établi à Soulme et dont la voûte ainsi que les parapets sont en briques, tous les ouvrages d'art sont construits en calcaire.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Couvin au Bac-du-Prince.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Couvin.....	Couvin.....	»	1,150	0.06	Pavage 6.00 / Empiert 4.00	8.00 (contre-fossés compris).		
Petigny.....	»	»	2,750	0.075	Pavage 5.00 / Empiert 4.00			
Nismes.....	»	»	2,670	0.05	4.00			
Olloy.....	»	»	4,245	0.06	4.00			
Vierve.....	»	»	1,682	0.08	4.00			
Treigne.....	»	»	2,971	0.06	Pavage 6.00 / Empiert 4.00	8.00	2.00	Empierrement en calcaire, avec bordures et enrochement. — Adjudication publique.
Mazée.....	»	»	2,030	0.075	4.00			
Niverlée.....	»	»	1,955	0.05	4.00			
Gimnée.....	»	»	1,608	0.05	4.00			
Doische.....	»	Barrière placée sur la route de Philippeville à Givet, sur le territoire de Doische.	3,430	0.06	4.00			
			24,491					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		LONGUEUR DES PARTIES améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			LONGUEUR DES PARTIES à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Couvin	300	»	»	850	»	»	0.60.00	1,092	80	916	»	792	»	»	»	2,880
Petigny	»	»	203	2,547	»	»	0 17.00	1,020	1,500	800	1,600	4,700	»	»	»	9,620
Nismes	»	»	»	2,670	»	»	0.33.00	556	450	750	»	6,500	»	»	»	8,266
Olloy	»	»	»	4,245	»	»	0.38.00	1,162	1,200	3,500	»	7,200	»	»	»	13,062
Vierve	»	»	»	1,682	»	»	0.16.00	1,410	1,400	1,200	»	2,400	»	»	»	6,410
Treigne	»	»	340	2,631	»	»	0.42.00	1,079	630	1,530	3,400	6,260	»	»	»	12,899
Mazee	»	»	»	2,030	»	»	0.17.00	160	380	1,020	»	2,800	»	»	»	4,360
Niverlée	»	»	»	1,955	»	»	0.08.00	120	105	650	»	1,870	»	»	»	2,745
Gimnée	»	»	»	1,608	»	»	0.19.00	296	120	1,100	»	1,500	»	»	»	3,016
Doische	»	»	»	3,430	»	»	0.56.00	426	660	1,400	»	6,900	»	»	»	9,386
	300	»	543	24,491	»	»	2.96.00	7,331	6,525	12,866	5,000	40,922	»	»	»	72,644
				23,648												

Ce chemin a son point de départ à la route de Philippeville à Rocroy, au centre de Couvin, chef-lieu de canton ; traverse le village de Petigny ; laisse celui de Nismes à gauche ; passe au village d'Olloy où il franchit le Viroin sur un pont de 20 mètres, construit il y a environ 60 ans ; franchit la montagne qui sépare Olloy de Vierve par un nouveau chemin établi sur

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Pierre de taille et moellons, calcaire. 2 aqueducs.	3 19	70 »	»	»	100 »	Dans les 1,150 mètres sont compris 300 mètres dans la traverse de Couvin, qui étaient pavés avant la déclaration de grande vicinalité. La dépense de ce pavage n'est pas comprise dans celle indiquée.
1 grand aqueduc de 150 m. de longueur et 1m,50 d'ouverture, 4 aqueducs de 0m50, à 0m,80 d'ouverture, dont 1 de 40 m. de longueur.	3 41	1,447 »	»	»	150 »	
6 aqueducs de 0m,60 à 0m,80.	3 04	420 »	»	»	150 »	(*a*) Ce pont a été construit il y a environ soixante ans. On n'en connait pas le coût.
12 aqueducs de 0m,60 à 0m 80, dont un de 70 m. de longr et 0m,80 d'ouverture. 1 pont de 3 arches (*a*).	2 64	1,184 »	»	»	300 »	
1 ponceau de 2 mètres d'ouverture. 1 grand aqueduc ayant 184 mètres de longr et 1 mètre d'ouverture.	3 56	1,353 »	»	»	90 »	
4 aqueducs ordinaires.	4 12	580 »	»	»	196 »	
1 ponceau de 2 m. d'ouverture, 3 aqueducs, 1 mur de soutènement de 70 m. de longueur sur 1m,50 d'ouverture.	1 80	350 »	»	»	149 »	
2 aqueducs.	1 32	100 »	»	»	83 »	
6 aqueducs.	1 33	100 »	»	»	50 »	
6 aqueducs, dont un de 45 mètres de longueur sur 0m,80 d'ouverture.	2 23	620 »	»	»	245 »	
		6,224 »	»		1,511 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	
0.60.00	1,092	70	800	»	738	»	»	»	2,700	»	»	2,700	»	» 82	Les terrassements et l'empierrement ayant été accumulés dans l'adjudication, on ne peut en établir le prix séparément que d'une manière très-approximative. Dans les indemnités payées pour les emprises est compris le prix des haies et des arbres. Les terrains appartenant aux communes ne figurent ni dans les contenances, ni dans les indemnités. Doische a reçu de l'État un subside de 2,500 francs en 1844, et un de 400 francs en 1848,
0.17.00	1,020	1,447	754	1,590	4,564	»	»	»	9,375	329	246	8,800	»	Pavage, 1 56 Empier[t], » 76	
0.23.00	566	420	701	»	6,469	»	»	»	8,156	571	429	7,156	»	» 76	
0.38.00	1,162	1,184	2,155	»	6,784	»	»	»	11,285	1,100	825	9,360	»	» 66	
0.16.00	1,410	1,353	1,192	»	2,030	»	»	»	5,985	1,000	500	4,485	»	» 89	
0.42.00	1,079	580	1,240	3,298	6,020	»	»	»	12,217	1,800	900	9,517	»	Pavage, 1 94 Empier[t], » 85	
0.17.00	160	350	810	»	2,336	»	»	»	3,656	1,200	600	1,856	»	» 45	
0.08.00	120	100	590	»	1,789	»	»	»	2,599	1,000	400	1,199	»	» 33	
0.19.00	296	100	800	»	916	»	»	»	2,112	500	300	1,312	»	» 33	
0.56.00	426	620	1,027	»	5,920	»	»	»	7,993	2,900	1,000	4,093	»	» 58	
2.96.00	7,331	6,224	10,069	4,888	37,566	»	»	»	66,078	10,400	5,200	50,478	»		
										66,078					

le versant de gauche; traverse ensuite les villages de Vierve, Treigne, Mazée, Niverlée, laisse celui de Gimnée 500 mètres à gauche; passe à Doische et aboutit, sur le territoire de cette commune, à la route de Philippeville à Givet, à 2,000 mètres environ de la frontière française.

Partant de cette route de Philippeville à Givet jusqu'à Doische. L'empierrement est en bon état de viabilité. Les accotements sont petits et négligés ; les fossés mal curés. Un rechargement est nécessaire pour combler des ornières et des flaques et pour recouvrir l'enrochement mis à nu. Il y a des matériaux en quantité suffisante sur tout le trajet.

Traverse de Doische. Belle fontaine publique à l'entrée du village. Empierrement usé jusqu'à l'enrochement. Chemin manquant de largeur ; mares et fumiers sous les fenêtres entre les maisons et la route. Manque de moyens d'écoulement. Jusqu'au pont, le village est extrêmement sale. Vieux pont en moellons et pierres de taille en assez bon état. Au-delà du pont, revers pavé à gauche : à droite, mares et fumiers. Somme toute, cette traverse est fort négligée.

De Doische vis-à-vis de Gimnée. Fosses ouvertes contre l'accotement de gauche pour extraire des pierres. Empierrement en très-bon état de viabilité, mais demandant un entretien ordinaire; il n'y a à pied d'œuvre que peu de matériaux : ce sont des têtes de bornes extraites des talus de la route : ils ne semblent pas de bonne qualité. Trou pour l'extraction des pierres contre l'accotement de droite.

De Gimnée à Niverlée. Au début, énorme flaque transversale ; empierrement viable, mais usé jusqu'à l'enrochement. Bombement perdu. Accotements passables. Presque pas de fossés. Fosse de 5 mètres de profondeur, entamant l'accotement de gauche pour extraire des pierres. Cassis détestable un peu avant Niverlée.

Traverse de Niverlée. Médiocre à la naissance de l'embranchement. Vers Romerée, l'accotement de droite est envahi, jusque contre les bordures, par une énorme mare à fumier de 30 mètres de long.

De Niverlée à Mazée. Chemin parfaitement viable ; empierrement usé jusqu'à l'enrochement, raviné par l'eau et offrant des ornières : demande un entretien plus qu'ordinaire.

Traverse de Mazée. Chemin parfaitement viable : réclame l'entretien ordinaire. Cette traverse est étroite et sale : mares, fumiers, pas d'écoulement.

De Mazée à Treigne. Chemin parfaitement viable, ne demandant que l'entretien ordinaire.

Traverse de Treigne. Vieux pont, en très-mauvais état dans le haut. Le village est pavé. Pavage en bon état. Revers pavés dans toute la traverse. Les tas de fumiers sont arrangés avec un soin et une propreté peu habituels dans cette contrée.

De Treigne à l'embranchement vers Matagne-la-Petite. En très-bon état et demandant à peine, quant à l'empierrement, l'entretien ordinaire. Fossés mauvais, faute de curage. Dépôt, sur l'accotement de droite, d'un énorme tas de terre provenant d'un champ riverain.

De l'embranchement à Vierve. En très-bon état, demandant à peine l'entretien ordinaire.

Traverse de Vierve. Passable. A la sortie du village on trouve la plus forte des inclinaisons. que présente le chemin.

De Vierve à Olloy. A la sortie de Vierves, grand aqueduc en moellons en très-bon état. Chemin en excellent état, ne demandant qu'un entretien insignifiant pour devenir parfait. Un garde-corps ou une banquette serait nécessaire sur la partie de cette section qui descend dans Olloy et qui longe le Viroin à 40 mètres environ de hauteur avec un talus extrêmement rapide entre la route et la rivière (1).

Traverse d'Olloy. Beau pont de trois arches sur le Viroin, en pierres de taille et moellons calcaires. Traverse bonne et assez bien tenue.

D'Olloy à Petigny. Chaussée en excellent état de viabilité, demandant à peine un petit entretien ordinaire. Fossés nuls faute de curage. En approchant de Petigny, grande plantation riveraine, à gauche, non élaguée.

Traverse de Petigny. A l'entrée, énorme plantation riveraine faisant voûte au-dessus du chemin : une partie empierrée bonne, une partie pavée très-bonne. Revers pavés. La traverse de ce village est d'une propreté peu habituelle dans ces contrées.

De Petigny à Couvin. Chaussée en excellent état.

Cette voie de communication, d'un développement de cinq lieues, est généralement bien construite et sera partout très-satisfaisante lorsque l'entretien ordinaire sera exécuté.

---

(1) J'ai été informé, le 10 décembre 1853, qu'à la date du 20 du même mois, ce garde-corps devait être mis en adjudication.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Walcourt à Silenrieux.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Walcourt.....	Walcourt..... (Chef-lieu de canton)	»	600	0.07	4.00	8.00 contre-fossés compris.	2.00	Empierrement en calcaire, avec bordures et enrochements. — Adjudications publiques.
Silenrieux.....	»	Silenrieux.....	3,040	0.08	4.00	8.00	2.00	
			3,640					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Walcourt. . . .	»	»	»	600	»	»	1.04.60	200 »	2,000 »	1,600 »	»	1,600 »	»	»	»	5,400 »
Silenrieux.	»	1,200	»	1,840	»	»	1.51.04	2,496 »	500 »	3,600 »	»	6,500 »	»	»	»	13,096 »
	»	1,200	»	2,440	»	»	1.55.04	2,696 »	2,500 »	5,200 »	»	8,100 »	»	»	»	18,496 »
				3,640												

Avant 1846, il n'existait entre Walcourt et Silenrieux qu'un chemin très-difficile à cause des montagnes qu'il franchissait. Il a été abandonné et remplacé par celui désigné au présent

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont de 13 mètres d'ouverture en 3 arches, 1 ponceau d'un mètre d'ouverture.	8 63	1,900 »	60 »	Walcourt.	125 »	
1 ponceau de 1m,50 d'ouverture. — Le tout en moellons calcaires.	4 19	450 »	291 »	Silenrieux.	550 »	
		2,350 »	351 »		675 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.04.00	200 »	1,900 »	1,580 »	»	1,499 »	»	»	»	5,179 »	1,340 »	1,340 »	2,499 »	»	2 16	Les terrassements et l'empierrement ayant été cumulés dans l'adjudication, on ne peut en établir le prix séparément que d'une manière approximative. Dans les indemnités payées est compris le prix des haies et des arbres.
1.51.04	2,496 »	450 »	3,507 »	»	6,040 »	»	»	»	12,493 »	1,840 »	2,501 »	8,152 »	»	1 05	Même observation.
1.55.04	2,696 »	2,350 »	5.087 »	»	7,539 »	»	»	»	17,672 »	3,180 »	3,841 »	10,651. »	»		La dépense comprend celle faite avant la déclaration de grande vicinalité.
										17,672 »					

tableau, nouvellement créé à côté du vallon de l'Eau-d'Heure. Il part de Walcourt, chef-lieu de canton, passe au hameau de Gerlimpont, où il franchit l'Eau-d'Heure sur un pont de

13 mètres d'ouverture; cette partie est commune à ce chemin et à celui de Somzée à Strée : j'en donnerai la description en traitant de ce dernier chemin; il se termine à la route d'Ostende à Arlon, section de Beaumont à Philippeville, au centre du village de Silenrieux. J'ai trouvé ce chemin en bon état de viabilité sur tout son parcours; le besoin de l'entretien ordinaire s'y faisait pourtant sentir. Le pont sur l'Eau-d'Heure, en moellons calcaires, est en bon état. Une plantation de jeunes peupliers, servant de garde-corps, est établie sur l'accotement de droite.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication d'Oignies à Matagne-la-Petite.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Oignies.....	Centre du village d'Oignies.	»	2,292	0.06	4.00	8.00	2.00	Empierrement en calcaire avec bordures et enrochement.— Adjudication publique.
Olloy.....	»	»	6,990	0.07	4.00	8.00	2.00	
Vierve.....	»	»	2,712	0.09	4.00	8.00	2.00	
Matagne-la-Petite..	»	Matagne-la-Petite.	2,775	0.06	4.00	8.00	2 00	
			14,769					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.
Oignies.....	»	282	310	1,700	»		0.10.72	157	150	800	1,984	6,500	»	»	»	9,591
Olloy.....	»	(a) 1,934	»	5,056	»	»	0.08.00	240	400	2,100	»	11,200	»	»	»	13,940
Vierve.....	»	(b) 1,286	»	1,426	»	»	0.35.00	1,356	120	150	»	2,000	»	»	»	3,636
Matagne-la-Petite.	»	»	»	2,775	»	»	0.30.00	817	500	2,000	»	4,000	»	»	»	7,317
	»	3,502	310	10,957	»	»	0.83.72	2,570	1,170	5,050	1,984	23,700	»	»	»	34,474
Déduisant la partie commune à ce chemin et à celui de Couvin au Bac-du-Prince.....				14,769 3,220 11,549												

Ce chemin prend naissance au centre du village d'Oignies, placé à proximité de la frontière française ; rejoint à Olloy celui de Couvin au Bac-du-Prince, dont il emprunte le parcours, jusqu'au-delà de Vierves, sur une longueur de 3,220 mètres, et aboutit, à Matagne-la-Petite, avec la chaussée communale de grande vicinalité de Marienbourg, au trieu de Romedenne.

Traverse de Matagne-la-Petite. Cette traverse est excellente sous le rapport de l'empierre-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art	BARRIÈRES. Produit — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
3 aqueducs.....	3 42	143 »	»	»	150 »	
8 aqueducs.....	2 69	385 »	»	»	250 »	Dans les 6,990 mètres de longueur sont compris 1,954 mètres du chemin de Couvin au Bac-du-Prince, qu'il emprunte et qui ne sont pas compris dans la dépense.
3 aqueducs.....	2 40	80 »	»	»	60 »	Même observation que celle qui précède pour une longueur de 1,286 mètres.
1 pont-aqueduc de 18 mètres de longueur et de 2 mètres d'ouverture, et 1 aqueduc. Le tout en moellons calcaires.	2 54	450 »	»	»	200 »	
		1,058 »			660 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	
0.10.72	157	143	600	1,800	5,143	»	»	»	7,843	1,600	1,600	4,643	»	pavage 1 16 empt » 75	Mêmes observations que pour les chemins qui précèdent.
0.08.00	240	385	2,022	»	10,961	»	»	»	13,608	4,240	3,240	6,128	»	» 67	(*a*) Les 1,934 mèt. améliorés à Olloy avant la déclaration de grande vicinalité constituent la longueur que le présent chemin emprunte sur le territoire d'Olloy au chemin dit *de Couvin au Bac-du-Prince*.
0.35.00	1,356	80	142	»	1,848	»	»	»	3,426	750	750	1,926	»	» 60	
0.30.00	817	450	1,800	»	3,990	»	»	»	7,057	3,750	2,750	557	»	» 63	(*b*) Même observation pour les 1,286 mètres exécutés à Vierve avant la déclaration.
0.83.72	2,570	1,058	4,564	1,800	21,942	»	»	»	31,934	10,340	8,340	13,254	»		La dépense de ces longueurs n'est pas comprise dans celle ci-contre.
												31,934			

ment, qui est en bon état en tous points. Il est bordé de deux beaux et longs revers pavés. Mais entre les revers et les maisons, fumiers et mares à purin.

De Matagne au chemin de grande communication du Bac-du-Prince à Couvin. Plantation riveraine de grands peupliers d'Italie, sur une longueur de 200 mètres, inoffensive pour le chemin. Empierrement parfaitement viable, mais fort usé, et montrant, en certains endroits,

des ornières profondes de 0m10. Accotement de 1 mètre en assez bon état ; fossés passables. Un prompt rechargement est nécessaire sur cette partie.

La description de la partie de 3,220 mètres, commune au présent chemin et à celui du Bac-du-Prince à Couvin, a été donnée au tableau relatif à ce dernier chemin. Ces deux chemins se séparent dans le village d'Olloy, au-delà du pont sur le Viroin.

Traverse du village d'Olloy. Il est impossible d'imaginer un chemin plus mauvais, plus sale et plus irrégulier que ne l'est celui-ci, dans la partie agglomérée du village d'Olloy qu'il traverse. Au-delà de la partie agglomérée, qui finit à un aqueduc ancien en assez bon état, jusqu'à la maison n° 65, le chemin gravit une forte côte et est bordé, à droite, par un ravin ; il est étroit et en mauvais état. Au-delà, le chemin prend sa largeur régulière et s'améliore au point de devenir très-viable. Je ne puis rien dire de la traverse d'Oignies, n'ayant pu, faute de temps, pousser jusqu'à ce village.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Florenne à Rosée.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DEPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Florenne.....	Florenne.....	»	2,967	0.05	4.00	9.00	2.00	Empierrement. Calcaire avec enrochement et bordures. Adjudication publique.
Rosée.....	»	Rosée.....	3,011	0.07	4.00	9.00	2.00	
			5,978					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Florenne.....	»	1,005	»	1,962	»	»	0.30.00	700	300	3,500	»	9,550	»	»	»	14,050
Rosée.....	»	»	»	3,011	»	»	0.24.00	600	400	2,800	»	6,800	»	»	»	10,600
	»	1,005	»	4,973	»	»	0.54.00	1,300	700	6,300	»	16,350	»	»	»	24,650
				5,978												

Cette route vicinale commence à Florenne, chef-lieu de canton ; traverse le hameau de Jusaine, et se termine au village de Rosée, à la route d'Ostende à Arlon, section de Philippeville à Dinant.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont de 3 mètres d'ouverture; 4 aqueducs.	4 71	300 »				
			1,072 »	Au lieu dit Bois-le-Doyen, limite des deux territoires.	1,500 »	Le droit de péage se perçoit en un seul bureau et se partage entre les deux communes en proportion du chemin sur leur territoire respectif.
1 ponceau d'un mètre d'ouverture; 5 aqueducs; le tout en moellons calcaires.	3 39	600 »				
		900 »	1,072 »		1,500 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et de surveillance, etc.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.30.00	700	300	3,450	»	9,521	»	»	»	13,971	1,150	1,150	11,671	»	1 19	La dépense comprend celle faite avant la déclaration de *grande vicinalité.*
0.24.00	600	350	2,500	»	6,763	»	»	»	10,213	1,787	1,787	6,639	»	» 85	Id.
0.54.00	1,300	650	5,950	»	16,284	»	»	»	24,184	2,937	2,937	18,310	»		
											24,184				

Partant de la route de Philippeville à Dinant jusqu'au hameau de Jusaine, le chemin est viable, mais en mauvais état, usé, plat, offrant des ornières continues.

De Jusaine à Florenne. L'état du chemin est moins mauvais.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Somzeé à Strée.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne	Mètres.	
Somzée.....	Somzée.....	»	1,705	0.06	4.00	8.00	2.00	»
Laneffe.....	»	»	286	0.08	4.00	8.00	2.00	»
Chastrès.....	»	»	3,161	0.08	4.00	8.00	2.00	»
Walcourt.....	»	»	2,277	0.083	4.00	8.00	2.00	»
Silenrieux.....	»	»	809	0.075	4.00	8.00	2.00	»
Pry.....	»	»	1,041	0.05	4.00	8.00	2.00	»
Fontenelle.....	»	»	2,490	0.07	4.00	8.00	2.00	»
Castillon	»	»	2.670	0.08	4.00	8.00	2.00	»
Clermont.....	»	Strée, province de Hainaut.	3,164	0.04	4.00	8.00	2.00	»
			17,601					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		LONGUEUR DES PARTIES améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			LONGUEUR DES PARTIES à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement	Ensablement		Contenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.
Somzée	»	415	»	1,288	»	»	0.38.60	925	450	900	»	2,225	»	»	»	4,500
Laneffe	»	»	»	286	»	»	0.28.80	676	500	1.000	»	475	»	»	»	2,651
Chastrès.	»	257	»	2,804	»	»	0.97.40	2,800	200	1,700	»	5,800	»	»	»	10,500
Walcourt	»	1,694	»	583	»	»	0.25.00	5,350	8.000	8.500	»	5.000	»	»	»	26,850
Silenrieux.	»	»	»	809	»	»	0.67.53	1,267	100	1,650	»	2,400	»	»	»	5,417
Pry	»	»	»	1,041	»	»	0.20.80	350	100	900	»	2,000	»	»	»	3,350
Fontenelle.	»	»	»	2,490	»	»	0.67.48	1,163	900	2.500	»	7,000	»	»	»	11,563
Castillon	»	150	»	2.520	»	»	0.85.25	2,400	1,000	2,700	»	8,000	»	»	»	14,100
Clermont	»	1,358	»	1.806	»	»	0.65.60	3,527	800	2.000	»	8.000	»	»	»	14.327
	»	3,974	»	13,627	»	»	4.96.46	18,458	12,050	21,850	»	40.900	»	»	»	93,258
				17,601												

Ce chemin a son origine à la route de Philippeville à Charleroy, au centre du village de Somzée ; franchit la Thyria au moyen d'un pont de 6 mètres ; touche au village de Chastrès et arrive à Walcourt, placé sur la pointe de la montagne qui sépare les ruisseaux l'Heure et l'Yves ; franchit ce dernier sur un pont de 10 mètres ; arrive sur la place de Walcourt par

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Moitié d'un pont de 6 mèt. d'ouverture mitoyen avec Laneffe.	2 42	400 »				
L'autre moitié du pont de 6 mèt. d'ouverture; 1 aqueduc.	8 71	450 »				
4 aqueducs.....	3 22	200 »				
1 pont de 10 mètres d'ouverture; 2 viaducs de 4 mèt. chacun, dont 1 de 15 mèt. de long; 1 arche d'inondation de 4 mèt.; 4 aqueducs et 500m³ de maçonnerie pour mur de soutènement.	11 65	8,000 »				Le droit de péage égal à un demi-droit de barrière, se perçoit à quatre bureaux et se répartit entre les neuf communes traversées en proportion de l'étendue du chemin sur leur territoire respectif et des frais de son entretien.
2 aqueducs.....	6 46	100 »	1,200 »	Somzée, Walcourt, Fontenelle, Clermont.	2,515 »	
2 aqueducs.....	3 02	100 »				
Moitié d'un pont de 4 mèt. d'ouverture mitoyen avec Castillon; 1 ponceau de 1m,50 d'ouverture et 7 aqueducs.	4 56	800 »				
Moitié d'un pont de 4 mèt. d'ouverture mitoyen avec Fontenelle; 1 ponceau de 1m,50 d'ouverture et 5 aqueducs.	5 14	900 »				
1 pont de 3 mèt. d'ouverture; 1 ponceau de 1m,50 d'ouverture; 4 aqued	4 46	700 »				
		11,650 »			2,515 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités, Contenance.	Emprises, indemnités, Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.38.60	925	400	893	»	1,900	»	»	»	4,118	954	1,105	2,059	»	» 60	
0.28.80	676	450	945	»	420	»	»	»	2,491	700	700	1,091	»	2 18	
0.97.40	2,800	200	1,632	»	5,563	»	»	»	10,195	2,883	2,883	4,429	»	» 81	
0.25.00	5,350	8,000	8,330	»	4,800	»	»	»	26,480	4,000	4,000	17,968	512	2 91	
0.67.53	1,267	100	1,601	»	2,260	»	»	»	5,228	972	979	3,284	»	1 62	
0.20.80	350	100	850	»	1,850	»	»	»	3,150	1,200	1,200	750	»	» 76	
0.67.48	1,163	800	2,464	»	6,920	»	»	»	11,347	3,199	3,199	4,499	450	1 15	
0.85.25	2,400	900	2,551	»	7,877	»	»	»	13,728	4,027	4,027	2,744	2,930	1 29	
0.65.60	3,527	700	1,983	»	7,897	»	»	»	14,107	4,210	4,210	5,687	»	1 12	
4.96.46	18,458	11,650	21,249	»	39,487	»	»	»	90,844	22,145	22,296	42,511	3,892		
										90,844					

une nouvelle direction, tracée à travers de très-beaux jardins, au moyen d'un remblai de 8 mètres, dans lequel on a dû construire deux viaducs pour le passage d'autres chemins. De ce point jusqu'au hameau de Gerlimpont, il emprunte celui de Walcourt à Silenrieux; il oblique alors à droite, directement sur Fontenelle, par un nouveau tracé; traverse ce dernier

village; puis ceux de Castillon et de Clermont ; puis une faible partie de la commune de Donstiennes et aboutit, un peu au-delà du village de Strée, province de Hainaut, à la route de Beaumont à Charleroy. Il traverse aussi de petites parties des territoires des communes de Laneffe, Silenrieux et Pry.

Dans mon premier rapport du 21 janvier 1852, j'ai donné (pages 325-328) la description de la partie de ce chemin située dans les communes de Strée et de Donstiennes (Hainaut), de Clermont et de Castillon (Namur). Je ferai observer que, dans la province de Hainaut, on m'a indiqué la partie du chemin passant sur ces quatre communes comme appartenant au chemin de grande communication de Strée à Grand-Rieu par Bossu-lez-Walcour; tandis que, dans la province de Namur, on considère cette partie comme appartenant au chemin de grande communication de Somzée à Strée, auquel le présent tableau est relatif. Quoi qu'il en soit, il n'y aura point double emploi dans les chiffres, puisque dans mon premier rapport susdit j'avais laissé en blanc ceux qui concernent les communes de Clermont et de Castillon sur la province de Namur.

Reprenons la description du chemin à partir du point où nous l'avons laissé dans le rapport susmentionné.

De Castillon à Fontenelle. Pont d'une arche de 4 mètres à la limite des deux communes : cette partie de la route est en bon état; un rechargement général y a été opéré dans le courant de l'été de 1853.

Traverse de Fontenelle. Très-sale et en assez mauvais état. La chaussée y croise le chemin de grande communication de Bossu-lez-Walcour à Thuin, décrété en 1853, et en construction.

De Fontenelle à la ferme de Maisoncelle. L'empierrement est en très-mauvais état et il est urgent d'y pouvoir si l'on veut éviter le défoncement du chemin.

De Maisoncelle à Gerlimpont. Chemin en assez bon état.

De Gerlimpont à Walcourt. Route et pont en bon état. Rampe de 8 p. c. pour gagner Walcourt.

Traverse de Walcourt. A l'entrée, coude disgracieux et difficile : une maison vient d'être achetée et sera démolie pour améliorer ce passage. Chemin du reste en très-bon état jusqu'à la porte. De la porte jusqu'au fond de la vallée, très-bel ensemble de travaux, comprenant un grand remblai de 8 mètres, deux grands viaducs de 7 et de 8 mètres de hauteur, avec murs de revêtement, une arche d'évacuation de 4 mètres et un pont de deux arches de 10 mètres de débouché. A l'aide de ces travaux, la ville de Walcourt, dans laquelle on ne pouvait autrefois pénétrer que par un chemin presque impraticable à cause de son inclinaison et de ses courbes, a été dotée, par les soins et les études du commissaire-voyer de l'arrondissement, d'une entrée belle et facile, avec inclinaison de 7 p. c. Les quatre murs en aile du premier viaduc, construits après coup et non reliés avec la maçonnerie générale, s'en sont séparés et ont perdu leur inclinaison : cette avarie demande une prompte réparation. Les extrémités du garde-corps du pont sont endommagées.

De Walcourt à Chastrès. La route est en bon état et ne demande qu'un entretien ordinaire. De grands redressements ont eu lieu dans cette partie. Aux abords de Chastrès, une maison a été construite sur l'accotement de droite. Le village, qui reste à 150 mètres sur la droite, est raccordé au présent chemin par un empierrement en bon état.

De Chastrès à Somzée. Jusqu'au pont du Diable, où l'on traverse l'embranchement du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse allant de Berzée à Laneffe, l'empierrement est mauvais, présente des ornières et a perdu son bombement. Bordures déjetées et déchaussées. Pont du Diable, une arche de 4 mètres en moellons. Dans la côte au-delà, empierrement très-usé. On roule sur l'enrochement qui est entamé et raviné par les eaux. Du haut de la côte jusqu'à Somzée, le chemin est également en mauvais état.

Traverse de Somzée. Mauvaise, irrégulière et sale. La chaussée se termine à la route de Philippeville à Charleroy.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENTS VOYERS DE PHILIPPEVILLE ET DE NAMUR.

Chemin de grande communication de Somtet à Hermeton-sur-Biert

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Metres.	Metres	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Biesmerée. — Arrondissement de Philippeville.	Route provinciale de Bouillon à Fraire.	»	3,410	0.06	4.00	8.00	1.00	Par adjudication publique. — Empierrement. — Matériaux des communes traversées.
Hermeton-sur-Biert. — Arrondissement de Namur.	»	Route de Denée à Anthée.	1,250	0.09	4.00	7.00	1.00	
			4,660					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Biesmerée. — Arrondissement de Philippeville.	»	1,252	»	2,158	»	»	9.40.00	800 »	550 »	1,400 »	»	5,950 »	»	»	»	8,700 »
Hermeton-sur-Biert — Arrondissemt de Namur.	»	»	»	1,250	»	»	»	»	103 18	777 50	»	2,142 80	»	»	»	3,023 48
	»	1,252	»	3,408	»	»										
	4,660															

Ce chemin prend naissance à la route provinciale de Bouillon à Fraire, entre Mettet et Biesmerée ; traverse ce dernier village et aboutit, dans celui d'Hermeton-sur-Biert, arrondissement de Namur, à la route concédée de Denée à Anthée.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont de 5 mèt. d'ouverture.	2 55	500 »	380 »	Dans le village de Biesmerée.	350 »	
1 pont et 1 aqueduc.....	2 74	400 »	»	»	100 »	
		900 »	380 »		450 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
p. 20.00	800 »	500 »	1,370 »	»	5,934 »	»	»	»	8,604 »	2,060 »	1,360 »	5,480 »	»	» 64	
»	»	400 »	»	»	2,827 80	»	»	»	3,227 »	400 »	1,100 »	1,527 80	200 »	» 67	
									11,831 80	2,460 »	2,460 »	6,711 80	200 »		
										11,831 80					

Du point de départ de Biesmerée. Fossés de grandes dimensions, mais obstrués : mauvais cassis. — Accotements passables. — Empierrement très-viable mais exigeant de l'entretien. — A l'entrée du village, énormes plantations riveraines faisant voûte au-dessus de la route.

Traverse de Biesmerée. Ponceau en bon état sur le ruisseau de Fluye. — Empierrement en bon état de viabilité. — Pas de moyens d'écoulement.—Les eaux passent sur l'empierrement. — Traverse sale et négligée.

De Biesmerée à la route de Denée à Anthée. Dépôt énorme de perches encombrant l'accotement et le fossé de gauche. — Accotements passables, fossés mal curés et obstrués : empierrement viable mais en bien mauvais état : fortes ornières et flaques, bombement perdu, ravines formées par les eaux faute de bombement et de fossés.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Rance vers Philippeville.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Cerfontaine.....	Rance, province de Hainaut.	»	6,065	0.06	4.00	8.00	2.00	Comme ci-dessus.....
Senzeille	»	»	3,558	0.08	4.00	8.00	2.00	»
Villers-Deux-Eglises	»	Route de Philippeville à Beaumont entre Villers-Deux-Eglises et Jamiolle.	3,140	0.04	4.00	8.00	2.00	»
			12,763					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Cerfontaine	»	2,065	»	4,000	»	»	0.10.00	300	4,000	5,500	»	26,200	»	»	»	36,000
Senzeille.	»	1,888	»	1,670	»	»	0.48.00	1,318	550	1,500	»	13,832	»	»	»	17,200
Villers-Deux-Églises.	»	1,575	»	1,565	»	»	0.30.00	970	350	1,560	»	6,500	»	»	»	9,380
	»	5,528	»	7,235	»	«	0.88.00	2,588	4,900	8,560	»	46,532	»	»	»	62,580
				12,763												

Ce chemin prend naissance à la route de Beaumont à Chimay, au village de Rance, province de Hainaut; traverse celui de Froid-Chapelle, même province, puis ceux de Cerfontaine. Senzeille. Villers-Deux-Églises. province de Namur, et aboutit, entre ce dernier

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
2 ponceaux d'ouverture ; 10 aqueducs, dont un de 240 mètres de longueur sur 0m,50 de débouché en tous sens.	5 75	3,893 »	850 »	Dans le village.	950 »	Le droit de péage est égal à un demi-droit de barrière.
1 pont de 2m,50 d'ouverture ; 3 aqueducs.	4 52	500 »	625 »	Id.	720 »	
1 ponceau de 1m,50 d'ouverture ; 5 aqueducs.	2 96	300 »	400 »	Id.	600 »	
		4,693 »	1,875 »		2,270 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes														
A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.10.00	300	3,893	5,400	»	25,297	»	»	»	34,890	5,000	5,000	24,890	»	1 44	
0.48.00	1,318	500	1,400	»	12,878	»	»	»	16.096	2,000	2,000	12,096	»	1 13	
0.30.00	970	300	1,500	»	6,500	»	»	»	9,270	1,500	1,500	6,270	»	» 74	
1.88.00	2,588	4,693	8,300	»	44,675	»	»	»	60,256	8,500	8,500	43,256	»		
										60,256					

village et celui de Jamiolle, à la route d'Ostende à Arlon, section de Beaumont à Philippeville. à trois quarts de lieue de cette dernière ville.

La partie entre la limite des provinces de Hainaut et de Namur et le village de Cerfontaine

est en aussi bon état que la partie du chemin située sur le Hainaut et dont j'ai donné la description dans mon 1er rapport du 11 janvier 1852, pag. 329-332. — Cette partie est traversée par le chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Traverse de Cerfontaine. Parfaite et propre ; revers pavés et égouts souterrains.

De Cerfontaine à Senzeille. Chaussée en bon état demandant un entretien ordinaire.

Traverse de Senzeille. Viable et assez régulière mais très-sale. Dans certaines parties l'empierrement est très-mauvais.

De Senzeille à un pont en moellons de 3 mèt. de débouché. L'empierrement est très-mauvais et un rechargement est urgent.

Du pont à Villers-Deux-Eglises. L'empierremənt est passable, mais réclame néanmoins un fort entretien immédiat.

Traverse de Villers-Deux-Eglises. 1re partie mauvaise et sale : 2e partie longeant la place, bonne et propre : 3e partie sale et usée.

De Villers-Deux-Eglises à la route de Philippeville à Silenrieux. Chaussée viable mais usée, avec ornières et flaques dans lesquelles l'eau reste stagnante.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Marienbourg au Trieu de Romedenne.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Marienbourg.....	Marienbourg.....	»	(a) 530	0.02	4.00	8.00	1.00	»
Frasne.....	»	»	762	0.02	4.00	10.00	1 à 2	»
Fagnolle.....	»	»	3,927	0.05	4.00	8 à 10	1 à 2	»
Dourbe.....	»	»	455	0.04	4.00	8 00	2.00	»
Matagne-la-Grande.	»	»	3,199	0.05	4.00	8.00	2.00	»
Matagne-la-Petite..	»	»	2,176	0.05	4.00	8.00	2.00	»
Romerée.....	»	»	3,098	0.07	4.00	8.00	2.00	»
Surice.....	»	Barrière au lieu dit Trieu de Romedenne, route de Philippeville à Givet.	968	0 06	4.00	8.00	2.00	»
			15,113					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	H.A.C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Marienbourg . . .	(a) 495	»	»	35	»	»	»	»	1,800	»	»	93	»	»	»	1.893
Frasne.	»	»	»	762	»	»	0.80.00	960	120	381	»	2.286	»	»	»	3,747
Fagnolle	»	»	»	3,927	»	»	2.35.00	4.325	660	1,960	»	9,780	»	»	»	16,725
Dourbe	»	»	»	453	»	»	»	»	40	300	»	1.065	»	»	»	1,405
Matagne-la-Grande	»	386	»	2,813	»	»	1.37.30	3,029	700	2,000	»	5 471	»	»	»	11,200
Matagne-la-Petite.	»	780	»	1,396	»	»	0.15.00	600	500	2,100	»	3,700	»	»	»	6.900
Romerée.	»	»	»	3,098	»	»	0.79.00	1.200	1,100	1,600	»	9.194	»	»	»	13,094
Surice.	»	»	»	968	»	»	»	»	120	900	»	2,323	»	»	»	3,343
	495	1.166	»	13,452	»	»	5.46.30	10,114	5.040	9,241	»	33.912	»	»	»	58,307
	15.113															

Ce chemin part de la route de Philippeville à Rocroy, en face de Marienbourg ; traverse cette ville ; franchit la Brouffe sur un pont de 8 mèt. ; passe ensuite à Fagnolle, Matagne-la-Grande, Matagne-la-Petite, Romerée, et se termine à la route de Philippeville à Givet au lieu dit Trieu de Romedenne. Il traverse aussi une partie des territoires de Dourbe et de Surice.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont de 8 mèt. d'ouverture.	54 »	1,800 »	»	»	(*b*)	(*a*) La longueur indiquée comprend la traverse de la ville qui était pavée avant la loi sur la voirie vicinale. La dépense de ce pavage ne figure pas ici.
2 aqueducs.....	4 08	100 »	»	»	(*b*)	
1 ponceau d'un mètre d'ouverture ; 20 aqueducs.	5 94	600 »	»	»	(*b*)	(*b*) Les travaux viennent seulement d'être terminés ; la dépense d'entretien est inconnue.
1 aqueduc.....	2 04	30 »	»	»	30 »	
8 aqueducs.....	5 53	600 »	»	»	200 »	
1 ponceau de 2 mètres d'ouverture ; 4 aqueducs.	2 90	450 »	»	»	150 »	
1 pont de 4 mèt. d'ouverture ; 8 aqueducs.	5 50	1,050 »	»	»	250 »	
2 aqueducs.....	2 72	100 »	»	»	50 »	
		4,710 »			680 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature)	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H A C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	1,800	»	»	93	»	»	»	1,893	(*b*)	»	»	»	13 50	(*a*) Les 495 mètres de pavage comprennent la traverse de la ville, pavée avant 1842; ils ne sont pas compris dans la dépense. (*b*) Pour les communes de Marienbourg, de Frasnc et de Fagnolle, les subsides ne sont pas encore connus. Le désaccord qui a existé entre ces trois communes sur le tracé entre Marienbourg et Fagnolle a occasionné du retard dans l'exécution des travaux et dans la fixation des subsides.
0.80.00	917	100	200	»	1,900	»	»	»	3,117	(*b*)	»	»	»	1 02	
2.35.00	3,938	600	1,900	»	9,027	»	»	»	15,46	(*b*)	»	»	»	» 98	
0.06.00	60	30	200	»	637	»	»	»	927	215	215	497	»	» 51	
1.37.30	3,029	600	1,800	»	5,168	»	»	»	10,597	1,926	1,926	6,745	»	» 83	
0.15.00	600	450	1,900	»	3,374	»	»	»	6,324	1,375	1,375	3,574	»	» 72	
0.79.00	1,200	1,030	1,390	»	7,217	»	»	»	10,837	3,779	3,779	3,279	»	» 87	
»	»	100	700	»	1,835	»	»	»	2,635	878	878	879	»	» 68	
5.52.30	9,744	4,710	8,090	»	29,251	»	»	»	51,795	»	»	»	»		

Du point de départ jusqu'à Marienbourg. La chaussée est pavée : le pavage demande des repiquages.

Traverse de Marienbourg. Pavage bon : revers pavés. — Fumiers, purins, dépôts de toute espèce sur les accotements. Au sortir de la ville, pont de deux arches, en moellons, en bon état, sur la Brouffe.

De Marienbourg jusqu'au ruisseau du Noir-Simon. L'empierrement de la route n'est qu'ébauché ; il se compose de parties où l'enrochement seul est posé, d'autres parties où la première couche de pierraille est posée et enfin de lacunes où le terrassement seul est fait. — Cette partie du chemin est très-mal construite, l'enrochement est fait sans soins et n'a pas l'épaisseur voulue. Il est déjà défoncé en plusieurs endroits : ce travail ne peut être accepté, il doit être nécessairement démonté et recommencé. Ponceau en bon état sur le ruisseau.

Du ruisseau à Fagnolle. Comme dans la section précédente.

Traverse de Fagnolle. Empierrement assez bon : à la sortie du village le chemin manque de largeur entre deux groupes de maisons.

Du village à l'extrémité de la commune. Cette partie de l'empierrement n'est qu'ébauchée ; il est mal construit, n'a pas l'épaisseur voulue et devra être démonté.

De la limite de la commune de Fagnolle jusqu'à Matagne-la-Grande. L'empierrement est terminé sur une partie de cette section : il est viable, mais en mauvais état. La terre provenant du curage des fossés retroussés sur leurs bords intérieurs empêche les eaux de s'y écouler : elles dégradent la route.

Traverse de Matagne-la-Grande. Tas de fumiers et dépôts de toute espèce sur les accotements et jusque sur l'empierrement. — Immondices et malpropreté complète : défaut d'écoulement.

De Matagne-la-Grande à Matagne-la-Petite. Chemin parfaitement viable, mais empierrement assez plat : accotement de $0^{m}.75$, pas de fossés.

Traverse de Matagne-la-Petite. Empierrement parfaitement viable, mais sillonné et raviné par le purin qui y coule en tous sens.

De Matagne-la-Petite à Romerée. Parties demandant un rechargement ; parties partiellement rechargées ; parfaitement viable : bordures parfois déchaussées en dehors et en dedans, accotements passables, fossés passables, médiocres ou nuls.

Traverse de Romerée. A l'entrée le chemin manque de largeur : à droite, têtards non élagués, trou contre la bordure à gauche, mur de revêtement éboulé sur l'accotement de droite. Empierrement passable, pas d'écoulement ; fumiers et purins coulant sur l'empierrement.

De Romerée à la route de Givet à Philippeville. Parties rechargées, quelques-unes insuffisamment. — Chemin parfaitement viable partout. — Accotements de 1 mètre, fossés de 1 mètre. — Pont d'une arche faisant une saillie désagréable sur le plan du chemin. — Dans la côte au delà du pont le chemin a un urgent besoin d'entretien ; il est sans bombement et à ornières.

Il est dans le plus mauvais état que l'on puisse imaginer dans les 200 mètres qui précèdent la route.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication du Bac-du-Prince à Rosée.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Agimont.....	Route du Petit-Doische au Bac-du-Prince.	»	2,877	0.07	4.00	8.00	2.00	Empierrement en calcaire, avec bordures et enrochements. — Adjudication publique.
Gochenée.....	»	»	3,541	0.085	4.00	8.00	2.00	
Soulme.....	»	»	2,153	0.090	4.00	8.00	2.00	
Anthée.....	»	»	2,757	0.050	5.50	9.00	2.00	
Rosée.....	»	Rosée.....	2,354	0.080	5.50	9.00	2.00	
			13,682					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Agimont.....	»	»	»	2,877	»	»	0.06.00	100	400	1,500	»	6,520	»	»	»	8,520
Gochenée.....	»	»	»	3,541	»	»	0.15.00	300	450	2,833	»	6,374	»	»	»	9,957
Soulme.....	»	»	»	2,153	»	»	0.16.00	350	4,000	646	»	5,167	»	»	»	10,163
Anthée.....	»	»	»	2,757	»	»	»	»	160	910	»	9,098	»	»	»	10,168
Rosée.....	»	»	»	2,354	»	»	0.65.00	900	300	657	»	7,227	»	»	»	9,084
	»	»	»	13,682	»	»	1.02.00	1,650	5,310	6,546	»	34,386	»	»	»	47,892
				13,682												

Ce chemin prend naissance à la route de l'État du Petit-Doische au Bac-du-Prince ; laisse le village d'Agimont 250 mètres à gauche ; traverse celui de Gochenée ; franchit la rivière l'Hermeton au moyen d'un pont de 12 mètres, près de la scierie de marbre de Soulme ; traverse ensuite les bois de Rosée et aboutit, au centre de ce dernier village, à la route d'Ostende

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 ponceau d'un mètre d'ouverture; 4 aqueducs.	2 62	350 »	»	»	300 »	
1 ponceau de 2 mètres d'ouverture; 5 aqueducs.	2 50	400 »	»	»	350 »	
1 pont de 12 mètres d'ouverture en 2 arches en briques, en moellons et en pierres de taille; 3 aqueducs.	3 92	3,590 »	»	»	250 »	
3 aqueducs.....	3 62	150 »	»	»	400 »	
6 aqueducs.....	4 08	500 »	»	»	350 »	
		4,790 »			1,650 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0,06.00	100	350	1,000	»	6,481	»	»	»	7,931	3,023	2,173	2,735	»	» 68	
0.15.00	300	400	2,700	»	5,458	»	»	»	8,858	1,955	1,834	5,069	»	» 62	Y compris le dernier subside promis.
0.16.00	350	3,590	646	»	3,840	»	»	»	8,426	2,055	2,055	4,316	»	» 98	
»	»	150	900	»	8,930	»	»	»	9,980	3.500	3,500	1,980	1,000	1 04	
0.65 00	900	300	650	»	7,750	»	»	»	9,600	2,050	2,050	4,500	1,000	I 17	
1.02.00	1,650	4,790	5,896	»	32,459	»	»	»	44,795	12,583	11,612	18,600	2,000		
										44,795					

à Arlon, section de Philippeville à Dinant. Je l'ai parcouru et je vais en donner la description en allant de Rosée vers Agimont.

De Rosée au chemin d'Anthée vers Soulme. La première moitié de cette section est en si

mauvais état, que les voituriers allant de Rosée à Soulme, au lieu de la suivre aiment mieux faire un détour de plus d'une lieue, en passant par Anthée, pour suivre le chemin d'Anthée à Soulme. Dans la deuxième moitié, l'élagage, dans le bois que l'on traverse, est toujours insuffisant. En quelques points, l'empierrement est usé de 0m10 contre les bordures. Alternatives de parties : 1° où l'enrochement est à nu; 2° où l'enrochement est à nu et fortement entamé; 3° où l'on a fait des rechargements insuffisants, qui n'ont rendu à l'empierrement ni son épaisseur ni son bombement; 4° où l'empierrement est raviné par les eaux. La route est, du reste, encore roulante. En divers points, accotements encombrés par des dépôts de perches. Accotements passables. Fossés non curés.

Du chemin d'Anthée vers Soulme au chemin de petite vicinalité allant à Soulme. 1° Partie convenablement rechargée sur 200 mètres : les accotements et les fossés en divers points encombrés par des perches; 2° partie très-viable mais exigeant un rechargement. Cette partie a ses deux accotements et ses fossés encombrés par des dépôts de perches qui, parfois, empiètent sur l'empierrement.

Du chemin allant vers Soulme au ruisseau de l'Hermeton. Au point de départ, cassis détestable. Rechargement général bien exécuté. Fossés bons. Accotements laissant a désirer. Pont à deux arches sur l'Hermeton. Culées et piles en moellons : têtes de voûtes, avant-becs, angles des culées et tablettes en pierres de taille, garde-corps et voûtes en briques. Le tout en bon état.

Du pont sur l'Hermeton à Gochenée. Empierrement viable, mais ornières et flaques considérables; on roule partout sur l'enrochement, qui est entamé; accotements médiocres; fossés suffisants, mais irréguliers.

Traverse de Gochenée. Chemin manquant de largeur et de régularité. Empierrement détestable; accotements et empierrement envahis par des mares, des fumiers, des immondices de toute espèce formant une crasse horrible : absence de moyens d'écoulement, vers la sortie des haies du village, cassis détestable, empierrement défoncé.

De Gochenée à un ruisseau. Empierrement viable, mais en très-mauvais état. Accotements mauvais; fossés souvent nuls. Ponceau en moellons de marbre sur le ruisseau, en assez bon état.

Du ruisseau à une petite chapelle. Empierrement viable, mais en mauvais état, exigeant un rechargement. Accotements en bon état; fossés passables.

De la chapelle à Agimont. Empierrement rechargé et remis en bon état. Accotements passables; fossés nuls ou insuffisants. En quelques points de cette section, un garde-corps ou une banquette à gauche serait désirable.

D'Agimont à la route de Bebois au Bac-du-Prince. 1° Forte descente avec empierrement en assez bon état; 2° pente douce avec empierrement viable. Les deux parties demandent un rechargement.

Ce chemin finit à la susdite route à la frontière de France.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Soulme à Anthée.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Soulme.....	Chemin du Bac-du-Prince à Anthée.	»	1,169	0.05	5.50	9.00	2.00	Empierrement en calcaire. —Adjudication publique. —Matériaux des localités traversées ou voisines.
Anthée.....	»	Route de Denée à Anthée, près de ce dernier village.	3,765	0.09	5.50	9.00	2.00	
			4,934					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Soulme.....	»	»	»	1,169	»	»	»	»	100	935	»	2,923	»	»	»	3,958
Anthée.....	»	»	»	3,765	»	»	0.30.00	1,200	550	2,892	»	9,038	»	»	»	13,860
	»	»	»	4,934	»	»	0.30.00	1,200	650	3,827	»	11,961	»	»	»	17,638
				4,934												

Ce chemin, qui est un embranchement de celui du Bac-du-Prince à Rosée, prend naissance à celui-ci, près des bois de Rosée et d'Anthée, traverse ces derniers bois, puis le hameau de Morville, commune d'Anthée, coupe à peu près à angle droit la route de Philippeville à Dinant et se termine, un peu au-dessus du château d'Anthée, à la route concédée de Denée à Anthée.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	DÉPENSES ANNUELLES.	
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
2 aqueducs.....	3 16	80 »	»	»	90 »	
1 ponceau d'un mètre d'ouverture; 7 aqueducs.	3 40	500 »	»	»	500 »	
		580 »			590 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Con-pance.	Sommes.														
A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	80	850	»	2,765	»	»	»	3,695	890	890	1,915	»	» 90	
530.00	1,200	500	2,800	»	8,298	»	»	»	12,798	3,825	3,825	4,148	1,050	» 97	
1.30.00	1,200	580	3,650	»	11,063	»	»	»	16,493	4,715	4,715	6,063	1,000		
											16,493				

Je l'ai parcouru et je vais en donner la description en allant d'Anthée vers Soulme.

Du point de départ sur la route d'Anthée à Denée jusqu'à la route de Dinant à Philippeville. Les 200 mètres qui séparent les deux routes sont en bon état.

De la route de Dinant à Philippeville au hameau de Morville : au début, accotement et

fossé de gauche encombrés de bois. A 100 mètres plus loin, les deux accotements et les deux fossés sont encombrés de dépôts de perches. L'empierrement est en excellent état de viabilité, mais il est usé et demande un rechargement. Accotements et fossés bons.

Traverse de Morville. Accotement de gauche entièrement obstrué, sur une certaine longueur, par un énorme dépôt de moellons. Empierrement bon; accotements et fossés dégradés et obstrués. Mares à purin longeant le chemin et y débordant.

De Morville au ruisseau de Morville. A la sortie du village, on trouve sur les deux accotements et sur une longueur de plusieurs centaines de mètres, des dépôts continus de terre provenants du nettoyage des fossés et empêchant les eaux de la route de s'y écouler. Fossés obstrués par les raccordements des chemins transversaux. Empierrement parfaitement roulant, mais demandant un rechargement. Dans la traversée du bois qui précède le ruisseau, le besoin de rechargement est urgent. Quoique l'élagage soit bon dans ce bois, le chemin y est maintenu constamment humide. La pente conduisant au ruisseau est forte et l'aqueduc qui le surmonte est en assez mauvais état; la voûte est rompue contre la tête de gauche.

Du ruisseau au sommet de la côte. Empierrement fort dégradé et fort boueux; accotements mauvais, fossés obstrués; cette partie est en très-mauvais état : il semble que c'est l'exploitation du bois qu'elle traverse qui la dégrade. Au sommet de cette côte, dans une partie de bois dont on achève le défrichement, l'enrochement est complétement à nu et fort entamé.

Dans le bois que l'on traverse au-delà de cette clairière, en descendant jusqu'au deuxième ruisseau, l'élagage laisse considérablement à désirer; l'enrochement est partout mis à nu et fort entamé : on y voit en grande quantité des matériaux de rechargement à pied d'œuvre. Accotements et fossés très-négligés.

Mauvais cassis pour la traverse du second ruisseau. Au-delà du deuxième ruisseau, partie de plusieurs centaines de mètres venant d'être rechargée et en bon état. Au delà jusqu'à la fin, c'est-à-dire jusqu'à la rencontre du chemin de grande communication de Rosée au Bac-du-Prince, partie de plusieurs centaines de mètres en mauvais état, mais les matériaux de rechargement sont à pied d'œuvre. L'ensemble de cette route réclame un rechargement général, surtout dans les parties inclinées situées dans les bois, des soins aux accotements et aux fossés et enfin des élagages.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de la route de Philippeville à Beaumont à celle de Philippeville à Charleroy.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Villers-Deux-Églises.	Route de Philippeville à Beaumont.	»	90	0.03	4.00	8.00	0.02	»
Jamiolle.....	»	Route de Philippeville à Charleroy, entre Jamiolle et Jamagne.	2,550	0.05	4.00	8.00	0.02	»
			2,640					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Villers-Deux-Églises	»	90	»	»	»	»	»	»	»	45 »	»	180 »	»	»	»	225 »
Jamiolle.....	»	495	»	2,055	»	»	0.30.00	300 »	300 »	2,000 »	»	5,700 »	»	»	»	8,300 »
	»	585	»	2,055	»	»	0.30.00	300 »	300 »	2,045 »	»	5,880 »	»	»	»	8,525 »
				2,640												

Ce chemin est le prolongement de celui de Rance vers Philippeville, indiqué ci-avant sous le n° 7. Il relie la route de Philippeville à Beaumont à celle de Philippeville à Charleroy, à 400 mètres environ de leur point d'intersection.

Partant de la route de Philippeville à Charleroy jusqu'à Jamiolle. Empierrements avec rechar-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Voir les observations générales, n° 5.	2 22	»	»	»	10 »	
6 aqueducs.....	3 21	280 »	250 »	Jamiolle.	300 »	
		280 »	250 »		310 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	40 »	»	160 »	»	»	»	200 »	»	»	200 »	»	» 55	
0.30.00	300 »	280 »	1,900 »	»	5,702 »	»	»	»	8,182 »	1,500 »	1,500 »	3,682 »	1,500 (a) »	» 80	(a) Ces 1,500 francs ont été payés : par les communes de Cerfontaine. 1,000 Senzeille . . . . . 300 Villers-Deux-Eglises 200
0.30.00	300 »	280 »	1,940 »	»	5,862 »	»	»	»	8,382 »	1,500 »	1,500 »	3,882 »	1,500 »		
										8,382 »					

gements partiels insuffisants : il reste des flaques et des ornières. Accotements médiocres ; fossés nuls ou remplis. Contre l'accotement de droite, une carrière profonde et dangereuse ; une idem contre l'accotement de gauche.

Traverse de Jamiolle. Dans la partie précédant l'église, chemin étroit, empierrement usé et

plat recouvert de terre. Au delà, le chemin s'élargit et le bombement est conservé. Accotements passables, fossés mauvais.

Du village à l'entrée d'un petit bois. D'abord partie de 150 mètres, fort usée avec ornières, sans bombement ; enrochement entamé. Le reste est parfaitement viable.

Traverse du petit bois. En mauvais état.

Du petit bois à la route de Philippeville à Beaumont. La route est dans un état médiocre.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication qui relie la route de Fosse à Philippeville à celle de Chatelet à Florenne, par la traverse de ce dernier endroit.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Florenne.....	Extrémité de Florenne vers le Midi.	Extrémité de Florenne vers le Nord.	445	0.08	de 5 à 9	de 5 à 9	»	»

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité			à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement		Contenance.	Sommes.								
	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Florenne.....	»	»	445	»	»	»	Une maison et trois parties de ma son.	11.000	2,550	»	6.274	»	»	»	»	19,824

Ce chemin peut être considéré comme le prolongement de celui de Florenne à Rosée designé sous le n° 4. La route de Fosse à Philippeville passe à l'extrémité de Florenne, vers le midi ; celle concédée de Charlet à Florenne s'arrête à l'entrée de l'endroit, vers le

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Un pont-aqueduc de 65 mètres de longueur et de 2 mètres d'ouverture, 50 mètres courants d'aquedues ordinaires.	41 60	2,300 »	»	»	100 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Con-tenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Une maison et dépendances de maison.	10.000	2.300	»	6,200	»	»	»	»	18,500	3,000	2,000	13,500	»	5 26	
												18,500			

nord. Le chemin qui précède sert à les relier en constituant la traverse de la ville : il est en bon état.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Somzée à Gerpinnes.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Somzée	Somzée	»	930	0.05	4.00	8.00	2.00	»
Tarciennes	»	Gerpinnes ..... (Province de Hainaut)	2,730	0.05	4.00	8.00	2.00	»
			3,660					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensemble ment	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres.	H. A. C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Somzée.	»	»	»	930	»	»	0.27.60	905 »	60 »	750 »	»	2,400 »	»	»	»	4,115 »
Tarciennes	»	»	»	2,730	»	»	0.16.25	1,376 »	160 »	1,900 »	»	8,200 »	»	»	»	11,636 »
	»	»	»	3,660	»	»	0.43.85	2,281 »	220 »	2,650 »	»	10,600 »	»	»	»	15,751 »
				3.660												

Ce chemin relie la route de Chatelet à Florenne à celle de Philippeville à Charleroy. Il part de cette dernière route au point où commence celui de Somzée à Strée, dont il est le

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc.....	4 20	50 »	131 »	Somzée.	150 »	Le droit de péage se perçoit à Somzée et à Gerpinnes et se partage entre les communes de Somzée, Tarciennes et Gerpinnes, en proportion de l'étendue du chemin sur leur territoire respectif.
3 aqueducs.....	4 16	150 »	384 »	Gerpinnes.	450 »	
		200 »	515 »		600 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Con-tenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.27.60	905 »	50 »	700 »	»	2,230 »	»	»	»	3,885 »	975 »	975 »	1,935 »	»	1 05	
0.16.25	1,376 »	150 »	1,850 »	»	8,011 »	»	»	»	11,387 »	2,850 »	2,850 »	5,687 »	»	1 04	
0.43.85	2,281 »	200 »	2,550 »	»	10,241 »	»	»	»	15,272 »	3,825 »	3,825 »	7,622 »	»		
												15,272 »			

prolongement ; il laisse le village de Tarciennes et le hameau d'Ahérée à 300 mètres à gauche et aboutit au village de Gerpinnes, province de Haunaut, à ladite route de Chatelet à Florenne.

Sur la commune de Somzée. Ornières continues, bombement perdu. — Accotements et fossés passables.

Sur Tarciennes. L'empierrement est meilleur sans être bon : accotements et fossés satisfaisants.

Sur Gerpinnes. Ornières nombreuses, bombement perdu, flaques, accotements mauvais, fossés obstrués. Demande un entretien immédiat : il y a une grande quantité de matériaux à pied d'œuvre.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Niverlée à Romerée.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Niverlée.....	Niverlée.....	»	1,700	0.06	4.00	8.00	2.00	Empierrement en calcaire, avec bordures et enrochement. — Adjudication publique.
Romerée.....	»	Romerée	1,690	0.04	4.00	8.00	2.00	
			3,390					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Niverlée. . . .	»	547	»	1,153	»	»	0.15.00	300	180	900	»	3,200	»	»	»	4,580
Romerée	»	281	»	1,409	»	»	0 08.00	256	160	700	»	3,042	»	»	»	4,158
	»	828	»	2,562	»	»	0.23.00	556	340	1,600	»	6,242	»	»	»	8,738
				3,390												

Ce chemin commence au centre du village de Niverlée et se termine au centre de celui de Romerée. Il relie les chaussées communales de grande vicinalité de Couvin, au Bac-du-Prince et de Marienbourg, au Trieu de Romedenne.

Traverse de Niverlée. Avant l'église, énorme mare de 40 mètres de long, à gauche enva-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 ponceau de 1m,60; 5 aqueducs.	2 08	170 »	»	»	100 »	
3 aqueducs	2 24	140 »	»	»	100 »	
Le tout en pierres de taille et moellons calcaires.						
		310 »			200 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	
0.15.00	300	170	800	»	2,244	»	»	»	3,514	976	876	1,662	»	» 52	Un subside de 100 fr. avait été accordé par l'État avant la déclaration de grande vicinalité.
0 08.00	256	140	600	»	2,814	»	»	»	3,810	779	779	2,252	»	» 56	
0.23 00	556	310	1,400	»	5,058	»	»	»	7,324	1,755	1,655	3,914	»		
										7,324					

hissant l'accotement et la moitié de l'empierrement. — Le reste de la traverse très-sale.

Du village à un terrain marécageux. L'empierrement viable mais très-usé et bombement perdu ; à l'extrémité de cette partie le chemin fait un détour considérable pour éviter le sol marécageux.

Du marécage au sommet de la côte. Empierrement et fossés passables.

Du sommet de la côte jusqu'à un aqueduc à deux passages. Empierrement neuf et non encore brisé : en bon état. Accotements petits et peu soignés : fossés suffisants s'ils étaient curés.

De l'aqueduc à Romerée. Comme dans la partie précédente, empierrement neuf et non encore brisé, en très-bon état : sur l'une et sur l'autre la pierraille est beaucoup trop grosse.

Les accotements de ce chemin ont en général à peine $0^{m},75$.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Rosée à la route de Fosse à Philippeville.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Rosée.....	Rosée.....	»	710	0.07	4.00	8.00	2.00	»
Corenne.....	»	»	3,150	0.07	4.00	8.00	2.00	»
Stave.....	»	»	3,560	0.08	4.00	(a) 8.00	2.00	»
Biesmerée.....	»	Route de Fosse à Philippeville.	105	0.05	4.00	8.00	2 00	»
			7,525					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Rosée.....	»	710	»	»	»	»	»	»	80	350	»	2,370	»	»	»	2,800
Corenne.....	»	(a) 1,570	»	1,580	»	»	0.07.00	500	700	1,500	»	5,750	»	»	»	8,450
Stave.....	»	(b) 2,955	»	605	»	»	0.02.00	100	500	3,100	»	9,800	»	»	»	13,500
Biesmerée.....	»	105	»	»	»	»	»	»	50	80	»	260	»	»	»	390
	»	5,340	»	2,185	»	»	0.09.00	600	1,330	5,030	»	18,180	»	»	»	25,140
		7,525														

Ce chemin part de la route de Philippeville à Dinant, au village de Rosée, au point où aboutissent ceux du Bac-du-Prince à Rosée et de Florenne au même lieu; traverse les villages de Corenne et de Stave et se termine à la route de Fosse à Philippeville, sous le territoire de Biesmerée.

Du point de départ jusqu'à Corenne. En quelques points, terre du fossé de gauche retroussée sur la crête de l'accotement et empêchant l'écoulement de l'eau. — Fossés mal curés. —

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
2 aqueducs.....	3 60	80 »	»	»	60 »	
1 pont de 4 mètres; 3 aqueducs.	2 54	650 »	»	»	350 »	
1 ponceau de 2 m.; 3 aqueducs.	3 70	450 »	»	»	400 »	(*a*) Une petite section de 300 mètres, construite avant la déclaration de grande vicinalité, n'a que 6 mètres de largeur totale.
1 aqueduc.....	3 50	50 »	»	»	10 »	
		1,230 »			820 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	80	330	»	2,140	»	»	»	2,550	»	»	2,550	»	» 90	(*a*) Un subside de 500 fr. sur le trésor avait été accordé avant la déclaration de grande vicinalité.
0.07.00	500	650	1,300	»	5,566	»	»	»	8,016	1,870	1,370	4,776	»	» 63	
0.02.00	100	450	3,000	»	9,567	»	»	»	13,117	1,082	582	11,453	»	» 92	(*b*) Idem pour la commune de Slave.
»	»	50	70	»	250	»	»	»	370	»	»	370	»	» 88	
0.09.00	600	1,230	4,700	»	17,523	»	»	»	24,053	2,952	1,952	19,149	»		
												24,053			

Accotements en assez bon état. — Empierrement bien viable mais très-usé et présentant des ornières. — Pont en bon état sur le ruisseau de Flavion. — Au delà du pont jusqu'aux haies de Corenne, empierrement en mauvais état.

Traverse de Corenne. Accotement de droite encombré par des dépôts de bois; celui de gauche envahi par une grande mare. — Empierrement assez bon.

De Corenne à Cornelle. 1° Empierrement en bon état; 2° empierrement usé et raboteux, — ornières profondes, — fossé et accotement de gauche obstrué par des dépôts de perches; 3° partie de chaussée parfaitement viable, ornières légères, bombement nul; 4° chaussée usée et enrochement entamé : dépôt de perches dans les fossés; 5° terres retroussées sur la crête extérieure des accotements; 6° chaussée avec rechargement partiel, en assez bon état, fossés nuls ou remplis; 7° partie très-raboteuse, enrochement à nu et fort entamé, jusqu'au ruisseau; 8° chaussée avec ornières et grandes flaques; 9° chaussée avec rechargements partiels insuffisants.

Traverse de Cornelle. 1° Empierrement viable; 2° partie de 15 mètres entièrement défoncée; 3° le reste de la traverse, mauvais, étroit; partout manque d'écoulement, fumiers, purins débordant sur l'empierrement : à la sortie du village, détestable.

De Cornelle à une fabrique de tuyaux de drainage. Viable mais, en général, en très-mauvais état. Vers la fin, rechargements partiels insuffisants, — puis rechargement général bon. — Accotements mauvais, fossés nuls ou obstrués.

De la fabrique à la route de Fosse à Philippeville. Rechargement presque général, mais pierraille beaucoup trop grosse, accotements mauvais, — fossés passables.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Jamagne à Florenne

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Jamagne	Route de Philippeville à Charleroy.	»	2,520	0.08	4.00	8.00	2.00	»
Hemptinne	»	»	2,530	0.077	4.00	8.00	2.00	»
Saint-Aubain.....	»	Florenne.....	(a) 2,910	0.06	4.00	8.00	2.00	»
			7,760					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Jamagne	»	1,627	»	693	»	»	0.10.20	215	700	1,650	»	4,800	»	»	»	7,365
Hemptinne	»	850	»	1,680	»	»	0.37.32	900	700	1,600	»	5,200	»	»	»	8,400
Saint-Aubain..	»	1,715	»	1,195	»	»	0.30.00	800	800	1,450	»	5,820	»	»	»	8,870
	»	4,192	»	3,568	»	»	0.77.52	1,915	2,200	4,700	»	15,820	»	»	»	24,635
			7,760													

Ce chemin prend naissance à la route de Philippeville à Charleroy, entre Jamiolle et Jamagne ; traverse ce dernier village, où il franchit le ruisseau d'Yves sur un pont de 6 mètres ; puis ceux d'Hemptinne et de Saint-Aubain, et se termine à la route de Chatelet à Florenne, à l'entrée de ce dernier endroit.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont de 6 mètres d'ouverture; 2 aqueducs.	3 »	600 »	»	»	250 »	(*a*) Une section de 562 mètres, comprise sur le territoire de Saint-Aubain, a été construite aux frais de la commune de Florenne.
1 ponceau de 2 mètres; 6 aqueducs.	3 24	630 »	»	»	250 »	
1 pont de 4 mètres d'ouverture; 2 ponceaux d'un mètre; 1 aqueduc; 50 mètres cubes de perré.	3 »	750 »	»	»	300 »	
		2,000 »			800 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.10.20	215	600	1,500	»	4,640	»	»	»	6,955	1,194	594	5,167	»	» 75	
0.37.32	900	650	1,586	»	5,050	»	»	»	8,186	1.350	1,350	5,486	»	» 81	
0.30.00	800	750	1.400	»	5,660	»	»	»	8,610	850	850	6,910	»	» 75	
0.77.52	1,915	2,000	4,486	»	15,350	»	»	»	23,751	3,394	2,794	17,563	»		
												23,751			

De Florenne à Saint-Aubain. Chemin passable dans son ensemble. Accotement de gauche entamé par les travaux du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

Traverse de Saint-Aubain. Empierrement très-raboteux. Chaussée et village très sales.

De Saint-Aubain à une petite chapelle à droite. Longue rampe ; empierrement en bon état ; accotements passables ; fossés bons.

De la Chapelle à Hemptinne. Chaussée très-bonne sous tous les rapports jusqu'au-dessus de la descente qui précède Hemptinne. Dans cette descente, empierrement très-usé et raboteux : du pied de la descente jusqu'à Hemptinne, quelques ornières et flaques boueuses.

Traverse d'Hemptinne. Chaussée très-bonne, large et bien dégagée, mais grande malpropreté en contre-bas de la route entre les accotements et les maisons. Bon ponceau en moellons et pierres de taille au bas et à la sortie du village.

D'Hemptinne à Jamagne. Dans la côte au-delà du pont, fortes ornières, bordures déchaussées, accotements dégradés. Empierrement fort usé, mais bien bombé. Du haut de la côte jusqu'à Jamagne, l'empierrement, de construction récente, n'est point encore brisé. La pierraille n'a pas été suffisamment concassée. Les accotements et les fossés sont médiocres.

Traverse de Jamagne. Bon empierrement ; route assez large et bien dégagée, mais fumiers et purins empiétant sur les accotements. Forte descente au milieu du village. Pont en moellons et pierres de taille en bon état. Au delà du pont on traverse l'embranchement du chemin de fer allant sur Philippeville. Puis on remonte une forte côte pour sortir du village. L'empierrement y est en bon état.

De Jamagne à la route de Philippeville à Charleroy. L'empierrement n'est point encore brisé sur cette partie de la route ; il serait tout à fait bien si la pierraille était en morceaux moins volumineux. Accotements passables ; fossés mal curés.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication du Trieu-de-Romedenne au chemin de Rosée à Florenne.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres	
Surice..... ...	Barrière sur la route de Givet, au lieu dit *Trieu-de-Romedenne.*	»	7,670	0.07	4.00	9 00	2 00	*Voir* observations générales.
Omezée.....	»	»	324	0.04	4.00	9.00	2.00	»
Florenne.....	»	Barrière du Bois-le-Doyen.	(b) 2,922	0.04	4.00	9.00	2.00	»
			10,916					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Surice.....	»	300	»	7,370	»	»	1.40.00	2,000	3,200	3,200	»	11,344	»	»	»	19,744
Omezée.....	»	»	»	324	»	»	0.06.00	90	»	180	»	330	»	»	»	600
Florenne.....	»	»	»	(a) 2,922	»	»	0.75.00	1,350	474	2,000	»	6,387	»	»	»	10,211
	»	300	»	10,616	»	»	2.21.00	3.440	3,674	5,380	»	18,061	»	»	»	30,555
				10.616												

Ce chemin, qui peut être considéré comme le prolongement de celui de Marienbourg au Trieu de Romedenne, prend naissance à la route de Philippeville à Givet, au point où ce dernier y aboutit. Il franchit le ruisseau d'Hermeton sur un pont de 8 mètres; traverse le hameau de Romedenne; le village de Surice ; le hameau de Lotenne ; coupe à peu près à angle droit

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont de 8 mèt. d'ouverture; 2 ponts de 4 m. d'ouverture; 1 ponceau de 2 mèt. d'ouverture; 1 ponceau de 1 mèt. d'ouverture; 13 aqueducs.	2 45	3,000	»	»	(a)	(a) Les travaux de ce chemin n'étant pas entièrement terminés, la dépense d'entretien n'en est pas encore connue.
»	1 60	»	»	»	(a)	
8 aqueducs.....	3 33	430	»	»	(a)	(b) De ces 2,922 mètres, 2,897 mètres se trouvent sur le territoire de Rosée et 25 mètres seulement sur celui de Florenne; mais cette dernière commune, pour obtenir l'arrivée du chemin plus près de sa localité, s'est engagée de prendre à sa charge, sauf l'intervention de l'Etat et de la province, tous les travaux à exécuter sur le territoire de Rosée.
		3,430				

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
1.40.00	2,000	3,000	2,900	»	10,910	»	»	»	18,810	4,455	4,455	9,900	»	0 61	
0.05.00	90	»	150	»	280	»	»	»	520	130	130	260	»	0 4)	
0.75.00	1,350	450	1,800	»	6,140	»	»	»	9,740	2,435	2,435	4,870	»	» 83	(a) Ces 2,922 mètres se trouvent sur le territoire de Rosée, mais c'est la commune de Florenne qui a pris les travaux à sa charge.
2.21.00	3,440	3.450	4.850	»	17,330	»	»	»	29,070	7,020	7.020	15,030	»		
												29,070			

la route de Philippeville à Dinant, à 2,200 mètres de Rosée, et se termine au chemin de grande communication de Florenne à Rosée, près de la ferme dite Bois-le-Doyen.

Du point de départ à Romedenne. Pont à deux arches en bon état, sur le ruisseau de la Chi-

nelle. Accotements de 1m50, 1m25 et de 1 mètre, bons d'abord, mauvais ensuite. Fossés alternativement bons et mauvais. Jusqu'à l'entrée de Romedenne, empierrement absolument neuf, bon, mais pierraille trop grosse. Du pied de la côte qui mène dans Romedenne, empierrement en excellent état et bien bâti.

Traverse de Romedenne. Fumiers, mares, purins sur les accotements; chemin large et dégagé; empierrement excellent.

De Romedenne à Surice. Première moitié, empierrement excellent : seconde moitié, fortes ornières et empierrement très-usé; accotements et fossés très-irréguliers.

Traverse de Surice. A l'entrée, cassis détestable : empierrement en bon état.

De Surice à Lotenne. Bon ponceau tout neuf. Butte de terre à gauche, barrant l'accotement et le fossé et gênant l'empierrement. Accotements en bon état; empierrement absolument neuf, bien exécuté, mais pierraille trop grosse. Fossés en général passables, mais trop petits.

Traverse de Lotenne. L'empierrement y est bon. On ne traverse, du reste, que quelques maisons de ce village.

De Lotenne à la route de Dinant. 1° Partie de 400 mètres avec empierrement tout neuf et pierraille fine et bien concassée; 2° partie où l'empierrement commence à être bien brisé : les accotements sont bons et très-réguliers; les fossés bons, mais petits; 3° partie de 300 mètres non exécutée et dans laquelle le chemin est presque impraticable : c'est un ancien empierrement qui sera démonté et reconstruit avant la fin de l'année; 4° puis partie tout à fait neuve, dans laquelle il y a deux détestables cassis, l'un à 100 mètres de la route, l'autre contre la route.

De la route de Dinant au chemin de grande communication de Rosée à Florenne. Cette partie, de 100 mètres environ, est entièrement neuve; je ne l'ai pas parcourue, elle m'a été indiquée comme étant en bon état.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Chemin de grande communication de Frasne à Walcourt, dit des Géronsarts

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Frasne.....	Maison Napoléon.	»	1,480	0.065	4.00	8.00	2.00	*Voir* observations générales.
Boussu-en-Fagne..	»	»	9,840	0.070	3.50	8.00	2.00	»
Cerfontaine.....	»	»	7,710	0.080	4.00	8.00	2.00	»
Soumoy.....	»	»	3,082	0.08	4.00	8.00	2.00	»
Daussois.....	»	»	3,810	0.08	4.00	8.00	2.00	»
Vogenée.....	»	»	3,138	0.08	4.00	8.00	2.00	»
Walcourt.....	»	Walcourt.....	1,230	0.067	4.00	8.00	2.00	»
			30,290					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Contenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Frasne.....	»	800	»	680	»	»	0.25.00	1,000	300	700	»	2,200	»	»	»	4,200
Boussu-en-Fagne.	»	3,350	»	4,990	(a) 1,500	»	1.50.00	1,300	9,500	5,000	»	23,700	»	»	»	39,500
Cerfontaine....	»	1,700	»	6,010	»	»	»	»	1,800	5,000	»	18,500	»	»	»	25,300
Soumoy.....	»	690	»	2,392	»	»	0.63.69	400	600	3,600	»	5,200	»	»	»	9,800
Daussois.....	»	840	»	2,970	»	»	0.30.71	1,533	750	4,600	»	12,700	»	»	»	19,583
Vogenee.....	»	973	»	2,165	»	»	0.18.82	813	420	2,300	»	6,500	»	»	»	10,033
Walcourt.....	»	»	»	1,230	»	»	0.05.00	800	220	1,100	»	2,200	»	»	»	4,230
	»	8,353	»	20,437	1,500	»	2.93.22	5,846	13,590	22,300	»	71.000	»	»	»	113,736
	30,290															

Cette longue route vicinale a son point de départ à la route de Philippeville à Rocroy, pres du village de Frasne; elle traverse la contrée nommée les Géronsarts; le hameau du Culot-des-Bois; la forêt de Cerfontaine; arrive au centre de ce dernier village, au chemin de grande vicinalité de Rance vers Philippeville, dont elle emprunte le parcours sur une longueur de 450 mètres; passe ensuite au centre du village de Soumoy; traverse la route de Philippeville

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
3 aqueducs	2 47	250	»	»		
3 ponts de 6 mèt. d'ouverture ; 1 ponceau de 2 mèt. d'ouverture ; moitié d'un pont de 4 mèt. mitoyen avec Cerfontaine ; 28 aqueducs.	5 68	9,000	»	»		
Moitié d'un pont de 4 mèt. mitoyen avec Boussu-en-Fagne ; 2 ponceaux de 2 mèt. d'ouverture ; 1 ponceau de 1m,50 d'ouverture ; 9 aqueducs.	3 06	1,500	»	»		
10 aqueducs ; 1 ponceau de 2 mèt. d'ouverture.	2 90	500	»	»	(*a*)	(*a*) Les travaux de ce chemin étant seulement en cours d'exécution, on ne peut encore indiquer la dépense d'entretien.
5 aqueducs	3 18	700	»	»		
8 id.	3 14	400	»	»		
5 id.	3 36	200	»	»		
		12,550				

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités,		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'Etat.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.25.00	800	250	600	»	2,000	»	»	»	3,650	310	310	3,030	»	» 61	
1.50,00	1,300	9,000	4,500	»	21,400	»	»	»	36,200	9,650	8,150	5,400	13,000	1 05	(*a*) Ces 1,500 met. sont des terrassements exécutés dans un sol dur. Avant la déclaration de grande vicinalité, l'Etat avait accordé un subside de 1,000 fr. et un de 500.
»	»	1,500	4,500	»	12,398	»	»	»	18,398	2,615	2,615	13,168	»	» 74	
0.63.63	400	500	3,450	»	4,565	»	»	»	8,915	3,180	2,780	2,955	»	» 75	Id. un subside de 400 francs.
0.30.71	1,533	700	4,526	»	12,564	»	»	»	19,323	4,930	4,130	10,263	»	1 29	Id. un subside de 800 francs.
0.18.82	813	400	2,257	»	6,377	»	»	»	9,847	2,355	2,355	5,137	»	» 79	
0.05.00	800	200	1.050	»	2,100	»	»	»	4,150	975	975	2,200	»	» 84	
2.93.22	5,646	12,550	20,883	»	61,404	»	»	»	100,483	24,015	21,315	42,153	13,000		
										100,483					

à Beaumont, près de celui de Daussois; passe au centre de ce dernier village; laisse celui de Vogenée à 300 mètres à droite, et aboutit au chemin de grande vicinalité de Somzée à Strée, à l'entrée de Walcourt, chef-lieu du canton, à 1,000 mètres de la station principale du chemin de fer de l'Entre-Sambre et-Meuse.

Ce chemin, qui devrait être terminé, ne l'est point encore. Les ouvriers qui y étaient occu-

pés, ayant quitté les travaux pour ceux du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse, où ils gagnent un salaire plus élevé. Cet état de choses, qui a pu être toléré jusqu'à présent, ne peut cependant se prolonger; si les travaux n'étaient pas sérieusement recommencés d'ici (octobre 1853) à cinq mois, il y aurait lieu de prendre telle mesure que de droit contre les entrepreneurs délinquants. Les chiffres ci-dessus se rapportent au chemin supposé terminé.

J'ai parcouru le chemin depuis Walcourt jusqu'à Cerfontaine.

Sur la commune de Walcourt. Il est entièrement achevé et en bon état. Son raccordement à l'entrée de la ville avec le chemin de grande communication de Somzée à Strée va être amélioré par suite de l'acquisition d'une maison, dont la démolition permettra aussi d'améliorer ce dernier chemin à son entrée en ville.

Sur la commune de Vogenée. Il y a quelques parties restant à l'état naturel et d'autres parties commencées où l'enrochement est établi et où la première couche de pierraille est placée.

Sur la commune de Daussois. De la limite au village, comme sur la commune de Vogenée ; du village à la route de Silenrieux à Philippeville, le chemin est presque terminé et viable.

De la route de Philippeville à Silenrieux jusqu'à Cerfontaine. On trouve le chemin dans l'état suivant :

Partie achevée, en bon état ;
Partie ébauchée ;
Lacune de 20 mètres ;
Partie ébauchée, finissant à un pont dont une tête est hors d'équerre par rapport au chemin ;
Partie ébauchée ;
Lacune de 60 mètres, en très-mauvais état ;
Partie ébauchée ;
Lacune de 20 mètres ;
Partie ébauchée ;
Lacune de 5 mètres ;
Partie ébauchée ;
Lacune de 50 mètres ;
Partie ébauchée ;
Lacune de 60 mètres ;
Vieil empierrement à recharger ;
Lacune ;
Vieil empierrement à recharger ;
Lacune de 500 mètres; les terrassements sont exécutés dans un terrain schisteux ; elle est facilement parcourable ; elle finit à l'entrée de Soumoy ;
Lacune de 200 mètres, dans le village de Soumoy ;
Empierrement finissant au pont sur le ruisseau. Au-delà du pont, chemin de petite vicinalité, empierré, allant rejoindre, à Senzeille, le chemin de grande communication de Rance vers Philippeville ;
Empierrement ancien passant devant le château ;
Lacune de 400 mètres; les terrassements sont faits ; rampe de 9 p. c. ;
Empierrement neuf ;
Lacune de 70 mètres;
Empierrement neuf ;
Lacune de 80 mètres ;
Empierrement neuf finissant à la limite des communes de Soumoy et de Cerfontaine ;
Partie terminée, en bon état, allant au village de Cerfontaine, où elle rejoint le chemin de grande vicinalité de Rance vers Philippeville.

Le chemin, dans l'état dont je viens de donner la description détaillée, parce qu'il a fait l'objet de nombreuses réclamations, est loin de former une communication facile; cependant, tel qu'il est, il vaut toujours mieux que le chemin ancien, dont aucune partie n'était améliorée. Les habitants de Soumoy ont, d'ailleurs, pour gagner les grandes communications, le chemin de petite vicinalité, mentionné plus haut, qui est empierré et en bon état et qui va de Soumoy à Senzeille, où il joint le chemin de grande communication de Rance vers Philippeville, en communication lui-même avec la grande route de Philippeville à Silenrieux.

J'ai jugé inutile de parcourir la partie de Cerfontaine à Frasne : elle est également inachevée et présente, comme la précédente, une série de sections terminées, ébauchées et non encore entamées.

PROVINCE DE NAMUR.

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1852.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
					CANTON
1 Aublain	»	3,904	»	2 ponts de 2 mètres d'ouverture. 4 aqueducs de 0m,40 à 0m,80 d'ouverture.	9,553 11
2 Bruly	»	3,779	»	1 pont de 8 mètres d'ouverture. 12 aqueducs	9,758 92
3 Boussu-en-Fagne	»	33	»	»	110 »
4 Couvin.	100	5,420	»	1 pont de 2 mètres d'ouverture et 17 mètres de longueur. 2 aqueducs	13,283 82
5 Cul-des-Sarts.	»	9,585	»	9 aqueducs	30,899 80
6 Dailly	»	4,077	»	½ d'un pont de 2 mètres mitoyen avec Pesche. 5 aqueducs	7,217 27
7 Dourbe	»	1,716	»	1 pont de 10 mètres d'ouverture, 1 pont de 4 mètres d'ouverture. 3 aqueducs	9,538 94
8 Fagnolle.	»	1,961	»	»	2,000 45
9 Frasne.	»	3,034	»	3 aqueducs	9,265 77
10 Gonrieux	»	2,738	100	3 ponceaux-aqueducs de 1 mètre d'ouverture ayant ensemble 183 mètres de longueur. 1 ponceau de 1m,50 d'ouverture. 5 aqueducs.	7,742 88
11 Marienbourg	272	»	»	»	1,170 »
12 Matagne-la-Grande. . . .	»	821	»	2 aqueducs	3,282 25
13 Mesnil.	»	1,444	»	3 aqueducs	4,934 65
14 Nisme	355	3,870	»	1 pont de 28 mètres d'ouverture en 4 arches. 1 pont de 4 mètres d'ouverture en 4 arches. 1 ponceau - aqueduc de 1m,50 ayant 155 mèt. de longueur. 1 aqueduc.	27,051 53
A reporter.	727	42,382	100	. . . . .	135,809 39

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
DE COUVIN.				
8,533 11	300 »	520 »	200 »	
8,808 92	»	950 »	»	
110 »	»	»	»	
9,283 82	»	4,000 »	»	
13,861 30	3,000 »	6,000 »	8,038 10	Ce pont a été construit par la Société du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse, pour le passage du chemin de Dourbe à Nisme.
6,527 »	220 »	470 »	»	
4,538 94	»	»	5,000 »	
2,000 45	»	»	»	
8,765 77	»	500 »	»	
6,867 88	250 »	500 »	125 »	
570 »	»	600 »	»	
3,282 25	»	»	»	
4,934 65	»	»	»	
27,051 53	»	»	»	
106,136 89	3,770 »	13,540 »	13,363 50	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Report.	727	42,382	100	. . . . .	135,809 39
15 Oignies	371	1,245	»	5 aqueducs	11,747 58
16 Olloy	»	600	»	1 pont de 2 mètres d'ouverture.	5,268 52
17 Petigny	279	1,057	»	1 pont de 16 mètres d'ouverture en 3 arches. 4 aqueducs.	9,498 40
18 Pesche.	»	3,102	600	1 ponceau de 1m,60 d'ouverture. 1 aqueduc.	8,103 96
19 Petite-Chapelle.	»	1,514	»	»	2,734 41
20 Vierve	»	2,393	»	6 aqueducs	3,647 58
TOTAUX	1,377	52,293	700	1 pont de 28 m. d'ouvert. 1 id. 16 id. 1 id. 10 id. 1 id. 8 id. 2 id. 4 id. 4 ½ ponceaux de 2 id. 2 id. 1m,50 id. 4 id. 1 id. 65 aqueducs. . . . . (81½ ouvrages d'art.)	176,809 84

CANTON

1 Agimont.	»	1,267	»	3 aqueducs	2,461 »
2 Anthée	»	1,985	»	1 id.	10,144 »
3 Biesmerée.	»	1,100	»	1 id.	3,484 »
4 Corenne	»	1,663	»	3 id.	11,651 »
5 Flavion	»	5,448	»	1 pont de 4 mètres d'ouverture. 1 ponceau d'un mètre d'ouverture. 7 aqueducs	13,415 »
6 Florenne.	»	3,412	»	1 ponceau d'un mètre d'ouverture. 5 aqueducs	5,103 »
7 Franchimont.	»	1,651	»	»	3,278 »
8 Gochenée	»	3,663	»	5 aqueducs	4,194 »
A reporter.	»	20,189	»	. . . . .	53,730 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
06,136 89	3,770 »	13,540 »	13,363 50	
11,747 58	»	»	»	
5,268 52	»	»	»	
9,498 40	»	»	»	
8,103 96	»	»	»	
2,434 41	»	300 »	»	
3,647 58	»	»	»	
145,836 34	3,770 »	13,840 »	13,363 50	

DE FLORENNE.

2,461 »	»	»	»
10,144 »	»	»	»
3,484 »	»	»	»
10,801 »	350 »	500 »	»
11,165 »	500 »	1,750 »	»
5,103 »	»	»	»
3,278 »	»	»	»
4,194 »	»	»	»
50,610 »	850 »	2,250 »	»

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Report.	»	20,183	»	. . . . .	53,730 »
9 Hermeton-sur-Meuse. . .	»	1,067	»	2 aqueducs	3,959 »
10 Omezée	»	468	»	1 id.	1,565 »
11 Oret.	»	3,708	»	1 pont de 4 mètres . . . 1 ponceau de 1m,60 d'ouverture et de 45 mèt. de longueur. 6 aqueducs, dont un de 120 mèt. de longueur.	13,030 »
12 Rosée	»	2,344	»	2 aqueducs	16,181 »
13 Serville	»	2,010	»	1 pont de 8 mètres d'ouverture. 2 aqueducs	5,348 »
14 Soulme	»	2,120	»	»	6,668 »
15 Stave	»	860	»	2 aqueducs	2,065 »
16 Surice.	»	3,040	»	3 id.	8,914 »
17 Saint-Aubain	»	4,362	»	2 id.	5,804 »
18 Villers-le-Gambon	»	2,323	»	1 ponceau d'un mètre d'ouverture. 3 aqueducs	8,765 »
19 Vodecée	»	1,650	»	1 ponceau de 1m,60 d'ouverture. 2 aqueducs	4,906 »
20 Vodelée	»	2,430	»	4 id.	4,677 »
TOTAUX	»	46,571	»	1 pont de 8 m. d'ouvert. 2 id. 4 id. 5 ponceaux de 1 à 2 mèt. 54 aqueducs. . . . . (62 ouvrages d'art.)	135,612 »

CANTON

1 Cerfontaine	»	1,340	»	2 aqueducs dont un de 150 mèt. de longueur.	5,860 »
2 Doische	»	755	686	3 aqueducs	2,012 »
3 Gimnée	»	4,907	»	1 ponceau de 1m,20 d'ouverture et de 39 mèt. de longueur. 7 aqueducs	8,948 »
	»	7,002	686	. . . . .	16,820 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
50,610 »	850 »	2,251 »	»	
3,759 »	»	200 »	»	
1,565 »	»	»	»	
11,130 »	»	1,000 »	900 »	
15,181 »	500 »	500 »	»	
4,148 »	300 »	900 »	»	
6,668 »	»	»	»	
2,065 »	»	»	»	
8,914 »	»	»	»	
4,954 »	»	850 »	»	
8,765 »	»	»	»	
4,406 »	»	500 »	»	
3,927 »	250 »	500 »	»	
126,112 »	1,900 »	6,700 »	900 »	

DE PHILIPPEVILLE.

5,860 »	»	»	»
2,012 »	»	»	»
6,873 »	800 ,	1,200 »	75 »
14,745 »	800 »	1,200 »	75 »

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Report.	»	7,002	686		16,820 »
4 Jamagne.	»	125	»	»	200 »
5 Jamiolle.	»	490	»	1 aqueduc.	1,335 »
6 Matagne-la-Petite.	»	»	»	»	»
7 Mazée	»	2,510	»	2 aqueducs	4,227 »
8 Merlemont.	»	1,082	»	1 id.	3,776 »
9 Neuville.	»	2,449	»	»	7,227 »
10 Niverlée.	»	94	»	»	952 »
11 Philippeville.	»	4,263	»	4 aqueducs	11,662 »
12 Roly.	»	2,561	»	»	6,165 »
13 Romerée.	»	1,150	»	»	1,642 »
14 Samart	»	1,473	»	1 pont de 2m,50 d'ouverture. 1 ponceau de 1m,50 d'ouverture. 1 aqueduc.	3,278 »
15 Sart-en-Fagne.	»	947	»	1 id.	3,414 »
16 Sautour	»	1,880	»	»	4,925 »
17 Senzeille.	»	5,211	1,160	1 ponceau d'un mètre d'ouverture. 3 aqueducs	12,286 »
18 Treigne	198	1,944	445	1 id.	9,001 »
19 Vaucelle.	»	1,478	435	1 ponceau de 2 mètres d'ouverture. 3 aqueducs	2,876 »
20 Villers-Deux-Églises . . .	»	440	500	»	3,807 »
21 Villers-en-Fagne	»	1,346	»	»	3,540 »
TOTAUX	198	36,445	3,226	1 pont de 2m,50 d'ouvert. 4 ponceaux de 1 à 2 mèt. d'ouverture. 29 aqueducs..... 34 ouvrages d'art.	97,133 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
14,745 »	800 »	1,200 »	75 »	
200 »	»	»	»	
1,335 »	»	»	»	
»	»	»	»	
4,227 »	»	»	»	
3,776 »	»	»	»	
7,227 »	»	»	»	
952 »	»	»	»	
11,662 »	»	»	»	
6,165 »	»	»	»	
1,642 »	»	»	»	
3,278 »	»	»	»	
2,464 »	350 »	600 »	»	
4,925 »	»	»	»	
12,286 »	»	»	»	
9,001 »	»	»	»	
1,901 »	350 »	550 »	75 »	
3,807 »	»	»	»	
3,240 »	»	300 »	»	
92,833 »	1,500 »	2,650 »	150 »	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
					CANTON
1 Berzée.	»	2,858	»	6 aqueducs	8,427 19
2 Castillon.	»	993	»	2 id.	8,802 62
3 Chastrès.	»	660	»	2 id.	4,632 99
4 Clermont	»	3,118	»	9 id.	14,575 14
5 Daussois.	»	1,278	»	»	5,234 17
6 Fontenelle.	»	536	»	»	4,458 67
7 Fraire.	»	2,131	»	13 aqueducs	16,274 41
8 Gourdinne.	»	3,091	»	1 ponceau de 2 mètres d'ouverture. 1 aqueduc.	6,516 01
9 Hanzinelle.	»	752	»	3 id.	2,942 78
10 Hanzinne	72	4,246	»	2 id. dont un de 325 mèt. de longueur et 1 de 60 mètres.	14,313 90
11 Hemptinne.	»	840	»	»	2,139 07
12 Laneffe	»	3,283	»	4 aqueducs	8,174 87
13 Morialmé	»	2,730	»	2 ponceaux dont un de 63 mètres de longueur et l'autre de 11 mèt. 1 aqueduc ayant 46 mèt. de longueur. 110 mètres cubes de maçonnerie pour mur de soutènement.	16,897 36
14 Pry	»	2,944	»	4 aqueducs	7,510 83
15 Rognée	»	3,330	»	1 ponceau. . . . . 4 aqueducs	9,824 46
16 Somzée	»	3,021	»	»	5,687 74
17 Silenrieux.	»	2,126	850	8 aqueducs	14,021 75
18 Soumoy	»	830	»	5 id.	3,254 04
19 Tarciennes.	»	5,979	»	6 id. dont un de 165 mèt. de longueur.	19,909 70
20 Thy-le-Bauduin	»	2,050	»	»	5,527 85
A reporter.	72	46,796	850	. . . . .	179,125 55

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
DE WALCOURT.				
8,427 19	»	»	»	
8,802 62	»	»	»	
4,632 99	»	»	»	
14,575 14	»	»	»	
5,234 17	»	»	»	
4,458 67	»	»	»	
16,274 41	»	»	»	
6,516 01	»	»	»	
2,942 78	»	»	»	
14,313 90	»	»	»	
2,139 07	»	»	»	
8,174 87	»	»	»	
15,367 36	»	1,040 »	490 »	
6,910 83	600 »	»	»	
9,824 46	»	»	»	
5,687 74	»	»	»	
13,821 75	»	»	200 »	
2,254 04	»	800 »	200 »	
19,907 70	»	»	»	
5,327 85	»	200 »	»	
175,595 55	600 »	2,040 »	890 »	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Report.	72	46,796	850		179,125 55
21 Thy-le-Château	675	4,627	»	1 pont de 6 mètres d'ouverture. 7 aqueducs, dont un de 66 mètres de longueur sur 0m,80 d'ouverture. 31 mètres cubes de perré.	18,182 95
22 Vogenée.	»	»	»	»	»
23 Walcourt	30	1,590	»	122 mètres cubes de maçonnerie pour mur de soutènement.	13,108 71
24 Yve	»	6,604	»	9 aqueducs ayant ensemble un développement de 945 mètres.	»
TOTAUX.	777	59,617	850	1 pont de 6 mètres d'ouverture. 4 ponceaux de 1 à 2 mèt. 86 aqueducs..... (94 ouvrages d'art.) 232 mètres cubes de maçonnerie pour mur de soutènement.	210,417 21

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
175,595 55	600 »	2,040 »	890 »	
18,182 95	»	»	»	
»	»	»	»	Tous les travaux exécutés par cette commune font partie du chemin de grande communication.
13,108 71	»	»	»	
»	»	»	»	
206,887 21	600 »	2,040 »	890 »	

RÉCAPITU

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Couvin	1,377	52,293	700	1 pont de 28 mètres d'ouverture en 4 arches. 1 pont de 16 mètres d'ouverture en 3 arches. 1 pont de 10 mètres d'ouverture en 2 arches. 1 pont de 8 mètres d'ouverture en 2 arches. 2 ponts de 4 mètres d'ouverture. 10 ponceaux de 1 à 2 mèt. d'ouverture, 65 aqueducs	176,809 44
Florenne	»	46,571	»	1 pont de 8 mètres d'ouverture en 2 arches. 2 ponts de 4 mètres d'ouverture en 1 arche. 5 ponceaux de 1 à 2 mèt. d'ouverture. 54 aqueducs	135,612 »
Philippeville.	198	36,445	3,226	1 pont de 2m,50 d'ouverture. 4 ponceaux de 1 à 2 mèt. 29 aqueducs	97,133 »
Walcourt	777	59,617	850	1 pont de 6 mètres d'ouverture en 2 arches. 4 ponceaux de 1 à 2 mèt. 86 aqueducs	210,417 21
TOTAUX.	2,352	194,926	4,776	268½ ouvrages d'art . . . . . 232 mètres cubes de maçonnerie pour mur de soutènement.	619,971 65
		202,054			

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	

LATION.

145,836 34	3,770 »	13,840 »	13,363 10	
126,112 »	1,900 »	6,700 »	900 »	
92,833 »	1,500 »	2,650 »	150 »	
206,887 21	600 »	2,040 »	890 »	
571,668 55	7,770 »	25,230 »	15,303 10	

PROVINCE DE NAMUR. —

Désignation des communes non rattachées, jusqu'ici, à quelque communi

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	LONGUEUR TOTALE.
				CANTON
Dourbe.....	Chemin de grande communication de Couvin au Bac-du-Prince.	Dourbe.....	2,500	5,550
		Nisme.....	3,050	
Mesnil.....	Chemin de grande communication d'Oignie à Matagne-la-Petite.	Mesnil.....	2,164	4,220
		Oignie.....	2,056	
				CANTON
Hermeton-sur-Meuse..	Route du Petit-Doische au Bac-du-Prince.....	Hermeton-sur-Meuse....	2,460	2,950
		Agimont.....	490	
Serville.....	Route de Philippeville à Dinant.....	Serville.....	2,620	3,598
		Anthée.....	978	
				CANTON
Roly.....	Route de Philippeville à Rocroy.....	Roly.....	2,200	4,850
		Neuville.....	2,650	
Sautour.....	Les routes qui se croisent à Philippeville.....	Sautour.....	1,200	5,903
		Samart.....	175	
		Vodecée.....	280	
		Philippeville.....	2,248	
Villers-en-Fagne	Id.....	Villers-en-Fagne..	590	7,193
		Sautour.....	3,900	
		Samart.....	175	
		Vodecée.....	280	
		Philippeville.....	2,248	
Sart-en-Fagne.....	Route de Philippeville à Givet.....	Sart-en-Fagne....	844	3,431
		Merlemont.....	2,587	
		A reporter.....		35,695

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE.

cation pavée ou empierrée. — Moyens de pourvoir à leur rattachement.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
DE COUVIN.					
Chemin n° 4, de Dourbe à Nisme.....	2,000	2,000	4,000 »	4,000 »	Sur le territoire de Dourbe, le chemin est empierré sur une longueur de 500 mètres. Sur celui de Nisme il l'est sur toute sa longueur. Ce chemin relierait également la commune de Dourbe à la route de Philippeville à Rocroy.
Id. n° 2, de Nisme à celui de grande communication.	»				
Chemin n°s 1 et 2 de Mesnil à Oignie....	920	2,976	3,100 »	10,300 »	
Id. id. id. ...	2,056		7,200 »		
DE FLORENNE.					
Chemin n° 1, d'Hermeton au Bac-du-Prince.	1,762	2,252	8,368 »	10,144 »	Ce chemin rattacherait également la commune d'Hermeton-sur-Meuse au chemin de grande communication du Bac-du-Prince à Rosée.
Id. id. id.	490		1,776 »		
Chemin de Serville à Anthée.....	2,010	2,988	4,600 »	6,800 »	
Id. id.	978		2,200 »		
DE PHILIPPEVILLE.					
Chemin n° 2, de Roly à Neuville.....	2,000	4,450	7,000 »	12,000 »	
Id. n° 3, id.	2,450		5,000 »		
Id. n° 5, de Sautoir à Philippeville..	600	880	1,000 »	2,500 »	
Id. n° 2, id.	»		»		
Id. n° 10, id.	280		1,500 »		
Id. n° 17, id.	»		»		
Id. n° 6, de Villers-en-Fagne à Philippeville par Sautour.	590	3,470	1,800 »	9,300 »	
Id. n°s 5, 6 et 8, id.	2,600		6,000 »		
Id. n° 2, id.	»		»		
Id. n° 10, id.	280		1,500 »		
Id. n° 17, id.	»		»		
Id. n° 2, de Sart-en-Fagne à Villers-le-Gambon.	350	1,400	900 »	4,100 »	
Id. n° 3, id.	1,050		3,200 »		
		20,416		59,144 »	

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	LONGUEUR TOTALE.
				CANTON DE
		Report.....		35,695
Vaucelle.....	Chemin de grande communication de Couvin au Bac-du-Prince.	Vaucelle.....	1,128	2,908
		Gimnée.....	1,780	
				CANTON DE
Berzée et Rognée, à rattacher par le même chemin.	Chemin de grande communication de Boussu-lez-Walcourt à Thuin.	Berzée.....	2,660	5,257
		Rognée.....	2,277	
		Castillon-Mertenne.	320	
Pry.....	Chemin de grande communication de Somzée à Strée.	Pry.....	1,050	1,300
		Chastrès.....	250	
Thy-le-Château et Gourdinne, à rattacher par le même chemin.	Route de Charleroy à Philippeville.....	Thy-le-Château ..	1,560	4,560
		Gourdinne.....	2,000	
		Somzée.....	1,000	
				49,720

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
PHILIPPEVILLE (*suite*).					
		20,416		59,144	
Id. n° 2, de Vaucelle à Gimnée.....	»	730	»	1,500	
Id. n° 5, id.	730		1,500		
WALCOURT.					
Chemin de Mertenne à la station de Berzée.	1,230	3,337	5,279	16,605	Ce rattachement mettrait aussi les communes de Berzée et de Rognée en communication avec la station de Berzée du chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.
Id. id. id.	1,847		9,996		
Id. id. id.	260		1,328		
Id. n° 2, de Pry à Chastrès.....	600	790	2,000	2,650	
Id. id.	190		650		
Id. de Thy-le-Château à Gourdinne.	550	1,366	4,500	7,800	Ce rattachement mettrait aussi les communes de Thy-le-Château et de Gourdinne en communication avec les chemins de grande viabilité de Somzée à Strée et de Somzée à Gerpinnes.
Id. id. id.	806		3,200		
Id. id. id.	50		100		
		26,639		87,697	

PROVINCE DE NAMUR. —

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arron

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Petigny	2,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Nisme						»	»	»	»	»	»	»
Oloy						3,240 »	»	»	»	1,000	»	»
Vierve	»	»	1,000	»	»	750 »	»	»	»	»	»	»
Treigne	»	»	1,800	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Mazée	»	»	1,200	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Niverlée	»	»	»	1,000	»	100 »	»	100	»	»	876	»
Gimnée	»	»	»	500	»	»	»	»	»	»	1,200	»
Doische	»	»	»	2,500	»	»	»	400	»	»	»	»
Florenne	»	»	»	»	»	1,150 »	»	»	3,000	»	»	2,435
Rosée	»	»	»	»	»	1,787 »	»	2,050	»	500	»	»
Oignie	»	»	»	»	»	1,600 »	»	»	»	»	»	»
Matagne-la-Petite	»	»	»	»	»	890 » / 2,750 » / 1,000 »	»	»	»	»	»	»
Walcourt	»	»	»	»	»	1,340 » / 2,000 »	2,000 »	»	»	»	»	975
Silenrieux	»	»	»	»	»	1,840 » / 486 »	486 »	»	»	»	»	»
Somzée	»	»	»	»	»	477 » / 1,500 »	477 »	»	975	»	»	»
Laneffe	»	»	»	»	»	350 »	350 »	»	»	»	»	»
Chastrès	»	»	»	»	»	942 50	942 50 / 826 »	»	»	370	»	»
Pry	»	»	»	»	»	600 »	600 »	»	»	»	»	»
Fontenelle	»	»	»	»	»	1,200 »	1,200 » / 799 »	»	»	»	»	»
Castillon	»	»	»	»	»	1,500 »	1,500 » / 1,027 »	»	»	»	»	»

ARRONDISSEMENT DE DINANT.

dissement de Philippeville avec spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
	»	203	2,547	»	279	1,057	»	4,086
6,240	2,000	»	2,670	»	355	3,870	»	6,895
	4,240	»	12,333	»	»	600	»	12,933
1,750	1,750	»	4,394	»	»	2,393	»	6,787
1,800	1,800	340	2,631	»	198	1,944	445	5,218
1,200	1,200	»	2,030	»	»	2,510	»	4,540
2,876	1,976	»	3,655	»	»	94	»	3,749
1,700	1,700	»	1,608	»	»	4,907	»	6,515
2,900	2,900	»	3,430	»	»	755	686	4,881
6,585	6,585	445	5,889	»	»	3,412	»	9,301
4,337	4,337	»	6,075	»	»	2,344	»	8,439
1,600	1,600	510	1,982	»	371	1,245	»	3,598
4,640	5,125	»	4,951	»	»	»	»	4,951
6,315	6,315	»	3,107	»	30	1,390	»	4,697
2,812	2,812	»	3,849	»	»	2,126	850	6,825
3,429	954 975	»	2,633	»	»	3,021	»	5,654
700	700	»	286	»	»	3,283	»	3,569
3,081	2,883	»	3,161	»	»	660	»	3,821
1,200	1,200	»	1,041	»	»	2,944	»	3,985
3,199	3,199	»	2,490	»	»	536	»	3,026
4,027	4,027	»	2,670	»	»	993	»	3,663

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Clermont.....	»	»	»	»	»	652 50	652 50 435 »	»	2,470	»	»	»
Villers-Deux-Eglises.	»	»	»	»	»	750 »	750 »	»	»	»	»	»
Senzeille.....	»	»	»	»	»	1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	»
Cerfontaine.....	»	»	»	»	»	2,000 »	2,500 »	»	»	»	»	2,615
Biesmerée.....	»	»	»	»	1,360	»	»	»	»	»	»	»
Soumoy.....	»	»	»	»	»	800 »	»	»	400	»	»	2,780
Villers-en-Fagne.	»	»	»	»	»	300 »	»	»	»	»	»	»
Stave.....	»	»	»	»	»	500 »	»	»	»	»	582	»
Sart-en-Fagne....	»	»	»	»	»	250 »	»	»	»	»	»	360
Boussu-en-Fagne.	»	»	»	»	»	1,000 »	»	»	500	»	»	8,150
Daussois.....	»	»	»	»	»	800 »	»	»	»	»	»	4,130
Anthée.....	»	»	»	»	»	800 »	3,825 »	3,500	»	»	500	»
Dourbe.....	»	»	»	»	»	215 »	»	»	»	»	»	»
Matagne-la-Grande	»	»	»	»	»	1,926 »	»	»	»	»	»	»
Romerée.....	»	»	»	»	»	3,779 »	»	»	»	»	»	»
Gochenée.....	»	»	»	»	»	»	890 »	1,465	»	»	»	»
Agimont.....	»	»	»	»	»	»	»	1,423	»	»	1,600	»
Couvin.....	»	»	»	»	»	»	»	4,000	»	»	»	»
Marienbourg.....	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	»	»
Jamiolle.....	»	»	»	»	»	»	»	1,500	»	»	»	»
Petite-Chapelle...	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	»	»
Serville.....	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	700	»
Thy-le-Bauduin...	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»
Hermeton-sur-Meuse.	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
4,210	4,210	»	3,164	»	»	3,118	»	6,282
1,500	1,500	»	3,230	»	»	440	500	4,170
2,000	2,000	»	3,558	»	»	5,211	1,160	10,099
7,615	7,615	»	13,785	»	»	1,340	»	15,125
1,360	2,060	»	3,515	»	»	1,100	»	4,615
3,980	3,980	»	3,082	»	»	830	»	3,912
300	300	»	»	»	»	1,346	»	1,346
1,082	1,082	»	3,560	»	»	860	»	4,420
610	600	»	»	»	»	947	»	947
9,650	9,650	»	8,340	1,500	»	33	»	9,875
4,950	4,950	»	3,810	»	»	1,278	»	5,088
7,625	7,325	»	6,522	»	»	1,985	»	8,507
215	215	»	453	»	»	1,716	»	2,169
1,926	1,926	»	3,199	»	»	821	»	4,020
3,779	3,779 779	»	4,788	»	»	1,150	»	5,938
2,355	1,955	»	3,541	»	»	3,663	»	7,204
3,023	3,023	»	3,727	»	»	1,267	»	4,994
4,000	4,000	300	850	100	»	5,420	»	6,670
600	600	495	35	272	»	»	»	805
1,500	1,500	»	2,550	»	»	490	»	3,040
300	300	»	»	»	»	1,514	»	1,514
900	900	»	»	»	»	2,010	»	2,010
200	200	»	»	»	»	2,050	»	2,050
200	200	»	»	»	»	1,067	»	1,067

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Frasne	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	310
Tarcienne	»	»	»	»	»	»	»	»	2,850	»	»	»
Bruly	»	»	»	»	»	»	»	»	»	950	»	»
Flavion	»	»	»	»	»	»	»	»	»	800	950	»
Saint-Aubain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	850	»	870
Oret	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»
Corenne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500	600 1,370	»
Vodecée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»
Vaucelle	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	550	»
Cul-des-Sarts	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,000	3,000
Gonrieux	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»
Vodelée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»
Vogenée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,555
Aublain	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	520
Dailly	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	470
Jamagne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	594
Surice	»	»	»	»	»	876	»	»	»	»	»	4,455
Omezée	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	150
Hemptinne	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Soulme	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Fagnolle	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
810	810	»	1,480	762	»	3,034	»	5,276
2,850	2,850	»	2,730	»	»	5,979	»	8,709
950	950	»	»	»	»	5,779	»	5,779
1,750	1,750	»	»	»	»	5,448	»	5,448
1,720	1,700	»	2,910	»	»	4,362	»	7,272
1,000	1,000	»	»	»	»	3,708	»	3,708
2,470	2,370	»	3,150	»	»	1,663	»	4,819
500	500	»	»	»	»	1,650	»	1,650
550	550	»	»	»	»	1,478	435	1,913
6,000	6,000	»	»	»	»	9,585	»	9,585
500	500	»	»	»	»	2,738	100	2,838
500	500	»	»	»	»	2,430	»	2,430
2,353	2,355	»	3,158	»	»	»	»	3,158
520	520	»	»	»	»	3,904	»	3,904
470	470	»	»	»	»	4,077	»	4,077
594	1,194	»	2,320	»	»	125	»	2,445
5,331	5,333	»	8,638	»	»	3,040	»	11,678
130	130	»	324	»	»	468	»	792
»	1,350	»	2,530	»	»	840	»	3,370
»	890 2,055	»	1,169	2,153	»	2,120	»	5,442
»	»	»	3,927	»	»	1,961	»	5,888

Résumant tous les tableaux en général, nous aurons l'état des choses dans l'arrondissement de Philippeville, quant aux chemins vicinaux des deux catégories, jusqu'au 31 décembre 1852.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
GRANDE VICINALITÉ.						
De Couvin au Bac-du-Prince.....	24,491	843	23,648	»	»	66,078 »
De Walcourt à Silenrieux.....	3,640	»	3,640	»	»	17,672 »
D'Oignie à Matagne-la-Petite.....	11,549	310	11,239	»	»	31,934 »
De Florenne à Rosée.....	5,978	»	5,978	»	»	24,184 »
De Somzée à Strée.....	17,601	»	17,601	»	»	90,844 »
De Somtet à Hermeton-sur-Biert (partie comprise dans l'arrondissement de Philippeville).....	3,410	»	3,410	»	»	8,604 »
De Rance vers Philippeville (partie comprise dans la province de Namur).....	12,763	»	12,763	»	»	60,256 »
De Marienbourg au Trieu-de-Romedenne.....	15,113	496	14,617	»	»	51,795 »
Du Bac-du-Prince à Rosée.....	13,682	»	13,682	»	»	44,795 »
De Soulme à Anthée.....	4,934	»	4,934	»	»	16,493 »
De la route de Philippeville à Beaumont à celle de Philippeville à Charleroy.....	2,640	»	2,640	»	»	8,382 »
De la route de Fosse à Philippeville à celle de Chatelet à Florenne...	445	445	»	»	»	18,500 »
De Somzée à Gerpinnes.....	3,660	»	3,660	»	»	15,272 »
De Niverlée à Romerée.....	3,390	»	3,390	»	»	7,324 »
De Rosée à la route de Fosse à Philippeville.....	7,525	»	7,525	»	»	24,055 »
De Jamagne à Florenne.....	7,760	»	7,760	»	»	23,751 »
Du Trieu-de-Romedenne au chemin de Rosée à Florenne.....	10,916	»	10,916	»	»	29,070 »
De Frasne à Walcourt.....	30,290	»	30,290	»	»	100,483 »
TOTAL des chemins de grande communication.....	179,787	2,094	177,693	»	»	639,490 »
			179,787 ou 36 lieues.			

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
PETITE VICINALITÉ.						
Canton de Couvin.....	»	1,377	52,293	700	»	176,809 44
Id. Florenne.....	»	»	46,571	»	»	135,612 »
Id. Philippeville.....	»	198	36,445	3,226	»	97,135 »
Id. Walcourt.....	»	777	59,617	850	»	210,417 21
TOTAL des chemins de petite vicinalité.....	»	2,352	194,926	4,776	»	619,971 65
		202,054 ou 40 lieues.				
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande vicinalité.....	»	2,094	177,693	»	»	639,490 »
Id. petite vicinalité.....	»	2,352	194,926	4,776	»	619,971 65
TOTAL GÉNÉRAL.....	»	4,446	372,919	4,776	»	1,259,361 65
		381,841 ou 76 lieues.				

Prix moyen du mètre de chemin de grande communication. . . $\frac{639,490.00}{179,787.00}$ = fr. 3 59

Id. de petite vicinalité . . . . . $\frac{619,971.65}{202,054.00}$ = fr. 3 06

Prix moyen de l'ensemble. . . . . $\frac{1,259,461.65}{381,841.00}$ = fr. 3 29

Nous terminerons ce qui est relatif à la province de Namur, par la récapitulation générale des chiffres relatifs aux deux espèces de chemins, dans chacun des trois arrondissements qu'elle contient.

DÉSIGNATION DES ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
Chemins de grande communication.						
Arrondissement de Namur.....	88,387.00	5,405.00	81,708.00	»	1,274.00	368,550 75
Id. de Dinant.....	82,313.00	»	54,683.00	4,344.00	23,286.00	173,179 42
Id. de Philippeville..	179,787.00	2,094.00	177,693.00	»	»	639,490 00
TOTAL des chemins de grande communication	350,487.00	7,499.00	314,084.00	4,344.00	24,560.00	1,181,200 17
		325,927.00 ou 65 lieues.				
Chemins de petite vicinalité.						
Arrondissement de Namur.....	»	15,653.00	397,365.00	»	»	1,368,545 64
Id. de Dinant.....	»	314.00	253,526.40	39,155.00	»	697,774 02
Id. de Philippeville..	»	2,352.00	194,926.00	4,776.00	»	619,971 65
TOTAL des chemins de petite vicinalité.....	»	18,319.00	845,815.40	43,911.00	»	2,686,289 31
		908,045.40 ou 182 lieues.				

DÉSIGNATION DES ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
Ensemble des chemins vicinaux.						
Arrondissement de Namur.....	»	21,058.00	479,071.00	»	»	1,737,074 39
Id. de Dinant.....	»	314.00	308,209.40	45,479.00	»	870,953 44
Id. de Philippeville..	»	4,446.00	572,619.00	4,776.00	»	1,259,461 65
TOTAL général pour la province de Namur.....	»	25,818.00	1,159,899.40	48,255.00	»	3,867,489 48
			1,233,972.40			
			ou 247 lieues.			

On déduit de ces tableaux que dans la province de Namur le prix moyen :

1° Des chemins de grande communication est de . . . . . $\frac{1,181,200\ 17}{325,927\ »} = 3\ 62$

2° Id. de petite id. . . . . $\frac{2,686,289\ 31}{907,945\ »} = 2\ 96$

3° Id. de grande et de petite communication. . . . . $\frac{3,867,489\ 48}{233,972\ »} = 3\ 21$

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Le service de la voirie vicinale n'est institué dans la province de la Flandre occidentale que depuis l'année 1851. Il est confié à cinq commissaires-voyers, préposés respectivement aux arrondissements :

1° de Bruges ;
2° de Thielt-Roulers ;
3° de Furnes-Dixmude ;
4° de Courtrai ;
5° d'Ypres.

Si l'on considère que dans cette province 1° on n'exécute à la fois des pavages que sur un nombre de points fort restreints ; 2° que les autorités locales peuvent parfaitement surveiller la construction des ensablements ; 3° qu'en général, et surtout pour quelques parties de la province, l'étude des projets demande moins de temps que dans les terrains plus accidentés, on comprendra que les commissaires-voyers d'arrondissement aient pu suffire au double service qui, dans d'autres provinces, est confié respectivement aux commissaires-voyers d'arrondissement et aux commissaires-voyers de canton.

Deux systèmes principaux sont en vigueur pour l'amélioration des chemins vicinaux dans cette province : l'un est le pavage et l'autre l'ensablement. Le premier a l'inconvénient d'occasionner des dépenses élevées, les matériaux qu'il nécessite devant se tirer, à grands frais, de localités assez éloignées et étrangères à la province ; le second coûte relativement peu de chose, mais un ensablement ne peut être comparé, sous le rapport des facilités de parcours, à un pavage. Tels qu'ils sont, ces chemins rendent cependant d'incontestables services, mais il est probable que le plus grand nombre de ceux qui présentent un véritable intérêt général seront, successivement, transformés en pavages, pour l'établissement desquels l'ensablement préalable constituera une excellente préparation. Ces ensablements ne sont pas, au surplus, également répandus dans toute la province ; on les trouve, surtout, dans l'arrondissement de Furnes-Dixmude ; ils sont presque complétement inconnus dans l'arrondissement d'Ypres.

J'extrais d'un rapport présenté, en 1848, par M. Vergote, la description du procédé suivi pour l'exécution des ensablements :

« Pour exécuter un bon ensablement, il est essentiel que l'on procède, d'abord, » au nivellement longitudinal du chemin. Ensuite on creuse, parallèlement à l'axe » et en le prenant pour centre, un sillon de la largeur de 2 et le plus souvent » de 3 mètres. Ce sillon est établi sur une profondeur de $0^{m},40$ à $0^{m},50$; les terres » qui en proviennent sont jetées, par moitié, sur les accotements, de façon à leur » donner une inclinaison transversale d'environ $0^{m},03$ par mètre. Par ce moyen, » le sillon du milieu se trouve avoir une profondeur d'environ $0^{m},75$.

» Ces travaux exécutés, on remplit le coffre de sable pur et sec, à une hauteur

» d'environ 0m,25 au-dessus du niveau des accotements, auxquels on se raccorde » ensuite en étendant sur toute leur surface une couche de sable égale à celle du » débordement du coffre. »

Dans quelques localités de la Flandre occidentale, on rencontre assez abondamment des cailloux roulés et, dans d'autres, des grès récents formant des couches minces, très-rapprochées de la surface du sol et désignés dans le pays sous le nom de *neldsteen*. A l'aide de ces matériaux on a construit un petit nombre d'empierrements qui constituent, dans la Flandre occidentale, un troisième mode d'amélioration pour les chemins vicinaux : c'est le moins en usage ; il ne peut être avantageux que dans les localités où l'on trouve les matériaux à pied d'œuvre.

Les anciens chemins pavés présentent, en général, un double défaut dans leur construction. Le premier, c'est que l'on a trop épargné le sable dans un grand nombre d'entre eux, traversant des localités où l'on ne trouvait pas cette substance, notamment dans l'arrondissement de Thielt ; le second consiste en ce que les pavés ne sont pas assez serrés. Cette dernière circonstance conduit, lorsque l'on fait des relevés, soit à diminuer la largeur du pavage, si l'on ne veut pas acheter des grès neufs, soit, si l'on en achète, à majorer assez fortement la dépense nécessitée pour les réparations.

La construction des chemins vicinaux pavés fait l'objet d'études régulières préalables de la part des agents voyers. Je donne, ci-après, annexe *G*, le modèle d'un devis et d'un cahier des charges, pour l'entreprise des travaux de construction de l'un de ces chemins. Comme les prix des matériaux de construction, dans cette province, diffèrent de ceux des autres provinces du royaume, et diffèrent même entre eux dans les divers arrondissements, je crois intéressant de joindre ici (annexes *H, I, J*) des bordereaux de prix pour les arrondissements de Bruges-Ostende, de Furnes-Dixmude et de Courtrai, qui m'ont été fournis par MM. les commissaires-voyers de ces arrondissements.

ARRONDISSEMENT DE BRUGES-OSTENDE.

Cet arrondissement compte dix chemins de grande communication entièrement achevés et construits en pavage. On en trouvera l'énumération et la description ci-après. Tous ces chemins sont bordés de plantations appartenant soit aux riverains, soit aux wateringues dans la circonscription desquelles ils sont établis. Depuis son entrée en fonctions, l'un des soins qui ont préoccupé le commissaire-voyer de l'arrondissement a été de faire établir des buses ou des aqueducs sous la jonction entre ces chemins et ceux qui les croisent ou qui s'y raccordent. Il estime qu'il lui faut encore deux années pour avoir réalisé partout cette importante amélioration. Il en est de même pour ce qui regarde la police des élagages, ainsi que la tenue des fossés et des accotements. Sous ces différents rapports, on remarque une différence capitale entre les communes dans lesquelles cet agent a pu exercer son action et celles qu'il n'a pas encore eu le loisir d'inspecter d'une manière suivie. Cette différence, toute à l'avantage des communes inspectées, témoigne de l'utilité des fonctions récemment créées.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES—OSTENDE.

Chemin de grande communication de Bruges à Middelbourg (Flandre orientale)

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres Moyenne.	Mètres.	
Bruges.....	Bruges.....	»	45	»	3.00	10.00	»	Pavage en pavés de Lessines de 0m,10 à 0m,12 et bordures de Tournay.
Ste-Croix.....	»	»	5,282	0 01	3.00	10.00	1.50	
Moerkerke.....	»	»	7,476	0.05	3.00	8.00	1.50	
Middelbourg.....	»	Middelbourg.....	1,465	0.005	3.00	8.00	1.50	
			14,248					
Embranchemt. vers le village de Moerkerke.	»	»	630	0.005	3.00	8.00	»	La traverse du village de Middelbourg, qui a un développement de , est pavée en grès de Lessines et de Quenast de tout échantillon (rebut des routes de l'Etat); les bordures sont de Tournay.
			14,878					
			(c) 1,465					
			15,413					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	EVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Bruges.....	45	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	Compris dans les prix des matériaux.	»	»
Ste-Croix.....	717	»	4,750	»	»	»	»	»	»	1,723 61	102,028 14	»	»		348 25	104,600 »
Moerkerke.....	»	»	7,271	»	»	»	»	»	»							
Middelbourg...	»	»	(c) 1,465	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»
Embranchemt vers le village de Moerkerke.	»	»	630	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	8,287 55
	762	»	14,116	»	»	»	»	»	»	1,723 61	102,028 14	»	»	»	348 25	112,887 55
			14,878													
			1,465 (c													
			13,413													

Ce chemin est entièrement terminé jusqu'au village de Middelbourg (Flandre orientale), à la frontière hollandaise. On espère le continuer jusqu'au village hollandais d'Aardenburg.

Ce chemin est pavé sur 3 mètres de largeur : les accotements ont chacun 3 mètres et les fossés au moins 1 mètre.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION — Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. — Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»						Les travaux d'art existent de temps immémorial, ils ont été construits par les wateringues den Broek ; sud de la Lieve ; nord de la Lieve et du Maeldegemsche Polder.
1 aqueduc.....	8 50	»	2,615	»	5 à 600	
2 ponceaux ; 9 aqueducs.....						La partie de la route comprise entre la ville de Bruges et le village de Ste-Croix, qui est de construction antérieure à la formation de la commission administrative, n'est point comprise dans l'estimation du prix de revient par mètre courant.
»						
Tous les ouvrages sont en maçonnerie et les briques sont du pays.						

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Concession.	Sommes														
A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	(a) Ce prix est celui de la partie comprise entre l'agglomeré de Ste-Croix et la limite de la Flandre orientale : longueur 12,021 m.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	(a) 112,287 55	26,060 »	37,429 18	48,798 37	»	2 83	(b) Valeur approximative des 762 met. exécutés sur Bruges et Ste-Croix, avant la déclaration de grande vicinalité.
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	(c) Cette longueur et sa valeur figurent déjà au tableau de petite vicinalité de la Flandre orientale.
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	112,287 55	26,060 »	37,429 18	48,798 37	»	2 83	
										112,287 55					
										7,118 » (b)					
										119,405 55					

De la porte de la ville jusqu'au village de Sainte-Croix. Le chemin est en fort bon état et constitue une promenade publique. — La traverse de Sainte-Croix est excellente : le commissaire-voyer a obtenu que l'on plaçât des gouttières aux habitations pour empêcher l'eau de dégrader les accotements.

De Sainte-Croix à Vyfkapel. Le chemin ne laisse rien à désirer ; seulement en quelques rares endroits, le terrain est si sablonneux, que l'on a peine à maintenir les fossés ouverts. Un aqueduc en mauvais état. A l'entrée de Vyfkapel, arbres abattus et encombrant un des accotements : les deux accotements dégradés par les trous résultant de l'arrachage des souches. — L'élagage des arbres et des haies est très-bien fait.

Traverse de Vyfkapel. En très-bon état et très-propre.

De Vyfkapel à Moerkerke. L'ensemble de la route et surtout le pavage sont excellents. Aux abords de Moerkerke, village relié au chemin par un embranchement de 630 mètres, le chemin présente deux tournants à angle droit. On espère, quand on aura des fonds, opérer un redressement qui les supprimera, ainsi que l'embranchement et passera par le village. Sur Moerkerke l'élagage des arbres et des haies n'est pas encore opéré.

L'embranchement allant sur Moerkerke est en excellent état, ainsi que la traverse du village qui est très-bonne et très-propre. On remarque seulement quelques dépôts de bois et quelques empiétements sur la largeur du chemin.

De Moerkerke au canal de Zelzaete. En quelques parties la largeur de la route est réduite à 6 mètres par la diminution des accotements. Le passage est en bon état. — On arrive au niveau de la digue de gauche du canal par une rampe à 6 p. %, trop étroite.

Après avoir traversé le canal on suit la digue de droite sur une longueur de 1,000 mètres environ. Dans cette partie les pavés ont un peu joué sur le remblai de sable et la trace des ornières commence à se marquer très-légèrement.

De la digue jusqu'à la limite de la province. Le pavage ne laisse rien à désirer non plus que de la limite au village de Middelbourg.

Traverse de Middelbourg. L'écoulement des eaux y est négligé, le pavage parfaitement viable est raboteux et aurait besoin d'un relevé. Mais la commune n'a pas contribué à la construction du chemin, et la commission administrative ne veut pas faire la dépense du travail à exécuter dans l'intérieur du village.

L'ensemble de cette route est très-satisfaisant : elle est plantée sur toute sa longueur par les riverains auxquels incombe, en échange, le soin d'entretenir les fossés. Comme ils ne s'en acquittent point, l'agent voyer le fait faire d'office. — La plantation entre Bruges et Sainte-Croix appartient à la ville.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES—OSTENDE.

Chemin de grande communication, dit de Saint-Michel, allant de Bruges à la route provinciale qui relie le hameau de Steenbrugge au village de Lophem.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Bruges.....	Bruges.....	»	85	»	3.00	6.00	»	Pavage en grès de Douai...
Saint-Michel.....	»	Route provinciale de Lophem au cabaret Heydelberg.	3,480	0.03	3.00	10.00	1.50	Pavage en grès de Lessines de 0m,10 à 0m,12 et bordures de Tournay.
			3,565					
Embranchemt vers l'Église.	»	»	170	0.03	2.50	9.00	1.50	Pavage en grès de rebuts de diverses provenances et de différents échantillons.
			3,735					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Bruges.....	85	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Saint-Michel...	»	»	3,480	»	»	»	»	»	»	1,044 »	33,076 35	»	» »	344 65	»	34,465 »
	85	»	3,480	»	»	»	»	»	»	1,044 »	33,076 35	»	»	344 65	»	34,465 »
			3,365													
Embranchemt vers l'Église			170													
			3,735													

Ce chemin relie la ville de Bruges à la route provinciale du hameau de Steenbrugge au village de Lophem : elle est achevée dans toute cette partie. De la ville au village de Saint-Michel elle sert de promenade publique.

De Bruges jusqu'au chemin de fer de la Flandre occidentale. La route est bien régulière :

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»	»	»	»	»	»	La partie de 85 mètres et celle vers l'Église n'ont point été comprises dans l'estimation du prix de revient par mètre courant.
1 pont et 4 aqueducs en maçonnerie de briques du pays.	9 38	»	6 45	Village de Saint-Michel.	120 »	
1 pont avec garde-corps en maçonnerie de briques du pays.	»	»	»	»	»	Cet embranchement a été exécuté aux frais d'un particulier.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(a) Valeur approximative de l'embranchement vers l'Église et de la partie de 85 mètres sur Bruges.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	34,465 »	5,725 »	11,180 »	14,335 »	3,225 »	3 13	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	34,465 »	5,725 »	11,180 »	14,335 »	3,225 »	3 13	
										34,465 »					
									(a) 2,522 »						
									36,987 »						

sa largeur totale est de 11 mètres. Le pavage est très-viable, mais un relevé y serait désirable. Les raccordements avec le chemin de fer sont opérés au moyen de deux rampes de 3 p. %, bien établies et en bon état.

Du chemin de fer à Saint-Michel. Le pavage comme précédemment ; accotements trop hauts.

Traverse de Saint-Michel. Quelques flaques au pavage demandent un repiquage. D'ailleurs elle est bonne et propre.

De Saint-Michel au pont de Kerkbeek. La route est assez bonne et d'un bel aspect. Le pont en maçonnerie de briques avec tablettes en pierres de taille est vieux et assez délabré.

Du pont à la route provinciale. Le tout est en assez bon état.

Cette route, en très-bon état de viabilité et d'un bel aspect, laisse cependant à désirer dans sa construction et dans son mode d'entretien. L'espacement entre les pavés est trop considérable. Les accotements sont ou trop élevés ou trop inclinés. — Ce dernier défaut se remarque surtout entre le pont et la route provinciale. Dans la même partie, on venait de faire un relevé au pavage, et j'ai remarqué un assez grand nombre de pavés mal placés et à joints non recouverts.

Sur cette route les élagages sont très-bien faits et les chemins transversaux sont pourvus, à leurs raccordements avec le présent chemin, d'aqueducs en briques construits dans le courant de l'année dernière.

Le ruisseau dont nous avons parlé plus haut est sujet à des débordements pendant lesquels il inonde divers points du chemin et de grandes surfaces dans les campagnes environnantes.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES—OSTENDE.

Chemin de grande communication de Bruges au pont Louise, sur le canal de Bruges à Gand.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Bruges.....	Bruges.....	»	22	»	6.00	6.00	»	Pavage en pavés de Douai..
Assebrouck.....	»	»	4,048	»	3.00	9 00	1.20	Pavage en pavés de Lessines de 0.10 à 0.12 et bordures de Tournay.
Oedelem.....	»	»	6,400	0.017	3.00	8.00	1.20	
Beernem	»	Beernem	2,484	0.055	3.00	8.00	1.20	Pavage en pavés de Quenast de 0.10 à 0.12 et bordures de Tournay.
			12,954					
Embranchemt vers l'église d'Assebrouck.....	»	»	560	0 010	2.50	5.60	1.20	275 mètres en pavés de Quenast et de Lessines de 0.08 à 0.10, bordures de Tournay ; 285 mètres en pavés de Tournay, bordures id.
			13,514					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.
	Pavage	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.
Bruges	»	»	8,334	»	»	»
Assebrouck	»	»	»	»	»	»
Oedelem.....	»	»	»	»	»	»
Beernem.....	»	»	3,200	»	»	»
	920	»	»	»	»	»
	920	»	12,034	»	»	»
Embranchemt vers l'église d'Assebrouck.....			12,954			
			650			
			13,514			

COMMUNES.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Contenance.	Sommes.								
	H.A.C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Bruges	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Assebrouck	»	»	»	1,022 26	92,506 59	»	»	978 41	»	94,507 26
Oedelem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Beernem.....	»	5,121 56	554 67	1,263 92	23,836 10	»	»	1,245 31	»	32,021 56
	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,520 »
	»	5,121 56	554 67	2,286 18	116,342 69	»	»	2,216 72	»	136.048 56

Ce chemin réunit la ville de Bruges à la route concédée de Bloemendael à Wyngene.

De Bruges à la maison commune d'Assebrouck. Le chemin sert de promenade publique, il est orné d'une belle plantation de marronniers et de peupliers faisant voûte. Pavage, accotements et fossés en bon état.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»						
1 ponceau et 3 aqueducs.....	10 70					
4 aqueducs						
1 ponceau et 2 aqueducs.....	10 04	653 70	2,200	»	650 à 700 fr	Une partie de 920 mètres de longueur comprise entre le village et le pont Louise sur le canal de Gand a été construite en 1848 et ne se trouve point comprise pour l'évaluation par mètre courant dans le chiffre donné ici. L'embranchement vers l'église a été construit aux frais de la commission.
1 aqueduc.....	10 55					

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature)	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée	*Observations.*
H. A C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	94500 »	7,777 77	31,500 »	43,622 23	11,600	3 56	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	32121 56	10,673 86	10,773 86	10,773 84	»	3 35	Cette évaluation est, pour la partie neuve de la route, longue de 3,200 mètres du centre du village au pont de Bloemendael, sur le canal de Gand.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	9522 »	2,000 »	3,173 33	4,346 67	»	3 45	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	136141 66	20,451 63	45,347 19	58,742 74	11,600		
										136,141 56					

De la maison commune à un embranchement allant vers l'église d'Assebrouck. Le pavage est parfaitement viable, mais fort inégal. Les pavés sont trop écartés. Bons accotements,— fossés passables. — En quelques points le fossé de droite manque : les deux fossés manquent dans la traverse de quelques maisons dépendantes du village, ce qui nuit beaucoup à la route.

Embranchement allant vers l'église. Le pavage a $2^m,50$ de largeur. Les 200 premiers mètres sont exécutés en petits rebuts de Lessines. Les 300 derniers ont été exécutés cette année en pavés calcaires de Tournay de $0^m,12$ à $0^m,14$ en tête, à titre d'essai. Ce petit embranchement est en très-bon état.

De l'embranchement au ruisseau de Saint-Trudo. Le pavage, quoique parfaitement viable, laisse à désirer : il est inégal par suite de flaques légères. Accotements et fossés bons.

Du ruisseau à la fin de la partie limitrophe entre Assebrouck et Oedelem. Nombreuses flaques. Accotements et fossés bons. L'élagage qui ne laisse rien à désirer sur Assebrouck n'est pas encore exécuté sur Oedelem.

De la fin de la partie limitrophe jusqu'à un tournant à angle droit. Pavage très-viable, mais ornières, flaques et légers déchaussements aux bordures.

Du tournant à la barrière. Pavage du bord meilleur, puis redevenant comme précédemment. Le reste en bon état.

De la barrière à Oedelem. Le fossé de gauche du chemin sert de lit à un cours d'eau quelquefois très-abondant et qui a rongé l'accotement en plusieurs points. On va y exécuter des réparations et des dépenses pour une somme d'environ 200 francs. Le pavage très-viable demande successivement des relevés et des repiquages. Cependant, sur les 200 mètres qui précèdent Oedelem, le pavage est en très-bon état. — Les accotements sont, en général, passables et les fossés successivement curés et non curés.

Traverse d'Oedelem. Très-propre : le pavage est en bon état. Il faudrait des gouttières aux maisons ou des revers pavés.

D'Oedelem à Beernem. Bon pavage ; les accotements sont réduits à 2 mètres chacun. Fossés alternativement curés et non curés.

Traverse de Beernem. Pavage passable, accotements mauvais, fossés manquants en beaucoup de points. Raccordement avec le pont au moyen d'une pente trop rapide.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES-OSTENDE.

Chemin de grande communication de Dudzeele à Lisseweghe

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Dudzeele.....	Dudzeele.....	»	1,782	»	»	»	»	»
Lisseweghe.....	»	Lisseweghe.....	1,500	»	3.00	9.00	1.70	Pavage en grès de Douai, Lessines et Quenast, de tout échantillon (rebut des routes de l'Etat). — Bordures de Quenast et de Tournay.
			3,282					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Houtlave.....	1,500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lisseweghe....	1,782	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	3,282	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
						3,282										

Ce chemin a pour objet de compléter la communication commencée entre le village de Lisseweghe et Bruges au moyen de la route de Bruges à l'Écluse.

Ce chemin est construit en matériaux très-divers, quant à la grandeur ; ils varient depuis

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»	»	»	»	»	»	Cette chaussée a été établie à une époque assez reculée par les wateringues d'Eyensluys et de Groote-Reygaertsvliet, ainsi que les ouvrages d'art qui s'y trouvent. — Elle est entretenue par les wateringues susdites. — Il n'y a pas de barrières sur cette route.
2 ponceaux et 1 aqueduc...	12 20	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	Établi par petites parties par les wateringues d'Eyensluys et de Groote-Reygaertsvliet, tant avec grès neufs qu'avec des rebuts des routes de l'Etat.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	(a) 40,000 »	»	»	40,000 »	»	4 06	(a) Ce chiffre n'est qu'approximatif.
										40,000 »					

les dimensions de pavés de 3e échantillon jusqu'à celles d'un gros caillou. — Le plus grand nombre proviennent de Quenast ou de Lessines.

Une première partie est en très-bon état, quant aux accotements, aux fossés et au pavage

où l'on voit seulement les ornières commencer à se marquer légèrement. — Une seconde partie est en moins bon état, jusqu'à une petite chapelle à gauche, aux environs de laquelle il y a de mauvaises parties de pavage qui demandent un relevé.

De la chapelle à Lisseweghe. Le pavage est en général en médiocre état ; les accotements assez bons, les fossés bons. Le chemin est bordé d'une belle plantation appartenant à la wateringue dans laquelle il est situé et qui a la charge de son entretien.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES—OSTENDE.

Chemin de grande communication de Heyst par Ramscappelle à la route de Bruges à l'Ecluse (Hollande).

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Heyst.....	Heyst.....	»	1,372	0.042	3.00	7.00	1.80	Pavage en grès de Lessines, de tout échantillon (rebuts des routes de l'Etat). Bordures de Quenast ou de Tournay.
Ramscappelle.....	»	Ramscapelle. — Route de l'Etat de Nieuport vers l'Ecluse.	3,491	0.006	3.00	7.00	1.80	
			4,863					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.
Heyst.....	1,372	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ramscappelle...	3,491	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	4,863	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	4.863															

Ce chemin a pour objet de compléter la communication commencée entre les villages de Heyst et de Ramscappelle et la ville de Bruges au moyen de la route de Bruges à l'Écluse.

La largeur du pavage varie de $2^{m},50$ à $3^{m},50$; il est exécuté en pierres diverses de nature et de calibre.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont ..... 3 ponceaux et 1 aqueduc....	» 29	»	»	»	»	Cette route est très-ancienne; elle a été établie par les wateringues d'Eyensluys et de Groote-Reygaertsvliet. — Les ouvrages d'art, qui datent d'une époque plus reculée encore, ont été construits aux frais desdites wateringues. — Il n'y a pas de barrières sur cette route. — Elle est entretenue par les wateringues susdites.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et de surveillance, etc.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	Établie par petites parties par les wateringues d'Eyensluys et de Groote-Reygaertsvliet, tant avec grès neufs qu'avec rebuts provenant des routes de l'Etat — Il y a encore une lacune de 590 mètres aux abords de Heyst; le projet est à l'étude.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	(a) 50,000	»	»	50,000	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	50,000	»	»	50,000	»	3 43	(a) Ce chiffre n'est qu'approximatif.
											50,000				

De la route à Ramscappelle. Pavage viable, mais présentant de grandes avaries aux ornières qui sont continues et, en général, très profondes.— Bordures déchaussées en divers endroits. — Accotements assez bons, fossés bons. Le pavage s'améliore en s'approchant du village.

Traverse de Ramscappelle. En bon état.

De Ramscapelle à Heyst. Le pavage est moins détérioré dans cette partie que dans la première, qui aurait besoin, pour être remise en bon état, d'un relevé presque complet. — Grandes plantations, mal ou non élaguées, faisant en quelques points voûte au-dessus de la route.

Le pavage finit entre l'église et le village de Heyst. — Le chemin semble peu fréquenté; l'herbe pousse sur les accotements et sur le pavage. Il est dans les attributions de la wateringue dans laquelle il est situé.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES—OSTENDE.

Chemin de grande communication d'Eerneghem à la la station de Passchendaele.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Oudenbourg	Station de Passchendaele.	»	2,910	0.017	3.00	9.00	1.20	»
Westkerke.....	»	»	85	»	3.00	9.00	1.20	»
Roxem	»	»	1,160	0.0024	3.00	9.00	1.20	»
Westkerke.....	»	»	2,231	0.010	3.00	9.00	1.20	»
Eerneghem	»	Route de 1re classe de Gand à Ostende par Thielt (Son d'Oste à Thourout).	7,119	0.0033	3.00	9.00	1.30	»
Embranchemt vers le pont de Zandvoorde.	»	»	874	0.016	3.00	9.00	1.30	Pavage en pavés de Lessines de 0m,10 à 0m,12, et bordures de Tournay.
			14,379					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Oudenbourg . . .	606	»	2,304	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Westkerke	»	»	85	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Roxem.	»	»	1,160	»	»	»	»	20,548 36	7,899 94	8,846 73	93,527 57	»	»	1,329 52	384 22	132,526 34
Westkerke	51	»	2,180	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Eerneghem	2,123	»	4,996	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Eerneghem (embranchement).	874	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	27,819 68
	3,654	»	10,725	»	»	»	»	20,548 36	7,899 94	8,846 73	93,527 57	»	»	1,329 52	384 22	160,346 02
	14,379															

Ce chemin relie les routes de Thourout à Ostende, de Bruges à Furnes et à Nieuport, le canal de Bruges à Ostende, le canal d'Ostende à Nieuport et le chemin de fer de l'État auquel il aboutit à la station de Passchendaele.

De la route à Eerneghem. Les accotements sont en très-mauvais état, parce que la route

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 ponceau en briques du pays ; 1 aqueduc id.						
1 ponceau.....	11 20	»	»	»	6 à 700	Une partie de cette route, celle comprise entre le village et la route d'Ostende à Thourout, a été exécutée, en 1831, avec des grès de rebut des routes de l'Etat; on a eu égard à cette circonstance dans l'établissement du prix par mètre courant.
1 aqueduc.....						
3 aqueducs.....						
1 pont en bois avec culées en maçonnerie ; 1 ponceau ; 6 aqueducs en briques du pays.	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES ; tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités,		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	160,346 02	43,000	38,183 34	51,343 »	»	3 73	
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	27,819 68	»	»	Du village à la route d'Ostende à Thourout exécutée depuis 1800 jusqu'en 1841.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	160,346 02	43,000	38,183 34	79,162 68	»		
										160,346 02					

était bordée de haies continues énormes ; elles ont été abattues l'année dernière par les soins du commissaire-voyer, mais on ne réparera les accotements que dans le courant de cette année. — Ils ont en moyenne 1^{m},60 de largeur. Au milieu du 1er arrondissement le ruisseau dit Cronbeek traverse la route au moyen d'un aqueduc trop étroit qui ne livre pas un passage suffisant à l'eau dans les crues. Il en résulte des débordements qui détruisent le pavage sur

50 mèt. à l'amont et autant à l'aval de l'aqueduc. Une somme de 900 francs va être consacrée à reconstruire cet ouvrage avec une section convenable. — Le pavage est en bon état, bien construit et très-serré : les bordures sont fort déchaussées par suite du mauvais état des accotements. — Les fossés sont bons.

Traverse d'Eerneghem. Très-propre, revers pavés, égouts souterrains : on va relever le pavage et en porter la largeur à $3^{m},50$.

Ce qui précède a été fait en 1841.

Ce qui suit a été fait en 1849.

D'Eerneghem au canal de Bourgogne. La route est en parfait état sous tous les rapports. — Le pont sur le canal de Bourgogne a ses culées en maçonnerie, son tablier en bois et son garde-corps en fer. Il est en très-bon état.

Les affluents du canal de Bourgogne inondent aux abords de la route pendant sept mois de l'année une région d'environ 200 hectares, connue sous le nom de Eerneghem-Broëck.

Du canal de Bourgogne à Westkerke. Le chemin est dans l'état le plus satisfaisant sous tous les rapports.

De Westkerke à Oudenbourg. Les différentes parties de la route sont en très-bon état.

Traverse d'Oudenbourg. Belle, bonne et propre.

D'Oudenbourg à Passchendaele. La route est établie sur une ancienne digue de mer servant en partie aujourd'hui de digue au canal de Nieuport. Les divers éléments de la route sont en très-bon état dans cette partie.

Les plantations qui y sont effectuées appartiennent à la wateringue de Blankenberghe. Dans les autres sections elles appartiennent aux communes d'Eerneghem et d'Oudenbourg. La commune de Westkerke, située sur la route de Bruges à Ghistelles, n'a pas voulu contribuer aux frais de construction du présent chemin, on a même dû lui acheter le terrain sur son territoire.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES–OSTENDE.

Chemin de grande communication entre la route de Thourout à Ostende et Ichteghem.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Ichteghem.....	Village.....	Route d'Ostende à Thourout.	1,946	0.004	5.00	9.00	1.20	Pavage en pavés de Lessines de 0m,10 à 0m,12 avec bordures de Tournay.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Ichteghem.....	»	»	1,946	»	»	»	»	800 »	»	583 80	583 80	20,331 65	»	239 55	»	21,955 »

Ce chemin met le village d'Ichteghem en rapport avec la route de l'État de Thourout à Ostende. Il est complétement exécuté jusqu'au village d'Ichteghem. Il est construit en pavage,

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc.....	11 50	»	»	»	»	Les ouvrages d'art existaient avant la construction. Il n'y a pas de barrière sur cette route et, jusqu'à ce jour, il n'y a pas eu de dépenses d'entretien.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	21,955 »	4,500 »	6,866 66	10,588 34	»	3 77	
										21,955 »					

Son état y est excellent sous tous les rapports et il est bien régulier dans ses dimensions. Il est bordé d'une belle plantation de jeunes peupliers appartenant à la commune.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES—OSTENDE.

Chemin de grande communication, dit Pavé de Nieuwmunster, du Strooyen-Haen à Wenduyne.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Nieuwmunster....	Pont sur le Beekezwyn, *chemin* n° 1, sous Houttave.	»	1,407	»	3.00	7.00	1.50 et 3	Pavages en grès de Douai, de Lessines et Quenast de tout échantillon (rebut des routes de l'Etat), partie extrême vers la mer, de 450 mètres, en grès de Lessines de 0.10 à 0.12, bordures de Tournay.
Houttave.....	»	Pavé de l'Etat dit de *Zuyenkerke*, reliant les routes de Bruges à Ostende et de Bruges à Blankenberghe.	1,570	»	3.00	7.00	1.50 et 3	
			2,977					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Nieuwmunster..	1,407	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Houttave.....	1,570	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	2,977	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
						2,977										

Ce chemin est destiné à mettre les villages de Wenduyne et de Nieuwmunster en relation avec la route d'Ostende à Bruges, et avec le pavé dit de Zuynkerke. Il est en sable sur une profondeur de 0m50 depuis le village de Wenduyne jusqu'au ruisseau dit le Brom-Zwyn; l'embranchement qui conduit du chemin principal à Nieuwmunster l'est également. Du Brom-Zwyn à la route d'Ostende à Bruges, le chemin est construit en pavage. Le pavage est en

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 ponceau.....	»	»	»	»	»	Cette chaussée est assez ancienne ; la date de construction n'a pu être indiquée. Elle a été établie ainsi que les ouvrages d'art par la wateringue de Blankenberghe.
1 id.....	»	»	»	»	»	Il n'y a pas de barrière sur cette route. Je ne donne ci-contre que les chiffres relatifs à la longueur pavée, laissant de côté ce qui regarde la partie ensablée.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, *indemnités.* Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	30,000	»	»	»	»	»	Établi par la wateringue de Blankenberghe par petites parties en grès neufs et grès de rebut des routes de l'Etat. Le montant de la dépense n'a pu être indiqué, le chiffre de 30,000 francs n'est donc qu'approximatif.
»	»	»	»	»	»	»	»	»		»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	30,000	»	»	»	»		
										»					

bon état et demande à peine un entretien ordinaire. Les accotements sont bons et enherbés à cause du peu de circulation. Une partie est plantée de saules appartenant à la wateringue de Blankenberghe. A peu de distance du point où commence le pavage, dans un hameau dit *Petite-Forge*, il y a deux endroits où le chemin est réduit respectivment à une largeur de 6 et de 4 mètres par suite d'empiétement.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES-OSTENDE.

Chemin de grande communication de Bruges à Oostkerke.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres	
Coolkerke.....	Bruges.....	Limite de la commune d'Oostkerke.	3,345	0.01	3.00	9.00	0,90	Pavage en pavés de Lessines, de 0.10 à 0.12, et bordures de Tournay.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité			à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Coolkerke . . .	»	»	3,345 »	»	»	»	»	1,758 »	»	836 »	27,467 70	»	»	303 65	»	30,365 35

Ce chemin est construit jusqu'à l'extrémité de la commune de Coolkerke; dans cette partie il est établi sur la digue de l'ancien canal de Bruges à l'Écluse, remplacé en 1810 par le canal actuel.

On n'est pas d'accord sur la direction à donner au chemin entre Coolkerke et Westcappelle, village jusqu'auquel il doit être continué.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Sans ouvrages d'art.....	9 08	»	980 »	»	250 »	Il y a une partie de 143 mètres de développement, à l'origine de la route, dont la construction remonte à 1780; déduction en a été faite dans l'évaluation du prix de revient par mètre courant, ainsi que du prolongement depuis le village jusqu'à la limite, sur une longueur de 843 mètres.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	30,365 35	9,300 »	7,386 53	8,510 28	5,167 54	3 03	
										30,365 35					

La partie construite est en excellent état sous tous les rapports; il ne lui manque qu'un petit entretien ordinaire en quelques points, très-peu nombreux, pour être tout à fait irréprochable.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES-OSTENDE.

Chemin de grande communication de Bruges à Damme.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
»	Ville de Bruges...	Ville de Damme..	5,065	0.01	3.00	9.00	»	Pavage. Par adjudication publique. Pavés de Quenast et de Lessines, bordures de Tournay.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.

Ce chemin n'était pas encore entièrement construit lors de mon inspection (20 juin 1853). Il restait 1° 1,700 mètres courants de pavage à exécuter aux abords de Bruges; 2° un aqueduc ancien, aujourd'hui inutile, à démolir aux environs de Damme et une rectification à

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»	»	»	»	»	»	Les travaux ont été exécutés en 1853. Leur longueur ni leur dépense ne doivent donc figurer dans ces tableaux qui s'arrêtent au 31 décembre 1852.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Connaissance.	Sommes														
A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	

opérer dans cette partie; 3° les tablettes à placer à deux aqueducs. Ces travaux devaient être terminés dans un délai de cinq semaines.

Ce chemin est établi sur la digue du canal de Bruges à l'Écluse, qui la borde au N. O. Cette

circonstance a permis d'amener à pied d'œuvre les matériaux de construction sur tous les points de la route. Sur les deux derniers tiers il est en outre bordé au S. E. par le canal dit des eaux du sud de Bruges.

La partie terminée était parfaitement construite, ainsi que les deux aqueducs, sur les travaux d'art que l'on y rencontre. Le chemin est bordé, sur toute sa longueur, de belles plantations.

Les pavés proviennent de Lessines et les bordures de Tournay.

La traverse de Damme contenait un pavage ancien ; il a été relevé dans sa première partie pour être mis en harmonie avec le pavage neuf. La deuxième partie sera également relevée. Le pavage du chemin sera probablement continué jusqu'au village de Lapscheure et, peut-être, jusqu'à la ville hollandaise de l'Écluse.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES—OSTENDE.

Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1852.

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.			DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.	Ponts.	Ponceaux.	Aqueducs.	
Breedene	200	»	4,240	1	»	»	(a) 2,125 »
Clemskerke	65	»	2,940	»	»	1	(a) 7,790 »
Eerneghem	»	»	8,194	»	5	9	4,948 17
Ghistelles	464	»	1.476	1	3	»	4,150 »
Ichteghem	»	»	9,340	»	2	3	3,355 »
Leffinghe	812	»	403	1	1	»	(a) 6,479 »
Mannekensveere	»	»	4,063	1	1	»	11,195 40
Mariakerke	»	»	400	»	»	»	411 30
Moere	»	»	2,060	»	»	1	3,038 »
Oudenbourg	528	»	»	»	1	1	6,800 01
Roxem	»	»	250	»	»	2	270 »
Slype	»	»	8,400	»	4	»	26,901 23
Steene	»	»	8,378	2	3	»	18,593 66
Vlisseghem	»	»	2,800	»	»	»	(a) 7,000 50
Westende	»	»	560	»	»	»	1,793 65
Westkerke	»	»	2,967	»	2	»	(a) 7,807 50
Wilskerke	»	»	890	»	»	»	2,087 20
Zande	»	»	5,440	»	»	2	2,600 »
Zandvoorde	»	»	6,320	»	1	1	4,260 »
TOTAUX	2,069	»	69,121	5	23	20	121,605 62

D'OSTENDE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
665 »	»	»	(a) 1,460 »	Le pavage effectué aux frais de la commune et les ensablements aux frais des wateringues du Grand-Poldre et de Blankenberghe.
(a) 390 »	»	»	(a) 7,400 »	Ensablé par la wateringue de Blankenberghe.
»	»	3,767 17	1,181 »	
300 »	»	2,200 »	1,650 »	
1,355 »	»	2,000 »	»	
(a) 5,472 »	»	»	(a) 1,007 50	L'ensablement a été fait par prestation et sans attachement. Le pavage est très-ancien, la date et la dépense de construction n'ont pu être indiquées.
5,568 57	2,117 60	1,000 »	2,509 23	
»	»	»	411 30	
»	»	1,500 »	1,538 »	
2,266 67	2,266 67	2,266 67	»	
270 »	»	»	»	
13,564 45	4,518 »	7,474 »	1,344 78	
1,700 »	»	5,300 »	11,593 66	Les fr. 11,593-66, portés ci-contre, ont été fournis par les wateringues du poldre de Sainte-Catherine fr. 10,593-66, et de Camerlykke 1,000 francs.
»	»	»	7,000 »	Les ensablements ont été effectués par la wateringue de Blankenberghe.
597 »	»	597 »	599 65	
(a) 7,807 50	»	»	»	
1,390 20	»	697 »	»	
»	»	1,200 »	1,400 »	
»	»	1,386 »	2,874 »	Pour les 1,600 mètres ensablés en 1852, les autres ensablements ont été effectués par les wateringues du vieux et du nouveau poldre de Zandvoorde.
41,346 39	8,902 27	29,387 84	41,969 12	(a) Cette somme n'est qu'approximative.
121,605 62				

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.			DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.	Ponts.	Ponceaux.	Aqueducs.	
Damme	1,380	»	3,900	2	»	3	6,176 33
Dudzeele	220	»	20,305	»	»	»	(a) 52,082 50
Houcke	»	»	1,625	1	»	1	2,121 20
Houttave	100	»	6,395	2	1	2	(a) 17,637 50
Lapscheure	»	»	2,124	»	»	»	13,695 18
Lisseweghe	»	»	2,223	»	»	»	5,640 »
Lophem	105	»	2,343	»	»	»	(a) 6,709 68
Meetkerke	»	»	6,406	1	»	4	(a) 16,615 »
Moerkerke	»	»	5,200	»	»	»	(a) 13,000 »
Nieuwmunster	»	»	4,407	1	1	»	5,322 66
Oostkerke	»	»	7,330	1	1	»	6,006 »
St-Pierre-sur-la-Digue	»	»	850	»	»	»	(a) 2,125 »
Ramscappelle	»	»	1,836	»	1	»	4,250 »
Ruddervoorde	1,604	500	1,164	2	2	»	(a) 11,054 50
Thourout	494	»	»	»	2	2	(a) 1,980 »
Uytkerke	67	»	4,690	»	1	»	(a) 13,127 »
Wenduyne	»	»	1,833	»	2	»	3,721 33
A reporter	3,970	500	73,631	10	10	12	181,763 88

DE BRUGES.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
»	1,476 33	700 »	4,000 »	Exécuté par la wateringue de St-Job-Polder.
(a) 1,320 »	»	»	(a) 50,762 50	Les ensablements ont été exécutés par les wateringues d'Eyensluys et de Groot-Reygaertsvliet.
367 20	»	450 »	1,304 »	Une partie de 810 mètres du Sabsweg a été exécutée avec subside de l'Etat, le reste aux frais de la wateringue de S'heer Buselis.
(a) 600 »	»	»	(a) 17,037 50	Ces ensablements ont été exécutés par la wateringue de Blankenberghe.
»	3,496 33	1,500 »	8,698 85	Exécuté par la wateringue de St-Job-Polder.
2,925 »	1,965 »	750 »	»	Une partie de 2,008 mèt. a été ensablée par les wateringues d'Eyensluys et de Groot-Reygaertsvliet avec subside de l'Etat et de la province; le reste aux frais de ces associations.
852 18	»	»	(a) 5,857 50	Pavé aux frais de la commune avec rebuts des routes de l'Etat.
»	»	»	(a) 16,615 »	Ensablé par la wateringue de Blankenberghe.
»	»	»	(a) 13,000 »	Ensablé aux frais des wateringues Groot-over-de-Lieve et Zuw-over-de-Lieve.
2,656 »	1,666 66	1,500 »	»	Une partie de 2,157 mèt. a été ensablée par la wateringue de Blankenberghe avec subside de l'Etat et de la province, le reste aux frais de cette wateringue.
4,006 »	»	2,000 »	»	Une partie du chemin n° 1, de 1,820 mèt. de longueur, a été ensablée par la wateringue d'Eyensluys avec subside de l'Etat, le reste aux frais de cette association.
»	»	»	2,125 »	Ensablé par la wateringue de Blankenberghe.
2,000 »	1,500 »	750 »	»	Une partie de 1,836 mèt. a été exécutée par la wateringue d'Eyensluys et de Groot-Reygaertsvliet avec subside de l'Etat et de la province, et le reste aux frais de ces associations.
10,624 50	»	430 »	»	Ensablé par la commune avec subside de l'Etat.
(a) 1,980 »	»	»	»	Pavage annuel dans l'intérieur de la ville avec rebuts des routes de l'Etat.
(a) 402 »	»	»	(a) 12,725 »	Ensablements effectués aux frais des wateringues de Blankenberghe, d'Eyensluys et de Groot-Reygaertsvliet.
1,388 »	833 33	1,500 »	»	Une partie de 1,083 mèt. a été ensablée par la wateringue de Blankenberghe avec subside de l'Etat et de la province, le reste aux frais de cette wateringue.
29,120 »	10,937 65	9,580 »	132,125 35	(a) Cette somme n'est qu'approximative.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.			DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.	Ponts.	Ponceaux.	Aqueducs.	
Report.	3,970	500	73,631	10	11	12	181,763 88
Westcappelle	123	»	8,630	1	2	1	(a) 22,313 »
Zerkeghem	»	»	1,941	»	»	»	(a) 4,952 50
Zuyenkerke.	»	»	3,895	»	2	»	(a) 9,737 50
Totaux de l'arrondissement de Bruges.	4,093	500	87,097	11	15	13	218,766 88
Report de l'arrondissement d'Ostende.	2,069	»	69,121	5	23	20	121,605 62
Totaux généraux . .	6,162	500	156,218	16	38	33	340,372 50

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
29,120 »	10,937 65	9,580 »	132,125 35	
(a) 738 »	»	»	(a) 21,575 »	Ensablement par la wateringue de Blankenberghe.
»	»	»	(a) 4,952 50	Ensablement par la wateringue de Blankenberghe.
»	»	»	(a) 9,737 50	Ensablement aux frais des wateringues d'Eyensluis et Groot-Reygaertsvliet.
29,858 88	10,937 65	9,580 »	168,390 35	
218,766 88				(a) Cette somme n'est qu'approximative.
121,605 62				
340,372 50				

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE. —

Désignation des communes non rattachées, jusqu'ici, à quelque

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.		LONGUEUR TOTALE.
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	
Aertrycke	Route de Jabbeke au cabaret *le Bœuf*	Aertrycke	2,780	2,780
Heyst	Route de Ramscappelle à celle de Bruges à l'Écluse	Heyst	590	590
Houcke	Route de Bruges à l'Ecluse	Houcke	1,700	3,830
		Westcappelle	2,130	
Houttave	Route de Bruges à Ostende	Houttave	650	650
Knocke	Route de Bruges à l'Écluse	Knocke	990	5,925
		Westcappelle	2,935	
Lapscheure	Route communale de Bruges à Damme	Lapscheure	2,124	6,474
		Damme	4,350	
Meetkerke	Route de Bruges à Ostende	Meetkerke	800	800
Nieuwmunster	Route communale du pavé de Zuyenkerke vers Wenduyne.	Nieuwmunster	810	810
Snelleghem	Route de Bruges à Nieuport	Snelleghem	1,210	1,210
Oostkerke	Route communale de Bruges à Coolkerke	Oostkerke	5,485	5,485
Wenduyne	Route communale, du pavé de Zuyenkerke vers Wenduyne.	Nieuwmunster	2,100	3,600
		Wenduyne	1,500	

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES-OSTENDE.

communication pavée ; moyens de pourvoir à leur rattachement.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n° 4	1,360	2,780	»	25,410 »	Cette commune sera prochainement reliée à la route de Bruges à Thourout et à celle de Thourout à Ostende par la route de Bloemendaele à Eerneghem.
Sentier n° 33	740				
Chemin n° 17	680				
Id. n° 11	300	590	»	5,605 »	
Sentier n° 20	290				
Id. n° 10	450	3,850	16,660 »	37,534 »	
Chemin n° 1	1,250				
Id. n° 5	1,550		20,874 »		
Sentier n° 29	580				
Chemin n° 3	650	650	»	5,850 »	
Id. n° 3	830	3,925	»	34,200 »	Ce projet est à l'étude.
Sentier n° 28	180				
Chemin n° 1	950				
Sentier n° 32	1,400				
Travers champs	565				
Chemin n° 1	2,124	6,474	20,178 »	61,503 »	Ce projet est à l'étude.
Id. n° 1	4,350		41,325 »		
Id. n° 1	800	800	»	7,200 »	
Id. n° 1	260	810	»	7,776 »	
Id. n° 2	550				
Id. n° 2	1,210	1,210	»	11,011 »	
Id. n° 3	400	5,485	»	51,010 »	
Id. n° 2	65				
Id. n° 7	620				
Id. n° 1	4,400				
Id. n° 1	2,100	3,600	19,550 »	34,230 »	
Id. n° 1	1,500		14,700 »		

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.		LONGUEUR TOTALE.
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	
Zedelghem	Route de Bruges à Thourout	Zedelghem	2,385	2,385
Zerkeghem	Route de Bruges à Nieuport	Zerkeghem	1,090	1,090
Bekeghem	Route de Bruges à Nieuport	Bekeghem	900	1,800
		Roxem	900	
Breedene	Route de Bruges à Ostende	Breedene	2,385	2,385
Clemskerke	Id.	Clemskerke	2,137	2,137
Ettelghem	Route de Bruges à Nieuport	Ettelghem	580	1,510
		Roxem	930	
Mariakerke	Route d'Ostende à Nieuport	Mariakerke	365	365
Slype	Route de Bruges à Nieuport	Slype	4,080	4,080
Snaeskerke	Route d'Ostende à Thourout	Snaeskerke	1,600	1,600
Steene	Id.	Steene	1,265	1,265
Vlisseghem	Route de Bruges à Ostende	Vlisseghem	2,782	2,782
Wilskerke	Route d'Ostende à Nieuport	Wilskerke	660	1,280
		Middelkerke	620	
Zande	Route de St-Pierre-Cappelle au Moerdyk	Zande	1,360	1,360
Zandvoorde	Route de la station de Passchendaele à Slykens	Zandvoorde	1,750	1,750

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n° 1.....	2,385	2,385	»	22,896 »	
Id. n° 8.....	1,090	1,090	»	11,009 »	
Id. n° 1.....	900	1,800	9,090 »	18,180 »	
Id. n° 1.....	900		9,090 »		
Id. n° 1.....	2,385	2,385	»	22,181 »	Le projet est terminé et les fonds votés.
Id. n° 1.....	2,137	2,137	»	18,250 »	
Id. n° 7.....	580	1,510	5,858 »	15,251 »	
Id. n° 9.....	930		9,393 »		
»	365	365	»	4,000 »	Le projet est approuvé et les fonds votés.
Id. n° 1.....	4,080	4,080	»	40,392 »	
Id. n° 14.....	1,200	1,600	»	14,880 »	
Sentier n° 24.....	400				
Chemin n° 2.....	965	1,265	»	12,525 »	
Id. n° 8.....	300				
Id. n° 1.....	2,782	2,782	»	25,950 »	Le projet est terminé et les fonds seront votés à la session prochaine.
Sentier n° 6.....	660	1,280	6,798 »	15,184 »	
Id. n° 13.....	620		6,386 »		
Chemin n° 1.....	1,360	1,360	»	12,648 »	
Id. n° 1.....	1,750	1,750	»	15,750 »	

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES-OSTENDE.

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement de Bruges-Ostende avec spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Oedelem	»	7,777 77	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Assebrouck									300	»	300	»
Beernem	»	»	2,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Coolkerke	»	»	»	»	5,000	»	»	»	»	»	1,925	»
Wateringues d'Eyensluys et de Groote-Reygaertsvliet.	»	»	»	»	1,500	»	»	»	»	»	»	»
Wateringues de Blankenberghe.	»	»	»	»	1,100	»	»	»	»	»	»	»
Wateringues de Saint-Jobs polder.	»	»	»	»	1,500	»	»	»	»	»	»	»
Moerkerke	»	»	»	»	»	8,500 8,500	9,060	»	»	»	»	9,060
Saint-Michel	»	»	»	»	»	1,500	3,300	925	»	»	»	»
Oostkerke	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»
Ruddervoorde	»	»	»	»	»	»	»	»	430	»	»	»
Houcke	»	»	»	»	»	»	»	»	430	»	»	»
Damme	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,000
Commission administrative de la route de Bruges à Oedelem.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,000
Mannekensvere	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	»	»
Eerneghem	»	»	»	»	»	»	7,000	»	1,000 1,000	»	600 »	»
Oudenbourg									»	»	»	»
Ichteghem	»	»	»	»	3,000	3,000	»	2,000	1,500	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	TOTAL.
»								
7,777 77	7,777 77	9,394	»	»	»	»	»	9,394
600 »								
2,000 »	12,673 86	4,120	»	»	»	»	»	4,120
6,925 »	9,300 »	3,345	»	»	»	»	»	3,345
1,500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,100 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
8,500 »								
18,120 »	26,060 »	7,901	»	»	»	»	5,200	13,101
8,500 »								
5,725 »	5,725 »	3,480	»	»	»	»	»	3,480
2,000 »	2,000 »	»	»	»	»	»	7,330	7,330
430 »	430 »	»	»	»	1,604	500	1,164	3,308
450 »	450 »	»	»	»	»	»	1,625	1,625
3,000 »	700 »	5,693	»	»	1,380	»	3,900	10,345
4,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	»	4,063	4,063
1,600 »	3,767 17	8,693	»	»	»	»	8,194	16,887
8,000 »	»							
»	»	1,946	»	»	»	»	»	1,946
9,500 »	4,500 »	2,910	»	»	»	»	9,340	12,250
	2,000 »							

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Zande.....	»	»	»	»	»	»	»	1,200	»	»	»	150
Moere.....	»	»	»	»	»	»	»	1,500	»	»	300	»
Ghistelles.....	»	»	»	»	»	»	»	2,200	»	»	2,500	»
Westkerke	»	»	»	»	»	»	»	1,500	»	»	»	500
Ostende.....	»	»	»	»	»	»	»	4,000	»	»	»	»
Steene (la wateringue du poldre Ste-Catherine).	»	»	»	»	»	»	»	»	4,000	»	800	»
Slype.....	»	»	»	»	»	»	»	»	3,167	»	1,140	»
Wilskerke.....	»	»	»	»	»	»	»	»	697	»	»	»
Westende	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	597	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
1,350	1,200	»	»	»	»	»	5,440	5,440
1,800	1,500	»	»	»	»	»	2,060	2,060
4,700	2,200	»	»	»	464	»	1,476	1,940
1,800	»	2,316	»	»	»	»	2,967	5,283
4,000	»	»	»	»	»	»	»	»
4,800	5,300	»	»	»	»	»	8,378	8,378
4,307	7,474	»	»	»	»	»	8,400	8,400
697	697	»	»	»	»	»	890	890
597	597	»	»	»	»	»	560	560

Récapitulant les résultats des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de l'état des choses dans l'arrondissement de Bruges-Ostende quant aux chemins vicinaux des deux catégories.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
GRANDE VICINALITÉ.						
De Bruges à Middelbourg.....	13,413	13,413	»	»	»	119,405 55
De Saint-Michel.....	3,735	3,735	»	»	»	36,987 »
De Bruges au pont Louise.....	13,514	13,514	»	»	»	136,141 56
De Dudzeele à Lisseweghe.....	3,282	3,282	»	»	»	40,000 »
De Heyst à la route de Bruges à l'Ecluse.....	4,863	4,863	»	»	»	50,000 »
D'Eerneghem à Passchendaele...	14,379	14,379	»	»	»	160,346 02
D'Ichteghem à la route de Thourout à Ostende	1,946	1,946	»	»	»	21,955 »
De Strooienhaen à Wenduyne...	2,977	2,977	»	»	»	30,000 »
De Bruges à Oostkerke.....	3,545	3,545	»	»	»	30,565 35
De Bruges à Damme.....	Pour mémoire.	»	»	»	»	»
TOTAL des chemins de grande vicinalité.....	61,454	61,454	»	»	»	625,200 48
		61,454 ou 12 lieues.				
Chemins de petite vicinalité	»	6,162	500	156,218	»	340,372 50
		162,880 ou 33 lieues.				
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande vicinalité....	»	61,454	»	»	»	625,200 48
Id. petite vicinalité....	»	6,162	500	156,218	»	340,372 50
TOTAL GÉNÉRAL	»	67,616	500	156,218	»	965,572 98
		224,334 ou 45 lieues.				

Prix moyen du mètre de chemin de grande communication. . . $\frac{625,200.48}{61,454.00}$ = fr. 10 16

Id. de petite vicinalité . . . . . $\frac{340,372.50}{162,890.00}$ = fr. 2 09

Prix moyen de l'ensemble. . . . . $\frac{965,572.98}{224,334.00}$ = fr. 4 30

ARRONDISSEMENT DE THIELT-ROULERS.

Cet arrondissement compte cinq chemins de grande communication : on en trouvera l'énumération et la description ci-après. L'un de ces chemins, celui de Becelaere à Dadizeele, est en construction. Les quatre autres sont terminés. A ces chemins, j'ai ajouté celui de Vive-Saint-Éloi à Thielt, non déclaré de grande communication, et qui, à cause de son importance, m'a paru mériter une description spéciale. Les renseignements que j'ai pu obtenir sur cet arrondissement sont, surtout en ce qui concerne les voies de grande communication, fort incomplets et fort vagues. Outre les chemins de grande communication dont il sera question ci-après, il y en a quatre autres pour lesquels la grande vicinalité a été décrétée, mais qui ne sont pas encore améliorés ; ce sont ceux :

1° De Rumbeke à Wynkel-Saint-Éloi, par Ouckene ;
2° D'Aerseele, par Caneghem à Ruysselede ;
3° De l'École de réforme de Ruysselede au village du même nom ;
4° De Ledeghem à Moorseele.

Le premier, le deuxième et le quatrième doivent être pavés.

Le projet du troisième comprend des parties alternatives de pavage et d'ensablement.

J'ai visité, dans cet arrondissement, les deux chemins pavés de petite vicinalité les plus considérables, ce sont ceux :

1° De Swevezeele à la route de Bruges à Courtray ;
2° De Thielt à Schuyffers-Cappelle.

En voici la description :

Le premier est construit en pavage. Pavage, 3 mètres ; accotements, 2 à 3 mètres. Pavés de Lessines de $0^m,10$ sur $0^m,12$ et de $0^m,12$ sur $0^m,14$. Jusqu'au village le pavage, parfaitement viable, a besoin d'être relevé aux ornières qui sont fortes et continues. Les pavés sont beaucoup trop espacés. Les fossés manquent en quelques endroits, notamment au delà du premier alignement dans la traverse de quelques maisons, et aux abords de Swevezeele sur une longueur d'environ 200 mètres. Quand ils existent, ils sont incomplétement curés. Les accotements ont besoin de réparations, notamment aux abords du village où ils sont inclinés vers le pavé.

Traverse de Swevezeele jusqu'à l'église. Dans la première moitié le pavage est en très-bon état; dans la deuxième il est passable, et demande un relevé aux ornières. Dans les deux parties, il n'y a ni fossés, ni revers, ni gouttières. Au delà de l'église, le pavage d'une rue perpendiculaire à la première est en bon état, mais les moyens d'écoulement régulier y manquent.

Chemin de Thielt à Schuyffers-Cappelle (arrondissement de Thielt-Roulers). Ce chemin est très-peu fréquenté ; il ne sert qu'aux habitants du hameau de Schuyffers-Cappelle. Pavage, 3 mètres en grès bleus et pierres de Lessines ; acco-

tement, 1 à 2 mètres; fossés, $0^{m},50$ à $0^{m},75$. Ce pavage a été fait sans sable; il en résulte qu'il est soufflé après chaque hiver et qu'il se disloque. Il est néanmoins encore viable. Il n'y a d'autre remède qu'un relevé général avec fourniture de sable et de grès supplémentaires, parce qu'ils sont actuellement trop écartés. Les accotements sont aussi en mauvais état.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE THIELT—ROULERS.

Chemin de grande communication de Roulers à la grande route de Bruges à Courtray.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Ardoye.....	Grande route de Bruges à Courtray.	»	9,829	3 p. °/o	3.25	8.25	0m,50 à 1 mètre.	Pavage en grès blancs et en pierres de Quenast et de Lessines.
Beveren.....	»	»			3.00	8.00		
Roulers.....	»	»			3.00	8.00		

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Ardoye.....																
Beveren.....	4,000	»	5,829	»	»	»	«	»	»	»	»	»	»	»	»	72,000
Roulers.....																
			9,829													

Le chemin part de la grande route de Bruges à Courtray, entre la 24e et la 25e borne, et aboutit à la ville de Roulers, après avoir traversé le village d'Ardoye.

Sur Ardoye, le pavage a 3m,25 à 3m,50; sur Roulers, la largeur est réduite à 3 mètres.— Les pavés sont en grès blancs de 0m,12 sur 0m,14 et de 0m,14 sur 0m,16. Les accotements ont

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
7 aqueducs.....	6 65	»	2,215	Près du village d'Ardoye. » Entre Ardoye et Roulers.	750 »	Le dernier aqueduc construit a coûté fr. 904-86 on ignore le prix des autres.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
«	»	»	»	»	»	»	»	»	62,000		62,000			2 22	

de 2 à 3 mètres;—les fossés, de 0m,50 à 1 mètre, sont en mauvais état. — L'inclinaison *maximum* est de 3 p. %. — Les raccordements avec les communications aboutissantes sont faits, à chacune d'elles, de manière à encombrer le fossé.

Du point de départ jusqu'à Ardoye, on trouve une alternance de parties qui viennent d'être

relevées et de parties non réparées : les premières sont bonnes, les secondes médiocres ; les accotements, surtout ceux des dernières, laissent beaucoup à désirer, et pour eux-mêmes et parce qu'ils déchaussent les bordures. — La traverse d'Ardoye est en bon état, très-propre, et a des revers pavés pour l'écoulement des eaux.

D'Ardoye jusqu'au chemin allant à Iseghem, tout est en bon état. — Au delà de ce point le pavé devient très-raboteux ; un atelier était occupé à y faire des relevés. — Les accotements continuent à être en mauvais état, trop déprimés et sans inclinaison ; fossés suffisants, mais obstrués par la végétation.

Jusqu'au cabaret dit « in den Nieuwen Dael, » on trouve des traces du passage des paveurs par des relevés et des repiquages ; les accotements n'ont fait l'objet d'aucun travail et restent mauvais.

Au delà du Nieuwen Dael, on ne voit plus de traces de réparations ; jusqu'au pont sur le Crombeek, le pavage est raboteux, les accotements mauvais, les fossés obstrués et mal curés.

Le pont sur le Crombeek est en briques avec tablettes en pierres de taille ; il est vieux et a besoin des réparations, ainsi que les boisages qui garantissent ses abords.

Du pont jusqu'à Roulers. Pavage meilleur que dans la section précédente, accotements mauvais.

Cette communication serait facilement et à peu de frais remise en bon état sur tous les points.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE THIELT-ROULERS (DADIZEELE) ET D'YPRES (BECELAERE).

Chemin de grande communication de Dadizeele à Becelaere.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Becelaere..... (Arrondissement d'Ypres)	Route de Becelaere.	»	2,596	0.02	3.00	7.00	1 à 1.50	Par économie, empierrement; matériaux des localités.
Gheluwe..... (Arrondissement d'Ypres)	»	»	2,215	0.02	3.00	7.00	Id.	
Dadizeele..... (Arr. de Thielt-Roulers)	»	Dadizeele (route de Roulers à Menin).	1,314	»	3.00	5 à 7	1.00	Pavage.....
			6,125					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Becelaere.....	»	2,596	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Gheluwe.....	»	»	»	»	»	2,215 (b)	»	»	»	956	»	13,290	»	»	»	14,246
Dadizeele.....	»	»	1,314	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	2,596	1,314	»	»	2,215										
		3,910														
		6,125														

Le chemin n'est pas encore terminé.

Il est construit en pavés sur Dadizeele ; le pavage a 3 mètres, les accotements 1 à 2 mètres ; les pavés sont en grès brunâtre prenant beaucoup de poli.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
aqueducs.....	»	300 »	»	»	40 »	
»	»	»	»	»	»	
5 aqueducs.....	4 22	»	»	»	50 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	300	400	»	11,174	»	»	»	11,874	4,000	»	(a) 4,874	3,000	1 41	(a) Il faut ajouter à ce chiffre la valeur des transports volontaires. (b) Ces travaux s'exécutent actuellement aux frais de la commune de Beeclaere. (c) Ce chiffre n'est qu'approximatif.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	(c) 14,000	14,000	11,874			»	
									25,874						
										25,874					

Il part de la route de Menin à Roulers entre la 5e et la 6e borne. Au début, son tracé est des plus défectueux.

Du point de départ jusqu'à Dadizeele. Le pavé est raboteux et demande des repiquages, les

accotements sont très-médiocres et déchaussent souvent les bordures, les fossés ont un besoin urgent d'être curés.—Avant Dadizeele, aqueduc en maçonnerie en bon état.—De l'aqueduc à Dadizeele les accotements sont réduits à 1 mètre.

Traverse de Dadizeele. Jusqu'à l'église, le pavé serait remis en très-bon état avec peu d'entretien. La traverse du village est propre, l'écoulement des eaux y paraît suffisamment assuré.—Le pavage cesse à 300 mètres environ au delà de l'église.

Sur la commune de Gheluwe, le chemin est en construction (empierrement) aux frais et par les soins de la commune de Becelaere.

Sur la commune de Becelaere, le chemin est entièrement amélioré au moyen d'un macadamisage établi avec des cailloux roulés ; cette partie du chemin est bien exécutée et en bon état de viabilité.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE THIELT-ROULERS.

Chemin de grande communication de Passchendaele, par Moorslede, à la route de Bruges à Menin.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Moorslede.....	Route de Menin à Roulers.	»	5,257	»	5.00	7 à 8	0.75	Pavage..... .....
Passchendaele.....	»	Passchendaele, route de Gheluwe à Thourout.	»	»	»	»	»	»

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Moorslede..... Passchendaele...	3,900	»	»	»	»	(a) 1,357	»	»	»	»	»	»	»	»	»	81,237
						5,257										

Ce chemin met en communication la route de Menin à Thourout et celle de Gheluwe à Thourout.— Il est construit en pavage exécuté avec des grès blancs de 0m,12 sur 0m,14 et de 0m,14 sur 0m,16, il a 3 mètres de large et les accotements 2m,50. — Il est planté, par inter-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc.....	10 64	»	600 »	Moorslede.	600 »	
»	»	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavages.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	55,950	»	31,000	24,950	»	3 55	(a) Cette partie était terminée lors de mon inspection.
											55,950				

valles, de peupliers, et offre des pentes et rampes de 3 à 4 p. %.—Les fossés sont en beaucoup d'endroits obstrués par une végétation parasite qui s'y est établie ; ils manquent en quelques points.

De la route de Menin à Roulers jusqu'à Moorslede. Le pavage est en bon état et les accotements passables.

Traverse de Moorslede. Pavage et accotements en très-bon état et d'une grande propreté, mais l'écoulement des eaux n'y a été l'objet d'aucun soin ; les revers ne sont point pavés.

De Moorslede à Passchendaele. Pavage bon, accotements médiocres, fossés mauvais.

Cette route forme une communication très-viable et régulière.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE THIELT-ROULERS.

Chemin de grande communication de Thielt à Ingelmunster.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Thielt.....	Thielt.....	»						
Meulebeke.....	»	»	10,986.40	»	3.25 à 3.50	7.25 à 9.00	1.00	Pavage.....
Ingelmunster.....	»	Ingelmunster.....						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H.A.C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Thielt.....																
Meulebeke.....	4,500.00	»	»	»	»	(a) 6,486.40	»	»	»	»	»	»	»	»	»	70,200
Ingelmunster...																
						10,986.40										

Ce chemin met en communication les routes passant par Thielt, avec celles qui passent par Ingelmunster et avec le chemin de fer de la Flandre occidentale.

Dans l'intérieur de Thielt, le pavage a 7 mètres de largeur, et dans le reste de la route,

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
4 aqueducs et ponceaux.....	5 56	»	2,800	Meulebeke. Ingelmunster.	840	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	61,000	4,000	11,000	46,000	»	1 65	(a) Ces travaux étaient terminés lors de mon inspection.
											61,000				

$3^{m},25$ et $3^{m},50$. Les accotements ont 2 et 3 mètres. — Il restait à faire sur cette route 1,500 mètres carrés de relevés.

De Thielt à Meulebeke. La route est dans un état assez satisfaisant; il le sera tout à fait

lorsque les relevés restant à faire seront exécutés et que l'on aura terminé les réparations aux accotements.—Les fossés manquent en quelques points.

Traverse de Meulebeke. Le tout y est en bon état ; l'écoulement des eaux y est bien établi dans les trois premiers quarts du village par des revers pavés qui manquent dans le dernier quart.

De Meulebeke à Ingelmunster. Au sortir de Meulebeke, belle drève de têtards et d'arbres de haute tige ; dans une partie, cette drève peut être considérée comme inoffensive, dans une autre partie, elle est nuisible et les arbres devraient être élagués. — Près d'un château, le chemin est tracé d'une manière très-défectueuse à cause de la brusquerie d'un coude à la traverse d'un pont sur le Dreefbeek.—Au delà, deux ponts en bon état sur l'Oude-Dreefbeek. —Au delà des ponts, plantations presque continues jusqu'à Ingelmunster.—Les raccordements des chemins latéraux sont, en général, sans moyens d'écoulement ; les fossés ont besoin de curage.

Quant au pavage et aux accotements ils n'exigent, pour être en très-bon état, qu'un entretien ordinaire qu'on doit leur donner avant la fin de la campagne.

Traverse d'Ingelmunster. Le pavage est en bon état, mais manque de largeur. — Il se termine à l'Église, il doit être relevé pour modifier l'écoulement des eaux qui laisse à désirer.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE THIELT-ROULERS.

Chemin de grande communication de Thielt au Hille, par Wyngene.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Thielt.....	Thielt, route de Gand à Ostende.	»						
Wyngene.....	»	»	11,638	2 p. °/o	3 à 3.50	8 à 10.50	0.75	Par entreprise. — Pavage. Quenast et Lessines pour les pavés; Tournay pour les bordures.
Swevezeele.....	»	Swevezeele (hameau du Hille); route de Bruges à Courtray.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Thielt.....																
Wyngene.....	»	»	11,638	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Swevezeele.....																

Ce chemin met en communication les routes passant par Thielt avec celle de Bruges à Courtray.

Le pavage a 3 mètres et 3m,50; les accotements 2m,50 et 3m,50; les fossés 0m,50 et 0m,75. Plantations rares; inclinaison 2 p. °/o.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
3 aqueducs. Pierres de taille des Ecaussines, chaux de Tournay, briques des localités traversées.	12 88	»	360 »	A la jonction du chemin avec la route de Bruges à Courtray.	825 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	(a) 150,000	»	»	150,000	»	3 96	(a) Ce chiffre n'est qu'approximatif.
												150,000			

Traverse de Thielt. Pavage médiocre. Sur le reste de la commune, le pavage est, en général, passable, et bon en certains endroits. Les accotements laissent beaucoup à désirer.

Sur la commune de Wyngene. Vieux pont sur le Ringbeek en assez bon état, mais son extrados fait saillie sur le plan de la route; la comme elle est sujette à être inondée par le

Ringbeek, le pavage sera relevé et la saillie disparaîtra. Sur divers points, où des relevés ont été exécutés, le pavage est en bon état ; en d'autres, on s'est borné à travailler aux accotements. Dans ceux où on n'a rien fait, le tout est médiocre. La route est, du reste, parfaitement viable. La traverse de Wyngene est bonne, et l'écoulement des eaux y a été convenablement soigné. Vers le milieu de la distance, entre Wyngene et la route de Bruges à Courtray, la route traverse, sur 200 mètres, du sable mouvant et mouillé, dans lequel on ne peut faire tenir les fossés. Un drainage va y être essayé.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENTS VOYERS DE ROULERS ET DE COURTRAY.

Chemin de Vive-St-Éloy à Thielt (non déclaré de grande communication).

COMMUNES TRAVERSÉES.		POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
				Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Thielt.....	Arrondissement de Thielt-Roulers.	Thielt.....	»						
Denterghem...		»	»						
Marckeghem...		»	»						
Oost-Roosebeke.		»	»	(a) 12,075	»	3.50	»	1.00	Pierres de Lessines et de Quenast.
Wacken.....		»	»						
Vive-St-Bavon..		»	»						
Vive-St-Eloy (arrondissement de Courtray).		»	Vive-St-Eloy (route de Courtray à Gand).						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	H. A. C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Thielt.....																
Denterghem...																
Marckeghem...																
Oost-Roosebeke..	5,300	»	»	»	»	(b) 6,775	»	»	»	»	»	»	»	»	»	95,400
Wacken.....																
Vive-St-Bavon..																
Vive-St-Eloy (a)..																
	12,075															

Pavage, 3 mètres en grès blancs; accotements, 2 mètres à 2m50; fossés, 0m50 à 1 mètre. Plantations de peupliers, saules, chênes, etc. Inclinaison *maximum*, 5 p. c. près de Thielt.

Ce chemin part de la route de Courtray à Gand.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
				Thielt.		
				»		
				»		
5 aqueducs.....	6 63	»	1,300 »	»	700 »	(*a*) Non compris la longueur sur Vive-Saint-Eloy. Cette commune appartient à l'arrondissement de Courtray; cette longueur y est portée au tableau relatif à la petite vicinalité.
				Wacken.		
				»		
				Vive-Saint-Eloy.		

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	80,000		80,000			1 90	(*a*) Ce qui concerne Vive-St-Eloy (arrondissement de Courtray) est porté au tableau de la petite vicinalité de cet arrondissement. (*b*) Ces travaux étaient construits lors de mon inspection.

De la route à Vive-Saint-Éloy. Le chemin est en bon état.

Traverse de Vive-Saint-Éloy jusqu'à la Lys. En bon état, mais manque de revers, de fossés et autres moyens d'écoulement. On traverse la Lys sur un barrage.

De la Lys à Wacken. A quelques mètres au delà de la Lys, pont d'une arche en moellons et briques, en bon état. La route est également en bon état. Aqueduc dégradé. Pont sur la Mandel en maçonnerie de briques, vieux, en assez bon état.

Traverse de Wacken. Parfaite ; revers pavés.

De Wacken au pont sur l'Oude Mandelbeek. La route est bonne, mais les ornières commencent à se montrer légèrement sur le pavage. Vieux pont, assez délabré, sur l'Oude Mandelbeek. Au delà du pont, en un point où la Mandel vient couler au pied gauche du remblai de la route, on exécute un mur de revêtement en briques, bâti sur pilotis, pour empêcher la rivière, dans ses crues, de dégrader le remblai.

Du pont de l'Oude Mandelbeek au pont sur le Kromme Papelaur. Les accotements, surtout celui de gauche, déchaussent un peu les bordures ; sur une longueur de 20 mètres, un grand arbre et un fourré de buissons épais, contre l'accotement de droite, maintiennent la route humide et en mauvais état. Le reste de la route est en bon état. Ponceau sur le Papelaur, d'une arche, en briques, en bon état.

De l'Oude Papelaur à Thielt. Fossés manquants ou insuffisants. En quelques points, les plantations sont trop touffues et nuisent au chemin. Parfois le pavé est un peu raboteux. Il est mauvais dans la montagne qui précède Thielt. L'ensemble de cette route forme une bonne communication ; elle sera en bon état quand les relevés nécessaires y seront exécutés ; ils comprennent une surface de 2,000 mètres. Ils sont commencés à l'entrée de Thielt.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE THIELT-ROULERS.

Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1852.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Thielt	200.00	»	6,217	Aqueducs	10,593 »
Roulers	»	»	»	»	»
Iseghem	»	»	»	»	»
Aerseele	1,479.00	»	»	Reconstruction et réparation d'aqueducs.	5,072 99
Caneghem	781.50	»	1,713	»	2,447 92
Coolscamp	115.00	»	745	»	3,420 37
Denterghem	3,268.50	»	3,433	»	45,325 »
Eeghem	»	»	»	»	»
Marckeghem	»	»	1,270	»	1,180 »
Meulebeke	»	»	»	»	»
Oyghem	750.00	»	750	»	2,497 39
Oost-Roosebeke	»	»	»	»	»
Ousselghem	»	»	»	»	»
Pitthem	»	»	»		»
Ruysselede	833.00	205	1,452	Aqueducs, pavage et remblai.	2,625 83
Vive-St-Bavon	»	»	»	»	»
Wacken	»	»	»	»	»
Wielsbeke	»	»	»	Néant.	»
Wyngene	»	»	»	»	»
Zwevezeele	400.00	»	2,520	Aqueducs	2,210 60
Ardoye	200.00	»	100	25 aqueducs	4,600 (a) »
Beveren	»	»	»	»	»
Cachtem	»	»	575	2 aqueducs	400 »
Dadizeele	»	»	1,400	ponceaux	900 »
Emelghem	»	»	»	»	»
Gits	»	»	1,000	»	3,000 »
Hooglede	»	»	1,520	Aqueducs	2,359 »
A reporter	8,027.00	205	22,695		87,132 10

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
10,593 »	»	»	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
1,799 80	»	2,500 »	773 19	
1,247 92	»	1,200 »	»	
1,300 »	»	420 37	1,700 »	
44,025 »	»	1,300 »	»	
»	»	»	»	
75 »	»	500 »	605 »	
»	»	»	»	
617 50	»	800 »	1,079 89	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
109 23	»	1,518 39	998 21	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
410 60	»	1,000 »	800 »	
4,600 »	»	»	»	(*a*) Ce chiffre n'est qu'approximatif.
»	»	»	»	
200 »	»	200 »	»	
500 »	»	400 »	»	
»	»	»	»	
»	»	1,500 »	1,500 »	
836 »	»	900 »	1,123 »	
66,314 05	»	12,238 76	8,579 29	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Report.	8,027.00	205	22,695		87,132 10
Ingelmunster	260.00	»	470	»	4,118 10
Ledeghem.	»	»	9,525	Aqueducs.	5,100 »
Lichtervelde.	125.00	»	480	Rigoles en briques	3,800 »
Moorslede.	»	»	»	»	»
Oost-Nieuwkerke	»	»	1,026	»	1,700 27
Ouckene	»	»	1,339	Construction de 10 aqueducs et réparation de 23 autres.	713 60
Rolleghem-Cappelle.	»	»	2,434	Aqueducs et garde-fous . .	1,114 99
Rumbeke	206.00	200	910	1 pont et plusieurs aqueducs.	9,580 20
Staden	1,500.00	950	1,700	2 aqueducs.	5,350 »
West-Roosebeke.	»	»	»	Néant.	»
Wynkel-St-Éloy	»	»	»	»	»
Totaux	10,118.00	1,355	40,579		118,609 26

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
66,314 05	»	12,238 76	8,579 29	
3,318 10	800 »	»	»	
4,100 »	»	1,000 »	»	
»	»	3,000 »	800 »	
»	»	»	»	
700 27	»	1,000 »	»	Au fond de ce chemin il a été mis des sapins, sur environ 600 mètres de longueur.
513 60	200 »	»	»	
614 99	»	500 »	»	
6,450 30	»	600 »	2,529 90	
1,850 »	»	3,500 »	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
83,861 31	1,000 »	21,838 76	11,909 19	
118,609 26				

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Désignation des communes non rattachées jusqu'ici à quelque communication

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.		LONGUEUR TOTALE.
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	
Denterghem	Route de Thielt à Deynze	Aerseele	1,596	7,821
	Id.	Denterghem	4,075	
	Id.	Marckeghem	1,920	
	Route de Thielt à Vive-Saint-Éloy	Wacken	230	
Eeghem	La grande route de Bruges à Courtrai au hameau Eeghem-Cappelle.	Eeghem	631	631
Marckeghem	Route de Thielt à Vive-Saint-Éloy	Marckeghem	1,920	2,150
	Id.	Wacken	230	
Oyghem	Bavichove	Oyghem	800	3,000
	Desselghem	Id.	200	800
	Oostroosbeke	Id.	1,500	4,000
	Wielsbeke	Id.	800	4,000
Cachtem	La route provinciale conduisant d'Iseghem à Roulers.	Cachtem	984	984
Oostnieuwkerke	La route pavée de Dixmude à Roulers au cabaret *le Lion de Francq* à Roulers.	Roulers	2,000	4,400
	Le chemin en gravier de Passchendaele vers Roulers à travers le centre de la commune d'Oostnieuwkerke achevé jusqu'à la limite de cette commune.	Oostnieuwkerke	2,000	2,000
	La chaussée de Dixmude à Roulers au hameau Sleihaegmolen.	Id.	2,353	2,353
Rolleghem-Cappelle	Ledeghem	Rolleghem-Cappelle	340	2,104
		Ledeghem	1,764	
	Moorseele	Rolleghem-Cappelle	1,200	2,600
		Moorseele	1,400	
Ledeghem	Ledeghem	»	»	»
	Moorseele	»	»	»
Ouckene	Rumbeke et la grande route de Roulers à Courtray.	»	»	»
Gits	La route provinciale de Bruges à Menin avec embranchement sur Ypres.	»	1,500	1,500 à 2,000

— ARRONDISSEMENT DE THIELT-ROULERS.

pavée ou empierrée ; moyens de pourvoir à leur rattachement.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin vers Aerseele	1,500	5,583	15,000 »	»	Y compris 2,142 mètres déjà pavés, sur le territoire de Denterghem et 96 mètres sur Aerseele.
Id. vers Marckeghem	1,933		19,350 »	»	
Id. vers Wacken	1,920		19,200 »	»	
Id. de Marckeghem à Wacken	230		2,300 »	»	
»	»	»	»	»	
Chemin vers Denterghem	1,920	2,150	19,200 »	»	
Id. vers Wacken	230		2,300 »	»	
Bavichove-straet	800	3,000	8,000 »	30,000 »	
Aertweg	200	800	2,000 »	8,000 »	Plus la construction d'un pont sur la Lys qui coûterait 100,000 fr.; en adoptant ce mode de rattachement on relierait plusieurs communes.
Oostroosbeke-straet	1,500	4,000	15,000 »	40,000 »	
Wielsbeke-straet	800	4,000	8,000 »	40,000 »	
»	»	»	»	»	
Veld-straet	2,400	2,400	»	»	
Paschendaele-straet	2,000	2,000	»	»	
Hooglede-straet	2,353	2,353	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	
»	590	2,900	30,000 »	60,000 »	
»	2,310				
Peper-straet	»	»	»	»	Il y a projet de relier la grande route de Wynkel-St-Eloy à Courtray, avec celle d'Iseghem à Roulers, à travers cette commune. Le terrain plus ou moins argileux rend le chemin impraticable pendant la mauvaise saison ; par suite de cette circonstance la commune éprouve le besoin d'avoir une route pavée.
Rousselaer-straet of Berg-straet, Financie-straet et Cortemarck-straet.	1,500 à 2,000	1,500 à 2,000	15,000 » à 20,000 »	15,000 » à 20,000 »	

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE THIELT-ROULERS.

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement de Thielt et spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Moorslede.....	10,000	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»
Ledeghem.....	»	5,100	»	»	»	»	»	500	500	»	»	»
Roulers.....	»	»	»	»	5,000	»	»	4,000	»	»	»	»
Ardoye.....	»	»	»	»	»	»	»	1,500	1,000	»	»	»
Beveren.....	»	»	»	»	»	»	»	400	400	»	»	»
Dadizeele.....	»	»	»	»	»	»	»	400	500	»	»	»
Emelghem.....	»	»	»	»	»	»	»	200	200	»	»	»
Gits.....	»	»	»	»	»	»	»	500	1,000	»	»	»
Hooglede.....	»	»	»	»	»	»	»	1,600	1,500	»	»	»
Lichtervelde.....	»	»	»	»	»	»	»	2,000	1,000	»	»	»
Oostnieuwkerke..	»	»	»	»	»	»	»	1,000	1,000	»	»	»
Oukene.....	»	»	»	»	»	»	»	300	200	»	»	»
Rumbeke.....	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	»	»
Rolleghem-Cappelle	»	»	»	»	»	»	»	300	200	»	»	»
Staden.....	»	»	»	»	»	»	»	2,000	1,500	»	»	»
Westroosebeke...	»	»	»	»	»	»	»	500	700	»	»	»
Iseghem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,700	»	»	»
Cachtem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»
Ingelmunster	»	»	»	»	»	»	»	»	800	»	»	»
Wyngene.....	»	»	»	2,000	»	»	»	2,000	800	»	»	»
Swevezeele.....	»	»	»	»	3,500	»	»	1,000	1,000	»	»	»
Thielt.....	»	»	»	»	»	»	»	4,000	8,000	»	2,593	»
Aerseele.....	»	»	»	»	»	»	»	1,000	1,500	»	»	»
Coolcamp.....	»	»	»	»	»	»	»	800	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
12,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
6,100 »	1,000 »	»	»	»	»	»	9,525.00	9,525.00
7,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
2,500 »	»	»	»	»	200.00	»	100.00	300.00
800 »	»	»	»	»	»	»	»	»
700 »	400 »	1,314.00	»	»	»	»	1,400.00	2,714.00
400 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,500 »	1,500 »	»	»	»	»	»	1,000.00	1,000.00
3,100 »	900 »	»	»	»	»	»	1,520.00	1,520.00
3,000 »	3,000 »	»	»	»	125.00	»	480.00	605.00
2,000 »	1,000 »	»	»	»	»	»	1,026.00	1,026.00
500 »	»	»	»	»	»	»	1,339.00	1,339.00
600 »	600 »	»	»	»	206.00	200.00	910.00	1,316.00
500 »	500 »	»	»	»	»	»	2,454.00	2,454.00
3,500 »	3,500 »	»	»	»	1,500.00	950.00	1,700.00	4,150.00
1,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,700 »	»	»	»	»	»	»	»	»
200 »	200 »	»	»	»	»	»	575.00	575.00
800 »	»	»	»	»	260.00	»	470.00	730.00
4,800 »	»	»	»	»	»	»	»	»
5,500 »	1,000 »	»	»	»	400.00	»	2,520.00	2,920.00
14,593 »	10,593 »	»	»	»	200.00	»	6,217.00	6,417.00
2,500 »	2,500 »	»	»	»	1,479.00	»	»	1,479.00
800 »	420 37	»	»	»	115.00	»	745.00	860.00

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Caneghem.....	»	»	»	»	»	»	»	700	500	»	»	»
Denterghem	»	»	»	»	»	»	»	800	500	»	»	»
Eeghem.....	»	»	»	»	»	»	»	800	»	»	»	»
Marckeghem	»	»	»	»	»	»	»	200	500	»	»	»
Meulebeke.....	»	»	»	»	»	»	»	2,000	1,200	»	»	»
Oostroosbeke	»	»	»	»	»	»	»	1,500	1,000	»	»	»
Ousselghem.....	»	»	»	»	»	»	»	200	300	»	»	»
Oyghem.....	»	»	»	»	»	»	»	500	300	»	»	»
Pitthem.....	»	»	»	»	»	»	»	2,000	1,000	»	»	»
Ruysselede.....	»	»	»	»	»	»	»	1,500	11,680 1,000	»	»	»
Vive-St-Bavon....	»	»	»	»	»	»	»	400	200	»	»	»
Wacken.....	»	»	»	»	»	»	»	800	500	»	»	»
Wielsbeke.....	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	TOTAL.
1,200 »	1,200 »	»	»	»	781.50	»	1,713.00	2,494.50
1,300 »	1,300 »	»	»	»	3,268.50	»	3,433.00	6,701.50
800 »	»	»	»	»	»	»	»	»
500 »	500 »	»	»	»	»	»	1,270.00	1,270.00
3,200 »	»	»	»	»	»	»	»	»
2,500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
800 »	800 »	»	»	»	750.00	»	750.00	1,500.00
3,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
14,180 »	1,518 59	»	»	»	853.00	205.00	1,452.00	2,490.00
600 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,300 »	»	»	»	»	»	»	»	»
400 »	»	»	»	»	»	»	»	»

Récapitulant les résultats des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de l'état des choses dans l'arrondissement de Thielt-Roulers, quant aux chemins vicinaux des deux catégories.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
GRANDE VICINALITÉ.						
De Roulers à la grande route de Bruges à Courtray..... ..	9,829.00	9,829.00	»	»	»	62,000 »
De Dadizeele à Beeclaere (*a*)....	6,125.00	1,514 00	2,596.00	»	2,215	25,874 »
De Passchendaele à la route de Bruges à Menin (*b*).....	5.257.00	3,900.00	»	»	1,357	55,950 »
De Thielt à Ingelmunster (*b*)....	10,986.40	4,500 00	»	»	6,486	61,000 »
De Thielt au Hille.....	11,658.00	11,638.00	»	»	»	150,000 »
De Thielt à Vive-St-Eloy (*c*).....	12,075.00	5,500.00	»	»	6,775	80,000 »
TOTAL des chemins de grande vicinalité.....	55,910.40	36,481.00	2,596.00	»	16,833	434,824 »
		39,077.40 ou 8 lieues.				
Chemins de petite vicinalité	»	10,118.00	1,355.00	40,579.00	»	118,609 26
		52,052.00 ou 10 lieues.				
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande vicinalité....	»	36,481.00	2,596.00	»	»	434,824 »
Id. petite vicinalité....	»	10,118.00	1,355.00	40,579.00	»	118,609 26
TOTAL GÉNÉRAL	»	46.599.00	3,951.00	40,579.00	»	553,433 26
		91,129.00 ou 18 lieues.				

Prix moyen du mètre de chemin de grande communication. . . $\frac{434,824.00}{39,077.00}$ = fr. 11 15

Id. de petite vicinalité . . . . . $\frac{118,609.26}{52,052.00}$ = fr. 2 28

Prix moyen de l'ensemble. . . . . $\frac{553,433.26}{91,129.00}$ = fr. 6 73

(*a*) En construction lors de mon inspection.

(*b*) Terminé lors de mon inspection.

(*c*) Terminé lors de mon inspection. Compté dans les chemins de grande vicinalité à cause de son importance.

ARRONDISSEMENT DE FURNES-DIXMUDE.

Cet arrondissement est celui qui, dans la province de la Flandre occidentale, présente le plus grand développement des chemins de grande vicinalité. Leur longueur est de 80,000 mètres, sur lesquels il en reste 17,000 à construire. Mais la majeure partie consiste seulement en ensablements ; ils y sont établis sur une longueur de 48,000 mètres. Ce mode d'amélioration est incomplet, sans doute, mais cependant il constitue un premier progrès d'une incontestable utilité. Pour l'apprécier, il suffit de comparer, après une pluie, ces chemins avec ceux qui sont restés dans leur état naturel. Ceux qui, à défaut de pouvoir établir des pavages, ont encouragé ce mode de construction, ont donc rendu un grand service à la contrée.

Outre les chemins de grande grande communication, j'ai visité le chemin de petite vicinalité qui suit.

Chemin de Couckelaere à la route de Thourout à Dixmude (arrondissement de Furnes-Dixmude). Pavage, 3 mètres en grès blancs; accotements, 3^{m},50; fossés, 1 mètre. Plantation continue et régulière de beaux peupliers.

De la route à Couckelaere. L'état de ce chemin est des plus satisfaisants ; il ne demande qu'un très-petit entretien ordinaire.

La traverse de Couckelaere est bonne, propre et régulière jusqu'à l'église. Au delà de l'église jusqu'au dehors du village, où il se termine, le chemin se rétrécit et perd de sa régularité et de sa qualité.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES—DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Stuyvekenskerke à Pervyse.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Pervyse	Route de Bruges à Furnes.	»	837.00	Inconnu.	5.00	7.00	Très-variable.	Par économie, ensablement en sable de mer.
Stuyvekenskerke...	»	Le hameau Ter-vaete sur l'Yser.	1,645.40	Id.	3.00	7.00	Id.	
			2,482.40					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Pervyse . . .	»	»	»	»	837.00	»	0 32 51	1,398 »	»	»	»	»	»	»	»	4,433 40
Stuyvekenskerke .	»	»	208.00	»	1,437.40	»	0 63 20	2,717 60	243 »	»	»	»	»	»	»	11,292 67
	»	»	208.00	»	2,274.40	»	0 95 71	4,115 60	243 »	»	»	»	»	»	»	15,726 07
					2,482.40											

Ce chemin est construit en ensablement. Je lui ai reconnu une largeur de 6 metres, réduite à 4 mètres pour le passage des voitures, au moyen de bornes en bois; fossés de 2 à 3 mètres. Pont à une arche sur le Roggaerts-Vliet, en maçonnerie de briques avec garde-corps de bois. le tout en assez mauvais état et faisant saillie sur le plan horizontal du chemin.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»	5 29	»	(*a*) 106 37	A l'intersection de ce chemin avec celui de Oostkerke à Stuyvekens-kerke.	(*b*) 451 68	(*a*) Comme il n'existe qu'une barrière commune à cette route et à celle d'Oostkerke à Pervyse, on n'a pu distinguer le produit de chacune d'elles, et le chiffre ci-contre comprend les deux produits.
Un passage sur le canal dit Beverdykvaert et 1 aqueduc en maçonnerie de briques.	6 88	245 »				(*b*) Cette dépense comprend celle nécessaire à l'entretien de la partie du chemin d'Oostkerke à Stuyvekenskerke se trouvant sur cette dernière commune.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée	*Observations.*
Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements	Pavage.	Empierrement	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et de surveillance, etc.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0 32 51	1,398 »	»	»	»	»	»	»	»	4,433 40	1,500 »	»	2,933 40	»	1 76	
0 63 20	2,717 60	243 »	»	»	»	»	»	»	11,292 67	2,500 »	»	8,792 67	»	2 29	
0 95 71	4,115 60	243 »	»	»	»	»	»	»	15,726 07	4,000 »	»	11,726 07	»		
												15,726 07			

Le chemin était en parfait état jusqu'au tournant à angle droit où est placée une barriere.

Du tournant à angle droit jusqu'à la route de Bruges à Furnes. La première moitié était parfaite ; la seconde moitié était beaucoup moins bonne.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES—DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Lampernisse à Stuyvekenskerke.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Oostkerke.....	Route de Dixmude à Pervyse.	»	170.50	Inconnu.	3.00	7.00	Très-variable.	Ensablement. Par économie, en sable de mer.
Lampernisse.....	»	»	680.00	Id.	3.00	7.00	Id.	Id.
Caeskerke.....	»	»	1,553.50	Id.	3.00	7.00	Id.	Id.
Stuyvekenskerke..	»	Le hameau Schoorbakke, sur l'Yser.	4,752.10	Id.	3.00	7.00	Id.	Id. et grès de rebut.
			7,156.10					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Oostkerke.....	»	»	»	»	170.50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Lampernisse...	»	»	»	»	680.00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Caeskerke.....	»	»	»	»	1,553.50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Stuyvekenskerke..	»	»	82.60	»	4,170.50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	82.60	»	7,073.50	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
					7,156.10											

Ce chemin, qui porte le nom de chemin de Lampernisse à Stuyvekenskerke, ne part, en réalité, que de la commune d'Oostkerke, sur la route de Dixmude à Furnes. Il est construit en ensablement. Je lui ai reconnu une largeur d'environ 6 mètres, réduite à 4 pour le passage des

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»	4 09	»			»	
»	5 55	»	(a) 106 37	A l'intersection de ce chemin avec celui de grande communication reliant la route de Dixmude à Furnes au hameau Schoorbakke.	»	
»	7 55	»			»	(a) Cette barrière est commune au présent chemin et à celui de Stuyvekenskerke à Pervyse; ce produit est la somme résultant du passage sur les deux chemins.
5 aquedues en maçonnerie de briques.	6 23	»			(b) 451 68	(b) Cette somme comprend la dépense d'entretien de la partie se trouvant sur cette commune du chemin de grande communication du hameau Tervaete à la route de Bruges à Furnes.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités,		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	695 »	»	»	595 »	100 »	1 37	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,728 40	»	1,242 80	2,485 60	»	1 85	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	11,722 20	1,450 »	2,292 23	2,729 97	5,250 »	2 52	Les particuliers ont contribué par corvées gratuites.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	29,609 35	3,000 »	5,707 77	20,901 58	»	2 08	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	45,754 95	4,450 »	9,242 80	26,712 15	5,350 »		
										45,754 95					

véhicules, au moyen de poteaux en bois. Les fossés ont 2 à 3 mètres. Ce chemin était très-bon et dans un état de viabilité parfaite sur tout son parcours, après une pluie torrentielle de dix-huit heures, Les fossés n'étaient pas partout convenablement curés.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES-DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Beerst à Vladsloo.

COMMUNES TRAVERSÉES	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Vladsloo.....	Le hameau den Troetelaer.	»	2,230	»	3.00	6.00	Très-variable.	Ensablement. Par économie, en sable fossile de la localité.
Beerst.		Route de Beerst à Wynendaele.	768	»	»	»	»	»
			2,998					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité : Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité : Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements	Pavage.	Empierrement	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
...dsloo .		»	»	»	2.230	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
...erst	»	»	»	»	768	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»		»	2.998	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
					2.998											

Le chemin est construit en ensablement. Je lui ai reconnu une largeur de 6 à 10 mètres, et j

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
4 aqueducs en maçonnerie de briques.	1 77	»	»	»	»	
»	1 18	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	3.963 48	»	»	3,963 48	1,813 48	550 »	1,600 »	»	» 50	
»	»	»	»	»	»	900 »	»	»	900 »	»	»	900 »	»	» 10	
»	»	»	»	»	»	4,863 48	»	»	4,863 48	1,813 48	550 »	2,500 »	»	» 99	
										4,863 48					

J'ai trouvé parfaitement viable apres une pluie torrentielle de dix-huit heures consécutives.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES—DIXMUDE ET DE BRUGES-OSTENDE.

Chemin de grande communication de Couckelaere vers Eerneghem.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Couckelaere.....	Agglomération de Couckelaere.	»	3,670	Inconnue	3.00	5 à 6	très-variable.	Ensablement.—Par économie.
Erneghem.....	»	Hameau la Demi-Barrière.	1,000	»	»	»	»	»
			4,670					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Couckelaere. . . .	»	»	»	»	2,909	761	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Erneghem . . .	»	»	»	»	»	(a) 1,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
					2,909	1,761										
					4,670											

Ce chemin est construit en ensablement. Je lui ai trouvé une largeur de 5 à 12 mètres, bordée de fossés en partie curés et en partie non curés. Ce chemin, après une pluie torren-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc	» 90	»	»	»	»	L'administration communale de Couckelaere indique seulement 1,880 mètres d'ensablement.
»	»	»	»	»	»	Commune de l'arrondissement de Bruges-Ostende.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	2,909 »	»	»	2,626 96	1,100 »	400 57	1,126 39	»	» 30	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(a) Ce chiffre n'est qu'approximatif ; je suppose que la partie sur Ichteghem reste à exécuter parce qu'aucune amélioration ne m'a été indiquée dans cette commune.
										2,626 96					

tielle de dix-huit heures, était parfaitement viable sur une longueur de 1,500 mètres, que j'ai parcourue à partir de Couckelaere.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES-DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Keyem à Couckelaere.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Keyem.....	Le hameau dit *Tervaete*, sur l'Yser.	»	6,929	Inconnue.	3.00	6.00	Très-variable.	Ensablement.....
Vladsloo.....	»	»	2,445	Id.	3.00	7 à 8	Id.	»
Couckelaere.....	»	Aggloméré de Couckelaere.	4,845	Id.	3.00	6 à 9	Id.	Par économie .....
			14,219					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Metres	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Keyem.....	»	»	15	»	6,914	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Vladsloo	»	»	»	»	685	1,760	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Couckelaere.....	»	»	»	»	1,250	3,595	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	15	»	8,849	5,355	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	8,864					5,355										
	14,219															

Ce chemin est construit en ensablement; il n'est pas entièrement achevé et présente des lacunes assez considérables aux environs de Couckelaere. Dans la partie que j'ai parcourue, j'ai reconnu à ce chemin une largeur totale d'environ 8 mètres; plus, des fossés de 1m25.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
6 aqueducs en maçonnerie de briques; 2 ponts dont un en maçonnerie de briques et un en bois.	3 49	»	»	»	»	Les états relatant le mesurage des chemins vicinaux améliorés, conformément à la circulaire de M. le gouverneur de la province, du 8 mars 1851, portent que ce chemin à Vladsloo est ensablé sur une longueur de 1,780 mètres.
»	2 76	»	»	»	»	
2 aqueducs.....	1 84	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Con-naissance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	24,148 96	2,800 »	8,069 65	13,279 31	»	1 16	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,881 03	215 38	627 01	1,038 64	»	» 92	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,316 99	1,516 99	300 »	500 »	»	» 61	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	28,346 98	4,532 37	8,996 66	14,817 95	»		
										28,346 98					

Je l'ai trouvé en fort bon état et parfaitement viable, après une pluie torrentielle de dix-huit heures consécutives.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES—DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Furnes à Coxyde.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Coxyde.....	Agglomération de Coxyde.	»	2,820	»	3.00	5 à 6	très-variable.	Ensablement; par économie, sable des dunes (de mer) et sable fossile de Coxyde.
Furnes.....	»	Route de Furnes à la Panne (à la mer).	728	»	3.00	5 à 6	Id.	Par entreprise, moitié sable des dunes, moitié sable de Forthem, hameau de la commune d'Alveringhem.
			3,548					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Coxyde.....	»	»	»	»	1,778	1,042	»	»	»	699 60	»	»	2,308 68	»	»	3,008 28
Furnes.....	»	»	»	»	728	»	»	»	»	311 45	»	»	1,375 76	»	25 79	1,713 »
	»	»	»	»	2,506	1,042	»	»	»	1,011 05	»	»	3,684 44	»	25 79	4,721 28
					3,548											

Le chemin est construit en ensablement. Je lui ai reconnu une largeur de 4m50 à 5 mètres, avec fossés de 1 mètre à 2m50, en général mal curés. J'ai trouvé le chemin en parfait état de viabilité, à la suite d'une forte pluie. J'y ai remarqué un aqueduc sur le Doornbeek, en bri-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Un ancien aqueduc.....	1 06	»	»	»	30 »	
Id. mitoyen avec Coxyde....	2 35	»	»	»	125 »	La commune de Furnes indique une longueur de 632 mèt. Celle indiquée ci-contre est tirée des états relatant le mesurage des chemins vicinaux améliorés, conformément à la circulaire de M. le gouverneur de la province du 8 mars 1851 n° 19987.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	depuis 1810 872 56	699 60	»	»	2,308 68	»	»	3,008 68	446 »	1,002 76	929 52	630 »	0 36	La commune de Coxyde indique une longr améliorée de 1,749 mètres. Les plans ont été faits par l'architecte provincial. — On vient d'exécuter ce qui restait à améliorer.
»	»	depuis 1818 571 74	311 45	»	»	1,715 76	»	25 79	2,052 28	254 »	463 »	1,236 »	»	0 78	
»	»	1,447 30	1,010 05	»	»	4,024 44	»	25 79	5,061 28	700 »	1,465 76	2,265 52	630 »	1 14	
											5,061 28				Indépendamment des frais d'amélioration aux travaux d'art.

ques, avec tablettes en pierres de taille, en très-bon état, et un vieux pont, sur le Lang-Geleed, en maçonnerie, en bon état dans ses parties essentielles, mais très-dégradé sur le haut.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES-DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Bulscamp à Steenkerke

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
								Ensablement :
Furnes.....	Route de Furnes à Ypres.	»	715	Inconnue	3 et 3.50	8 à 14	Très-variable.	Par économie, sable fossile de Bulscamp ; pour les grès, inconnu.
Steenkerke.....	Id.	»	437	Id.	Id.	Id.	Id.	Par économie, sable et grès comme ce qui précède.
Bulscamp.....	»	Hameau het Zwaentje, limites de Bulscamp et Wulveringhem.	3,253	Id.	3.50	Id.	Id.	Par économie, sable fossile de Bulscamp.
			4,405					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Furnes.....	170	»	»	»	545	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Steenkerke.....	170	»	»	»	267	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bulscamp.....	»	»	»	»	1,223	2,030	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	340	»	»	»	2,035	2,030	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	2,375															
	4,405															

Ce chemin est construit en ensablement ; il commence au hameau het Zwaentje et finit à la route de Furnes à Ypres. Il a une largeur totale de 7 à 14 mètres ; l'ensablement a 3m,50

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
»	3.96	»	»	»	275	La partie pavée a 340 mètres de long, est mitoyenne à Furnes et Bulscamp, et date d'une époque inconnue. On ignore, par suite, la dépense qu'elle a occasionnée.
»		»	»	»	Comprises dans l'article précédent.	Les longueurs sont tirées des états relatant le mesurage des chemins vicinaux améliorés, conformément à la circulaire de M. le gouverneur du 8 mars 1851, n° 19987.
1 ancien pont en maçonnerie.	1.88	»	»	»	100	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
I. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,215	»	»	3,215	»	1 22	L'ouvrage ayant été fait à autant le mètre courant, il est impossible de distinguer et de séparer les travaux. (Note de l'administration communale de Furnes.)
»	»	»	»	»	»	»	»	»	Compris dans les sommes précédentes.						
»	»	En 1852 256	»	»		»	»	»	2,300	976	»	1,324	»	» 54	A l'exception de 945 m. d'ensablement, le tout a été exécuté par Furnes.
»	»	(a) 256	»	»	»	»	»	»	5,515	976	»	4,539	»		(a) Supportée par la wateringue du nord de Furnes.
										5,515					

et est en bon état sur tout son parcours. Il se raccorde avec la route de Furnes à Ypres, au moyen d'un pavage de 340 mètres de longueur environ, en assez bon état.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES—DIXMUDE.

Chemin de grande communication, nommé Gasthuysstraet et Taloenstraet, de Furnes à Steenkerke.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Steenkerke.....	Aggloméré de Steenkerke.	»	2,195	Inconnue	3.00	5 à 6	très-variable.	Ensablement. — Par entreprise; sable fossile de Steenkerke.
Furnes.....	»	Route de Furnes à Ypres.	1,145	Id.	3.00	5 à 6	Id.	Par économie; sable fossile de Bulscamp.
			3,340					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H.A.C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Steenkerke	»	»	»	»	2.195	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,160 »
Furnes	»	»	»	»	1,145	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,086 54
	»	»	»	»	3,340	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	8,246 54

Le chemin est construit en ensablement ; il forme le prolongement de celui de Bulscamp à Furnes. Il n'a qu'une largeur de 5 à 6 mètres, l'ensablement est de 3 mètres. — Le trajet

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Pont avec culées en maçonnerie et palée en bois sur le canal de Loo, mitoyen à Furnes et Steenkerke.	1 77	Inconnus.	»	»	25 à 50	Les longueurs sont tirées des états relatant le mesurage des chemins vicinaux améliorés conformément à la circulaire de M. le gouverneur, du 8 mars 1851 n° 19987.
	2 70	Id.	»	»	200 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	778 14 depuis 1821.	»	»	»	»	»	»	3,892 28	1,720 »	»	2,172 28	»	» 59	La commune de Steenkerke indique une longueur améliorée de 1,600 mètres.
»	»		»	»	»	»	»	»	3,086 54	640 »	»	1,886 54	600 »	» 90	
»	»	778 14	»	»	»	»	»	»	6,978 82	2,360 »	»	4,058 82	600 »		
										6,978 82					Non compris les frais d'amélioration aux ouvrages d'art.

sur Furnes, qui finit au canal de Loo, est en très-médiocre état. La partie sur Steenkerke ne vaut pas mieux.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES–DIXMUDE.

Chemin de grande communication d'Alveringhem à Steenkerke.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
								Ensablement et pavage :
Alveringhem.....	Le hameau dit *Forthem*.	»	2,483.00	Inconnue	3.50	Très-variable.	Très-variable.	»
Eggewaertscappelle	»	»	1,829.50	Id.	3.50	Id.	Id.	Par économie, sable fossile de la localité.
Avecappelle.....	»	»	1,023.00	Id.	3.50	Id.	Id.	Par entreprise, sable fossile de la localité.
Steenkerke	»	Route de Furnes à Bruges.	1,320.50	Id.	3.50	Id.	Id.	Id.
			7,658.00					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Alveringhem . . .	»	»	»	»	3,485.00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Eggewaertscappelle	»	»	»	»	1,829.50	»	»	»	»	975 »	»	»	3,900	»	»	4,875 »
Avecappelle. . . .	»	»	»	»	1 023.00	»	»	»	»	437 50	»	»	2,450	»	»	2,887 50
Steenkerke	»	»	»	»	1,321.50	»	»	»	»	657 50	»	»	3,682	»	»	4,339 50
	»	»	»	»	7,658.00	»	»	»	»	2,070 »	»	»	10,032	»	»	12,102 »
					7,658.00											

Ce chemin part de la route de Furnes à Bruges, et aboutit au hameau de Forthem, où il rejoint le chemin de grande communication empierré d'Alveringhem à Saint-Riquiers. — Il est en mauvais état à cause de la qualité de sable qui a servi à sa construction ; ce sable est

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc en maçonnerie de briques.	1 53	»	»	»	»	
1 pont en maçonnerie de briques.	2 98	»	»	»	»	
Id.	3 45	»	»	»	De 25 à 30	
Id.	4 »	»	»	»	Id.	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
H A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	(a) 220 85	»	»	»	5,146 87	»	»	5,367 72	1,925 »	1,825 25	1,873 47	284 »	1 44	(a) Depuis 1814 la wateringue du nord de Furnes y a restauré pour cette somme.
»	»		975 »	»	»	»	»	»	5,480 74	»	1,626 91	3,253 83	600 »	» 85	
»	»	(b) 950 02	»	»	»	2,565 90	»	»	3,515 92	963 »	963 »	1,589 92	»	» 98	(b) Depuis 1821 la wateringue du nord de Furnes fr. 627-40, et les 3 communes fr. 322-62.
»	»		»	»	»	5,284 »	»	»	5,284 »	849 »	849 »	3,586 »	»	1 14	
»	»	1,170 87	975 »	»	»	17,502 55	»	»	19,648 38	3,737 »	4,724 16	10,303 22	884 »		
										19,648 38					

argileux. — Un pont à une arche, en maçonnerie de briques, en mauvais état ; abords mal garantis, garde-corps en bois, pourri et insuffisant.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES—DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Saint-Ricquiers à Alveringhem, dit Forthem-Keiweg.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Saint-Ricquiers ...	Grande route de Furnes à Ypres.	»	1,020	Inconnue	3.50	Très-variable	Très-variable	Empierrement.—Par entreprise, le gravier vient de Harcq en France; pour les grès, on en ignore la provenance.
Alveringhem.....	»	Hameau Forthem sur le canal de Furnes à Loo.	2,797					
			3,817					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité			à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement	Frais de confection de projets, de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.
Saint-Ricquiers..	»	1,020	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	36,806 62
Alveringhem. ...	495	2,338	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
	459	3,358	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	36,806 62
			3,817													

Ce chemin est macadamisé en cailloux de Harcq (entre Gravelines et Saint-Omer, France) : largeur totale 10 mètres, empierrement 3m.50, fossés 0m,50. — L'épaisseur du macadam était de 0m,30, elle est aujourd'hui réduite par l'usure à 0m,20.

De Forthem à Alveringhem. L'empierrement est bien viable ; il est question de le démonter et de le remplacer par un pavage.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Deux aqueducs en maçonnerie de briques de Furnes.	10 90	Inconnu.	En 1851, 370 francs, et en 1852, 480 francs.	A la maison commun^le.	900 »	Cette route a été entièrement construite par la commune d'Alveringhem, qui en soigne l'entretien.
Un id. et un pont en charpente.				Au hameau Forthem.		Pour la dépense de construction, par mètre courant, on a négligé une longueur de 267 mètres de pavage vieux, dont les frais d'établissement sont inconnus.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852. Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.	DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	
		»	»	»	2,177 50	»	»	»	»	8,550 »	11,000 »	19,434 12	»	3 10	La dépense pr les aqueducs est comprise dans l'empierrement.
»	»	Le pont en bois, 2545 fr. en 1848	»	»	»	»	»	»	»	597 26	»	»	1,947 74	»	Il paraît que cette route n'a jamais été déclarée de grande communication, quoiqu'elle soit administrée comme si elle l'était.
»	»	2,545 »	»	»	2,177 50	»	»	»	41,529 12	9,147 26	11,000 »	19,434 12	1,947 74		
										41,529 12					

Traverse d'Alveringhem. Construite en pavage, pavés de Lessines, très-bonne, accotements couverts en briquettes ou pavés, bonnes rigoles d'écoulement et gouttières.

D'Alveringhem à Saint-Ricquiers. Le macadam est beaucoup meilleur que dans la partie précédente. Les matériaux provenants du démontage de cette dernière, serviront à l'entretien de celle-ci.

De Saint-Ricquiers à la route de Furnes à Ypres. Comme dans la partie d'Alveringhem à Saint-Ricquiers.

Les travaux d'art (aqueducs) sont en bon état.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES–DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Couckelaere à Eessen.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DEPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Woumen.....	Route d'Ypres à Dixmude.	»	2,335	Inconnue	5.00	très-variable.	très-variable.	Ensablement. Par économie.
Clercken.....	»	»	565	Id.	5.00	5 à 6	Id.	Par économie .....
Eessen.....	»	»	3,897	Id.	5.00	Id.	Id.	Id., mais par entreprise pour les travaux d'art.
Zarren.....	»	»	201	Id.	5.00	Id.	Id.	Economie et entreprise comme à l'article précédant.
Wercken	»	»	4,877	Id.	5.00	Id.	Id.	Id.....
Handzaeme.....	»	»	760	Id.	5.00	Id.	Id.	Par économie .....
Couckelaere.....	»	»	1,720	Id.	5.00	Id.	Id.	Id.....
Ichteghem.....	»	Route de Wynendaele à Beerst.	500	Id.	5.00	Id.	Id.	»
			14,855					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Woumen.....	»	»	»	»	1,750.00	585.00	»	»	»	»	»	»	5,523 70	»	»	5,523 70
Clercken.....	»	»	»	»	150.00	415.00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Eessen.....	»	»	93.00	»	3,415.00	390.00	0.01.47	50 »	»	»	»	»	4,551 »	»	»	4,601 »
Zarren.....	»	»	17 50	»	183.50	»	»	»	»	»	»	»	4,356 78	»	686 37	5,043 15
Wercken.....	»	»	81.50	»	2,266.50	2,527 00										
Handzaeme.....	»	»	»	»	135.00	625.00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Couckelaere.....	»	»	»	»	135.00	1,585.00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Ichteghem.....	»	»	»	»	»	500 00	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	»	193.00	»	8,035.00	6,627.00	0.01.47	50 »	»	»	»	»	14,431 48	»	686 37	15,167 85
			8,228.00													
			14,855.00													

Ce chemin, dont plus de la moitié est encore inachevée, est construit en ensablement. Lorsqu'il sera terminé, ce sera le plus important des chemins de cette espèce, établis dans l'arrondissement de Furnes. Je ne l'ai pas parcouru parce que la pluie torrentielle qui tom-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	DÉPENSES ANNUELLES.	
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc.....	3 15	»	»	»	»	
»	1 »	»	»	»	Entretien par les riverains.	
1 pont en bois, commun avec Wercken et Zarren.	1 33	920 34	»	»	100 »	
Id.....	3 25	2,761 02	»	»	»	
Le même pont et un autre aussi en bois.						
1 aqueduc en maçonnerie de briques.	3 37	224 50	»	»	»	
Le même aqueduc.....	3 37	224 50	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'Etat.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	5,523 70	»	»	5,523 70	2,000 »	»	3,523 70	»	1 05	
»	»	»	»	»	»	150 »	»	»	150 »	»	»	150 »	»	» 33	
0.01.47	50 »	920 34	»	»	»	4,551 »	»	»	5,521 34	2,500 »	»	2,954 59	16 75	» 45	
»	»	2,761 02	»	»	»	5,231 37	»	245 35	8,237 74	746 »	2,000 »	2,000 » / 2,141 74	1,400 »	1 09	
»	»	224 50	»	»	»	230 84	»	»	455 34	230 84	»	224 50	»	1 12	
»	»	224 50	»	»	»	230 84	»	»	455 34	230 84	»	224 50	»	1 12	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
0.01.47	50 »	4,130 36	»	»	»	15,917 75	»	245 35	20,343 46	5,707 68	2,000 »	11,219 03	1,416 75		
										20,343 46					

bait le jour de mon inspection, avait rendu impraticables les parties non encore améliorées.
Du reste, il m'a été affirmé que les parties construites étaient en fort bon état.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES—DIXMUDE.

Chemin de grande communication de Vinckem à Leysele.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Vinckem.....	Route de Furnes à Ypres.	»	2,852.50	0.0113	3.00	11.00	1.25	Pavage; par entreprise en grès de Lessines.
Wulveringhem....	»	»	2,978.50	Inconnue	3.00	11.00	1.25	Mode de construction inconnu. Grès de Lessines.
Isenberghe.....	»	»	1,396.00	0.00359	3.00	11.00	1.25	Par entreprise, en grès de Lessines.
Leysele.....	»	Frontière de France.	3,829.00	0.00917	3.00	11.00	1.25	Id.
			11,056.00					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Vinckem.	1,366.50	»	1,486	»	»	»	0.43.09									
Wulveringhem. .	2,978.50	»	»	»	»	»	»	8,419 84	3,965 72	8,441	105,451	»	»	3,329 28	4,000	137,589 84
Isenberghe. . . .	»	»	1,396	»	»	»	0.39.63									
Leysele	»	»	3,829	»	»	»	1.07.49									
	4,345.00	»	6,711	»	»	»	1.90.21	8,419 84	3,965 72	8,441	105,451	»	»	3,329 28	4,000	137,589 84
			11.056													

Ce chemin part de la grande route de Furnes à Ypres et aboutit à la frontière de France aux environs de Hondschote. Il est construit en pavage; sa construction remonte à l'année 1771. — Le pavage a 3 mètres, les accotements 2 mètres et les fossés 1 mètre.

De la grande route à Vinckem. Pavage en assez bon état, accotements médiocres ou mau-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852.	BARRIÈRES. Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
4 nouveaux aqueducs et 3 anciens.						La longueur comprend 1,566m,50 de pavage ancien.
4 anciens aqueducs.....						Tout ce pavage est ancien.
	11 55	8,419 84	1,200 en 1851 et 1,300 en 1852.	Barrière n° 1 au Gouden hoofd à Vinckem et barrière n° 2 agglomérée de Leysele.	820 »	
8 nouveaux aqueducs.....						Un de ces aqueducs est mitoyen avec un des suivants.
7 nouveaux aqueducs et 1 ancien.						Cet ancien aqueduc est mitoyen avec la ville de Hondschote en France.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée	*Observations.*
Emprises, indemnités. Contenance.	Emprises, indemnités. Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
1.90.21	8,419 84	3,363 10	7,115 76	95,521 14	»	»	3,329 28	9,216 42	127,762 12	2,500	38,572 40	79,690 72	7,000	3 85	
1.90.21	8,419 84	3,363 10	7,115 76	95,521 14	»	»	3,329 28	9,216 42	127,762 12	2,500	38,572 40	79,690 72	7,000		

De Vinckem à l'embranchement allant vers le Zwaentje. Comme dans la section précédente.

De l'embranchement à Iseuberghe. La route s'élargit, les accotements ont 2m,75; l'état général est plus satisfaisant que dans les sections précédentes, sauf pour les fossés qui sont mal curés.

Traverse d'Isenberghe. Assez bonne; fossés obstrués en quelques endroits par des dépôts de bois.

D'Isenberghe à Leysele. Comme dans la section précédente.

Traverse de Leysele. Assez mauvaise au début. Accotements et fossés obstrués par des dépôts de bois. La traverse de l'aggloméré est très-bonne, les accotements sont pavés ou briquetés, et de bons revers pavés assurent l'écoulement.

Les travaux d'art (aqueducs) sont en bon état, sauf l'aqueduc mitoyen avec la France, qui doit être reconstruit. Les plans nécessaires sont envoyés pour approbation à l'administration française.

L'embranchement vers le Zwaentje a son pavage en bon état et ses accotements détériorés.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES—DIXMUDE.

État indiquant les améliorations effectuées aux chemins de communication intérieure dans les cantons de Dixmude, d'Alverdinghem, de Woumen, de Couckelaere et de Furnes, jusqu'au 31 décembre 1852.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
CANTON					
Beerst	»	»	2,581	»	6,125 »
Eessen	»	»	8,114	»	4,025 58
Keyem	»	»	»	»	»
Leke	849	»	3,427	7 aqueducs	9,721 30
Oostkerke	»	»	1,853	1 pont	11,722 20
Vladsloo	»	»	4,400	2 aqueducs	3,703 66
Caeskerke	»	»	»	»	»
Dixmude	»	»	»	»	»
Stuyvekenskerke	»	»	»	»	»
TOTAUX	849	»	20,375	1 pont et 9 aqueducs	35,297 74
CANTON					
Alveringhem	»	»	3,862.50	1 pont en bois	13,613 81
Isenberghe	161	»	»	»	3,633 27
Stavele	836	»	»	»	18,720 »
Wulveringhem	173	»	758.00	1 aqueduc	972 12
Beveren	»	»	»	»	»
Gyverinchove	»	»	»	»	»
Hoogstaede	185	»	»	»	»
St-Ricquiers	»	»	»	»	»
Vinckem	»	»	»	»	»
TOTAUX	1,355	»	4,620.50	1 pont et 1 aqueduc	36,939 30

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
DE DIXMUDE.				
3,625 »	»	1,000 »	1,500 »	
2,025 58	»	2,000 »	»	L'administration communale indique seulement une longueur améliorée de 4,741 mètres.
»	»	»	»	
4,286 »	»	»	5,435 30	
2,729 97	2,292 23	1,450 »	5,250 »	La dernière somme représente la valeur des corvées gratuites.
1,911 66	»	1,792 »	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	
14,578 21	2,292 23	6,242 »	12,185 30	
D'ALVERINGHEM.				
2,205 74	1,990 97	8,775 »	642 10	
2,233 27	»	1,400 »	»	
11,015 »	6,205 »	1,500 »	»	
972 12	»	»	»	L'administration communale indique une longueur ensablée de 1,300 mètres.
»	»	»	»	
»	»	»	»	
»	»	»	»	Exécuté avant 1800, à l'aide de dons en nature et de corvées volontaires dont on ignore la valeur.
»	»	»	»	
»	»	»	»	
16,426 13	8,195 97	11,675 »	642 10	

COMMUNES.	ETENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
CANTON DE					
Clercken.	»	240.00	1,895.00	2 aqueducs.	3,000 31
Merckem	1,192.00	»	5,230.00	2 id.	24,872 96
Woumen	42.00	120.00	6,274.00	5 id.	7,908 50
Zarren	19.50	800.00	1,780.00	1 pont en bois commun avec Wercken.	8,145 41
Totaux.	1,253.50	1,160.00	15,179.00	9 aqueducs et 1 pont. . .	43,927 18
CANTON DE					
Bovekerke.	»	»	2,217.00	»	2,253 94
Cortemarck	335.00	»	1,630.00	»	6,033 43
Couckelaere.	»	»	4,040.00	»	4,333 04
Handzaeme	713.50	260.00	8,480.00	1 pont en bois et 2 aqueducs.	8,154 50
Wercken	19.50	»	3,610.00	1 pont en bois commun avec Zarren.	7,204 41
Totaux.	1,067.00	260.00	19,977.00	2 ponts et 2 aqueducs. . .	27,979 32
CANTON DE					
Furnes	138.00	174.00	4,880.00	3 aqueducs.	11,415 80
Adinkerke.	»	»	»	»	»
Leysele	647.40	»	»	1 aqueduc	12,170 10
Bulscamp.	»	»	»	»	»
Houthem	»	325.00	2,500.00	»	12,746 40
Moëres	»	»	»	»	»
Oeren.	»	»	1,302.50	»	3,682 50
Steenkerke	»	»	190.00	»	674 50
Totaux.	785 40	499 00	8,872.50	4 aqueducs.	40,689 30

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
WOUMEN.				
»	»	2,000 »	1,000 31	La dernière somme représente des corvées. La commune poursuit ces travaux à l'aide d'une somme portée à son budget et de corvées volontaires.
14,585 49	4,787 47	4,000 »	1,500 »	
5,525 50	»	2,000 »	383 »	
1,705 75	»	2,750 »	3,689 66	La dernière somme comprend 150 francs donnés par la wateringue dite de *Bethoostersche broecken* pour la construction du pont; le reste consiste en corvées volontaires.
21,816 74	4,787 47	10,750 »	6,572 97	
COUCKELAERE.				
»	»	1,000 »	1,253 94	La dernière somme représente des dépenses effectuées en nature et des corvées volontaires.
5,033 40	»	1,000 »	»	Le pavage date de 1827 à 1829 et a coûté fr. 4,035-43.
2,170 05	»	1,919 16	243 83	
224 50	»	3,000 »	4,930 »	La dernière somme représente des corvées volontaires. Le pavage est ancien pour la presque totalité qui n'est pas comprise dans la dépense; de même que le pont.
2,972 »	»	2,200 »	2,032 41	La dernière somme comprend 150 francs donnés par la wateringue dite de *Bethoostersche broecken* pour la construction du pont; le reste consiste en corvées volontaires.
10,399 98	»	9,119 16	8,460 »	
FURNES.				
5,120 80	»	4,370 »	1,925 »	Les travaux d'art étant très-anciens, on ne peut rien trouver de ce que leur établissement a coûté.
»	»	»	»	
8,373 36	3,796 74	»	»	
»	»	»	»	
10,146 40	»	2,600 »	»	
»	»	»	»	
979 80	306 »	1,400 »	996 70	
674 50	»	»	»	La dépense ci-contre ne comprend pas les frais de transport de sable exécuté à l'aide de corvées volontaires.
25,294 86	4,102 74	8,370 »	2,921 70	

RÉCAPITU

CANTONS.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Dixmude	849.00	»	20,375.00	3 ponts, 7 aqueducs . . .	35,297 74
Alveringhem	1,355.00	»	4,620.50	1 id. 1 id. . . .	36,939 20
Woumen	1,253.50	1,160.00	15,179.00	1 id. 9 id. . . .	43,927 18
Couckelaere.	1,067.00	260.00	19,977.00	2 id. 2 id. . . .	27,979 32
Furnes	785.40	499.00	8,872.50	4 aqueducs	40,689 30
TOTAUX GÉNÉRAUX . .	13,389.90	1,919.00	69,023.00	7 ponts, 23 aqueducs . . .	184,832 74

LATION.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
14,578 21	2,292 23	6,242 »	12,185 30	
16,426 13	8,195 97	11,675 »	642 10	
21,816 74	4,787 47	10,750 »	6,572 97	
10,399 98	»	9,119 16	8,460 18	
25,294 86	4,102 74	8,370 »	2,921 70	
88,515 92	19,378 41	46,156 16	30,782 25	
		184,832 74		

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Désignation des communes non rattachées jusqu'ici à quelque communication

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.		LONGUEUR TOTALE.
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	
ARRONDISSEMENT				
CANTON DE				
Bovekerke	Route de Dixmude à Wynendaele	Bovekerke	1,325	1,970
		Couckelaere	645	
Cortemarck	Route de Dixmude à Roulers	Cortemarck	2,010	6,822
		Handzaeme	4,292	
		Zarren	520	
Handzaeme	Id.	Handzaeme	3,591	4,211
		Zarren	520	
Wercken	Id.	Wercken	1,620	2,466
		Zarren	190	
		Eessen	656	
CANTON DE				
Oostkerke	Route de Furnes à Dixmude	Oostkerke	973	973
Stuyvekenskerke	Id.	Stuyvekenskerke	25	2,514
		Caeskerke	1,553	
		Oostkerke	171	
		Lampernisse	765	
Vladsloo	Route de Dixmude à Wynendaele	Vladsloo	1,850	2,318
		Beerst	468	
CANTON DE				
Lampernisse	Route de Furnes à Dixmude	Lampernisse	2,500	4,353
		Oostkerke	1,853	
Noordschote	Route de Dixmude à Ypres	Noordschote	2,380	4,805
		Zuydschote	2,425	

— ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES-DIXMUDE.

pavée ou empierrée ; moyens de pourvoir à leur rattachement.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
DE DIXMUDE.					
COUCKELAERE.					
Chemin n° 1	1,325	1,970	15,900 »	23,640 »	
Id. n°s 25, 22, 28	645		7,740 »		
Id. n° 3	2,010	5,995	28,140 »	83,930 »	827 mètres de pavage existent déjà.
Id. n°s 5, 1, 16, 18, 15, 2 et sentier n° 32.	3,465		48,510 »		
Id. n° 3	520		7,280 »		
Id. n°s 1, 16, 18, 15, 2 et sentier n° 32.	2,920	3,440	40,880 »	48,160 »	Une longueur de 671 mètres de pavage existe.
Id. n° 3	520		7,280 »		
Id. n°s 1 et 2	1,521	2,466	16,731 »	25,069 »	Une longueur de 99 mètres de pavage existe.
Id. n° 1	190		2,090 »		
Id. n° 3	568		6,248 »		Une longueur de 88 mètres de pavage existe.
DIXMUDE.					
Chemin n° 3	973	973	9,730 »	9,730 »	
Id. n° 1	25	2,514	250 »	25,140 »	
Id. n° 2	1,553		15,530 »		
Id. n° 4bis	171		1,710 »		
Id. n°s 8 et 9	765		7,650 »		
Id. n° 1	1,850	2,318	22,200 »	27,816 »	
Id. n° 1	468		5,616 »		
DE LOO.					
Chemin n° 2	2,500	4,353	25,000 »	43,530 »	
Id. n° 3	1,853		18,530 »		
Id. n° 1	2,380	4,805	29,967 »	60,500 »	Il existe un avant-projet de cette route en parinstruction.
Id. dit Midden-straet	2,425		30,533 »		

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	LONGUEUR TOTALE.
Reninghe.....	Route de Furnes à Ypres.....	Reninghe.....	3,260	3,819
		Oostvleteren	559	
St-Jacques-Cappelle...	Route de Dixmude à Loo.....	St-Jacques-Cappelle	990	1,570
		Oudecappelle.....	580	
				CANTON DE
Clercken.....	Route de Dixmude à Ypres	Clercken	725	3,075
		Woumen.....	2,350	
				ARRONDISSEMENT
				CANTON
Stavele.....	Route de Hoogstaede à Rousbrugge.....	Beveren.....	2,145	2,145
				CANTON DE
Bulscamp.....	Route du hameau het Zwaentje au Gouden hoofd, commune de Vinckem.	Bulscamp.	1,670	1,950
		Wulveringhem...	280	
Houthem	Route de Gouden hoofd à Hondschote (France).....	Houthem.....	2,314	3,620
		Leysele.....	350	
		Vinckem	976	
Moëres.....	Route du hameau het Zwaentje au Gouden hoofd ...	Moeres.....	2,340	7,200
		Furnes.....	1,330	
		Bulscamp.....	2,250	
		Wulveringhem...	280	
Oeren.....	Route d'Alveringhem au hameau Forthem.....	Oeren.....	525	1,375
		Alveringhem.....	850	
Steenkerke.....	Route de Furnes à Ypres.....	Steenkerke	2,195	3,340
		Furnes.....	1,145	
				CANTON DE
Avecappelle.....	Route de Furnes à Bruges.....	Avecappelle.....	485	650
		Furnes.....	165	

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n° 2	3,260	3,819	67,436 »	79,000 »	
	559		11,564 »		
Sentier n° 4	990	1,570	14,850 »	23,550 »	Il existe un avant-projet de cette route en parinstruction.
Id. n° 12, et chemin n° 1	580		8,700 »		
WOUMEN.					
Chemin n° 4	725	3,075	10,875 »	46,125 »	
Id. n°s 3, 1, et sentier n° 35	2,350		35,250 »		
DE FURNES.					
D'ALVERINGHEM.					
Chemins n°s 6 et 7	2,145	2,145	48,500 »	48,500 »	Il existe un avant-projet de cette route en parinstruction.
FURNES.					
Chemin n° 2bis	1,670	1,950	16,700 »	19,500 »	
Id. n° 6	280		2,800 »		
Id. n° 2	2,514	3,620	33,732 76	55,900 »	* Il existe de cette route un avant-projet en parinstruction.
Id. n°s 4 et 10	330		5,095 85		
Id. n° 5	976		15,071 39		
Id. n° 2	2,340	7,200	30,420 »	76,180 »	
Id. n° 9	1,330		15,960 »		
Id. n°s 1 et 2bis	2,250		27,000 »		
Id. n° 6	280		2,800 »		
Id. n° 1	525	1,375	6,500 »	16,500 »	
Id. n° 10	850		10,200 »		
Id. n°s 2 et 5	2,195	3,340	23,145 »	35,740 »	
Id. n°s 14 et 21	1,145		12,595 »		
NIEUPORT.					
Chemin n° 4	485	650	4,850 »	6,500 »	
Id. n°s 7 et 8	165		1,650 »		

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.		LONGUEUR TOTALE.
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	
Boitshoucke.....	Route de Furnes à Bruges.....	Boitshoucke.....	860	1,185
		Furnes.....	325	
Coxyde.....	Route de Furnes à la mer.....	Coxyde.....	2,978	3,706
		Furnes.....	728	
Eggewaertscappelle...	Route de Furnes à Bruges.....	Eggewaertscappelle	385	2,695
		Steenkerke	1,320	
		Avecappelle.....	990	
Oostduynkerke.....	Route de Furnes à Nieuport	Oostduynkerke...	2,250	2,630
		Wulpen.....	380	
Ramscappelle	Route de Nieuport à St-Pierre-Cappelle	Ramscappelle	»	»
		St-Georges.....		
Wulpen.....	Route de Furnes à Nieuport.....	Wulpen.....	570	570
Zoutenaye.....	Route de Furnes à Bruges.....	Zoutenaye.....	130	1,950
		Eggewaertscappelle	1,150	
		Avecappelle.....	485	
		Furnes.....	165	

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Sentier n° 5.....	860	1,185	12,900 »	17,775 »	
Id. n° 73.....	325		4,875 »		
Chemins n°s 7 et 8.....	2,978	3,706	35,736 »	44,472 »	
Id. .n° 3.....	728		8,736 »		
Id. n° 2.....	385	2,695	4,520 »	32,240 »	
Id. n° 8.....	1,320		15,840 »		
Id. n°s 2 et 3.....	990		11,880 »		
Id. n°s 1, 2 et 3.....	2,250	2,630	27,000 »	31,560 »	
Digue d'un canal	380		4,560 »		
»	»	»	»	»	Le projet définitif d'une route pavée, à construire par l'Etat, vient de recevoir toutes les formalités. L'adjudication des travaux se fera bientôt.
Chemin n° 5.....	570	570	6,840 »	6,840 »	
Id. n° 1.....	130	1,930	1,690 »	24,110 »	
Id. n° 5.....	1,150		14,950 »		
Id. n° 4.....	485		5,820 »		
Id. n°s 7 et 8	165		1,650 »		

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE FURNES-DIXMUDE.

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement de Furnes et spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Alveringhem.....	»	»	»	»	5,000 1,000	»	»	1,500	»	»	»	»
Leysele	»	»	»	»	»	»	»	»	3,000	»	»	»
Isenberghe.....	»	»	»	»	»	5,000	»	1,400	»	»	»	»
Wulveringhem...	»	»	»	»	»	5,000 10,000	5,000	»	»	»	»	»
Vinckem	»	»	»	»	»							
Furnes.....	»	»	»	»	»	700	»	640	»	»	»	»
Coxyde.....	»	»	»	»	»		»	«	»	»	»	»
Avecappelle.....	»	»	»	»	963	»	»	»	»	»	800	»
Stavele.....	»	»	»	»	»	1,500	»	»	»	»	»	»
Oeren.....	»	»	»	»	»	»	»	750 650	»	»	»	»
Pervyse.....	»	»	»	»	»	»	»	1,500	»	»	»	»
Steenkerke.....	»	»	»	»	»	»	»	1,720	»	»	»	»
Bulscamp.....	»	»	»	»	»	»	»	»	976	»	»	»
Houthem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	»
Stuyvekenskerke..	»	»	1,500	»	1,500	»	»	»	2,500	»	»	»
Caeskerke	»	»	»	600	600	»	»	»	»	»	»	»
Keyem.....	»	»	»	1,400	1,400	»	»	»	1,500	»	»	»
Vladsloo	»	»	»	»	400	»	»	»	1,000	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
7,500 »	1,925 » 8,775 » 10,047 26	459.00	2,338.00 5,485.00	»	»	»	3,862.50	9,144.50
3,000 »		3,829.00	»	»	647.40	»	»	4,476.40
6,400 »	1,400 »	1,396.00	»	»	161.00	»	»	1,557.00
10,000 »	25,000 »							
10,000 »		2,978.50	»	»	173.00	»	758.00	3,809.50
		2,852.50	»	»	»	»	»	2,852.50
640 »	254 » 640 » 4,370 »	»	»	728.00 1,145.00 545.00	158.00	174.00	4,480.00	7,183.00
700 »	446 »	»	»	1,778.00	»	»	»	1,778.00
1,765 »	965 »	»	»	1,023.00	»	»	»	1,025.00
1,500 »	1,500 »	»	»	»	836.00	»	»	836.00
1,400 »	1,400 »	»	»	»	»	»	1,302.50	1,302.50
1,500 »	1,500 »	»	»	837.00	»	»	»	1,104.00
1,720 »	849 » 1,720 »	»	»	267.00 1,320.50 2,195.00	»	»	190.00	3,705.50
976 »	976 »	»	»	1,223.00	»	»	»	1,223.00
600 »	2,600 »	»	»	»	»	325.00	2,500.00	2,825.00
5,500 »	3,000 » 2,500 »	208.00 82.60	» »	1,437.40 4,670.50	»	»	»	6,398.50
1,200 »	1,450 »	»	»	1,553.50	»	»	»	1,553.50
4,100 »	2,800 »	15.00	»	6,914.00	»	»	»	6,929.00
1,400 »	1,792 » 215 38 1,813 48	»	»	685.00 2,230.00	»	»	4,400.00	7,315.00

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Couckelaere.....	»	»	»	»	500	»	650	800	»	»	»	»
Loo.....	»	»	»	»	»	8,000	»	»	»	»	»	»
Pollinckhove.....	»	»	»	»	»							
Merckem.....	»	»	»	»	»	2,000	»	»	2,000	»	»	»
Woumen..... (Administration de la wateringue.)	»	»	»	»	»	»	»	2,000	2,000	»	»	»
Eessen.....	»	»	»	»	»	»	»	2,500	2,000	»	»	
Wercken.....	»	»	»	»	»	»	»	3,246	1,200	»	»	»
Zarren.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»
Beerst.....	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»
Lampernisse.....	»	»	»	»	»	»	»	3,600	»	»	»	»
Handzaeme.....	»	»	»	»	»	»	»	3,000	»	»	»	»
Dixmude.....	»	»	»	»	»	»	»	1,300	»	»	»	»
Clercken.....	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»
Cortemarck.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»
Nieuw-Cappelle...	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»
Bovekerke.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»
Oostkerke.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
1,950 »	1,919 16 230 84 1,000 » 1,516 99	»	»	135.00 1,250.00 2,909.00	»	»	4,040.00	8,354.00
8,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
4,000 »	4,000 »	»	»	»	1,192.00	»	5,230.00	6,422.00
4,000 »	2,000 » 2,000 »	»	»	1,750.00	42.00	120.00	6,374.00	8,286.00
4,500 »	2,000 » 2,500 »	92 »	»	5,415.00	»	»	8,114.00	11,621.00
4,446 »	2,200 » 746 »	83 50	»	2,266.50	19.50	»	3,610.00	5,979.50
1,000 »	2,750 »	17 50	»	183.50	19.50	800.00	1,780.00	2,800.50
1,000 »	1,000 »	»	»	768.00	»	»	2,581.00	3,349.00
3,600 »	»	»	»	680.00	»	»	»	680.00
3,000 »	3,000 » 230 84	»	»	135.00	713.50	260.00	8,480.00	9,588.50
1,300 »	»	»	»	»	»	»	»	»
2,000 »	2,000 »	»	»	150.00	»	240.00	1,895.00	2,285.00
1,000 »	1,000 »	»	»	»	335.00	»	1,630.00	1,965.00
500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	»	2,217.00	2,217.00
»	1,450 »	»	»	170.00	»	»	1,853.00	2,023.50

Récapitulant les résultats des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de l'état des choses dans l'arrondissement de Furnes-Dixmude, quant aux chemins vicinaux des deux catégories.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
GRANDE VICINALITÉ.						
De Stuyvekenskerke à Pervyse...	2,482.40	208.00	»	2,274.40	»	15,726 07
De Lampernisse à Stuyvekenskerke	7,156.10	82.60	»	7,073.50	»	45,754 95
De Beerst à Vladsloo.....	2.998.00	»	»	2,998.00	»	4,863 48
De Couckelaere vers Eerneghem..	4,670.00	»	»	2,909.00	1,761	2,626 96
De Keyem à Couckelaere.....	14,219.00	15.00	»	8,849.00	5,355	28,346 98
De Furnes à Coxyde.....	3,548.00	»	»	2,506.00	1,042	5,061 28
De Bulscamp à Steenkerke.....	4,405.00	340.00	»	2,035.00	2,030	5,515 »
De Furnes à Steenkerke.....	3,340.00	»	»	3,340.00	»	6,978 82
D'Alveringhem à Steenkerke.....	7,658.00	»	»	7,658.00	»	19,648 58
De Saint-Ricquiers à Alveringhem.	3,817.00	459.00	3,358.00	»	»	41,529 12
De Couckelaere à Eessen.....	14,855.00	193.00	»	8,035.00	6,627	20,345 46
De Vinckem à Leysele	11,056.00	11,056.00	»	»	»	127,762 12
TOTAL des chemins de grande vicinalité.....	80,204.50	12,353.60	3,358.00	47,677.90	16,815	324,156 62
		63,389.50 ou 13 lieues.				
Chemins de petite vicinalité	»	13,309.90	1,919.00	69,023.00	»	184,832 74
		84,251.90 ou 17 lieues.				
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande vicinalité.....	»	12,353.60	3,358.00	47,677.90	»	324,156 62
Id. petite vicinalité.....	»	13,309.90	1,919.00	69,023.00	»	184,834 74
TOTAL GÉNÉRAL	»	25.663.50	5,277.00	116,700 90	»	508,989 36
		147,641.40 ou 30 lieues.				

Prix moyen du mètre de chemin de grande communication. . . $\frac{324,156.62}{63,389.50}$ = fr. 5 11

Id. de petite vicinalité . . . . . $\frac{184,832.74}{84,251.90}$ = fr. 2 19

Prix moyen de l'ensemble. . . . . $\frac{508,989.36}{147,641.40}$ = fr. 3 45

ARRONDISSEMENT DE COURTRAY.

Dans la province de la Flandre occidentale, l'arrondissement de Courtray est celui qui offre le plus grand développement de chemins de petite vicinalité et la plus petite longueur de chemins de grande communication. Si l'on réunit les deux espèces de chemins, c'est celui qui présente les améliorations les plus nombreuses et dans lequel on y a consacré la somme la plus considérable. Les améliorations consistent presque exclusivement en pavages. Des mesures utiles ont été réalisées récemment dans cet arrondissement. Cinq à six cents aqueducs de raccordement ont été construits ; le rouissage du lin ne peut plus s'effectuer dans les fossés des chemins ni même dans les mares particulières qui les avoisinent ; les gardes-champêtres chargés de la police des chemins sont punis d'une retenue de 15 jours de solde lorsque le commissaire-voyer, dans ses tournées, remarque des contraventions non constatées par eux.

J'ai visité un grand nombre de chemins de petite vicinalité, dont je vais donner la description.

Chemin allant de celui de Harlebeke à la route de Bruges à Courtray vers Bavichove. Pavage, 3 mètres ; accotements, 2 mètres. Ce bout de chemin, qui devra être prolongé jusqu'au village de Bavichove, est en très-bon état.

Chemin de Courtray à Luigne par Rolleghem. Ce chemin a son origine à quelque distance de Courtray, sur la grande route de Courtray à Tournai. Il est construit en pavage avec des grès de France. Le pavage a 3 mètres, les accotements 1 mètre à $2^{m},50$, les fossés 1 mètre ; il est bordé d'une plantation de bois blanc. Ce chemin a l'importance d'un chemin de grande communication, car il passe sur le territoire de trois communes et réunit les diverses routes qui passent par Courtray avec celle de Mouscron à Dottignies.

Du point de départ jusqu'à la côte dite *Marionnetenberg,* le pavé a besoin d'être relevé. Accotements assez bons ; fossés passables. Un aqueduc sur un ruisseau a une ouverture insuffisante ; il devrait être reconstruit.

Sur la côte du *Marionnetenberg,* l'accotement de gauche a dû être bricaillonné sur une épaisseur de $0^{m},45$; le pavé doit y être relevé ; l'inclinaison est d'environ 5 p. c.

Du haut du *Marionnetenberg* jusqu'à Rolleghem, le chemin est meilleur sans être complétement bon : il manque souvent de bombement. Pour arriver dans Rolleghem, pente de 6 p. %, avec des courbes formant un passage difficile.

Traverse de Rolleghem. Bonne et propre ; les eaux ménagères ne peuvent se déverser sur le chemin.

De Rolleghem au chemin de grande communication allant à Belleghem. Un atelier de paveurs était à l'ouvrage et le pavé était remis presque entièrement en très-bon état.

De l'embranchement jusqu'à la limite entre Rolleghem et Luigne. Quelques mares particulières, le long de l'accotement de droite, forment un passage dangereux de garde-corps. Le pavage est viable, mais a besoin d'être relevé.

De la limite entre Rolleghem et Luigne jusqu'au ruisseau de l'Espierre. Pente de 4 p. °/₀; pavage très-viable, mais raboteux et demandant des repiquages.

Au-delà de l'Espierre. Groupe de maisons dans lequel il y a des haies mal élaguées et trop hautes.

De l'Espierre à l'extrémité du chemin sur la route de Mouscron à Dottignies. Le pavage est en assez bon état.

Cette route était parfaitement viable; elle sera en très-bon état quand les paveurs auront terminé leurs opérations. Elle est terminée depuis plus d'un siècle. Un cantonnier est préposé à son entretien ; il touche 300 francs. Le produit des barrières suffit au payement de cette solde et des dépenses d'entretien.

Chemin de Mouscron vers Tourcoing (France). Ce chemin, terminé sur le territoire belge, n'est pas continué sur le territoire français. La date de la construction est inconnue. Il part du chemin de fer de Courtrai à Tournay. Il est établi au moyen d'un pavage de 3 mètres, avec accotements de 3 mètres, fossés de 1 mètre et inclinaison *maximum* de 6 p. °/₀.

Ce pavé sera entièrement en bon état quand des relevés et des repiquages commencés seront terminés : ce qui reste à faire à cet égard est, du reste, peu de chose.

A peu de distance du hameau de Montaleu, où la route se termine à la frontière, deux plantations de grands arbres surplombent la route et de fortes haies la bordent. Les premières devraient disparaître et les secondes être élaguées et réduites en hauteur.

Les accotements, surtout celui de droite, sont fort dégradés.

Le chemin se termine à la rivière de l'Espierre, qui forme, en ce point, la limite entre la Belgique et l'empire français. Le pont (une arche en maçonnerie de briques) sur cette rivière est dans le plus mauvais état. La France prétend à la propriété de la rivière entière, mais refuse celle du pont ou du moins n'y exécute pas de travaux ; son passage est dangereux.

Chemin de la Barrière de fer à Espierre. Il réunit la route de Courtray à Tournai et de Tournai à Avelghem. Le pavage a 3 mètres, les accotements 2 mètres et les fossés 1 mètre. Sa construction est ancienne; il suit toutes les sinuosités de l'ancien chemin dans lequel il est établi. Plantations énormes, faisant voûte au-dessus de la route. Le tout est, quant à l'entretien, dans l'état le plus satisfaisant, y compris les fossés et le raccordement des chemins latéraux, qui ont tous des buses ou des aqueducs. Bon pont sur l'Espierre.

Traverse d'Espierre. En bon état, mais le village et la place manquent de moyens d'écoulement.

Chemin d'Helchin à Saint-Genois. Il réunit le village de Saint-Genois à la route de Tournai à Avelghem. Le pavage a 3 mètres, les accotements 1ᵐ,50 à 2ᵐ,25, les fossés 0ᵐ,50 à 1 mètre.

Traverse de Helchin. Bonne, quant au pavage et aux accotements.

Au dehors du village le pavage devient médiocre, il se rétablit bientôt et reste bon jusqu'au village de Saint-Genois dont la traverse est également en bon état. — Quant aux accotements, sur toute la longueur, ils sont en mauvais état et déchaussent les bordures ; il faudrait les recharger sur les bordures et les écrêter contre les fossés qui sont en assez bon état. — La route est bordée d'une belle plantation de peupliers, saules, etc.

Chemin de Bossuyt à Heestert par Moen. Ce chemin réunit les routes de Courtray à Avelghem et d'Avelghem à Tournai. Le pavage a 3 mètres, les accotement 1 mètre à 1m,50 ; les fossés 1 mètre. Ce chemin a été établi en 1825. Le sable manquant sur les lieux, il n'en a pas été employé dans sa construction ; il en résulte qu'il est d'un entretien difficile et coûteux.

Du point de départ jusqu'au village de Moen. Le pavage a perdu presque tout son bombement ; des ornières continues y ont une profondeur de 0m,10 ; en deux endroits le pavage y est défoncé. — Les accotements sont passables, les fossés petits.

Traverse de Moen. Pavage médiocre ; manque de moyens d'écoulement.

De Moen à la route près de Heestert. Le pavage est moins mauvais que dans la section précédente, les ornières sont moins continues et moins profondes.

Ce pavage devrait être démonté et reconstruit à sable.

Chemin de Sweveghem à Harlebeke. Cette route est ancienne ; le pavage a 3 mètres, les accotements 2 mètres, les fossés 1 mètre ; plantation de peupliers de 20 ans.

De l'église de Sweveghem jusque hors du village. Le pavage est passable ; il y a des revers pavés.

De l'extrémité du village jusqu'à Stasseghem. Ce pavage est fatigué et les ornières fortement marquées ; les accotements passables, quelquefois un peu bas et déchaussant les bordures ; fossés passables ; quelques petites mares particulières avoisinent le chemin.

De Stasseghem à Harlebeke. Le chemin est dans le même état que dans la partie précédente ; vieux pont en assez bon état sur le Gaverbeek.

Cette route est fort fréquentée ; elle sert à amener à Courtray, Harlebeke, etc., les charbons venant de l'Escaut ; une barrière, qui y est établie depuis un an, rapporte annuellement 1,000 francs.

Chemin de Stasseghem à Courtray. Le pavage a 3 mètres, les accotements 4m,50, les fossés 1 mètre. C'est un ancien Heerweg. — Belle plantation de peupliers et de hêtres. — Le pavage est très-fatigué et les ornières profondément tracées. Les accotements sont en bon état ainsi que les fossés.

Chemin de Courtray à Harlebeke. Ce chemin part de la route de Courtray à Bruges. Pavage 3 mètres, accotements 2m,50, fossés 1 mètre, plantation de peupliers. — Du point de départ jusqu'au pont sur le Heulebeke, pavage parfaitement viable, mais très-fatigué et ornières très-marquées ; accotements et fossés

passables. — Pont sur le Heulebeke en maçonnerie, à une arche, en bon état ; abords, celui de droite surtout, imparfaitement garantis.

Du pont à Cuerne. Pavage un peu meilleur, mais accotements déchaussant les bordures.

De Cuerne à la route de Courtray à Gand près de Harlebeke. Je n'ai pas vu cette section, on me l'a indiquée comme étant dans le même état que la section précédente.

Chemin de Cuerne au Chat, (route de Courtray à Bruges.) Pavage 3 mètres, accotements 2 mètres, fossés 0m,75 à 1 mètre.—Traverse de Cuerne en bon état. —De Cuerne au Chat, les accotements ont souvent moins de 2 mètres ; du reste, tout y est en bon état, seulement les ornières commencent à se marquer fortement.

Chemin de Hulste à Lendelede. Ce chemin met les deux villages dont il porte le nom en relation entre eux et avec la route de Bruges à Courtray, ainsi qu'avec le chemin de fer de la Flandre occidentale. — De Hulste à la route de Bruges, le pavage est excellent ; plantation de peupliers, hêtres, etc. ; le pavage a 3 mètres, les accotements 2 mètres.

De la route au chemin de fer. Le pavage est réduit à 2m,50, les accotements ont 1m,50 à 2 mètres, les fossés 0m,75 à 1 mètre. Le tout est excellent jusqu'à 150 mètres avant le chemin de fer ; ces 150 mètres sont moins bons.

Du chemin de fer à Lendelede. Comme dans la première partie de la section précédente.

Chemin de la route de Courtray à Bruges à Harlebeke. Cette route est construite depuis quatre ans ; le pavage exécuté en pierres de Lessines a 3 mètres de largeur, les accotements ont une largeur égale et les fossés 1 mètre. Cette route bien tracée est dans le meilleur état sous tous les rapports.

A l'entrée de Harlebeke le chemin passe sur un pont en bois jeté sur la Lys ; cet ouvrage d'art est dans un tel état de délabrement que son usage présente de sérieux dangers ; il serait du devoir de l'administration de le remplacer sans délai par un ouvrage neuf.

Postérieurement à mon inspection, l'entretien des chemins vicinaux pavés de cet arrondissement a été attribué, pour trois ans, à un entrepreneur, à la suite d'une adjudication publique. Cette mesure est d'une haute importance pour l'avenir des chemins vicinaux ; elle simplifie aussi considérablement le service des commissaires-voyers ; il serait à désirer qu'elle fût rendue générale.

Je donne ci-après, annexe *L*, le cahier des charges rédigé pour cette entreprise. Je pense qu'on pourrait le prendre avantageusement pour guide dans la rédaction des pièce de même nature.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE COURTRAY.

Chemin de grande communication de Menin à Courtray.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Courtray.....	Porte de Menin à Courtray.	»	301	0.003	3.00	12.00	1 à 1.50	Adjudication publique. Pavage. Pierres de Quenast et de Lessines : bordures de Tournai.
Heule.....	»	»	2,737	0.004	3.00	12 00	1 à 1.50	
Gulleghem.....	»	»	3,123	0.009	3.00	12.00	1 à 1.50	
Moorseele.....	»	»	4,416	0.005	3.00	12.00	1 à 1.50	
Menin.....	»	Menin, près de la porte de Bruges.	2,281	0.005	3.00	7 à 8	1.00	
			12,858					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.
Courtray.....	»	»	301	»	»	»	»	»								
Heule.....	»	»	2,737	»	»	»	»	»								
Gulleghem.....	»	»	3,123	»	»	»	1.01.10	3,450	9,337	7.150	52,023	»	»	1,400	304 14	118,264 14
Moorseele.....	»	»	4,416	»	»	»	1.23.30									
Menin.....	»	»	2,281	»	»	»	»	»								
	»	»	12,858	»	»	»										
			12,858													

Cette route peut se diviser en deux parties :
L'une ancienne de Menin à Moorseele ;
L'autre nouvelle de Moorseele à Courtray.

Partie ancienne. Pavage 3 mètres, accotements de 1m,25 à 2m,50, fossés de 0m,25 à 1 mètre,

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION. Par mètre courant.	Travaux d'art.	BARRIÈRES. Produit. — 1851 à 1852	Emplacement.	ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Briques de la localité. Pierres de taille des Ecaussines.	21 05	»	»	A Leynerde, au Banc d'Or, limite de Menin.	»	Les barrières ont été établies tout récemment.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités,		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (*argent et nature*).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
									(*a*) 43,09897	6,000 »	14,373 42	22,725 55	»		(*a*) Cette somme est le coût de la partie allant de la ville de Courtray jusqu'à la place de Heule, et mesurant 2,340 mètres.
»	»	»	»	»	»	»	»	»	118,26414	25,000 »	31,966 67	61,297 47	»	7 01	(*b*) Cette somme est le coût de la partie allant de la place de Heule à la place de Moorseele, d'une longueur de 5,334 mètres. On ne connaît pas la dépense pour la construction depuis la place de Moorseele jusqu'à Menin, d'une longueur de 5,184 mètres; en y appliquant le prix de la partie connue, on obtient la somme de fr. 109,019-52.
									(*b*) 161,36311		161,363 11				
									109,01952		109,019 52				
									270,38263		270,382 63				

obstrués par les raccordements des chemins latéraux. Plantations de peupliers. — Du point de départ, sur la grande route de Menin à Roulers, jusqu'au chemin de fer, le tout est en assez bon état, sauf les fossés.

Du chemin de fer jusqu'au cabaret dit le Moulin. On trouve d'abord une plantation de forts

peupliers non élagués et donnant un ombrage nuisible à la route. Le pavé très-raboteux présente des ornières fortement marquées et demande des réparations. Les accotements sont parfois bons, mais, plus souvent mauvais, trop bas et déchaussant les bordures. — Les fossés sont alternativement en bon et en mauvais état; ils manquent parfois.

A partir du cabaret du Moulin, les fossés manquent sur une longueur d'environ 200 mètres et les accotements sont réduits à 1 mètre. Ils sont, en outre, usés et déchaussent les bordures. — Les fossés sont en général bien curés et ont de bonnes dimensions; le pavage est sillonné d'ornières considérables. Cet état de choses se prolonge jusqu'à Moorseele, sauf sur une longueur de 300 mètres, finissant à 200 mètres avant le village. — Cette partie ancienne est très-sinueuse et sur toute sa longueur, des réparations plus ou moins considérables sont nécessaires.

Traverse de Moorseele. En très-bon état; revers pavés.

Partie nouvelle. Dans cette partie la route change d'aspect, elle devient parfaitement régulière. La largeur totale (sans les fossés) est de 12 mètres, celle du pavage est de 3 mètres; les fossés ont 1 mètre à $1^{m},50$.

De Moorseele à Gulleghem. La route présente deux alignements; tout y est en très-bon état.

Traverse de Gulleghem. Très-bonne et très-propre; revers pavés; pont en maçonnerie sur la Heule, en bon état, avec abords bien garantis.

De Gulleghem à Heule. Tout est en excellent état, y compris les travaux d'art (aqueducs).

Traverse de Heule. Excellente; bon pont sur la Heule : l'abord de gauche devrait être mieux garanti.

De Heule à Courtray. Le tout est en très-bon état.

La partie neuve constitue une communication excellente et régulière; les pavés sont de bonne qualité et très-bien mis en œuvre.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE COURTRAY ET DE THIELT-ROULERS.

Chemin de grande communication de Gulleghem à Wynkel-Saint-Éloy

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Gulleghem.....	Au Banc d'Or....	»	1,971	0.01	3.00	12.00	1 à 1.50	Adjudication publique. Pavage. Pavés de Quenast et de Lessines. Bordures de Tournai. A forfait.
Wynkel-Saint-Eloy.	»	Extrémité de la place du village.	4,161	0.03	3.00	9.00	1.50	
			6,132					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Gulleghem.....	»	»	4,161	»	»	1,971	1 14 30	5,343 30	360 »	1,142 »	46,164 70	»	»	1,018 20	»	54,024 50
Wynkel-St-Eloy.																
			6,132													

Cette route est neuve et doit être continuée jusqu'à Rumbeke à la grande route de Roulers à Courtray par Iseghem. Le pavage a $2^{m},75$ à 3 mètres, il est exécuté en pavés de Lessines. Les accotements ont 3 mètres à $3^{m},50$. La route présente des inclinaisons de 2 1/2 à 3 p. %.— Les fossés ont 1 mètre.—Les accotements et les fossés sont, sur tout le trajet, beaux, bons et

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Briques de la localité. Pierre de taille des Ecaussines.	»	»	»	»	»	Les travaux ont été exécutés en 1853. — Les données y relatives ne doivent donc figurer que pour mémoire aux tableaux qui s'arrêtent au 31 décembre 1852.
11 aqueducs de 0m,80 et 0m,60 d'ouverture. Briques des localités. Pierre de taille de Soignies.	15 »	2,761 53	160 » pour 3 mois à titre d'essai.	Au Banc d'Or (*a*).	»	(*a*) Elle se perçoit dans la direction de Menin, de Courtray et de Wynkel-Saint-Eloy.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et de surveillance, etc.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
3 00 00	1,500 »	2,761 53	45,557 54		»	»	»	»	61,457 54	15,000 »	18,009 50	28,448 04	»	5 »	
											61,457 54				

réguliers. — Le pavage présente une alternative de parties excellentes et d'autres médiocres ou mauvaises. Les premières sont les plus nombreuses. Il suffirait de réparations peu importantes pour faire un tout parfait. — Les travaux d'art sont dans le meilleur état.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE COURTRAY.

Chemin de grande communication de Rolleghem à Belleghem.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Belleghem.....	Route de l'Etat de Courtray à Tournai.	»	3,666	0.009	3.00	10 à 12	1 à 1.50	Adjudication publique. Pavage. Pavés de Quenast et grès de France; bordures de Tournai.
Rolleghem.....	»	Route communale de Courtray à Luigne.	250	0.009	3.00	10 à 12	1 à 1.50	
			3,916					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Belleghem	1,600	»	2,066	»	»	»										
							»	4 822 23	1,616 46	2,278 »	19,112 82	»	»	1,192 72	»	29,022 23
Rolleghem.....	»	»	250	»	»	»										
	1,600	»	2,316	»	»	»										
	3,916															

Ce chemin met en communication le chemin de petite vicinalité de Courtray vers Luigne et la route de Courtray à Tournai.

Du point de départ jusqu'à Belleghem. Le pavage à 3 mètres et est exécuté en pavés de Lessines. Les accotements ont 4 mètres, sauf aux abords de Belleghem où ils sont réduits à

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Briques de la localité. Pierres de taille des Ecaussines.	12 10	»	»	»	»	Les communes ont contribué à la construction pour fr. 13,348-15. La part de Rolleghem a été de 2,500 francs.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	29,022 23	6,000 »	9,674 08	13,348 15	»	4 04	
										29,022 23 (a)					(a) Cette somme ne s'applique qu'aux 2,316 mèt. construits depuis la déclaration de grande vicinalité. Appliquant le prix de revient de cette partie aux 1,600 mètres construits en premier lieu, on obtient une somme supplémentre de 19,360 francs.
									19,360 »	19,360 »				4 04	
									48,382 23	48,382 23					

2 mètres. Rampe de 3 p. °/₀ pour entrer dans Belleghem. — Cette partie de route, ainsi que les travaux d'art qui y sont exécutés, est dans le meilleur état.

Traverse de Belleghem. Propre, bons revers pavés, mais fortes ornières; pavés en grès de France.

De Belleghem à la route de Courtray à Tournai. Cette partie, d'une construction ancienne, est dans le plus mauvais état ; le passage des matériaux pour la construction de la partie de Belleghem à Rolleghem a achevé de la détériorer. Il n'y a d'autre remède à l'état où elle se trouve qu'un relevé complet.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE COURTRAY.

Chemin de grande communication de Luigne à la chaussée de Roubaix à Dottignies

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Luigne.....	Route de Mouscron à Dottignies.	»	85	0.05	5.00	12.00	1 à 1.50	Adjudication publique, pavage.— Pavés de Lessines ou de Quenast ; bordures de Tournai.
Herseaux.....	»	Route de Dottignies à Roubaix.	3,135	0.02	5.00	12.00	1 à 1.50	
			3,220					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Luigne.....	»	»	85	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	98,200 99
Herseaux.....	»	»	3,135	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
			3,220													
			3.220													

Ce chemin réunit la route de Roubaix à Dottignies, celle de Dottignies à Mouscron et le chemin de fer de l'État.

Ce chemin est construit depuis trois ans. Il est exécuté avec des pavés de Lessines de 0m,12

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Briques de la localité; pierres de taille des Ecaussines.	30 50	»	500	Placed'Herseaux.	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	98,200 99	19,995 34	32,749 57	45,525 57	»	10 17	La part contributive de la commune de Luigne a été de 50,000 francs.
												98,200 48			

sur $0^{m},14$, sur une largeur de 3 mètres; les accotements ont 4 mètres et les fossés 1 mètre; l'inclinaison maximum est de 6 p. °/₀.

De Luigne à Herseaux. Tout est absolument bon.

Traverse de Herseaux. Parfaite, propre ; écoulement soigné.

De Herseaux au chemin de fer. Le tout est en fort bon état.

Du chemin de fer à la route. id. id.

L'état de cette communication ne laisse rien à désirer ; quant à son tracé, la traverse du chemin de fer présente des coudes un peu brusques.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE COURTRAY.

Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1852.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.			DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.	Ponts.	Ponceaux.	Aqueducs.	
Hulste.	2,042	»	»	»	»	2	14,113 95
Avelghem.	2,128	»	»	»	1	2	31,706 85
Avelghem	*915*	»	»	»	»	*1*	*9,150* »
Ingoighem.	*1,661*	»	»	»	»	»	*16,610* »
Ooteghem	*907*	»	»	»	»	»	*9,070* »
Dottignies.	*467*	»	»	»	»	»	*5,604* »
Dottignies.	105	»	»	»	»	»	1,300 »
Helchin	2,200	209	»	»	»	5	24,100 »
Anseghem.	»	»	2,955	»	3	5	2,400 »
Anseghem	*1,140*	»	»	»	»	»	*12,540* »
Saint-Genois	*2,081*	»	»	»	»	*3*	*20,810* »
Desselghem	*2,024*	»	»	»	»	*3*	*20,240* »
Bossuyt	*560*	»	»	*1*	»	*2*	*6,720* »
Tieghem.	*1,203*	»	»	»	»	»	*14,436* »
Tieghem	588	»	»	»	»	2	8,340 70
Wevelghem	254	»	1,100	»	»	»	1,400 »
Waereghem.	3,844	»	»	1	1	5	61,198 03
Vichte	»	»	300	»	»	»	600 »
Heestert.	190	»	»	»	»	1	1,900 »
Coyghem	696	»	»	»	»	2	7,000 »
Mouscron	5,072	»	»	»	»	3	45,863 03
Vichte	*2,085*	»	»	»	»	»	*20,850* »
Caster.	*760*	»	»	»	»	*3*	*7,600* »
Espierres	*2,610*	»	»	»	»	*3*	*28,743* »
Barichove	*1,254*	»	»	»	*2*	»	*12,540* »
Aelbeke	*210*	»	»	»	*1*	*2*	*2,310* »
Vive-Saint-Éloy	*1,429*	»	»	»	*1*	»	*14,290* »
Rolleghem	4,975	»	»	»	»	»	59,700 »
A reporter.	41,400	209	4,355	2	9	44	461,135 56

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
4,409 30	4,704 65	5,000 »	»	*N. B.* Dans ce tableau les indications en *caractères italiques* sont relatives à des portions de chemin dont le prix réel n'est pas connu et qu'il a fallu évaluer approximativement.
9,450 »	»	»	»	*La dépense pour la construction de cette route n'a jamais été connue ; je l'ai calculée au prix convenable de 10 francs le mètre courant.*
16,610 »	»	»	»	*Même observation.*
9,070 »	»	»	»	*Même observation.*
5,604 »	»	»	»	*Ce prix est calculé à raison de 12 francs, parce que le sable est plus cher dans cette localité.*
1,300 »	»	»	»	
22,800 »	»	»	1,300 »	
1,400 »	800 »	»	200 »	
12,540 »	»	»	»	*Comme le prix de premier établissement n'était pas connu, on a calculé le mètre courant à raison de 11 francs.*
20,810 »	»	»	»	*Même observation, mais seulement calculé à raison de 10 francs le mètre courant.*
20,240 »	»	»	»	*Id.*
6,720 »	»	»	»	*Même observation, mais calculé à raison de 12 francs le mètre courant.*
14,436 »	»	»	»	*La construction est calculée à raison de 14 francs le mètre courant ; c'est le prix qu'a coûté un autre bout de route dont la dépense était connue.*
4,696 25	2,311 11	1,333 34	»	
900 »	»	500 »	»	
24,618 03	18,290 »	18,290 »	»	
200 »	200 »	200 »	»	
1,900 »	»	»	»	
7,000 »	»	»	»	
32,911 63	6,951 30	6,000 »	»	
20,850 »	»	»	»	*La construction de cette route s'est faite à une époque très-reculée.*
7,600 »	»	»	»	*Même observation.*
28,743 »	»	»	»	*Id.*
12,540 »	»	»	»	*Id.*
2,310 »	»	»	»	*Id.*
14,290 »	»	»	»	*La construction de ces bouts de routes s'étant faite dans des temps très-reculés, je les ai comptés à raison de 10 francs.*
32,700 »	13,500 »	13,500 »	»	
49,080 58	56,803 31	53,751 67	1,500 »	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.			DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.	Ponts.	Ponceaux.	Aqueducs.	
Report	41,400	209	4,355	2	9	44	461,135 56
Heule	604	»	»	1	1	2	4,521 84
Gulleghem	*457*	»	»	»	»	*1*	*4,570* »
Menin	*658*	»	»	»	*1*	*1*	*6,580* »
Moen	*4.668*	»	»	»	»	*4*	*46,680* »
Courtray	*6,552*	»	»	»	*8*	*9*	*65,520* »
Lauwe	*1,848*	»	»	»	*1*	*6*	*20,328* »
Lauwe	»	»	920	»	»	2	2,169 45
Harlebeke.	3,238	»	»	»	1	5	51,674 66
Deerlyk.	1,500	»	»	»	2	1	57,167 68
Marcke	*1,243*	»	»	»	*3*	*2*	*12,430* »
Harlebeke	*7,394*	»	»	»	*1*	*17*	*73,940* »
Deerlyk	*2.201*	»	»	»	*6*	*2*	*22,010* »
Belleghem	*2,281*	»	»	»	*1*	*3*	*22,810* »
Kerkhove	*753*	»	»	»	»	*2*	*7,538* »
Haermaerde	*225*	»	»	»	»	*1*	*2,250* »
Lendelede	*4,672*	»	»	»	»	*19*	*56,064* »
Sweveghem.	2,894	»	700	»	6	5	38,068 »
Herseaux	»	180	»	»	1	1	1,880 »
Cuerne	*3,993*	»	»	*2*	»	*1*	*39,930* »
Moorsede	*2,512*	»	»	»	»	*3*	*25,120* »
Cuerne	1,359	»	»	»	»	2	24,639 10
TOTAUX.	90,932	389	5,975	5	41	133	1,047,018 29
	97,316						

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
349,080 53	56,803 31	53,751 67	1,500 »	
3,521 84	»	1,000 »	»	
4,570 »	»	»	»	*L'époque de la construction n'est pas connue; le prix est calculé à raison de 10 francs.*
6,580 »	»	»	»	*Id.*
46,680 »	»	»	»	*Id.*
65,520 »	»	»	»	*Id.*
20,328 »	»	»	»	*Le prix est calculé à raison de 11 francs.*
»	»	1,000 »	1,169 45	
19,580 61	17,094 05	15,000 »	»	
28,047 »	18,770 36	10,000 »	350 32	Cette route est devenue route de l'Etat, joignant la grande route de Gand à Courtray à la grande route de Tournai à Audenarde.
12,430 »	»	»	»	*L'époque de la construction de cette route n'est pas connue; elle peut valoir 10 francs le mètre courant.*
73,940 »	»	»	»	*Id.*
22,010 »	»	»	»	*Id.*
22,810 »	»	»	»	*L'époque de la construction de ces bouts n'étant pas connue, il a été impossible de préciser le coût.*
7,530 »	»	»	»	*Id.*
2,250 »	»	»	»	*Id.*
56,064 »	»	»	»	*L'époque de la construction est inconnue.*
38,068 »	»	»	»	
800 »	»	800 »	280 »	
39,930 »	»	»	»	*L'époque de la construction est inconnue, ainsi que les dépenses.*
25,120 »	»	»	»	*Id.*
10,425 27	8,213 83	6,000 »	»	
855,285 30	100,881 55	87,551 67	3,299 77	
1,047,018 29				

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Désignation des communes non rattachées, jusqu'ici, à quelque commu

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.		LONGUEUR TOTALE.
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR TOTALE.	
Beveren.....	A la route de 1re classe de Gand à Courtray.....	Beveren.....	1,050.00	1,050.00
Saint-Genois.....	A la route de 2e classe de Courtray à Audenarde....	Saint-Genois.....	1,976.63	5,231.25
		Moen.....	3,254.60	
Ooteghem.....	A la route de 2e classe de Courtray à Audenarde....	Ooteghem.....	1,250.00	3,750.00
		Heestert.....	2,500.00	
Bisseghem.....	A la route de l'Etat de Courtray à Menin.....	Bisseghem.....	600.00	600.00
Ghyselbrechtegem...	A la route de l'Etat de Vive-Saint-Eloy à Audenarde.	Ghyselbrechtegem.	875.00	1,775.00
		Anseghem.....	900.00	
Bavichove.....	A la route communle d'Harlebeke à la route de Bruges.	Bavichove.....	1,840.00	1,840.00
Lauwe.....	A joindre à Courtray et à Reckem.....	Courtray.....	1,439.00	8,589.00
		Marcke.....	2,879.00	
		Lauwe.....	3,336.00	
		Reckem.....	935.00	

— ARRONDISSEMENT VOYER DE COURTRAY.

nication pavée ou empierrée et moyen de pourvoir à leur rattachement.

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin nos 9 et 10.....	1,050.00	1,050.00	14,175 »	14,175 »	
Id. no 7.....	1,191.63	2,107.25	12,151 »	21,591 »	Pour la construction de la route de Moen à Saint-Genois, on est en instance devant le conseil provincial.
Id. no 2.....	915.60		9,460 »		
Id. nos 4 et 24.....	1,250.00	3,750.00	27,500 »	78,500 »	
Id. nos 2, 3 et 13.....	2,500.00		51,000 »		
Id. no 1.....	600 00	600.00	8,100 »	8,100 »	
Id. no 1.....	875.00	1,775.00	13,125 »	26,625 »	
Id. no 16.....	900.00		13,500 »		
Id. no 1.....	800.00	800.00	12,000 »	12,000 »	
»	»		»		
Id. no 1.....	2,650.00	5,205.00	39,750 »	78,075 »	L'administration communale de Lauwe est en instance auprès du conseil provincial pour obtenir la route.
Id. nos 2, 3 et 12.....	1,620.00		24,300 »		
Id. no 7.....	935.00.		14,025 »		

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE COURTRAY.

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement de Courtray et spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Tieghem	2,000	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Caster								800	»	»	»	»
Heule	»	»	»	»	6,000	»	»	1,000	»	»	»	»
Deerlyck	»	»	»	»	8,000	2,000	»	1,000	800	»	»	»
Mouscron	»	»	»	»	3,000	»	1,350	1,000	»	»	»	»
Avelghem	»	»	»	»	»	»	5,000	1,000	»	»	»	1,500
Belleghem	»	»	»	»	4,000	»	6,000	1,200	»	»	6,000	»
Rolleghem	»	»	»	»	»	»		1,000				
Desselghem	»	»	»	»	»	»	»	3,000	1,500	»	»	»
Ingoyghem	»	»	»	»	»	»	»	2,000	1,000	»	»	200
Ooteghem	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»
Harlebeke	»	»	»	»	»	»	»	2,000	500	»	»	»
Lauwe	»	»	»	»	»	»	»	1,000	1,500	»	»	»
Sweveghem	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»
Lendelede	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»
Waereghem	»	»	»	»	»	»	»	900	»	»	5,000	8,000
Anseghem	»	»	»	»	»	»	»	800	»	»	»	»
Aelbeke	»	»	»	»	»	»	»	800	»	»	»	»
Ghysolbrechteghem	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	»	»
Gulleghem	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	7,000	»
Moorseele												
Kerkhove	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	»	»
Saint-Genois	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	3,000	»
Dottignies	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
»	1,333 34	»	»	»	1,791	»	»	1,791
2,000 »								
800 »	»	»	»	»	760	»	»	760
7,000 »	1,000 »	2,737	»	»	604	»	»	3,341
11,800 »	10,000 »	»	»	»	3,701	»	»	3,701
5,350 »	6,000 »	»	»	»	5,072	»	»	5,072
7,500 »	8,928 »	»	»	»	3,043	»	»	3,043
5,200 »	6,000 »	3,666	»	»	2,281	»	»	5,947
12,000 »								
1,000 »	13,500 »	250	»	»	4,975	»	»	5,225
4,500 »	»	»	»	»	2,024	»	»	2,024
3,200 »	»	»	»	»	1,661	»	»	1,661
2,000 »	»	»	»	»	907	»	»	907
2,500 »	15,000 »	»	»	»	10,652	»	»	10,652
2,500 »	1,000 »	»	»	»	1,848	»	920	2,768
1,000 »	»	»	»	»	2,894	»	700	3,594
1,000 »	»	»	»	»	4,672	»	»	4,672
13,900 »	18,290 »	»	»	»	3,844	»	»	3,844
800 »	»	»	»	»	1,140	»	2,955	4,095
800 »	»	»	»	»	210	»	»	210
600 »	»	»	»	»	»	»	»	»
7,600 »	»	1,971 3,125	»	»	457	»	»	5,551
	»	4,416	»	»	2,512	»	»	6,928
600 »	»	»	»	»	753	»	»	753
3,600 »	»	»	»	»	2,081	»	»	2,081
500 »	»	»	»	»	572	»	»	572

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Reckem.....	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Wevelghem.....	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Luigne.....	»	»	»	»	»	»	»	300	400	»	»	»
Helchin.....	»	»	»	»	»	»	»	200	150	»	»	»
Herseaux.....	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»
Bossuyt.....	»	»	»	»	»	»	»	100	100	»	»	»
Cuerne.....	»	»	»	»	»	»	»	500	800	»	»	»
Menin.....	»	»	»	»	»	»	»	4,000	»	»	»	»
Courtray.....	»	»	»	»	»	»	»	6,000 2,000	»	»	»	»
Wynkel-St-Éloy..	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»
Autryve.....	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»	»
Bavichove.....	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»
Coyghem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»
Beveren.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»
Espierres.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»
Heestert.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	300	»	»
Vive-St-Éloy..... (Travaux d'assainissemt.)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»
Vichte.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	200
Commission administrative de la chaussée d'Heule à Moorseele.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,000

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
500 »	500 »	»	»	»	254	»	1,100	2,350
700 »	»	85	»	»	»	»	»	85
350 »	»	»	»	»	2,200	209	»	2,409
200 »	800 »	3,135	»	»	»	180	»	3,315
	19,925 34							
200 »	»	»	»	»	560	»	»	560
1,300 »	6,000 »	»	»	»	5,852	»	»	5,852
4,000 »	»	2,281	»	»	658	»	»	2,939
8,000 »	6,000 »	301	»	»	6,552	»	»	6,853
1,000 »	15,000 »	4,160	»	»	»	»	»	4,160
300 »	»		»	»	»	»	»	»
400 »	»	»	»	»	1,254	»	»	1,254
500 »	»	»	»	»	696	»	»	696
500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
400 »	»	»	»	»	2,610	»	»	2,610
300 »	»	»	»	»	190	»	»	190
500 »	»	»	»	»	1,429	»	»	1,429
200 »	200 »	»	»	»	2,085	»	500	2,585
9,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»

Récapitulant le résultat des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de l'état des choses dans l'arrondissement de Courtray, quant aux chemins vicinaux des deux catégories.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
GRANDE VICINALITÉ.						
De Menin à Courtray.....	12,858	12,858	»	»	»	270,382 63
De Gulleghem à Winkel-St-Eloy(*a*).	»	»	»	»	»	»
De Rolleghem à Belleghem.....	3,916	3,916	»	»	»	48,382 23
De Luigne à la chaussée de Roubaix à Dottignies.....	3,220	3,220	»	»	»	98,200 48
TOTAL des chemins de grande vicinalité.....	19,994	19,994	»	»	»	416,965 34
		19,994 ou 4 lieues.				
Chemins de petite vicinalité.....	»	90,952	389	5,975	»	1,047,018 29
		96,916 ou 19 lieues.				
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande vicinalité.....	»	19,994	»	»	»	416,965 82
Id. de petite vicinalité.....	»	90,952	389	5,975	»	1,047,018 29
TOTAL GÉNÉRAL.....	»	110,946	389	5,975	»	1,463,984 11
		116,310 ou 23 lieues.				

Le mètre courant des chemins de grande vicinalité revient à . . $\frac{416,965\ 82}{19,994\ »} = 20\ 85$

Id. de petite id. . . . . $\frac{1,047,018\ 29}{96,916\ »} = 10\ 80$

Id. de l'ensemble . . . . . $\frac{1,463,984\ 11}{110,946\ »} = 13\ 18$

(*a*) Pour mémoire, exécuté en 1853.

ARRONDISSEMENT D'YPRES.

Cet arrondissement ne compte que trois chemins de grande communication construits ; un quatrième, situé en partie sur cet arrondissement et sur celui de Thielt-Roulers (chemin de Becelaere à Dadizeele) et dont il a été parlé en traitant de cet arrondissement, est actuellement en voie d'achèvement.

Deux autres chemins sont déclarés de grande communication, mais on n'y a pas encore mis la main à l'œuvre, ce sont les suivants :

Chemin partant du village de Reninghe, conduisant d'un côté à la chaussée d'Ypres à Dixmude au hameau de la Luzerne en passant par le hameau d'Ypegaele et le village de Zuidschote, et d'un autre côté, par la route de Furnes à Ypres, près du village d'Oostvleeteren, décrété le 28 mai 1852, et passant sur les communes de Westvleeteren, de Reninghe et de Zuidschote.

Chemin de Poperinghe par Reninghelst et Westoutre, jusqu'à la rencontre de la route projetée d'Ypres à Bailleul, près de l'endroit dit *Hoere-Kruystraet*, décrété le 17 mars 1853, et passant sur les communes de Poperinghe, de Reninghelst et de Westoutre.

J'ai visité un certain nombre de chemins de petite vicinalité dont voici la description :

Chemin de Bixschote à Langhemarck. Il réunit les routes de Dixmude à Ypres et d'Ypres à Thourout. Il est construit en pavage : le pavage a 3 mètres, les accotements 2m50, et les fossés 1 mètre.

Du point de départ à Bixschote. Le tout est en bon état.

Traverse de Bixschote. Pavage bon, mais la tenue de la route assez négligée.

De Bixschote à Langhemarck. Pavage en bon état, accotements mauvais, fossés laissant à désirer. — Pont à une arche en maçonnerie avec tablettes en pierres et garde-corps en fer, en bon état, sur le Heunebeek.

Traverse de Langhemarck. Bonne, propre, accotements et revers pavés.

De Langhemarck à la route d'Ypres à Thourout. Fossés et accotements obstrués par des arbres ; pavage bon ; pont d'une arche sur le Haniekbeek.

Chemin allant par Zillebeke, du chemin d'Ypres à Comines à la route d'Ypres à Zonnebeke. Construit en partie en macadam et partie en pavage.

Partant du chemin d'Ypres à Comines, on trouve d'abord la partie empierrée qui traverse le chemin de fer de la Flandre occidentale. Cet empierrement est viable, mais absolument plat et recouvert d'une couche terreuse dans laquelle sont creusées des ornières qui retiennent l'eau et dégradent la route. Cet empierrement dure jusqu'à l'entrée du village de Zillebeke où commence le pavage. Ce pavage a 5 mètres, les accotements 2m,75.—Ce pavage est passable, parfois très-raboteux ; en quelques points les accotements se rétrécissent, dans d'autres ils

sont encombrés par des dépôts de bois. — La communication est viable, mais un relevé général serait nécessaire.

Chemin de Proven à Watou. Ce chemin est un macadamisage construit en cailloux roulés ; l'empierrement a 3 mètres, les accotements $2^{m},50$ à 3 mètres, les fossés $0^{m},50$ à 1 mètre.

J'ai visité ce chemin par un temps sec et je l'ai trouvé parfaitement viable ; mais comme il est entièrement dépourvu de bombement et qu'il présente des ornières continues de $0^{m},05$ à $0^{m},06$ de profondeur, il doit être très-boueux par la pluie et tendre à se dégrader promptement ; il exige donc de promptes réparations ; je n'ai cependant pas vu de matériaux à pied-d'œuvre à cet effet. Accotements en assez bon état, celui de droite envahi sur une largeur de 200 mètres par des dépôts de bois.—Une épaisse couche de boue desséchée couvre tout l'empierrement et empêche presque partout de voir les matériaux qui le composent : c'est donc, somme toute, un travail en très-mauvais état et qui semble avoir coûté une somme considérable ; il a été exécuté avant l'institution du service de la voirie vicinale.

Chemin de Saint-Éloy à Messines. Il part de la grande route d'Ypres à Warneton et est construit en pavage. Je n'ai pu visiter qu'une petite partie de ce chemin ; on me l'a dépeint comme en assez mauvais état à cause de la mauvaise qualité du sable employé à sa construction.

Chemin d'Ypres au hameau de Pilkem. Ce chemin est construit en pavage. Je n'ai pu le voir que sur une certaine longueur, en partant d'Ypres ; j'ai trouvé cette partie en bon état. On m'a dit que le reste était également satisfaisant.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER D'YPRES.

Chemin de grande communication de Poperinghe à Westvleteren

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierrement.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.								
	améliorées avant la déclaration de grande vicinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.

Ce chemin est établi en pavage. Construit dans le courant de 1853, il ne doit pas figurer, quant aux chiffres, dans le présent travail qui, dans le rapport, s'arrête au 31 décembre 1852.

Le pavage a 3 mètres; les accotements 3 mètres; les fossés 1 mètre. Les pavés sont des pierres de Lessines de $0^m,12$ sur $0^m,14$.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
						Construit dans le courant de 1853. Les données qui le concernent ne doivent pas figurer dans les tableaux qui s'arrêtent au 31 décembre 1852.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	

Cette route n'est pas encore livrée à la circulation (27 août 1853). Jusqu'à 2,000 mètres de Poperinghe, le tout est en bon état. A cette distance on trouve, sur une longueur de 25 mètres, de fortes ornières avec les pavés bouleversés.

En face du cabaret dit « Saint-Joseph, » accotements et fossés obstrués par des dépôts de

bois ; au même point, ornières profondes et pavés hors de leurs alvéoles. Au delà, accotements extrêmement dégradés, mais une brigade de terrassiers les réparait. Beaucoup de chemins raccordés sans écoulement ménagé. A environ 4,000 mètres de Poperinghe, je trouve la route barrée par un débordement et des accotements impraticables ; je ne puis poursuivre l'inspection.

Le pavage manque d'un bombement et les accotements d'une inclinaison suffisants.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER D'YPRES.

Chemin de grande communication d'Ypres à Comines.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Ypres.....	Ypres.....	»	969	1 à 0.015	3.00	7.00	1 à 2	»
Zillebeke.....	»	»	3,010	0.015	3.00	7.00	Id.	De la localité.....
Hollebeke.....	»	»	2,588	0.02	3.00	7.00	Id.	»
Houthem.....	»	»	2,825	»	»	»	Id.	»
Comines	»	Comines	2,200	0.02	3.00	7.00	Id.	»
			11,553					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Ypres	960	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,600 »
Zillebeke	1,040	»	»	1,970	»	»	»	»	»	800 »	»	11,700 »	»	100 »	»	12,000 »
Hollebeke	»	»	»	»	»	2,558	»	»	»	900 »	»	11,600 »	»	100 »	»	12,600 »
Houthem	»	»	»	»	»	2,825	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Comines.	538	»	»	»	»	1,662	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,380 »
	2,538	»	»	1,970	»	7,045	»	»	»	1,700 »	»	23,300 »	»	200 »	»	39,580 »
	4,508															
	11,553															

Ce chemin est exécuté, partie en pavage, partie en empierrement; il n'est point encore entièrement terminé. Il part de la route d'Ypres à Warneton. Au début, vieux pont en maçonnerie, d'une arche sur l'Yperlée. Sa voûte fait une saillie incommode sur le plan du chemin.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Un ponceau de 3m,50	10 »	»	»	½ Ypres.	40 »	Exécuté dans le xve siècle.
»	4 18	»	»	»	100 »	
»	»	»	»	»	100 »	
»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	9,600 »	»	»	9,600 »	»	3 33	Exécuté au xve siècle.
»	»	»	907 37	»	10,440 »	»	200 »	»	11,547 37	4,000 »	»	6,647 37	900 »	1 39	Les 1,040 mètres de pavage étaient exécutés antérieurement à l'année 1795.
»	»	»	501 21	»	10,550 »	»	150 »	»	11,301 21	3,600 »	»	7,019 21	582 »	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,380 »	»	»	5,380 »	»	»	Au xviie siècle, le pavage a été exécuté.
»	»	»	1,408 58	»	20,990 »	»	350 »	»	37,728 58	7,600 »	»	28,646 58	1,482 »		
										37,728 58					

Fortes haies et plantations riveraines non taillées ni élaguées. Dans ces haies, les accotements se rétrécissent à 1 mètre ; ils y sont mauvais et le pavage médiocre. Les raccordements avec le chemin de fer de la Flandre occidentale sont bien faits et avec des rampes convenables.

Au delà de la seconde traversée du chemin de fer, les accotements reprennent leur largeur et la route sa régularité. Le pavage est dans un état satisfaisant.

Le pavage finit sur la commune de Zillebeke, à la rencontre du chemin de petite vicinalité conduisant à ce village.

L'empierrement sur les communes de Zillebeke et de Hollebeke est un macadamisage construit avec des cailloux roulés. Il est dans un état de viabilité parfaite et très-roulant, mais sans aucune espèce de bombement, de sorte que, à la suite de la pluie, l'eau doit y séjourner et le dégrader.

La construction de la partie restant à faire est projetée en pavage.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER D'YPRES.

Chemin de grande communication de Comines à Gheluvelt et Zantvoorde.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Comines.....	Comines à l'agglomeré.	»	4,474	0.015	5.00	7.00	1 à 2	De la localité.....
Zantvoorde.....	»	»	2,419	0.04	5.00	7.00	1 à 2	Id.....
Gheluvelt.....	»	Gheluvelt.....	2,838	0.03	5.00	7.00	1 à 2	Id.....
			9,731					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Comines.....	»	4,237	»	»	»	237	»	»	»	1,900	»	21,800	»	»	300	24,000
Zantvoorde....	»	1,800	»	»	»	619	»	»	»	900	»	13,900	»	100	100	15,000
Gheluvelt.....	»	2,838	»	»	»	»	»	»	700	1,600	»	15,300	»	340	500	18,440
	»	8,875	»	»	»	856	»	»	700	4,400	»	51,000	»	440	900	57,440
						9,731										

Ce chemin part au delà du village de Gheluvelt, de la route d'Ypres à Menin. Il est construit en macadamisage avec des cailloux roulés. L'empierrement a 3 mètres et les accotements varient de 1m,50 à 2 mètres. De Gheluvelt jusqu'à un premier coude à angle droit, le

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
Provenant de la carrière de Zantvoorde.	3 20	»	»	»	»	Point de barrière d'établie.
Provient d'une carrière située sur la commune.	4 44	»	»	»	»	Id.
Ramassés par les pauvres sur les champs.	6 50	»	»	»	»	Id.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	2,050	»	13,780	»	»	300	16,130 74	8,655 »	»	7,475 74	»	1 27	Ne sont pas compris les transports volontaires.
»	»	»	900	»	6,900	»	100	100	8,000 »	2,000 »	2,000 »	2,000 »	2,000	1 48	
»	»	700	1,600	»	15,300	»	340	500	18,440 »	7,000 »	»	11,040 »	400	2 17	Complétement achevée.
»	»	700	4,550	»	35,980	»	440	900	42,570 74	17,655 »	2,000 »	20,515 74	2,400		
										42,570 74					

chemin est en très-bon état. A ce coude, une trentaine de mètres de longueur sont en très-mauvais état, à cause d'une source qui existe en cet endroit et dont on n'a pas assuré l'écoulement d'une manière convenable. Au-delà de ce point, tout est parfaitement viable.

Jusqu'à Zantvoorde, l'empierrement est en très-bon état, sauf le bombement, qui est considérablement diminué et quelquefois entièrement perdu ; mais les accotements sont mal tenus, et, en beaucoup de points, les fossés sont comblés ou réduits presque à rien.

Traverse de Zantvoorde. En bon état.

De Zantvoorde à Comines. Une partie bonne ; une partie encore en parachèvement sur environ 250 mètres, et la dernière partie (au delà du hameau de Ten Brielle) très-mauvaise. L'accotement de droite, entamé transversalement, présente des passages dangereux.

Les terrassements sur la commune de Comines ont exigé, pour être maintenus, des gazonnements et des fascinages sur une longueur de 1,500 mètres.

Sur la commune de Zantvoorde, il reste à répandre la deuxième couche de pierraille, sur une longueur de 150 mètres environ vers la limite de Comines.

L'élévation du prix de revient sur la commune de Gheluvelt, provient de ce qu'il y a des remblais et des déblais assez considérables (3 metres) qui, en plusieurs endroits, ont dû être soutenus par des fascinages ; d'un autre côté la commune étant, en général, habitée par des fermiers peu aisés, on n'a pu obtenir les transports gratis. Il n'y a point de barrière sur cette route ni de fonds spécial pour son entretien.

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

ARRONDISSEMENT VOYER D'YPRES.

État indiquant les améliorations effectuées aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1852.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Becelaere	»	289.00	»	»	1,000 »
Bixschote	1,783.00	»	»	4 aqueducs.	38,930 »
Boesinghe.	4,723.60	»	»	6 aqueducs et 2 ponceaux.	105,000 »
Comines.	1,206.00	»	»	1 ponceau de 2 arches . .	32,823 33
Dickebusch	4,298.00	»	»	4 aqueducs.	95,000 »
Dranoutre.	»	»	820.00	1 ponceau	550 »
Gheluvelt	421.00	»	»	2 aqueducs.	7,200 »
Gheluwe.	565.00	»	»	1 ponceau	8,000 »
Haringhe	497.00	1,230.00	»	2 aqueducs.	35,300 »
Hollebeke.	562.00	»	»	»	12,000 »
Kemmel.	»	631.00	»	1 aqueduc	3,738 12
Langhemarck	6,609.00	»	»	2 ponceaux.	78,859 63
Messines.	641.00	120.00	»	»	16,880 »
Neuve-Église	1,278.00	602.00	»	1 aqueduc	26,560 »
Passchendaele.	1,203.00	2,890.00	»	2 aqueducs.	15,080 »
Proven	»	1,887.00	»	5 aqueducs.	37,114 »
Reninghelst.	3,290.00	»	»	4 aqueducs et 1 ponceau .	70,857 72
A reporter.	27,141.60	7,649.00	820.00	31 aqueducs, 8 ponceaux.	584,892 80

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
400 »	»	»	600 »	Cet empierrement a été construit par les indigents au moyen de différents subsides des comités d'Anvers, de Bruges, du notaire Pletain, à Mons, de la Société Générale à Bruxelles, en 1847.
7,500 » 8,000 » 9,930 »	10,500 »	3,000 »	»	383 mètres sont antérieurs à 1795 et sont évalués à 7,500 francs, fournis par la commune de Langhemarck.
105,000 »	»	»	»	Exécuté en 1761.
20,833 33	6,190 »	5,800 »	»	419 mètres sont antérieurs à 1795 et sont évalués à 16,500 francs.
95,000 »	»	»	»	Date d'exécution inconnue.
»	»	200 »	350 »	
2,333 33	2,620 »	2,246 67	»	
8,000 »	»	»	»	Date d'exécution inconnue.
11,000 » 14,450 »	8,100 »	1,750 »	»	Les 497 mètres de pavage sont antérieurs à 1795, on les évalue à 11,000 francs, fournis par la commune de Watou.
12,000 »	»	»	»	Exécuté avant 1795.
2,338 12	»	1,400 »	»	
45,639 63	26,200 »	7,000 »	»	
16,880 »	»	»	»	Date d'exécution du pavage inconnue : on estime ce travail à 16,400 francs.
25,560 »	»	800 »	200 »	1,147 mètres de pavage sont antérieurs à 1795 : on les évalue à 23,000 francs.
8,400 »	»	6,680 »	»	
6,000 » 16,092 »	12,400 »	2,622 »	»	Subside fourni par la commune de Watou.
49,355 68	15,425 44	3,000 »	3,076 60	1,969 mètres ont été construits en 1841, et 1,32 mètres en 1784.
464,732 09	81,435 44	34,498 67	4,226 60	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Report.	27,141.60	7,649.00	800.00	31 aqueducs, 8 ponceaux.	584,892 80
Saint-Jean.	1,436.00	»	»	1 aqueduc	29,000 »
Vlamertinghe	3,290.00	»	»	4 aqueducs, 1 ponceau . .	68,000 »
Voormezeele.	910.00	300.00	»	1 aqueduc	20,400 »
Watou.	»	888.00 2,809.00 1,921.00	»	»	5,469 35 37,667 45
Wytschaete	4,190.00	962.00	»	»	90,200 »
Zillebeke	1,521.00	982.00	»	»	35,178 30
Zonnebeke	960.00	3,315.00	»	»	29,685 50
VILLES :					
Poperinghe	1,470.00	»	»	»	29,000 »
Wervicq.	6,883.00	»	»	5 aqueducs.	133,476 87
Ypres	4,605.00	»	»	»	90,000 »
TOTAUX.	52,406.60	18,826.00	820.00	42 aqueducs, 9 ponceaux.	1,152,870 27
		72,052.60			

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
464,732 09	81,435 44	34,498 67	4,226 60	
29,000 »	»	»	»	Antérieur à 1790.
68,000 »	»	»	»	Id.
19,800 »	»	600 »	»	Le pavage est antérieur à 1795 : on l'évalue à 19,000 francs.
770 »	»	2,500 »	2,199 35	Construit en 1832.
22,445 64	12,493 81	2,628 »	»	Construit en 1805.
88,400 »	»	1,800 »	»	Le pavage est antérieur à 1790 : on l'évalue à 86,000 francs.
32,358 50	»	677 »	2,142 80	Le pavage est antérieur à 1790 : on l'évalue à 31,000 francs.
25,685 50	»	4,000 »	»	Le pavage est antérieur à 1790 : on l'évalue à 19,000 francs.
29,000 »	»	»	»	Date d'exécution inconnue.
84,333 34	25,190 »	23,953 53	»	2,588 mètres sont antérieurs à 1795 : on les évalue à 55,000 francs.
90,000 »	»	»	»	Date d'exécution inconnue.
964,525 01	119,119 25	70,657 20	8,568 75	
1,152,870 27				

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Désignation des communes non rattachées jusqu'ici à quelque communication

COMMUNES A RATTACHER.		COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR	LONGUEUR TOTALE.
Crombeke	Westvleteren.	A la route de Poperinghe à Oostvleteren...	Westvleteren....	2,015.00	2,515.00
	Crombeke		Crombeke	500.00	
Dranoutre.....	Dranoutre.....	A la route de l'Etat d'Ypres à Neuve-Eglise.	Dranoutre.....	3,720.00	3,720.00
	Locre.	A la route de l'Etat d'Ypres, par Locre à Bailleul, à l'endroit dit Locre-Kruysstraet.	Locre	1,975.00	2,600.00
	Dranoutre.....		Dranoutre.....	625.00	
Houthem.....	Houthem	Pavé. — Continuation de l'empierrement déclaré de grande communication d'Ypres à Comines.	Houthem.....	2,825.00	2,825.00
Locre.....	Dickebusch...	Continuation du pavé de Dickebusch, par Locre à Bailleul.	Dickebusch.....	1,040.00	4,680.00
	Reninghelst...		Reninghelst.....	1,220.00	
	Locre		Locre.....	2,420.00	
Ploegsteert ...	Messines	A Messines, pour rejoindre par le pavé communal la route d'Ypres à Lille.	Messines	1,700.00	8,525.00
	Ploegsteert ...		Ploegsteert.....	6,825.00	
Voormezeele..	Voormezeele..	Au pavé d'Ypres à Neuve-Eglise	Voormezeele.....	967.50	967.50
	Voormezeele..	A la route d'Ypres à Warneton.....	Id.	1,350.00	1,350.00
Bas-Warneton.	Bas-Warneton.	A la route de l'Etat de Wervicq à Gheluwe.	Bas-Warneton...	750.00	750.00
Westoutre.....		A la route de l'Etat de Dickebusch à Bailleul, à l'endroit dit Locre-Kruysstraet.	Westoutre.....	2,050.00	2,050.00
Wulverghem		A la route d'Ypres à Neuve-Eglise.....	»	2,025.00	2,025.00
Zuydschote.....		A la route de l'Etat d'Ypres à Dixmude, à l'endroit dit Luzerne.	»	1,050.00	1,050.00
Westvleteren.....		A la route de l'Etat d'Ypres à Elsendamme.	Westvleteren	650.00	1,470.00
			Oostvleteren.....	820.00	

— ARRONDISSEMENT VOYER D'YPRES.

pavée ou empierrée ; moyens de pourvoir à leur rattachement.

CHEMINS A AMÉLIORER.	PAVAGE A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
	LONGUEUR PAR COMMUNE.	LONGUEUR TOTALE.	PAR commune.	PAR rattachement.	
Chemin n° 2	2,015.00	2,515.00	36,000 »	45,000 »	
Id. n° 5	500.00		9,000 »		
Id. n° 4	3,720.00	3,720 00	73,000 »	73,000 »	
Id. n° 6	1,975.00	2,600.00	37,500 »	48,700 »	
Id. n° 3	625.00		11,200 »		
Id. n°s 1, 6, 7	2,825.00	2,825.00	54,000 »	54,000 »	
Id. n° 3bis	1,040.00	4,680.00	18,000 »	86,000 »	Mitoyen avec Reninghelst.
Id. n° 8	1,220.00		22,000 »		
Id. n° 8	2,420.00		46,000 »		
Id. n°s 4 et 5	1,700.00	8,525.00	29,000 »	149,000 »	
Id. n°s 34 et 3	6,825.00		120,000 »		
Id. n° 2	967.50	967.50	18,000 »	18,000 »	
Id. n° 2	1,350.00	1,350.00	10,000 »	10,000 »	En empierrement.
Id. n° 4	750.00	750.00	13,000 »	13,000 »	
Id. n° 5	2,050.00	2,050.00	36,000 »	36,000 »	
Id. n° 7	2,025.00	2,025.00	38,000 »	38,000 »	
Id. n°s 2 et 1	7,050.00	7,050.00	16,000 »	16,000 »	
Id. n° 17	650.00	1,470.00	11,000 »	26,000 »	
Id. n° 3	820.00		15,000 »		

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Zillebeke	677 77	»	»	»	»	»	»	2,000	2,000	»	»	»
Reninghelst	»	»	1,500	1,500	»	»	»	»	»	»	»	»
Langhemarck	»	»	5,000	4,000	1,000	»	»	»	»	»	»	
Watou	»	»	»	»	7,000	»	»	»	»	»	2,500	»
Langhemarck	»	»	»	»	»	3,000	»	»	»	»	»	»
Zonnebeke						3,000	»	2,000	2,000	»	»	»
Messines	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»	»	»
Houthem	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»
Warneton	»	»	»	»	»	»	»	1,500	1,000	»	»	»
Dranoutre	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»
Comines	»	»	»	»	»	»	»	3,000	»	»	2,100	»
Vlamertinghe	»	»	»	»	»	»	»	2,000	1,500	»	»	»
Gheluvelt	»	»	»	»	»	»	»	1,500	2,500	»	1,500	»
Passchendaele	»	»	»	»	»	»	2,340	2,340	2,000	»	»	»
Ypres	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»
Neuve-Église	»	»	»	»	»	»	»	800	»	»	»	»
Becelaere	»	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	1,000	»
Kemmel	»	»	»	»	»	»	»	»	1,400	»	575	»
Voormezeele	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»
Wulverghem	»	»	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»
Hollebeke	»	»	»	»	»	»	»	»	600	»	1,500	»

— ARRONDISSEMENT VOYER D'YPRES.

l'arrondissement d'Ypres et spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
4,677 77	4,000 » 677 77	1,040	1,970	»	1,521	982	»	5,513
3,000 »	3,000 »	»	»	»	3,290	»	»	3,290
10,000 »	7,000 »	»	»	»	6,609	»	»	6,609
9,250 »	5,128 »	»	»	»	»	5,618	»	5,618
6,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
4,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
2,000 »	»	»	»	»	641	120	»	761
2,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
3,500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
200 »	200 »	»	»	»	»	»	820	820
5,100 »	5,800 » 8,635 »	538	4,337	»	1,206	»	»	6,081
3,500 »	7,000 »	»	»	»	3,290	»	»	3,290
5,500 »	2,246 67	»	2,838	»	421	»	»	3,259
6,680 »	6,680 »	»	»	»	1,205	2,890	»	4,095
2,000 »	»	960	»	»	4,605	»	»	5,565
800 »	800 »	»	»	»	1,278	602	»	1,880
3,000 »	»	»	»	»	»	289	»	289
1,975 »	1,400 »	»	»	»	»	631	»	631
500 »	600 »	»	»	»	910	300	»	1,210
200 »	»	»	»	»	»	»	»	»
2,100 »	3,600 »	»	»	»	562	»	»	562

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Wytschaete.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»
Poperinghe	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»
Commission administrative de la route de Messines au hameau de Saint-Eloy.	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»
Zantvoorde	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,386 2,000	»
Commission administrative de la route de Wervicq à Cruyseke.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	6,000
Commission administrative de la route de Poperinghe par Westvleteren à Oostvleteren.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	12,500
Bixschote.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Haringhe.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Proven.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Zonnebeke.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Wervicq.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
1,000 »	1,800 »	»	»	»	4,190.00	962.00	»	5,152.00
1,000 »	»	»	»	»	1,470.00	»	»	1,470.00
1,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
3,386 »	2,000 »	»	1,800.00	»	»	»	»	180.00
6,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
12,500 »	»	»	»	»	»	»	»	»
»	3,000 »	»	»	»	1,788.00	»	»	1,788.00
»	1,750 »	»	»	»	497.00	1,230.00	»	1,727.00
»	2,622 »	»	»	»	»	1,887.00	»	1,887.00
»	4,000 »	»	»	»	960.00	3,315.80	»	4,275.80
»	23,953 53	»	»	»	6,883.00	»	»	6,883.00

Récapitulant le résultat des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de l'état des choses dans l'arrondissement d'Ypres, quant aux chemins vicinaux des deux catégories

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DEPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
De Becelaere à Badizeele (*a*)	»	»	»	»	»	»
De Poperinghe à Westvleteren (*b*).	»	»	»	»	»	»
D'Ypres à Comines.....	11,353.00	2,538.00	1,970.00	»	7,045.00	57,728 58
De Comines à Gheluvelt et à Zantvoorde.....	9,731.00	»	8,875.00	»	856.00	42,570 74
TOTAL des chemins de grande vicinalité.....	21,284.00	2,538.00	10,845.00	»	7,901.00	80,299 32
		13,383 ou 3 lieues.				
Chemins de petite vicinalité.....	»	52,406.60	18,826.00	820.00	»	1,152,870 27
		72,052.60 ou 14 lieues.				
RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.						
Chemins de grande vicinalité.....	»	2,538.00	10,845.00	»	»	80,299 32
Id. petite id.	»	52,406.60	18,826.00	820.00	»	1,152,870 27
TOTAL GÉNÉRAL	»	54,944.60	29,671.00	820.00	»	1,233,169 59
		85,435.60 ou 17 lieues.				

Le metre courant des chemins de grande vicinalité revient à . . $\frac{80,299.32}{13,383.00}$ = fr. 6 00

Id. id. . . $\frac{1,152,870.27}{72,052.00}$ = fr. 16 00

Prix moyen de l'ensemble. . . . . $\frac{1,233,169.59}{85,435.00}$ = fr. 14 43

(*a*) Porté dans l'arrondissement de Thielt-Roulers.

(*b*) Pour mémoire, les travaux ayant été exécutés en 1853.

Nous terminerons ce qui est relatif à la province de la Flandre occidentale par la récapitulation générale de ce qui a été fait jusqu'au 31 décembre 1852, dans chacun des cinq arrondissements voyers qu'elle contient :

Chemins de grande communication.

DÉSIGNATION DES ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
De Bruges-Ostende.....	61,454.00	61,454.00	»	»	»	625,200 48
De Thielt-Roulers.....	55,910.00	36,481.00	2,596.00	»	16,833.00	434,824 00
De Furnes-Dixmude.....	80.204.50	12,353.60	3,558.00	47,677 90	16,815.00	324,156 62
De Courtray.....	19,994.00	19,994.00	»	»	»	416,965 34
D'Ypres.....	21,284.00	2,538.00	10,845.00	»	7,901.00	80,299 52
Total des chemins de grande vicinalité.....	238,846.50	132,820.60	16,799.00	47,677 90	41,549.00	1,881,445 76
		197,297.50 ou 40 lieues.				

Chemins de petite vicinalité.

De Bruges-Ostende.....	»	6,162.00	500.00	156,218.00	»	540,572 50
De Thielt-Roulers.....	»	10,118.00	1,555.00	40,579.00	»	118,609 26
De Furnes-Dixmude.....	»	13,309.90	1,919.00	69,025.00	»	184,852 74
De Courtray.....	»	90,952.00	389.00	5,975.00	»	1,047,018 29
D'Ypres.....	»	52,406.60	18,826.00	820.00	»	1,152,870 27
Total des chemins de petite vicinalité.....	»	172,948 50	22,989.00	272,615.00	»	2,843,703 06
		468,552.50 ou 94 lieues.				

Ensemble des chemins vicinaux.

DÉSIGNATION DES ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
De Bruges-Ostende	»	67,616 00	500.00	156,218.00	»	965,572 98
De Thielt-Roulers.....	»	46,599.00	3,951.00	40,579.00	»	555,433 26
De Furnes-Dixmude	»	25,663.50	5,277.00	116,700.90	»	508,989 56
De Courtray.....	»	110,946.00	389.00	5,975.00	»	1,463,985 63
D'Ypres.....	»	54,944.60	29,671.00	820.00	»	1,253,169 59
Total des grandes et des petites vicinalités.....	»	305,769.10	39,788.00	320,292 90	»	4,725,148 82
		665,850.00 ou 134 lieues.				

On déduit de ce tableau que, dans la province de la Flandre occidentale, le prix moyen :

1° Du chemin de grande communication (pavage, empierrem. et ensablem.) revient à $\frac{1,881,464.24}{197,297.70} = 9\ 54$

2° Id. de petite id. id. $\frac{2,843,703.03}{468,552.50} = 6\ 07$

3e Id. de l'ensemble ..... $\frac{4,725,148.30}{665,850.00} = 7\ 08$

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.

L'institution des commissaires voyers n'est pas établie dans la Flandre orientale : c'est l'unique province du royaume où elle manque aujourd'hui. J'ai donc dû parcourir seul, guidé par une carte routière, une contrée dont la langue, sans m'être inconnue, m'est peu familière. Par suite de cette double circonstance, que je mentionne comme titre à l'indulgence, beaucoup d'observations utiles auront dû m'échapper.

Sous le rapport topographique et géologique, la Flandre orientale peut être partagée en deux grandes divisions par une ligne brisée passant par les communes de Baerdegem, Moorseele, Alost, Hofstade, Lede, Schellebelle, Wetteren, Melle, Gontrode, Meirelbeke, Ledeberg, Gand, Swynaerde, Seevergem, Eecke, Syngem, Huysse, Cruyshautem et Nokere. Plus simplement et faisant abstraction de certains détails, cette division peut être établie : 1° depuis la limite orientale de la province jusqu'à Gand, par le chemin de fer de l'État ; 2° de Gand jusqu'à Syngem, par le cours de l'Escaut ; 3° de Syngem jusqu'à la limite occidentale de la province, par une ligne passant par les communes de Huysse, Cruyshautem et Nokere.

La partie située au nord de la ligne que nous venons d'indiquer comprend à peu près les $^3/_5$ de la province ; sa surface est presque absolument horizontale (1), à l'exception de quelques coteaux peu élevés dans les vallées de la Durme et de l'Escaut ; elle est entièrement formée par les sables campiniens, à l'exception de quelques alluvions argileuses constituant des polders dans les deux vallées susdites, et dans les parties tout à fait septentrionales du territoire.

La partie méridionale, un peu moins étendue que la première, contraste avec elle non moins par son relief, qui s'élève jusqu'à 106 mètres au-dessus du zéro du port d'Ostende (2), que par la constitution de son sol où domine le limon hesbayen.

Ainsi, en résumé, la première partie est plate et sablonneuse ; la deuxième accidentée et argileuse.

Cette remarque et cette distinction ne sont point aussi étrangères au sujet qui nous occupe, c'est-à-dire aux chemins vicinaux, qu'elles pourraient le paraître au premier aspect : nous le montrerons tout à l'heure.

Un coup d'œil jeté sur la carte fait voir qu'il est peu de communes de la Flandre orientale où l'on n'ait exécuté des travaux d'amélioration aux chemins vicinaux.

Cette observation s'applique aux deux parties de la province ; mais une parti-

---

(1) La variation la plus étendue va de 3 à 14 mètres au-dessus de la basse mer.

(2) Route d'Audenarde à Grammont, entre Segelsem et Nederbrakel.

cularité ne tarde pas à frapper les yeux; c'est que dans la partie septentrionale les chemins entrepris sont pour la plupart terminés, tandis que, dans la partie méridionale, les chemins, commencés en plus grand nombre que dans la première, sont presque tous inachevés.

Cet éparpillement est évidemment, sous plusieurs rapports, une chose fâcheuse. Les chemins, commencés et non terminés, constituent une valeur improductive. Je n'ai pas eu à rechercher toutes les causes de cet état de choses; il en est une cependant qui me semble évidente et que je ne puis me dispenser de mentionner, c'est le défaut d'agents voyers, agents dont la tâche consiste autant à stimuler et à discipliner les efforts isolés des communes qu'à diriger les travaux qui en sont le résultat. Cette allégation n'est pas une assertion vague; on trouvera, dans la suite de ce rapport, des faits et des chiffres qui l'établiront d'une manière concluante.

Maintenant il ne saurait être douteux que les travaux commencés ne doivent être achevés, à peine de rester inutiles et de voir les chemins retourner, plus tôt ou plus tard, à leur état primitif. J'ajouterai qu'il est nécessaire de les terminer promptement, parce que les parties faites réclament déjà des entretiens auxquels il sera difficile de pourvoir avant l'achèvement complet. Le meilleur moyen d'atteindre ce résultat, semble être de ne pas éparpiller les subsides annuels sur tous les points, mais de les consacrer, successivement, aux communications les plus utiles, prenant, pour être éclairé à cet égard, l'avis de l'autorité provinciale.

Il est facile de comprendre combien il serait nécessaire que des agents spéciaux vinssent, pour l'accomplissement de cette œuvre, seconder les efforts de la députation et de MM. les commissaires d'arrondissement.

Il est surtout essentiel de ne plus entreprendre de communications nouvelles avant que les anciennes aient reçu leur complément. Cette observation pourra contrarier à quelques intérêts particuliers; mais je ne dois avoir ici en vue que l'intérêt général, qui serait lésé si l'on agissait autrement.

La dissemblance que je viens de signaler entre les deux divisions topographiques et géologiques de la province, n'est malheureusement pas la seule qui existe entre elles. Les voies de la portion plate, qu'elle soit argileuse comme dans les polders, ou sablonneuse comme dans les autres parties, sont, en général, en bon état. Leur construction ne présente pas de difficultés, puisqu'elle se borne à la pose d'un pavage dans des chemins sans pentes ni rampes, et dont la direction et la largeur sont convenables et conservées.

Les accotements y sont suffisants et atteignent souvent des largeurs assez considérables pour qu'on y établisse des contre-allées à l'usage des piétons. On y rencontre peu de plantations de nature à nuire aux chemins, et peu de haies, si ce n'est bien taillées et maintenues à une hauteur convenable. La traverse des villages est remarquable de soins, de régularité et de propreté. Jamais du fumier ou du purin perdu ne vient altérer la propreté de la voie publique et témoigner de l'insouciance ou de l'ignorance du cultivateur.

Pour avoir l'image de l'état des choses dans la partie montueuse et argileuse où les constructions offrent plus de difficultés que dans la première, il faut prendre le contrepied de ce tableau. Les chemins y sont tous irréguliers, au point que,

dans bien des endroits, une voiture n'en saurait croiser une autre, et sinon mal construits, au moins mal entretenus. Les accotements, souvent réduits à une largeur insignifiante, sont presque partout en mauvais état : des haies et des plantations énormes maintiennent une humidité funeste au bon état des voies de communication, dans un grand nombre de villages dont la négligence, l'irrégularité et la mauvaise disposition affectent péniblement les yeux.

Le double état des choses que je viens de signaler est tellement tranché, qu'il se manifeste sur les parties d'un même chemin, passant de l'une des divisions dans l'autre. Je citerai, à cet égard, le chemin allant, par Gavre et Dickelvenne, de la route de l'État de Gand à Audenarde à la route provinciale entre les mêmes villes. La portion orientale de cette voie, située sur la partie limoneuse, est dans le plus mauvais état, tandis que la partie occidentale, ouverte dans la portion sablonneuse, ne laisse rien à désirer.

Le mauvais état des chemins, dans la partie argileuse, ne résulte pas de la nature du sol, car l'un de ces chemins, celui de Gavre à Schelderode, fait exception à la règle presque générale.

La différence d'état ne doit donc être attribuée qu'à la différence de soins, à la différence des difficultés de construction et à l'insuffisance des administrations locales pour résoudre les difficultés d'une manière satisfaisante.

Les chemins des deux divisions ont, cependant, un point commun : c'est le défaut d'un écoulement convenable pour les eaux. Dans la partie montueuse, les fossés manquent dans une multitude de points; quand ils existent, ils sont, presque partout, trop petits et mal curés. Dans la partie sablonneuse et plate, les chemins sont, presque sans exception, bordés de fossés plus ou moins larges, dans toute leur longueur, et cependant l'écoulement n'est pas satisfaisant, soit par l'insuffisance des dimensions, soit par le défaut de curage ou l'obstruction des fossés et des petits cours d'eau dans lesquels ils ont leur décharge, soit par d'autres causes que je n'ai pas été à même d'apprécier. Cependant l'écoulement de ces eaux intéresse l'agriculture non moins que les routes.

J'ajouterai enfin que des ouvrages d'art, neufs ou même non encore achevés, présentent des dégradations attestant que les administrations locales ne possèdent pas les qualités nécessaires pour diriger ces constructions, qualités qu'il serait, d'ailleurs, évidemment déraisonnable d'exiger d'elles.

Un règlement sur les cours d'eaux non navigables ni flottables de cette province, règlement approuvé par arrêté royal du 20 août 1850, a eu pour but de pourvoir aux inconvénients que je viens de signaler.—Mais pour l'exécution des mesures qu'il prescrit à cet effet autant que pour le complément et pour l'entretien des chemins vicinaux, l'on éprouve de vifs regrets de voir la Flandre orientale dépourvue de l'institution des commissaires voyers qui fonctionne dans les huit autres provinces du royaume, et qui rend de si grands et de si incontestables services dans celles où elle est convenablement organisée : la bonne construction et le bon entretien général des routes communales, ainsi que la mise à exécution de l'arrêté susdit, relatif aux cours d'eau non navigables ni flottables, me semblent irréalisables sans ce concours d'agents spéciaux. Il serait déraisonnable et impossible d'exiger l'accomplissement de cette tâche par MM. les commissaires d'arrondissement. Elle comporte un travail trop considérable et des détails de telle nature

qu'elle est incompatible avec le temps que ces hauts fonctionnaires pourraient y consacrer, avec leur position et avec la nature de leurs autres fonctions, ainsi qu'avec celles de leurs études. Il est même impossible que ces fonctionnaires fassent la simple visite voulue par l'art. 40 dudit règlement, ainsi que celles qui sont exigées par les art. 32, 33 et 45 du règlement sur les chemins vicinaux, en date du 16 août 1844.

Les travaux d'amélioration aux chemins vicinaux ont été presque exclusivement exécutés au moyen de pavages.

Un seul chemin, situé dans la commune d'Aeltre, est construit en empierrement au moyen des pierres connues dans la Flandre sous le nom de *veldsteen*. La préférence donnée généralement aux pavages est justifiée par le manque sur les lieux de bons empierrements. Le transport entrant pour une grande part dans les frais de construction, on a dû choisir le mode qui permettait de construire et d'entretenir une longueur donnée avec le moindre cube de matériaux.

Les pavés employés proviennent de diverses sources. Ceux de Quenast ou de Lessines dominent dans les chemins de la partie septentrionale. — Dans la partie méridionale on en rencontre aussi, mais en moins forte proportion. Des raisons d'économie momentanée ont conduit à employer de préférence des pavés d'autres qualités et d'un prix moins élevé. — La dimension régulière des pavés ne dépasse pas $0^m,14$ sur $0^m,12$ à la tête.

On a, en règle générale, adopté, pour les pavages, une largeur de 3 mètres; exceptionnellement et pour de petites parties, elle descend quelquefois à $2^m,75$ et $2^m,50$.

Les ensablements n'entrent que pour une fraction peu importante dans les améliorations exécutées aux chemins vicinaux.

Sur les chemins de la partie nord, il existe des plantations continues et régulières d'arbres à haute tige, tels que peupliers, tilleuls, hêtres, chênes, etc. Ces arbres, de différents âges, sur une même route, constituent des espèces de plantations en coupes réglées, donnant une rente annuelle.

Les améliorations de chemins vicinaux peuvent, d'après les renseignements qui m'ont été fournis, être considérées comme ne remontant guère au delà de 1841. La présence, sur les chemins de la partie nord, d'arbres d'une date plus ancienne prouve que l'on n'a pas, en général, été obligé d'établir des redressements ni des emprises, et que l'on a suivi le tracé et les profils anciens. Cette marche, rationnelle dans le nord, semble avoir été également adoptée dans la partie du sud, où il en est tout autrement. L'amélioration du plus grand nombre des chemins n'a donc exigé que l'établissement du pavage.

Des droits de péage ont été établis sur une partie des chemins vicinaux améliorés; sur une autre partie, notamment sur ceux du pays de Waes (deux seuls exceptés), il n'en existe point.

Le plus grand nombre des chemins améliorés intéressent plusieurs communes et rentrent, par conséquent, dans le cas prévu par l'art. 24 de la loi du 10 avril 1841. Cependant, dans toute la Flandre orientale, un seul chemin a été déclaré de grande vicinalité : c'est celui de Gavre à Schelderode.

En présence de cette circonstance et du peu de renseignements généraux qu'il m'a été possible d'obtenir, j'ai cru inutile de consacrer un tableau, dans la forme

ordinaire, à chacun des chemins dont je donne la description, parce que ces tableaux, trop incomplétement remplis, eussent, sans nécessité, grossi mon travail. J'ai cru suffisant de donner, dans le texte, *les renseignements approximatifs* relatifs aux communes traversées, à la longueur exécutée, à la longueur restant à exécuter et aux sommes dépensées.

Il n'y aura donc qu'un seul tableau relatif au seul chemin de grande communication existant. Les données officielles relatives aux autres se trouveront dans le tableau ci-après, relatif aux chemins de petite vicinalité.

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.

ARRONDISSEMENT DE GAND.

Chemin de grande communication de Gavre à Schelderode.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT DE DÉPART.	POINT D'ARRIVÉE.	LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR du pavage ou de l'empierrement.	LARGEUR TOTALE.	CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Gavre.....	Route communale de Gavre à Dickelvenne.	»						
Semmersaeke.....	»	»						
Vurste.....	»	»	8,908	5 p. °/₀	3.00	7.00	0.30 à 0.50	Pavage; belles pierres de Quenast ou de Lessines.
Melsen.....	»	»						
Schelderode.....	»	Route provinciale de Gand à Hundelgem.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES améliorées avant la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité. Pavage.	Empierrement.	Ensablement	à améliorer.	ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE. Emprises, indemnités. Contenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Gavre.....																
Semmersaeke...																
Vurste.....	1,400	»	7,508	»	»	»					Inconnu.					
Melsen.....																
Schelderode....																
			8,908													

Ce chemin est le seul qui soit déclaré de grande communication dans la Flandre orientale. Il a 3 mètres de pavage, exécuté en beaux pavés bien réguliers. Les accotements ont 1 à 2 mètres; les fossés 0m,30 à 0m,50, mais ils manquent en beaucoup d'endroits. Les inclinaisons vont à environ 5 p. °/₀.

De Gavre à Semmersacke. Le pavage est en très-bon état; les accotements médiocres ou

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	*Observations.*
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
20 ponceaux et aqueducs...	11 20	»	»	1 à Semmersaeke. 1 à Melsen.	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1852.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	*Observations.*
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'État.	la province.	la commune (argent et nature).	les particuliers.		
Contenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
				Inconnu.					99,540 57	37,818 »	9,937 »	33,785 57	18,000 »	3 73	
										99,540 57					

mauvais ; ils déchaussent les bordures en plusieurs points. Fossés nuls ou insuffisants. Cinq aqueducs dans le meilleur état.

Traverse de Semmersaeke. Étroite et irrégulière. Pavage bon ; accotements mauvais ou nuls ; fossés nuls. Purin coulant, des étables de la dernière ferme, sur l'accotement.

De Semmersaeke à Vurste. Pavage excellent, mais montrant parfois des commencements

d'avaries occasionnées par les eaux qui n'ont aucun moyen d'écoulement. La route, qui est souvent au niveau du sol, n'a pas même une rigole de délimitation. Un aqueduc en parfait état.

De Vurste à Melsen. Pour le pavage, même observation que ci-dessus. Trois aqueducs en parfait état ; quelques rares fossés insignifiants ; eau stagnante sur les accotements ; quelques haies et plantations riveraines nuisibles.

Traverse de Melsen. Pavage bon ; accotements mauvais ; fossés nuls.

De Melsen à Schelderode. Pavage très-bon ; accotements nuls ou mauvais et petits ; fossés nuls. La route au niveau du sol, en beaucoup d'endroits, n'est pas même délimitée.

Traverse de Schelderode. Bonne quant au pavage.

De Schelderode à la route provinciale de Gand à Audenarde. Faute de moyens d'écoulement, l'eau, en quelques points, submerge une partie de la largeur du pavage. Deux aqueducs très-bons. Pour le reste, mêmes observations que pour la section précédente.

Il est à regretter que le chemin, si bon quant au pavage, ait été si négligé quant aux accotements, et surtout quant aux fossés. Il appelle, sous ce rapport, un parachèvement indispensable.

ARRONDISSEMENT DE GAND-EECLOO.

Chemin de Lovendegem à Knesselaere.

1°	Communes traversées	Lovendegem. Somergem. Ursel. Knesselaere.
2°	Pavage exécuté	15,752 mètres.
3°	Pavage à exécuter	4,000
4°	Longueur totale	19,752
5°	Dépense totale effectuée	115,053 francs.

Description du chemin.

Ce chemin part de la route de Gand à Eecloo, contre l'auberge dite *in den Beyaert*. Il est pavé en pierres de Quenast, 4e échantillon, avec bordures. La largeur du pavage est de 3 mètres. Les accotements ont chacun de 2 à 3 mètres. Les fossés ont chacun de 0m,75 à 1m,50.

Du point de départ jusqu'au village de Lovendegem. Sauf quelques flaques légères et quelques bordures un peu déchaussées, cette partie du chemin est en excellent état : elle est bordée de plantations d'arbres à haute tige de divers âges, essences et grosseurs. La traverse de Lovendegem est excellente : les accotements y ont une très-grande largeur.

De Lovendegem à la barrière. On trouve d'abord l'accotement de gauche un peu délabré et les bordures un peu déchaussées ; un peu avant la barrière et sur une trentaine de mètres de longueur, le pavage est mauvais et offre de fortes ornières. A l'exception de ce que je viens de signaler, cette partie de la route est en bon état.

De la barrière à Somergem. On voit, en premier lieu, des bordures fortement déchaussées. Quelques flaques et ornières se continuent, de distance en distance, jusqu'à l'entrée de Somergem, où un atelier de paveurs était à l'œuvre.

Traverse de Somergem. Rampes de 2 p. %, depuis l'entrée jusqu'à l'église. Rigoles pavées pour l'écoulement entre les accotements et le pavage. Route en très-bon état et parfaitement propre. A la sortie du village, accotements humides, parce que les fossés manquent de section sur une centaine de mètres.

De Somergem à Ursel. Dans quelques parties, les accotements sont réduits à 0m,50. Sur toute cette section, et surtout sur les trois premiers quarts, les ornières sont continues et prononcées, et un relevage serait nécessaire. Cette partie de la route semble moins fréquentée que les parties précédentes, et les accotements sont presque entièrement enherbés. La traverse d'Ursel est en excellent état et très-propre. La partie entre Ursel et Knesselaere n'est pas exécutée.

Cette communication, malgré les quelques détériorations que j'ai signalées, est en très-bon état de viabilité. Elle est bordée sur tout son trajet de plantations de bois blancs, de hêtres, de chênes et de saules. Trois barrières y sont établies, une entre Lovendegem et Somergem, la deuxième au delà de Somergem et la troisième à Ursel.

Chemin entre la route de l'État de Gand à Eecloo et la route provinciale d'Evergem à Watervliet (d'Eecloo vers Watervliet).

1°	Commune traversée	Eecloo.
2°	Pavage exécuté	8,500 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	8,500
5°	Dépense totale effectuée. . . .	82,450 francs.

Description du chemin.

Ce chemin est construit en pavage avec bordures. — Pierres de Quenast, quatrième échantillon. Pavage de 3 mètres, accotements de 2m,50 à 3 mètres, fossés de 1 mètre.

En partant d'Eecloo : 1er *alignement.* En excellent état sous tous les rapports ; pendant sa première moitié, il est longé par une contre-allée de 2 à 3 mètres ; un peu au delà de la 1re barrière, aqueduc avec vanne en bon état.

2e *alignement.* En parfait état de viabilité ; les ornières commencent à se marquer très-légèrement et l'accotement de gauche laisse à désirer en quelques points ; on travaillait à les réparer.

Cet alignement est interrompu vers son extrémité par un moulin à vent ; pendant le contournement de ce moulin, l'accotement de droite disparaît sur une longueur de 20 mètres.

Le 3e, le 4e et le 5e alignements étaient en parfait état ; seulement dans le 4e, les ornières commencent à se dessiner. On venait d'y réparer les accotements. En un point ils étaient légèrement encombrés par des arbres abattus.

De la fin du 5e alignement jusqu'à la route d'Evergem à Watervliet, le pavage était en parfait état ; aux approches de ladite route, dans la traversée d'un hameau, la largeur des accotements était un peu irrégulière.

Cette communication parfaitement tenue ne laisse rien à désirer, si ce n'est un peu d'entretien ordinaire. Elle est bordée, sur presque toute sa longueur, de plantations d'arbres à haute tige de divers âges et grosseurs. Il y a deux barrières sur cette route.

Chemin de Watervliet à la frontière hollandaise par Waterland-Oudeman.

1°	Communes traversées.	Watervliet. Waterland-Oudeman.
2°	Pavage exécuté	2,800 mètres.
3°	Pavage à exécuter.	100
4°	Longueur totale du chemin. . .	2,900
5°	Dépense totale effectuée	23,520 francs.

Description du chemin.

Ce chemin part de l'extrémité du village de Watervliet et de la fin de la route d'Evergem à ce village. Il est établi jusqu'à Waterland-Oudeman sur une digue dont la largeur totale est de 12 mètres en crête ; à l'entrée du village, cette digue s'abaisse et le chemin continue au niveau du sol, jusqu'à la frontière qu'il franchit à la borne n° 332. Le chemin est pavé jusqu'à l'église du village, c'est-à-dire, jusqu'à 100 mètres environ de la frontière. Le pavage a $2^{m},50$ de large, bordures comprises ; il est exécuté en 4e échantillons de Quenast (10 sur 12). Les accotements et le pavage sont en excellent état, ce dernier ne demande que quelque relèvement dans de rares ornières. Il n'y a pas de fossés, puisque la digue est partout en contre-haut du sol, et possède deux fossés au pied de ses deux talus. — Il y a une barrière dans le village de Waterland-Oudeman. Un peu avant d'y arriver on traverse un ponceau avec murs en ailes, de $1^{m},30$ d'ouverture, en briques, avec tablettes en pierres de taille, au niveau du sol. Il est en bon état.

Chemin entre la route de l'État de Gand à Eecloo et la route provinciale d'Evergem à Watervliet (d'Eecloo vers Caprycke et vers Lembeke).

1°	Communes traversées.	Lembeke. Eecloo.
2°	Pavage exécuté	5,000 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	5,000
5°	Dépense totale effectuée	48,500 francs.

Description du chemin.

Ce chemin est amélioré au moyen d'un pavage de $2^{m},75$. Les accotements ont, en général, 3 mètres, et les fossés de 1 à 3 mètres. Les pavés sont en forts 4e échantillons de Quenast

(12 sur 14). Il est bordé d'une plantation continue de hêtres, saules et bois blancs, — On y rencontre sept aqueducs en briques avec tablettes en pierres de taille, en bon état.

En partant de la route d'Evergem à Watervliet jusqu'à mi-chemin, environ, vers Eecloo, la route est en parfait état de viabilité avec ornières légèrement marquées. — En ce point et sur une longueur de 100 mètres environ, le pavage présente des ornières profondes dans lesquelles les pavés sont entièrement enfoncés et bouleversés. Cette partie appelle une réparation immédiate. — Jusqu'à 1,000 mètres environ d'Eecloo les ornières, sans présenter le degré d'intensité que je viens de signaler, continuent à rester fortement accusées et demandent un relevage—Les derniers 1,000 mètres avant Eecloo, sont en meilleur état et ne présentent que quelques flaques. On était occupé à repaver la rue conduisant de l'extrémité du présent chemin au centre d'Eecloo.

Chemin de Gand, par Evergem, à la route concédée de Meulestede à Cluysen.

1°	Communes traversées	Gand. Meulestede. Wondelgem. Evergem.
2°	Pavage exécuté	9,900 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	9,900
5°	Dépense totale effectuée.	75,042 francs.

Description du chemin.

Ce chemin coupe le canal de Terneuzen et est en communication avec les routes concédées de Meulestede à Cluysen et d'Evergem à Watervliet.

De Gand à Meulestede, le pavage a 5 mètres, les accotements 5 mètres et les fossés 1 mètre. La route est bordée d'une plantation de tilleuls. Cette partie de la route est excellente et ne demande qu'un entretien ordinaire.

La traverse de Meulestede est excellente; les accotements sont pavés, ainsi que les rigoles, pour l'écoulement. A Meulestede, on traverse le canal de Terneuzen.

Au delà du canal, le pavé est réduit à une largeur de 3 mètres et les accotements à celle de 2 ou 3 mètres. Du pont jusqu'à l'entrée de Wondelgem, la route est en parfait état de viabilité, mais des flaques et des ornières commencent à s'y marquer et des dégradations aux accotements laissent, en quelques endroits, les bordures déchaussées.

De l'entrée de Wondelgem jusqu'à Evergem, on traverse deux ponts d'une arche, en briques, avec tablettes en pierre de taille et garde-corps en fer, en bon état. Un aqueduc précède le deuxième de ces ponts et un autre le suit; tous deux sont vieux. Les accotements ont perdu leur inclinaison et laissent souvent les bordures déchaussées. Des travaux d'entretien seraient nécessaires au pavage.

La traverse d'Evergem est excellente. Au sortir d'Evergem, deux contre-allées pour les piétons longent la route en dehors des accotements : cette partie est bonne.

Au delà de ces 300 mètres jusqu'à la route de Meulestede à Cluysen, les deux premiers

quarts de la distance ont besoin de réparation aux accotements, qui ont perdu leur inclinaison et déchaussent les bordures; le troisième quart est en bon état ; le quatrième quart demande un entretien aux accotements et au pavage, qui offre des flaques et surtout des ornières.

A l'extrémité, vieux pont à une arche de 3 mètres d'ouverture ; soubassement en moellons, le reste en briques, en bon état.

Il y a une barrière au sortir d'Evergem.

Les pavés sont, en partie, des pierres de Quenast, du quatrième échantillon fort, et, en partie, des grès blancs plus ou moins irréguliers, d'environ $0^m,12$ sur $0^m,10$.

Chemin de Cluysen à Ertvelde.

1° Communes traversées	Cluysen. Ertvelde.
2° Pavage exécuté	3,000 mètres.
3° Pavage à exécuter	»
4° Longueur totale du chemin. . .	3,000
5° Dépense totale effectuée.	27,240 francs.

Description du chemin.

Cette route est intercalée entre deux routes concédées qu'elle réunit, l'une de Meulestede à Cluysen, l'autre d'Ertvelde à Assenede. Le pavage a $2^m,75$ à 3 mètres. Les accotements, 1, 2 et 3 mètres. Un cours d'eau, de 3 à 4 mètres de large, sert de fossé dans le village de Cluysen et sur une certaine longueur au delà.

La traverse du village de Cluysen est en bon état. A 500 mètres environ hors du village, vieux pont en briques avec tablettes en pierre, en assez bon état, mais faisant saillie sur le plan de la route, par suite d'un mauvais raccordement.

Cette route aurait besoin de quelques réparations, vers Cluysen ; mais plus on s'approche d'Ertvelde, plus elle devient en bon état de viabilité et d'entretien. La traverse d'Ertvelde est on ne peut meilleure sous tous les rapports. La largeur totale de la route y atteint 40 mètres et comprend une belle plantation de quatre rangées d'arbres. Il y a une barrière près d'Ertvelde.

Chemin de Wachtebeke à Cluysen par Wynkel et Terdonk.

1° Communes traversées	Wachtebeke. Wynkel. Cluysen.
2° Pavage exécuté	6,600 mètres.
3° Pavage à exécuter	3,000
4° Longueur totale du chemin. . .	9,600
5° Dépense totale effectuée.	48,862 francs.

Description du chemin.

Cette route part de la route concédée de Bassevelde à Saffelaere, traverse le vieux canal de la Langerleede et aboutit, à Terdonk, au canal de Terneuzen. Le pavage est terminé sur cette longueur (5,700 mètres); au delà du canal, il reste 3,000 mètres environ à paver pour atteindre un bout de pavage de 900 mètres, aboutissant à Cluysen. Le pavage a 3 mètres; les accotements 8 mètres; les fossés 1 mètre. Elle est bordée d'une plantation continue de hêtres et de bois-blancs. Les pavés sont des pierres de Quenast, de $0^m,12$ sur $0^m,10$, un peu irréguliers.

La traverse du village, c'est-à-dire depuis la route de Wachtebeke à Ertvelde jusqu'au pont sur la Langerleede, est excellente sous tous les rapports.

Le pont sur la Langerleede est en briques, avec son soubassement et ses tablettes en pierres de taille; il a une arche de 5 mètres d'ouverture; il est en bon état et les abords sont bien garantis.

Du pont à Wynkel, la route est dans un excellent état.

La traverse de Wynkel est parfaite; seulement les pavés y varient de nature et de dimensions.

De Wynkel à Terdonk. Je n'ai parcouru que la première moitié de cette distance. La route continue à y rester excellente, mais les ornières commencent à se marquer légèrement.

Il y a une barrière à Wynkel.

ARRONDISSEMENTS DE GAND-EECLOO, TERMONDE ET SAINT-NICOLAS.

Chemin de Wachtebeke, par Moerbeke et Exaerde, à la route de l'État de Gand à Termonde.

1° Communes traversées		Wachtebeke. Moerbeke. Exaerde.
2° Pavage exécuté		11,500 mètres.
3° Pavage à exécuter		1,500
4° Longueur totale du chemin. . .		13,000
5° Dépense totale effectuée		99,705 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit la route concédée de Bassevelde à Saffelaere à la route de l'État de Gand à Termonde, et traverse le canal du Moervaert, ainsi qu'un second canal réunissant le premier à la Durme, au lieu dit *Spletters put.* — Le pavage a 2m,75 et 3 mètres, les accotements 1m,25, 2 et 3 mètres. Les fossés 1 à 2 mètres. — Les plantations consistent en bois blancs, saules, chênes et hêtres.

Il reste environ 1,500 mètres à paver sur cette route. Depuis son origine à Wachtebeke jusqu'à la partie non construite, elle est en excellent état.

Le pavage recommence à peu près à l'entrée du village de Moerbeke. La partie qui précède ce village, la traversée du village et la partie entre le village et le Moervaert forment un ensemble excellent.

Du Moervaert jusqu'au village d'Exaerde, la route est construite sur une digue ; on y rencontre trois vieux ponts, le premier en bois, les deux autres en maçonnerie en assez bon état. Dans cette partie la route ne laisse rien à désirer, non plus que dans la traverse d'Exaerde.

D'Exaerde à la grande route de Gand à Termonde, le pavage ne laisse rien à désirer, mais les accotements sont réduits, en général, à 1m,25, et les plantations qui renferment beaucoup de saules, tiennent la route fort ombragée.

Les pavés sont alternativement des pierres de Quenast et des grès blancs.

Il y a deux barrières sur cette route, l'une à Exaerde, l'autre au delà.

ARRONDISSEMENTS DE SAINT-NICOLAS ET DE TERMONDE.

Chemin de Lokeren à Waesmunster.

1°	Communes traversées	Lokeren. Waesmunster.
2°	Pavage exécuté	5,300 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	5,300
5°	Dépense totale effectuée.	63,706 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit les deux routes de l'État de Lokeren à Saint-Nicolas et de Termonde à Saint-Nicolas. Son pavage a 3 mètres, ses accotements 2 mètres, ses fossés 1 mètre. — Ses plantations consistent en bois blancs, chênes, etc.

A partir de son origine à la route de Lokeren à Saint-Nicolas, le chemin s'élève d'abord à mi-côte (3 p. %) de la colline qui forme le flanc gauche de la vallée de la Durme, puis il continue horizontalement jusqu'à son extrémité. — La route est en très-bon état de viabilité : elle commence seulement à demander des relevés à quelques ornières, de l'entretien aux accotements et le curage de la plupart des fossés. — Il serait utile d'en ouvrir en un point où ils manquent aux environs de la chapelle Sainte-Barbe.

La traverse de Waesmunster est excellente : des revers pavés servent à l'écoulement. — On observe sur la route trois aqueducs assez dégradés. — Les pavés sont en grès blancs. — Pas de barrières.

Chemin de Waesmunster à Belcele.

1°	Communes traversées	Waesmunster. Belcele.
2°	Pavage exécuté	4,200 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	4,200
5°	Dépense totale effectuée	48,090 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit les deux routes de l'État de Saint-Nicolas à Lokeren et de Saint-Nicolas à Termonde.

De son point de départ à Waesmunster sur la colline qui forme le flanc gauche de la Durme, elle s'élève sur le sommet du coteau avec une rampe de 3 à 3 1/2 p. %.

Le pavage a 3 mètres ; les accotements 2m,25 ; les fossés 0m,50 à 0m,75. Les plantations consistent en hêtres, bois blancs, etc. — Les pavés sont en pierres de Quenast de 4e échantillon. Le pavage est en très-bon état, mais les accotements laissent beaucoup à désirer, ainsi que les fossés mal entretenus, mal curés et non ouverts en plusieurs endroits.

ARRONDISSEMENT DE SAINT-NICOLAS.

Chemin de Mille-Pommes à Exaerde par Sinay.

1°	Communes traversées	Belcele. Sinay. Exaerde.
2°	Pavage exécuté	6,525 mètres.
3°	Pavage à exécuter	2,450
4°	Longueur totale du chemin. . .	8,975
5°	Dépense totale effectuée	79,633 francs.

Description du chemin.

Cette route part du chemin de fer du pays de Waes à la station de Mille-Pommes et s'étend, par Sinay, jusqu'à Exaerde à la route communale de Wachtebeke vers Lokeren. Elle n'est pavée que jusqu'à la rencontre de la Durme, d'où il reste environ 2,500 mètres à améliorer pour rejoindre le pavage intérieur d'Exaerde, long d'environ 925 mètres. — Le pavage a 3 mètres en pierres de Quenast de 4e échantillon fort, les accotements 3 mètres, les fossés 0m,75 à 1 mètre. Les plantations comprennent des hêtres, des bois blancs, etc.

Du point de départ jusqu'à un premier groupe de maisons appartenant au village de Sinay, le chemin présente un bel alignement bordé de beaux et grands hêtres plantés régulièrement et offrant un excellent pavage, sauf pendant la première centaine de mètres, longueur sur laquelle il a perdu son bombement. Il serait convenable de nettoyer et de rouvrir régulièrement les fossés.

Au delà de cette première partie jusqu'au village, la route est excellente sous tous les rapports.

La traverse de Sinay est dans le plus bel et dans le meilleur état possible. — Il en est de même de la moitié de la distance entre Sinay et la Durme. — Je n'ai pas parcouru les 1,500 mètres environ qui forment l'autre moitié.

Il serait indispensable que cette route communale fût continuée sur la longueur de 500 mètres environ entre la station de Mille-Pommes et la grande route de l'État de Saint-Nicolas à Gand par Lokeren.

ARRONDISSEMENTS DE SAINT-NICOLAS ET DE TERMONDE.

Chemin de Saint-Nicolas à Saint-Gilles.

1°	Communes traversées	Saint-Nicolas. Nieuwkerke. Saint-Gilles.
2°	Pavage exécuté	8,100 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	8,100
5°	Dépense totale effectuée	85,452 francs.

Description du chemin.

Cette route met en communication la grande route de l'État de Gand à la Tête-de-Flandre et la route communale de Stekene à Beveren. — Le pavage a 3 mètres, les accotements 2 mètres à $3^{m},50$, les fossés 1 à 2 mètres. — Les plantations consistent en peupliers, saules, etc. — Les pavés consistent en grès blancs de $0^{m},12$ sur $0^{m},10$ et en pierres de Quenast de 5° échantillon.

La partie qui constitue la rue de la ville et le faubourg de Saint-Nicolas sont en très-bon état. — De l'extrémité du faubourg jusqu'à la limite de Saint-Nicolas, le pavage est en excellent état, mais les accotements ont besoin d'entretien et les fossés de curage.

La même observation s'applique au reste de la route jusqu'à Saint-Gilles.

Dans la traverse de Saint-Gilles le pavage a 4 mètres de large et est aussi exécuté en grès blancs et en porphyre de Quenast. Les accotements n'y sont pas pavés non plus que les rigoles à revers pour l'écoulement des eaux. — Cette traverse est très-bonne, mais moins bien soignée que celles de certains autres endroits d'une importance inférieure à celle de Saint-Gilles.

Pas de barrières.

ARRONDISSEMENT DE SAINT-NICOLAS.

Chemin de Stekene à Beveren.

1°	Communes traversées	Stekene. Saint-Gilles. Vracene. Beveren.
2°	Pavage exécuté	17,100 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	17,100
5°	Dépense totale effectuée	122,265 francs.

Description du chemin.

Cette route met en communication le canal de Stekene dit *Stekensche vaert* avec la route de l'État de Gand à la Tête-de-Flandre, coupe les routes provinciales de St-Nicolas à Hulst (Hollande), et de St-Nicolas à Kieldrecht, et joint la route communale de St-Nicolas à St-Gilles.

Le pavage à $2^m,75$ et 3 mètres; les accotements, 2, 3 et 4 mètres; les fossés, 1, 2 et 3 mètres. Les plantations consistent spécialement en bois blancs. Les pavés sont de diverses provenances et varient de $0^m,15$ sur $0^m,12$, à $0^m,10$ sur $0^m,07$ à la tête.

Cette route commence à environ 200 mètres au delà du *Stekensche vaert*. De l'origine jusqu'au canal le pavage est en très-mauvais état, et a un urgent besoin de réparations, de même que le canal a un urgent besoin de curage, si l'on ne veut qu'il achève de s'envaser complétement. Sur le canal, vieux pont en briques à une arche avec chaînes verticales et tablettes en pierres de taille, en assez bon état. L'élévation du pont a nécessité, pour le raccordement de la route, l'établissement d'une pente d'environ $1\frac{1}{2}$ p. °/₀ vers le village, sur une longueur de 130 mètres.

Dans la traverse du village, pierres de toutes provenances et dimensions : le pavage va jusqu'à une largeur de 10 mètres, et les accotements sont successivement pavés et non pavés. Les rigoles à revers pour l'écoulement des eaux sont pavées; des regards grillés que l'on y remarque indiquent deux égouts souterrains. Cette traverse est parfaitement viable, mais l'ensemble du pavage demande des réparations.

De Stekene à la route de Hulst. En divers points, les fosses provenant d'arbres abattus empiètent presque jusque sur les bordures; pavés très-variés, en général en grès blancs ainsi que les bordures; flaques nombreuses presque continues. Un certain nombre de pavés n'ont que $0^m,06$ à $0^m,04$ de côté. Les fossés ont grand besoin de curage.

De la route de Hulst à St-Gilles. En quelques points, les fossés acquièrent une largeur de 3 mètres au détriment des accotements qui ont besoin de réparations. Le pavage est en meilleure état que dans la section précédente et les pavés plus réguliers. Trois aqueducs en assez bon état.

De St-Gilles à Voshoek. Accotement à réparer ; fossés s'élargissant en mares aux dépens des accotements. Trois aqueducs en très-bon état; pavage en très-bon état.

De Voshoek au moulin de Laer. En deux endroits, sur 15 à 20 mètres chaque fois, la route a perdu son bombement et est recouverte de sable, au point que l'on ne sent plus le pavage ; le reste est en bon état.

Du moulin de Laer à un tournant à angle droit. Le tout est en bon état, sauf une longueur de 40 mètres sur laquelle le pavage est devenu concave, et est recouvert d'une épaisse couche de sable qui le fait disparaître.

De l'angle droit à la route de St-Nicolas à Kieldrecht. Pavés, accotements et fossés dans le meilleur état.

Traverse de Vracene. Parfaite.

De Vracene au Mosselbank. Le tout en bon état. Pont oblique d'une arche, en briques.

Du Mosselbank à Zillebeke. Accotements rétrécis au profit de fossés larges et pleins d'eau sans plantations ni garde-corps ; cela forme un passage dangereux ; pavage en bon état.

De Zillebeke à Beveren. Le tout est en bon état.

Traverse de Beveren. Jusqu'à la route de Gand à la Tête-de-Flandre et jusqu'au chemin de fer du pays de Waes, elle est en excellent état.

Pas de barrières.

Chemin de Melsele à Calloo.

1°	Communes traversées	Melsele. Calloo.
2°	Pavage exécuté	2,500 mètres.
3°	Pavage à exécuter	2,600
4°	Longueur totale du chemin. . .	5,100
5°	Dépense totale effectuée	9,500 francs.

Description du chemin.

Cette route, quand elle sera achevée, réunira la route de l'État de Gand à la Tête-de-Flandre à la route concédée de Beveren à Calloo et au Doel.

Le pavage à 3 mètres, les accotements 1m,50 et les fossés 1 mètre. Les plantations consistent en bois blancs et saules.

Traverse de Melsele en fort bon état. Au sortir du village des ornières déchaussent les bordures du côté du pavé. En quelques points, les accotements sont dévastés presque jusque contre les bordures. En beaucoup d'endroits les fossés ont un urgent besoin de curage. Le pavage est en très-bon état et ne demande que le relevage de quelques planches et le rajustement de quelques bordures.

Pas de barrières.

Chemin de Zwyndrecht à Rupelmonde.

1°	Communes traversées	Zwyndrecht. Burght. Cruybeke. Basele. Rupelmonde.
2°	Pavage exécuté	12,350 mètres.
3°	Pavage à exécuter.	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	12,350
5°	Dépense totale effectuée	137,332 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit la route de l'État de Gand à la Tête-de-Flandre avec l'Escaut à Rupelmonde et avec trois routes communales.

Le pavage a 3 mètres, les accotements 1 à 2 mètres, les fossés 1 mètre. Les plantations sont en hêtres et bois blancs. — Cette route présente quelques pentes et rampes.

Cette route part de l'extrémité du village de Zwyndrecht.

Du point de départ jusqu'au chemin de fer. Pavage assez bon, accotements négligés et trop étroits.

Du chemin de fer à Burght. La route s'élargit et prend un aspect régulier. Les fossés et les accotements ont besoin d'entretien ; le pavage est viable, mais très-raboteux par suite d'un grand nombre de flaques.

Traverse de Burght. Bonne, mais moins belle et moins propre que ce que l'on voit en général dans la province.

De Burght à Huys-ter-Lucht. Rampes et pentes de 1 à 1 1/2 p. °/₀. Accotements mauvais, fossés sales, pavage exigeant des relèvements.

De Huys-ter-Lucht à Schiphaek. Le pavage est meilleur que dans la section précédente, sauf pendant une longueur de 20 mètres sur laquelle il a perdu son bombement et où il est recouvert de sable. — Même observation que ci-dessus, quant aux rampes, aux accotements et aux fossés.

De Schiphaek à Cruybeke. Fossés irréguliers et mal soignés, accotements demandant beaucoup d'entretien, rampes et pentes de 1 1/2 p. °/₀. Pavage en bon état.

Traverse de Cruybeke. En très-bon état. Pour en sortir, rampes de 2 p. °/₀ sur 150 mètres.

De Cruybeke à Basele. Accotements ayant un urgent besoin de réparations. — Bordures déchaussées. En quelques points la largeur totale de la route se réduit à 5 mètres. — Fossés non curés, pavage bon ; un pont en briques avec garde-corps en fer en bon état.—L'état des choses s'améliore au fur et à mesure que l'on s'approche de Basele.

Traverse de Basele. Le pavage est en assez bon état, les accotements laissent un peu à désirer.

De Basele à Rupelmonde. Bon pavage et assez bons accotements, mais trop étroits en

quelques endroits et détériorés dans d'autres par des traces d'arbres abattus. Quelques pentes et rampes.

Somme toute, cette route dans son ensemble est moins satisfaisante que la plupart des autres routes de la partie Nord de la province de la Flandre orientale.

Pas de barrières.

Chemin de Rupelmonde à Tamise.

1°	Communes traversées	Rupelmonde. Tamise.
2°	Pavage exécuté	5,700 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	5,700
5°	Dépense totale effectuée	55,233 francs.

Description du chemin.

Cette route fait suite à celle de Zwyndrecht à Rupelmonde, à laquelle elle est reliée par un embranchement qui tourne la ville ; cet embranchement est en bon état.

Le pavage a 3 mètres, à $3^m,50$; accotements $0^m,50$, 1 mètre et $2^m,50$.

Cette route, tracée sur le flanc gauche de la vallée de l'Escaut, présente des pentes et rampes qui vont jusqu'à 5 p. °/₀.

De Rupelmonde jusqu'à l'embranchement susdit. Le pavage est bon, mais la route manque de largeur et de régularité.

De l'embranchement au Blauwhof. Le pavage est très-bon, les accotements de $2^m,50$ sont en bon état, ainsi que les fossés.

Du Blauwhof à Tamise. La route est en état de viabilité, mais elle demande des réparations immédiates pour des flaques, des bordures déchaussées ou jetées hors places dans les accotements.

Dans quelques endroits des côtes il n'y a pas de fossés et les accotements sont généralement en mauvais état. — Un vieil aqueduc en briques en mauvais état.

Cette partie est ce que j'ai vu de plus mal entretenu dans la partie Nord de la province.

Pas de barrières.

Chemin de Tamise à Nieuwkerke.

1°	Communes traversées	Tamise. Nieuwkerke.
2°	Pavage exécuté	8,950 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	8,950
5°	Dépense totale effectuée	59,420 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit les routes communales de Waesmunster à Tamise, et de Tamise à Elversele à la route de l'État de Gand à la Tête de Flandre, au chemin de fer du pays de Waes, et à la route provinciale de Saint-Nicolas à Kieldrecht.

Pavage 3 mètres, accotements 1, 2 et 4 mètres, fossés 1 mètre. — Plantations, hêtres et bois blancs.

De Tamise au Dooren. Route bien régulière, viable, mais dont le pavage présente de fortes ornières ; accotements mal entretenus ; un aqueduc sur un petit ruisseau a ses abords mal garantis et offre un passage dangereux.

De Dooren à Doorn. La route est, d'abord, en très-bon état, mais ensuite le pavage perd son bombement, les bordures sont déchaussées et rejetées dans les accotements, qui eux-mêmes sont loin d'être bons.

Du Doorn au Ranck. Dans cette section les accotements s'élargissent et reviennent en bon état. L'ensemble de la route est satisfaisant, sauf un passage de 30 à 150 mètres environ, avant le Ranck, dans lequel le pavage est bouleversé et demande une réparation urgente.

Je n'ai pas parcouru le reste de la route dont la partie précédente constitue plus de la moitié.

Chemin du Ranck vers Burght par Haesdonck.

1° Communes traversées	Haesdonck. Burght.	
2° Pavage exécuté	5,375	mètres.
3° Pavage à exécuter	4,700	
4° Longueur totale du chemin. . .	10,075	
5° Dépense totale effectuée	59,770	francs.

Description du chemin.

Cette route réunirait les routes communales de Tamise à Nieuwkerken et de Burght à Waesmunster. Elle n'est construite que jusqu'aux abords du hameau de Rasdepoort.

Pavage, 3 mètres ; accotements, 2 à 4 mètres ; fossés, 1 mètre.

Du Ranck à Haesdonck. La route présente un ensemble très-régulier et en très-bon état, sauf les accotements qui demandent quelque soin.

Traverse de Haesdonck. En bon état.

De Haesdonck au moulin à vent. L'ensemble devient moins bon et sur une longueur d'environ 150 mètres aux abords du moulin à vent le pavage a perdu le bombement et est couvert de sable.

Du moulin à vent jusqu'à la fin de la partie pavée. L'aplatissement se continue avec flaques, ornières, bordures déjetées, etc. Cette partie est en mauvais état ; elle aurait, en partie, besoin d'être démontée et reconstruite à neuf.

Chemin de Cruybeke au chemin de Basele à Beveren.

1°	Commune traversée	Cruybeke.
2°	Pavage exécuté	2,950 mètres.
3°	Pavage à exécuter	600
4°	Longueur totale du chemin . . .	3,550
5°	Dépense totale effectuée	30,473 francs.

Description du chemin.

Cette route, qui n'est point entièrement achevée, réunira les deux routes de Zwyndrecht à Rupelmonde et de Basele à Beveren. La pavage a 2m,50 à 3 mètres; les accotements 1 à 2 mètres ; les fossés 1 mètre. Les plantations sont en bois-blancs. La traverse de Cruybeke présente un pavage qui a besoin d'être relevé en beaucoup d'endroits.

De Cruybeke au Doornstraete. Le pavage continue à présenter un certain nombre de flaques et d'ornières; les accotements sont bons.

De Doornstraete au Meulenberg. Le pavage est bien construit et en bon état; accotements passables, fossés irréguliers et mal curés.

Le pavage finit à Meulenberg.

Chemin de Basele à Beveren par Haesdonck.

1°	Communes traversées	Basele. Cruybeke. Haesdonck. Beveren.
2°	Pavage exécuté	10,000 mètres.
3°	Pavage à exécuter	810
4°	Longueur totale du chemin. . .	10,810
5°	Dépense totale effectuée	99,300 francs.

Description du chemin.

Cette route, qui n'est pas entièrement terminée, part de l'Escaut en face de Hemixem, coupe la route communale de Zwyndrecht à Rupelmonde, la route communale du Ranck vers Burght par Haesdonck, le chemin de fer du pays de Waes et aboutit à Beveren à la route de l'État, de Gand à la Tête-de-Flandre.

Pavage, 3 mètres; accotements, 2 et 3 mètres ; fossés, 1 et 2 mètres. Les pavés sont des porphyres de Quenast, de 0m,15 sur 0m,12 et de 0m,12 sur 0m,10.

En partant de l'Escaut, la route s'élève d'abord sur la digue au moyen de deux rampes de 3 p. c.; elle se maintient ensuite, pendant environ 600 mètres, sur la digue du polder dit *Basel Broek polder*. Sur les deux rampes, le pavé est en bon état; sur la digue, les accotements, presque entièrement enherbés, sont en bon état. Le pavage, parfaitement viable, présente deux ornières fortes et presque continues qui auraient besoin d'être relevées. La route descend ensuite, dans le Basel Broek polder, par une pente de 2 1/2 à 3 p. c. Sur cette pente, le pavage est dans le même état que sur la digue, mais les accotements sont réduits à 0m,50, en mauvais état et déchaussant les bordures.

Dans la partie sinueuse qui succède à la pente. Fossés mal curés; accotements étroits et endommagés, jusque contre les bordures, par des fossés d'arbres coupés; fortes ornières exigeant d'être promptement relevées. En quelques endroits, les fosses provenant de l'abattage des arbres ont arraché les bordures et même une partie du pavage. Sur une certaine longueur, le pavage est réduit à 2m,70. Un vieil aqueduc en briques avec voûtes en assez bon état.

A cette partie sinueuse succède un alignement d'environ 200 mètres, finissant à un arbre surmonté d'une chapelle; le tout y est en meilleur état que dans la partie précédente.

De l'arbre jusqu'au village de Basele. La route prend son caractère de régularité; le pavage est bon, les fossés bien curés et larges de 2 mètres dans la seconde moitié. Dans cette partie, on regrette de ne pas voir de plantations qui serviraient de garde-corps entre la route et les fossés, larges et pleins d'eau. Quelques soins seraient nécessaires aux accotements.

Traverse de Basele. Le pavage s'y bifurque et est excellent dans les deux parties, dont l'une a jusqu'à 10 mètres de large.

Je n'ai pas inspecté la partie de cette route entre Basele et Haesdonck, dans laquelle se trouve la partie inachevée.

De Haesdonk au Zandstraet. L'ensemble de la route est en assez bon état.

Du Zandstraet au chemin de fer. Accotements très-détériorés près de la Saxenhuys, ainsi que dans le taillis qui la suit et dans l'allée du château de Saxen. Pavage bon, d'abord, raboteux et inégal ensuite.

Du chemin de fer à la route. Pavage et accotements bons.

Pas de barrières.

Chemin de Saint-Nicolas à Tamise.

1° Communes traversées	Saint-Nicolas. Tamise.
2° Pavage exécuté	7,100 mètres.
3° Pavage à exécuter	»
4° Longueur totale du chemin. . .	7,100
5° Dépense totale effectuée	72,076 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit le chemin de fer du pays de Waes et la route de l'État de Gand à la Tête-de-Flandre aux routes communales de Rupelmonde à Tamise, de Tamise à Nieuwkerke et de Tamise à Elversele.

Pavage 3 mètres, avec pavés en grès blancs de $0^m,15$ sur $0^m,12$; accotements de 2 à 4 mètres ; fossés de 1 mètre ; plantations de bois blancs, chênes, tilleuls.

La route part de la station et traverse la ville : dans cette partie, elle est en fort bon état ainsi que dans le faubourg, qui y fait suite.

Sur le reste de son développement on remarque : 1° une mare qui empiète sur l'accotement de droite ; 2° quelques bordures déchaussées ; 3° des fossés à curer ; 4° l'accotement gauche fort détérioré, sur une longueur de 100 mètres, aux environs de Smesstraete.

A cela près, cette route est très-belle et très-bonne, et serait remise en parfait état avec peu d'entretien.

Pas de barrières.

Chemin de Tamise à Elversele avec embranchement vers Saint-Nicolas.

1°	Communes traversées	Tamise. Thielrode. Elversele.
2°	Pavage exécuté	10,700 mètres.
3°	Pavage à exécuter.	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	10,700
5°	Dépense totale effectuée	103,683 francs.

Description du chemin.

Cette route, partant de Tamise, a d'abord environ 500 mètres de commun avec la route vicinale de Saint-Nicolas à Tamise, qu'elle réunit avec la route de l'État de Saint-Nicolas à Termonde, après avoir coupé la route concédée de Kettermuyt vers Termonde.

Pavage $2^m,50$ et 3 mètres, en porphyres de Quenast de $0^m,14$ sur $0^m,12$ et $0^m,10$; accotements de 2, 3, 4 et 5 mètres ; fossés de $0^m,75$ à 1 mètre, manquant parfois ; plantations, bois blancs, chênes, hêtres et tilleuls. Cette route est tracée sur le flanc gauche des vallées de l'Escaut et de la Durme.

Au début de la route, une partie d'environ 1,000 mètres semblait avoir été réparée récemment et était dans un état complétement bon.

De l'extrémité de la partie réparée jusqu'à Thielrode. Le tout est dans un état d'entretien satisfaisant et de viabilité parfaite.

Traverse de Thielrode. Bonne quant au pavage, mauvaise quant aux accotements dans quelques endroits.

De Thielrode jusqu'à l'embranchement allant vers Saint-Nicolas et jusqu'à Elverselle. Les fossés manquent en plusieurs points. Pavage bon ; accotements mauvais ; fossés mal curés.

Traverse d'Elversele. Pavé passable ; fortes ornières ; route étroite ; accotements à recharger.

D'Elversele à Stokte. Pavage sillonné par deux ornières profondes et continues. Route bien régulière ; accotements et fossés bons.

Traverse de Stokte. Pavage en bon état ; pavés divers de forme et de nature.

De Stokte à la route de Saint-Nicolas à Termonde. Ensemble bien viable : accotements trop bas, déchaussant les bordures.

Cette route aurait besoin que les réparations exécutées à l'un de ses bouts fussent continuées sur toute son étendue.

Quant à l'embranchement partant entre Thielrode et Elversele et se dirigeant vers Saint-Nicolas, on y remarque un pavage sans bombement en beaucoup de points; des bordures déjetées, des traces d'arbres abattus s'étendant jusque sur les bordures. Quelques flaques semblent avoir été relevées récemment; mais il reste beaucoup à faire pour remettre en bon état cette route, qui cependant est viable, mais trop étroite.

Chemin de Hamme à Grembergen par Moerseke.

1°	Communes traversées	Hamme. Moerseke. Grembergen.
2°	Pavage exécuté	6,100 mètres.
3°	Pavage à exécuter	1,000
4°	Longueur totale du chemin. . .	7,100
5°	Dépense totale effectuée	75,686 francs.

Description du chemin.

Cette route part, à 1,000 mètres au sud de Hamme, d'une route concédée réunissant deux points de la route de l'État de Saint-Nicolas à Termonde. Cette route offre une lacune d'environ 1,000 mètres non encore pavés.

Pavage 3 mètres, en pierres de Quenast, fort 5e échantillon; accotements 2 mètres; fossés 0m,75 à 1 mètre; plantations, saules, bois blancs, tilleuls, ormes.

De l'origine jusqu'à Moerseke. Excepté la partie non terminée, la route est parfaite, sauf quelques dégradations aux accotements.

Traverse de Moerseke. Dans le meilleur état possible sous tous les rapports.

De Moerseke à Grembergen. Toute cette route est très-bonne : quelques parties sont parfaites. Je n'ai à signaler que le manque de fossés dans une partie où la route est au niveau du sol, ce qui fait qu'elle manque de délimitation et d'écoulement en cet endroit. En un point, un banc de scieur de long encombrait l'accotement et la moitié de la route : vers Grembergen, deux raccordements un peu brusques entre des alignements différents.

Traverse de Grembergen. Dans un état excellent.

Chemin de Hamme au hameau d'Ardoye.

1°	Commune traversée	Hamme.
2°	Pavage exécuté	3,500 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	3,500
5°	Dépense totale effectuée	36,165 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit la route concédée de Kettermuyt vers Grembergen par Hamme à la route de l'État de Saint-Nicolas vers Termonde.

Pavage 3 mètres, en grès blancs de $0^m,15$ sur $0^m,10$ et de $0^m,13$ sur $0^m,08$; accotements 2 et 3 mètres ; fossés de $0^m,75$ à 1 mètre ; plantation non continue de bois blancs et de saules.

Le pavage peut être regardé comme en bon état et ne demandant qu'un entretien ordinaire pour relever des flaques et des ornières, et replacer des bordures déjetées ; les accotements et les fossés sont satisfaisants et ne demandent qu'un peu d'entretien.

ARRONDISSEMENT DE TERMONDE.

Chemin du hameau d'Ardoye vers Zele.

1°	Commune traversée	Zele.
2°	Pavage exécuté	4,600 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	4,600
5°	Dépense totale effectuée. . . .	43,930 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit les routes de l'État de Saint-Nicolas à Termonde et de Lokeren à Termonde.

Pavage de 3 mètres, en pavés de Quenast, fort 5e échantillon; accotements 2 mètres et $2^{m},50$; fossés 1 mètre et $1^{m},50$; plantations, saules, tilleuls, bois blancs, frênes.

De l'origine jusqu'à la chapelle Sainte-Anne. La route est excellente.

De la chapelle Sainte-Anne à Durmen. Cette partie de route est fort bonne et les aqueducs que l'on y rencontre en fort bon état.

Pavage excellent. Les accotements seuls réclament quelques soins.

Chemin entre la route concédée de Gand à Zele et l'Escaut par le village de Berlaere.

1°	Commune traversée	Berlaere.
2°	Pavage exécuté	4,500 mètres.
3°	Pavage à exécuter	2,000
4°	Longueur totale	6,500
5°	Dépense totale effectuée	29,565 francs.

Description du chemin.

Cette route met le village de Berlaere en communication avec la route concédée de Gand à Zele et d'autre part avec l'Escaut. (Cette dernière partie n'est pas améliorée.)

Pavage, 3 mètres en pierres de Quenast, fort 5e échantillon; accotements, 1m,50; fossés, 1 mètre; plantations de bois blancs.

De la route au Kammershoek. Pavage excellent; accotement de gauche mauvais.

Du Kammershoek à Coolstraete. L'accotement de gauche disparaît d'abord; il reparaît ensuite, mais il est irrégulier ainsi que celui de droite. Ils redeviennent ensuite réguliers quant à la largeur, mais sont en mauvais état. Cet état s'améliore aux abords du Coolstraete. Le pavé est très-viable, mais les ornières sont fortement marquées.

Je n'ai pas parcouru les 1,000 mètres qui séparent le hameau de Coolstraete du village de Berlaere.

ARRONDISSEMENT DE GAND-EECLOO.

Chemin d'Afsné à Leerde-Saint-Martin avec embranchement à la route de l'État de Gand à Deynze.

1° Communes traversées.	Afsné. Laethem-Saint-Martin. Deurle. Leerne-Saint-Martin.
2° Pavage exécuté	5,600 mètres.
3° Pavage à exécuter	1,800
4° Longueur totale du chemin. . .	7,400
5° Dépense totale effectuée.	57,000 francs.

Description du chemin.

Cette route met en communication la route de l'État de Gand à Deynze, la route concédée entre ces deux mêmes villes, la route concédée de Leerne-Saint-Martin à Vosselaere et l'Escaut.

La partie entre Afsné et Laethem-Saint-Martin n'est point encore construite.

Le pavage a 3 mètres ; les accotements, 2 mètres ; les fossés, 1 mètre. Les plantations consistent en têtards, chênes, hêtres, bois blancs, etc. Les pavés sont de diverse nature.

Embranchement. Partant de la route de l'État de Gand à Deynze, on trouve d'abord sur environ 300 mètres un pavage sans bombement et sillonné de nombreuses flaques et ornières, les accotements dégradés, déchaussant les bordures. Le reste de l'embranchement jusqu'à la route principale est en beaucoup meilleur état.

Route principale. Traverse du village de Laethem-St-Martin. Les accotements sont irréguliers, la route trop ombragée et le pavage a besoin d'être relevé.

Du village à la Lys. Un assez grand nombre de parties de cette section manquent de fossés, l'eau s'écoule dans des ornières qu'elle s'est tracées sur les accotements, ou bien elle y reste stagnante. En beaucoup de points les accotements s'inclinent vers le pavage et y ramènent les eaux qui y restent stagnantes dans des flaques nombreuses dont quelques-unes occupent toute la longueur de la route. Sur le pavage les ornières sont presque continues et fortement marquées. — Une très-longue plantation de hêtres magnifiques et touffus ; ils forment en se rejoignant au dessus du pavage une voûte impénétrable à l'air et au soleil. Aux abords de la Lys le pavage est enfoncé sur une trentaine de mètres de longueur, et présente une vaste mare boueuse.

Dans la partie parallèle à la Lys, le pavage redevient meilleur ; un grand bombement empêche les eaux d'y séjourner, mais les accotements laissent à désirer. On passe la Lys dans un bac. Les abords de la rivière ne valent pas grand'chose à la rive droite et sont fort mauvais à la rive gauche. Le sable du pavage est enlevé par les eaux.

De la Lys à Leerne-Saint-Martin sur la route concédée de Gand à Deynze. Pavage, passable ; accotements, trop étroits ; pas de fossés, ou fossés obstrués par la végétation.

Pas de barrières.

Chemin d'Astene à Eecke par Nazareth.

1°	Communes traversées	Astene. Nazareth. Eecke.
2°	Pavage exécuté	8,000 mètres.
3°	Pavage à exécuter	»
4°	Longueur totale du chemin. . .	8,000
5°	Dépense totale effectuée.	80,000 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit le chemin de fer de l'État de Gand à Courtray et les routes de l'État de Gand à Deynze, et de Gand à Audenarde.

Le pavage a 3 mètres et 2m,50 ; les accotements ont 2, 3 et 4 mètres ; les fossés 1 mètre. La route est en partie plantée de hêtres, peupliers, etc. Les pavés proviennent de Quenast et d'autres localités.

De la route au chemin de fer. Le pavage est en excellent état.

Du chemin de fer à la 1re *barrière.* Tout est en bon état.

De la barrière à Nazareth. Un aqueduc en bon état; accotements satisfaisants ayant seulement besoin d'être écrêtés en certains endroits; pavage en bon état, ne demandant que quelques relèvements dans des parties affaissées.

Traverse de Nazareth. Pavage de 2m,50 en 3e échantillon; en médiocre état; l'écoulement n'est pas suffisamment soigné dans le village.

De Nazareth à la 2e *barrière.* Le tout est en bon état.

1er *alignement après la* 2e *barrière.* Belle plantation de hêtres; tout y est en bon état, sauf quelques flaques.

2e *alignement.* Tout y est en bon état.

3e *alignement.* Tout y est assez satisfaisant; mais l'accotement de gauche est trop étroit; le pavé présente quelques flaques et les fossés devraient être curés.

Du 3e *alignement à Eecke sur la grande route de l'État de Gand à Audenarde.* Les accotements ont besoin d'être écrêtés pour donner écoulement aux eaux dans les fossés; pavage ayant perdu son bombement en beaucoup d'endroits; trous d'arbres arrachés venant jusque contre les bordures. Les fossés deviennent, par places, des mares de 2 mètres à 6 mètres de largeur.

L'ensemble de la route est satisfaisant.

ARRONDISSEMENTS DE GAND-EECLOO ET D'AUDENARDE.

Chemin dit de Gavre à Dickelvenne, allant, par Gavre et Dickelvenne, de la route de l'État de Gand à Audenarde à la route provinciale de Gand à Audenarde, avec embranchement sur Meylegem et Hermelgem.

1° Communes traversées	Gavre. Dickelvenne. Beirlegem. Meylegem. Hermelgem.
2° Pavage exécuté	11,000 mètres.
3° Pavage à exécuter	»
4° Longueur totale du chemin. . .	11,000
5° Dépense totale effectuée	107,470 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit : 1° la route provinciale de Gand à Audenarde; 2° la route de l'État entre les deux mêmes villes ; 3° la route communale de grande communication de Gavre à Schelderode ; 4° la route communale d'Asper à Eyne ; 5° l'Escaut.

Le pavage a 3 mètres, 3m,50, 4 mètres. — Les accotements 0m,50, 1 et 2 mètres. — Les fossés 0m,25, 1 mètre et 1m,50. — Les pavés sont de provenances et de dimensions diverses.

Partant à Beirlegem de la route provinciale de Gand à Audenarde jusqu'à un poteau où on lit « *Beirlegem* , » pavage en général passable, mais avec quelques parties détestables. — Fossés nuls, ce qui laisse la route sans délimitation en beaucoup de points où elle est au niveau du sol.

Du poteau à l'embranchement allant vers Meylegem et Hermelgem. L'ensemble est dans un état passable.

De l'embranchement à Dickelvenne. Pavage en état satisfaisant, quoique les ornières continues commencent à être sensiblement marquées, accotements trop petits (0m,50) et mauvais, fossés nuls. Inclinaison de 4 p. %.

Traverse de Dickelvenne. Mauvaise, sale, étroite. On y réparait le pavage. Ponceau avec abords bien garantis. Rampe 5 p. %.

De Dickelvenne à un groupe de cinq à six maisons. Pavage et accotements mauvais. pas de fossés, fortes haies nuisibles à la route.

Des cinq maisons à trois moulins à vent. Fortes haies nuisibles à la route ; pavage viable mais délabré ; fossés nuls, route non délimitée ; en certains endroits on cultive jusque contre les bordures ; accotements presque nuls et extrêmement dégradés. — En approchant des moulins le pavage devient bon.

Des trois moulins à Gavre. Pavage en assez bon état ; accotements détestables ; fossés nuls.

Traverse de Gavre. Pavage bien régulier, généralement en bon état quoique un peu raboteux. — Revers et rigoles pavés pour l'écoulement des eaux. — Égouts souterrains.

Je n'ai pas parcouru la partie de 1,000 mètres qui s'étend entre Gavre et la route allant d'Asper à Eyne.

De la route d'Asper à Eyne à la route de l'État de Gand à Audenarde. — Cette partie diffère essentiellement des parties précédentes : elle forme un bel alignement d'environ 1,800 mètres, bordé d'une plantation de peupliers, et sur lequel le tout est dans le meilleur état, sous tous les rapports.

Je n'ai pas parcouru l'embranchement de Meylegem à Hermelgem.

ARRONDISSEMENT D'AUDENARDE.

Chemin d'Asper à Eyne.

1°	Communes traversées	Asper. Syngem. Heurne. Eyne.
2°	Pavage exécuté	6,800 mètres,
3°	Pavage à exécuter.	700
4°	Longueur totale du chemin. . .	7,500
5°	Dépense totale effectuée	60,928 francs.

Description du chemin.

Cette route réunit la route de l'État de Gand à Audenarde à la route communale allant de Beirlegem à Dickelvenne, Gavre, etc.

Le pavage a 3 mètres de largeur et est exécuté en pavés de Quenast, et d'autres provenances. Les accotements ont de 1 à 3 mètres. — Fossés de $0^m,25$ à 1 mètre.

De l'origine jusqu'à Asper. La route très-régulière est en excellent état dans les diverses parties : elle est en remblai d'environ $1^m,50$ sur le terrain environnant.

Traverse d'Asper. En fort bon état : revers pavés pour l'écoulement.

D'Asper à Syngem. Le pavage reste bon en présentant cependant des flaques. — Les accotements se rétrécissent à 1 mètre. — La route qui est partout au niveau du sol n'offre pas de traces de fossés et n'est pas même délimitée.

Traverse de Syngem. Pavage en bon état, sauf des flaques ; accotements assez délabrés et encombrés par des arbres abattus et des matériaux divers. — Écoulement assez mal assuré.

De Syngem à Heurne. Comme d'Asper à Syngem. Parties boueuses faute d'écoulement. — Partie d'environ 300 mètres non encore pavée aux abords de Heurne.

Traverse de Heurne. Bonne.

De Heurne à Eecke. Accotements détestables, sans fossés, surplombés par le sol des champs. — Partie d'environ 200 mètres non encore pavée, au delà de l'interruption jusqu'à Eyne, pavage passable, accotements trop étroits, pas de fossés.

Cette route peut être considérée comme composée de deux parties : l'une de l'origine jusqu'à Asper, excellente et régulière ; l'autre d'Asper à Eyne, médiocre et irrégulière.

Chemin entre la route de l'État d'Audenarde à Courtray et la route de Renaix à Waereghem, avec embranchement vers Anseghem.

1°	Communes traversées	Worteghem. Waereghem.
2°	Pavage exécuté	6,000 mètres.
3°	Pavage à exécuter	4,000
4°	Longueur totale du chemin. . .	10,000
5°	Dépense totale effectuée.	64,800 francs.

Description du chemin.

Cette route n'est pas achevée et le pavage ne s'étend qu'à 1,000 mètres environ au delà de Worteghem. Je n'ai pas parcouru cette partie de 1,000 mètres.

Le pavage a $2^{m},50$ et 3 mètres et est exécuté avec des pierres de diverses natures et dimensions. — Les accotements sont de $0^{m},25$ à 2 mètres. Les fossés sont nuls ou très-petits $0^{m},25$.

Toute cette route jusqu'à Worteghem peut être considérée comme très-mauvaise, tant sous le rapport du pavage, que des accotements, en général beaucoup trop petits, et des fossés trop petits ou nuls; on exécutait des réparations au pavage à environ 1,000 mètres de l'origine de la route ; elles sont plus nécessaires encore dans des parties plus voisines de Worteghem.

L'embranchement vers Anseghem est construit sur de plus grandes dimensions et a un aspect de régularité qui manque à la route principale.

Le pavage a 4 mètres et est exécuté en matériaux divers (grès-quarzite, porphyres) d'assez fortes dimensions.

Les accotements ont 3 mètres. — Les fossés manquent. — Le pavage est dans le plus mauvais état et devrait être refait sur plus de la moitié de sa surface.

Chemin de Berchem à la frontière du Hainaut par Ruyen.

1°	Communes traversées	Berchem. Ruyen.
2°	Pavage exécuté	5,100 mètres.
3°	Pavage à exécuter	900
4°	Longueur totale du chemin. . .	6,000
5°	Dépense totale effectuée.	56,763 francs.

Description du chemin.

Cette route n'est pas encore tout à fait achevée : je ne l'ai visitée que jusqu'à Ruyen, c'est-à-dire sur les trois quarts de sa longueur. Le pavage, en matériaux de diverses natures (cal-

caires, grès, etc.) et échantillons, a 3 mètres; les accotements 2m,50 à 4 mètres; les fossés 0m,25 à 2 mètres; plantations de peupliers.

De l'Escaut jusqu'au village de Berchem. Cette partie, construite dans la vallée, perpendiculairement au cours de la rivière, est fortement en remblai au-dessus du sol et munie de deux aqueducs : elle est bordée de plantations régulières de peupliers et saules, et en bon état.

Traverse de Berchem. Pavage très-bon; revers pavés pour l'écoulement des eaux qui se fait bien.

De Berchem à la barrière. Le pavage peut être divisé en trois parties : la première, bonne; la deuxième, plus courte, pavés de grès, en mauvais état; la troisième, passable. Les accotements de cette troisième partie, surtout, sont en bon état.

De la barrière à Ruyen. La route dans ses diverses parties y est très-bonne et très-régulière.

Chemin d'Audenarde à Opbrakel par Etichove, Marke-Kerkhem et Schoorisse.

1°	Communes traversées.	Leupeghem. Etichove. Marke-Kerkhem. Schoorisse. Opbrakel.
2°	Pavage exécuté	6,900 mètres.
3°	Pavage à exécuter	4,800
4°	Longueur totale du chemin. . .	11,700
5°	Dépense totale effectuée	65,619 francs.

Description du chemin.

Cette route prend naissance à la route de l'État d'Audenarde à Renaix.

Le pavage a 2m,50 et 3 mètres en certains endroits : il est construit en matériaux d'une très-grande variété. Les accotements ont de 0m,50 à 1m,50, et les fossés, quand ils existent, 0m,25 à 0m,50. Les pentes et rampes vont de 4 à 5 p. %.

Du point de départ jusqu'aux abords d'Etichove. Cette partie est dans le plus mauvais état sous tous les rapports. Le pavage est tellement dégradé qu'on ne peut le parcourir qu'au pas. Les accotements sont détestables ou nuls; les fossés nuls ou remplis. Pour la première fois dans la Flandre orientale, je rencontre sur ce chemin de fortes haies nuisibles à la route. Le long de cette partie on voyait quelques tas de pavés neufs et de sable indiquant l'intention de prolonger des réparations qui étaient commencées à l'entrée d'Etichove.

Traverse d'Etichove. En mauvais état et irrégulière.

D'Etichove à l'embranchement conduisant vers Edelaere. L'ensemble de cette partie est détestable. La route est défoncée en plusieurs endroits. Vieux ponceau en mauvais état et abords mal garantis. La largeur totale de la route est réduite à environ 5 mètres. Quelques tas de pavés neufs et de sable bordent la route et font présumer que l'on va procéder à une restauration.

De l'embranchement à Marke-Kerkhem. Cette partie, sans être aussi détériorée que les précédentes, n'est cependant pas en bon état.

Traverse de Marke-Kerkhem. Très-mauvaise : écoulement très-mal assuré.

De Marke-Kerkhem à Schoorisse. Le pavage est en moins mauvais état, mais exige, dès à présent, des réparations sérieuses. Les accotements sont détestables et presque nuls; ils servent à l'écoulement des eaux, faute de fossés qui sont nuls ou insuffisants. Il y a à pied-d'œuvre quelques pavés neufs et du sable. La partie entre Schoorisse et Opbrakel n'est point exécutée, sauf deux petits tronçons, d'une centaine de mètres chacun, sur cette dernière commune.

Embranchement d'Etichove vers Donderey. Les pavés employés dans cet embranchement sont particulièrement irréguliers de formes et de dimensions, et très-mal taillés : ils m'ont semblé être d'une espèce particulière et peu recommandable.

Le pavage a $2^m,50$; les accotements $0^m,25$ à 1 mètre ; les fosses nuls ou remplis ; fortes haies nuisibles au chemin ; pavage commençant à se défoncer ; accotements dans le plus mauvais état.

Toute cette partie exige d'urgentes réparations : quelques-unes étaient commencées à la sortie d'Etichove.

Il est regrettable que des circonstances qui me sont inconnues, probablement le peu de ressources des communes, les engagent à laisser les dégradations faire des progrès semblables à ceux que l'on remarque sur cette route avant de songer à la réparer : deux barrières y sont pourtant établies.

Chemin de Renaix par Schoorisse à la route de l'État d'Audenarde à Grammont.

1°	Communes traversées.	Renaix Schoorisse.
2°	Pavage exécuté	6,800 mètres.
3°	Pavage à exécuter	4,000
4°	Longueur totale du chemin. . .	10,800
5°	Dépense totale effectuée	79,424 francs.

Description du chemin.

Ce chemin réunit les deux routes de l'État, de Renaix à Nederbrakel, et d'Audenarde à Grammont. — Il passe sur le territoire de la province du Hainaut pendant un millier de mètres environ.

La partie entre la route d'Audenarde à Grammont et la limite de la province, au cabaret dit : « *De Hespe,* » est terminée, sauf les 200 premiers mètres, à partir de ladite route. — La partie entre le cabaret dit : « *De Hespe,* » et la route de Renaix à Nederbrakel, est en construction.

Partie en construction. Le chemin part de la route de Renaix à Nederbrakel en face du cabaret *Du Tilleul;* au début, la route n'a qu'une largeur de $3^m,50$ et le pavage $2^m,30$ seulement. La route est encaissée d'environ 2 mètres et les talus, coupés trop droits, se sont ébranlés jusque contre le pavage. Cet encaissement dure sur une longueur de 100 mètres et va en diminuant vers la fin de ce trajet, le long duquel les fossés ne sont pas ouverts. Au

delà de cette première partie, le pavage a 3 mètres de largeur et les accotements 0m,75 jusqu'à un pont situé à 250 mètres de l'origine du chemin. Pendant les 150 dernières mètres la route est en remblai : contre le pont ce remblai a une hauteur d'environ 1m,75. Les accotements ont 1m,50 ; ils sont pavés sur le pont.

Le pont est à une arche d'environ 8 mètres d'ouverture, en briques, avec tablettes en pierres de taille et garde-corps en fer. Ce pont, quoique tout neuf, est en mauvais état. — La voûte a fortement fléchi en son milieu et les tablettes ont suivi le mouvement. — *Tête de droite (d'amont)*. Elle présente déjà trois lézardes à la culée de la rive gauche : l'une est considérable; une 2e plus petite et une 3e qui commence à se marquer. Les raccordements de la partie plane avec l'arc de la tête sont faits sans soins et les retraites remplies avec du mortier au lieu de l'être avec des fragmens de briques taillés. *Tête de gauche (d'aval)*. Elle présente aussi à la culée de la rive gauche une lézarde qui semble correspondre avec la lézarde principale de la tête de droite ou d'amont.

Les deux têtes présentent un grand nombre de briques cassées. — Les briques sont, en général, de mauvaise qualité, ainsi que le mortier : la maçonnerie, mal exécutée, a ses joints de 0m,02.

A 40 mètres au delà du pont (à 290 mètres de l'origine), on trouve un aqueduc en briques de 1m,50 d'ouverture. Les tablettes n'y sont pas encore posées, de sorte que la maçonnerie se dégrade. Cet ouvrage est aussi mal exécuté qne le précédent : la qualité des briques et du mortier n'est pas satisfaisante : les joints de la maçonnerie ont jusqu'à 0m,03, et il y a déjà des lézardes aux deux têtes de cet ouvrage non encore achevé.

Le pavage se prolonge à 90 mètres au delà de l'aqueduc ; il est, par conséquent exécuté à partir de l'origine, sur une longueur de 380 mètres. — L'épaisse couche de sable qui le recouvre empêche de juger de son exécution ; cependant les joints m'ont paru trop larges.

A partir du point ou finit ce premier morceau de pavage on rencontre une interruption d'environ 2,200 mètres : sur une partie de ce trajet les terrassements sont exécutés, sur une autre ils ne le sont pas.

Le pavage recommence à environ 1,000 mètres avant l'église du nouveau village de Louise-Marie : il se prolonge jusqu'à cette église en ne présentant qu'une interruption de 80 mètres environ sur laquelle les pavés sont à pied-d'œuvre.

Le pavage se continue au delà de l'église de Louise-Marie sur une longueur d'environ 500 mètres en ne présentant qu'une interruption d'environ 28 mètres le long de laquelle les pavés sont à pied-d'œuvre.

Au delà il n'y a plus de pavage jusqu'à la rencontre de la partie ancienne, au cabaret dit *De Hespe*, c'est-à-dire, sur une longueur d'environ 1,800 mètres. Les terrassements sont faits sur les 1,400 premiers mètres et présentent une série de déblais et de remblais alternatifs très-importants. Sous les remblais il y a quatre aqueducs : j'ai visité le premier et le dernier, ils sont en bon état. Les parties en remblais sont plantées d'arbres pour servir de garde-fous.

Le chemin sur les 100 derniers mètres est étroit et bordé de fortes haies : les terrassements n'y sont pas exécutés.

La largeur du pavage est de 3 mètres. La largeur totale est, en général, de 6 mètres. Les fossés sur la partie pavée ou simplement terrassée, sont presque partout convenablement ouverts. D'après ce que j'ai dit au sujet des premiers ouvrages d'art, il y a lieu de recommander aux autorités locales d'exercer une grande surveillance pendant l'achèvement des travaux et d'être rigoureuses lors de la réception.

A l'origine du chemin il y a en dépôt une grande quantité de pavés et de bordures qui semblent indiquer que l'on va continuer le pavage avec activité. Ces pavés et bordures sont en calcaire : les pavés ont en moyenne 0m,13 sur 0m,12 à la tête, 0m,06 sur 0m,07 à la queue et 0m,14 de queue ; les bordures ont en moyenne 0m,44 de long, 0m,28 de haut et 0m,10 d'épaisseur.

Partie ancienne. Le pavage a 2m,50 et 2m,75, les accotements 0m,50 à 1m,50, les fossés 0m,25 ou nuls. — Il y a des pentes et rampes variant de 4 à 10 p. %.

De la limite de la province au cabaret dit De Hespe, *à la hauteur de Bosch-Gat.* Pavage,

en général, médiocre et sans bombement, défoncé en quelques endroits; accotements petits et irréguliers; fossés nuls ou en mauvais état.

De la hauteur de Bosch-Gat à Schoorisse. Pavage viable, mais ayant besoin d'être relevé dans les nombreuses flaques et ornières qui le sillonnent.

Traverse de Schoorisse. Pavage en mauvais état.— Route étroite, accotements nuls ou détestables sillonnés par les eaux qui manquent d'écoulement.

De Schorisse au hameau de Cabuyze. Le pavage est mauvais ou très-mauvais. Les accotements manquent souvent; quand il y en a, ils sont insuffisants et en très-mauvais état. — Même observation pour les fossés. — Vieux ponceau en assez mauvais état, avec abords mal garantis dans un tournant brusque.

De Cabuyze à la route d'Audenarde à Grammont. 1° Rampe de 5 à 10 p. % où tout est détestable. — Faute de fossés, l'eau coule sur la route, enlève le sable, disloque les pavés et transforme les petits accotements en vrais bourbiers. 2° Une deuxième partie en rampe moins forte : tout y est, comme dans la partie précédente, à un degré un peu moins prononcé. 3° Partie de 200 mètres environ dans laquelle le pavage n'est pas encore établi et aboutissant à la route de Grammont à Audenarde.

Cette route est, en résumé, en mauvais état, de la frontière à Schoorisse, et en très-mauvais état de Schoorisse jusqu'à son extrémité. — La partie en rampe de 5 à 10 p. % semble un redressement exécuté pour améliorer l'ancienne élévation dont l'inclinaison allait de 12 à 14 p. %.

Chemin d'Elst à Audenhove-Sainte-Marie.

1°	Communes traversées	Elst. Michelbeke. Audenhove-Sainte-Marie.
2°	Pavage exécuté	2,500 mètres.
3°	Pavage à exécuter	1,300
4°	Longueur totale du chemin. . .	3,800
5°	Dépense totale effectuée	25,450 francs.

Description du chemin.

Ce chemin met en communication une route de l'État, passant par les communes d'Elst, de Roosebeke et de Munckzwalm, avec la route concédée de Nederbrakel à Sottegem. Il n'est pas entièrement achevé. Le pavage a 2m,50 de largeur; les accotements, 0m,50 à 1 mètre. Pas de fossés. Il offre des haies et des plantations riveraines donnant trop d'ombrage. Inclinaison allant à 7 p. c.

De la route de l'État à Elst. Le pavé est en assez bon état, mais les accotements sont mauvais ; faute de fossés, l'eau s'y écoule en les ravinant ou y séjourne en les détrempant.

Traverse d'Elst. Même observation que ci-dessus.

D'Elst jusqu'aux environs de l'auberge des Trois-Rois. Le pavé est viable ; bon dans quelques endroits, il est fort dégradé dans d'autres. Accotements et fossés nuls ou insuffisants. Les derniers, de plus, ne sont pas curés.

Des environs des Trois-Rois à Michelbeke. Le pavage est dans un état détestable.

De Michelbeke au ruisseau. Première partie très-mauvaise ; dernière partie passable.

Du ruisseau jusqu'à la route provinciale, le pavage n'est exécuté que sur deux bouts isolés d'environ 100 mètres chacun. Ces deux bouts, ainsi que la partie non pavée, sont dans le plus mauvais état.

ARRONDISSEMENTS D'AUDENARDE ET D'ALOST.

Chemin de Godveerdegem à Hoorebeke-Sainte-Marie avec embranchements de Sottegem sur Goorix-Audenhove et de Strypen sur Velsicque-Ruddershove.

1° Communes traversées	Godveerdegem. Sottegem. Strypen. Rooborst. Boucle-Saint-Blaise. Hoorebeke-Sainte-Marie. Goorix-Audenhove. Velsicque-Ruddershove.
2° Pavage exécuté	12,400 mètres.
3° Pavage à exécuter	5,300
4° Longueur totale du chemin. . .	17,700
5° Dépense totale effectuée	184,788 francs.

Description du chemin.

Ce chemin n'est achevé que depuis Godveerdegem (route de l'État, de Gand à Grammont) jusqu'à Strypen; au delà, il ne présente que des bouts de pavage, au nombre de huit; les cinq premiers, de 300 mètres environ chacun; les trois derniers, respectivement et dans leur ordre, de 1,150 mètres, 800 mètres et 1,500 mètres environ. Les deux embranchements sont entièrement terminés.

J'ai vu les deux embranchements en entier et, sur la route principale, la partie entre Sottegem et Strypen.

Dans cette partie, le pavage a 3 et 4 mètres de largeur; les accotements, 1m,50 et 2 mètres; les fossés, 0m,25. Les pavés sont d'assez fortes dimensions. Les inclinaisons sont à 2 p. °/₀. De Sottegem à l'embranchement allant vers Goorix-Audenhove, on traverse les dernières maisons de Sottegem; le pavage est passable; les accotements très-petits; les fossés nuls.

De l'embranchement à Strypen. La route a de la régularité; le pavage est en bon état, mais les accotements en général dégradés par le manque de fossés ou leur insuffisance.

Traverse de Strypen. Le pavage est très-mauvais; les accotements sont supprimés ou rétrécis et détestables. Pas de fossés. Les eaux dégradent le chemin où, pour la première fois sur un chemin vicinal de la Flandre orientale, je vois du purin couler et se perdre dans un chemin vicinal. (J'ai vu le même fait regrettable dans les villages de Sainte-Marie et d'Erwetegem, sur la route concédée de Nederbrakel à Sottegem.)

Embranchement de Sottegem à Goorix-Audenhove. Pavage, 2m,50 en pierres de Quenast et d'autres provenances; accotements de 1 mètre et fossés de 0m,25, quand il y en a. Le pavage

est viable, mais en mauvais état, présentant des bordures déjetées, des flaques et des ornières. Les accotements, petits, mauvais et ravinés longitudinalement par les eaux, faute de fossés qui manquent presque partout; haies et plantations riveraines épaisses et nuisibles; vieux ponceau en briques et pierres de taille en très-mauvais état; inclinaison de 3 à 4 p. °/₀.

Embranchement de Strypen à Velsicque Ruddershove. Le pavage, de 2m,50, est en mauvais état; les accotements détestables; les fossés nuls. La largeur est irrégulière; en plusieurs endroits, une voiture ne peut croiser un chariot; haies et plantations riveraines nuisibles; eaux d'un étang et d'un ruisseau retenues presque au niveau du chemin. Traverse de Velsicque, mauvaise et malpropre.

ARRONDISSEMENTS DE GAND-EECLOO ET D'ALOST.

Chemin d'Oosterzeele à Woubrechtegem.

1°	Communes traversées	Oosterzeele. Hautem-Saint-Liévin. Borsbeke. Herzeele. Woubrechtegem.
2°	Pavage exécuté	8,500 mètres.
3°	Pavage à exécuter.	5,500
4°	Longueur totale du chemin. . .	14,000
5°	Dépense totale effectuée	153,450 francs.

Description du chemin.

Ce chemin n'est pas entièrement terminé; il offre une lacune d'environ 2,500 mètres entre Hautem-Saint-Liévin et Borsbeke, et dans cette lacune il y a des parties si mauvaises qu'elles ne peuvent être parcourues que pendant quelques mois de l'année (elles n'étaient pas encore viables à l'époque de mon inspection, le 2 juin); en d'autres saisons, les communcations entre les deux villages ne peuvent avoir lieu que par des chemins détournés.

Le pavage a 3 mètres de largeur; les accotements et les fossés, quand il en existe, respectivement 1 mètre, 1m,50 et 0m,50. La route offre des inclinaisons de 2 à 3 p. °/₀.

De l'origine à la route de Gand à Grammont jusqu'au hameau de Schandshuffel. Cette partie du chemin est en très-mauvais état; quelques parties sont détestables; pavage défoncé en certains endroits; en d'autres il a perdu son bombement et est couvert d'une épaisse couche de boue; accotements petits et très-mauvais; fossés nuls ou insuffisants et obstrués par la végétation; certains passages semblent établis dans des terrains mouvants, qui exigeraient un surcroît de soins.

De Schandshuffel à Hautem-Saint-Liévin. Cette partie est moins mauvaise que la précédente : on y rouvrait les fossés et on y réparait les accotements.

Traverse de Hautem. Pavage passable ; moyens d'écoulement très-imparfaits, quoique bien faciles à établir au moyen d'un système de réservoirs étagés existant sur la droite du chemin.

De Hautem à Borstbeke. Partie non pavée et impraticable, sauf par les temps de sécheresse, comme je l'ai dit plus haut.

De Borsbeke à Herzeele. Le pavage est viable et bien établi en pavés assez réguliers, mais il présente un affaissement continu de 4 à 5 centimètres aux ornières, dans lesquelles, en beaucoup d'endroits, il s'est formé des sous-affaissements où l'eau a enlevé le sable qui liait les pavés ; un entretien immédiat serait nécessaire dans ces parties. Acccotements assez réguliers, de 1m,50 ; fossés de 0,25 à 0,50, mais toujours insuffisants parce qu'ils sont mal ouverts et obstrués. Il en résulte que l'eau séjourne sur les accotements, et, en certains endroits, sur une partie de la largeur du pavage, qui semble partout imprégné d'eau, malgré les pentes continues qui sont de 1 à 2 p. °/₀.

Je n'ai pas inspecté la partie de Borsbeke à Woubrechtegem.

ARRONDISSEMENT D'ALOST.

Chemin de Burst à Impe.

1°	Communes traversées	Burst. Sonnegem. Impe.
2°	Pavage exécuté	6,900 mètres.
3°	Pavage à exécuter	2,000
4°	Longueur totale du chemin. . .	11,900
5°	Dépense totale effectuée	73,855 francs.

Description du chemin.

Ce chemin est achevé (sauf une petite lacune de 300 mètres environ) , entre la route provinciale d'Alost à Audenarde et la route de l'État de Gand à Alost.

Le pavage à 3 mètres; les accotements, 2 à 3 mètres ; les fossés, quand ils existent, 0m,25 à 0m,50. Les inclinaisons ne dépassent pas 3 p. °/₀.

Du point de départ (village de Burst , route provinciale d'Alost à Audenarde) jusqu'à la rencontre d'un petit embranchement allant au centre du village, tout est détestable.

De l'embranchement à Sonnegem. Le pavage offre des flaques et des ornières profondément creusées. Les accotements sont détestables, les fossés obstrués ou nuls.

Traverse de Sonnegem. Très-mauvaise sous tous les rapports. Le purin coule sur la route.

De Sonnegem à la partie non pavée. Pavage perdu sous 0,m10 de boue.

Partie non pavée, détestable. Le pavage recommence près du moulin de Vlierzele.

Du moulin au hameau d'Oordegemsche. Le pavage , les accotements et les fossés , quand il y en a, sont fort mauvais.

Traverse d'Oordegemsche. Pavage, mauvais d'abord (ornières comblées avec des briques), passable ensuite ; fort sale, purin perdu.

D'Oordegemsche au hameau d'Uylebroek-Driesch. Le tout est en très-mauvais état.

Traverse d'Uylebroek-Driesch. Très-mauvaise sous tous les rapports. Énormes plantations riveraines et haies nuisibles.

D'Uylebroek-Driesch au hameau de Streymeersch. Le tout est en très-mauvais état.

Traverse de Streymeersch. Très-mauvaise sous tous les rapports : haies et plantations riveraines, considérables et nuisibles.

De Streymeersch à la route de l'État d'Alost à Gand. Le pavage est un peu moins disloqué que dans les parties précédentes; les accotements et les fossés, quand il y en a, sont détestables.

De la route à Impe. Le pavage n'est pas encore construit.

Chemin de Wetteren à la route de l'État d'Alost à Gand.

1°	Communes traversées	Lede. Wanzeele. Cherscamp. Wetteren.
2°	Pavage exécuté	6,000 mètres.
3°	Pavage à exécuter	5,000
4°	Longueur totale du chemin. . .	11,000
5°	Dépense totale effectuée	104,500 franes.

Description du chemin.

Ce chemin n'est achevé que depuis la route de l'État d'Alost à Gand jusqu'au village de Wanzele; de ce village jusqu'à Wetteren, deux bouts de pavage, le premier de 200 mètres, et le deuxième de 600 mètres environ, sont construits entre Cherscamp et Wetteren; le reste n'est point amélioré.

Le pavage a 3 mètres; les accotements, de 0m,25 à 1m,50; les fossés, 0m,30. Les inclinaisons vont de 2 à 3 p. %.

De l'origine à la route de l'État d'Alost à Gand jusqu'à un vieux ponceau. Le pavé récemment réparé était en bon état.

Du ponceau à une chapelle. Pavage dégradé dans quelques parties, en assez bon état dans d'autres, mais demandant de l'entretien dans toutes. Même observation pour les accotements. Ceux-ci diminuent parfois au point de rendre impossible le croisement d'une voiture et d'un chariot; fossés trop petits et entièrement obstrués par la végétation.

De la chapelle à Lede. Pavage bon; accotements passables; fossés nuls.

Traverse de Lede. Propreté absolue; pavage excellent.

Une partie de 1,200 mètres environ de ce chemin appartient également au chemin de Baevegem à Hofstade; elle ne figure que dans les chiffres portés au tableau ci-dessus. Cette partie est celle qui se trouve comprise entre le village de Lede et le ruisseau dit *Molenbeek*.

Chemin de Baevegem à Hofstade.

1°	Communes traversées	Baevegem. Oordegem. Smetlede. Lede. Hofstade.
2°	Pavage exécuté	9,900 mètres.
3°	Pavage à exécuter	2,600
4°	Longueur totale du chemin. . .	12,500
5°	Dépense totale effectuée	127,875 francs.

Description du chemin.

Ce chemin n'est point achevé ; il présente deux lacunes, l'une entre Baevegem et Oordegem, l'autre entre Oordegem et Smetlede. Je n'ai inspecté que la partie entre Lede et Hofstade. Le pavage à 3 mètres ; les accotements $0^m,25$ à $1^m,50$; les fossés $0^m,80$.

Traverse de Lede. En excellent état.

De Lede au hameau de Bloemstraet. D'abord quelques centaines de mètres où tout est en très-bon état, sauf les fossés qui manquent ou sont insuffisants ; fossés, 2 à 300 mètres de pavage affaissé et détérioré. Le reste en bon ou très-bon état, sauf les fossés.

Traverse de Bloemstraet. Propre ; le pavé présente de fortes ornières.

De Bloemstraet au hameau de Steentjers. Le tout va en empirant successivement.

Traverse de Steentjers. Sale, mauvaise, étroite.

De Steentjers au hameau de Kostenhoek. Le tout en assez mauvais état.

Traverse de Kostenhoek. Le tout en assez mauvais état.

De Kostenhoek à Hofstade. L'ensemble est en médiocre état. On traverse le chemin de fer d'Alost à Oordegem avec lequel de bons raccordements sont établis au moyen de deux rampes à 3 1/2 p. °/₀ environ.

ARRONDISSEMENTS DE TERMONDE ET D'ALOST.

Chemin de Termonde à Alost.

1°	Communes traversées	Termonde. Denderbelle. Wieze. Herdersem. Alost.
2°	Pavage exécuté	12,900 mètres.
3°	Pavage à exécuter.	1,100
4°	Longueur totale du chemin. . .	14,000
5°	Dépense totale effectuée	104,020 francs.

Description du chemin.

Ce chemin vicinal est la 4e communication directe entre les villes d'Alost et de Termonde qui sont reliées, en outre, par le canal de la Dendre, une grande route de l'État et un chemin de fer concédé. Ce chemin présente une lacune d'environ 1,200 mètres entre les villages de Denderbelle et de Wieze.

Partant du chemin couvert de la forteresse jusqu'au chemin de fer de l'État, le pavage est dans le plus mauvais état; cette partie longeant un ruisseau non garanti, offre un parcours dangereux.

Du chemin de fer aux approches de Denderbelle. Le pavage est en très-mauvais état; ornières et flaques profondes, bordures déjetées; accotements petits et mauvais; fossés petits et mal curés; accotements et partie du pavage obstrués par des arbres abattus et des bancs de scieurs de long.

Voici l'indication de l'état dans lequel j'ai trouvé les pavages de quelques chemins de peu de longueur et d'un intérêt local.

Dans l'intérieur du village de Caprycke un bout de chemin d'une longueur de 350 mètres, amélioré en pavage (Quenast, 5e échantillon) et se raccordant à ses deux extrémités avec la route provinciale d'Evergem à Watervliet, est dans un état parfait d'entretien.

Embranchement réunissant les deux chemins allant d'Eecloo à la route d'Evergem à Watervliet; cet embranchement est construit en pavage, de 2m,50 de large, en pavés de Quenast, fort 5e échantillon. Je l'ai trouvé en bon état à ses deux extrémités. Sa longueur est de 500 mètres environ.

Pavage intérieur du village de Waerschoot Il est exécuté dans la grande rue du village sur une largeur de 3 mètres (Quenast, 5e fort échantillon), avec des accotements de 4 à 5 mètres. Il est dans un état parfait.—Sa longueur est d'environ 1,000 mètres.

Pavage intérieur du village de Selzaete le long de la rive gauche du canal de ce nom, et s'étendant depuis la route concédée d'Ertvelde à Wachtebeke jusqu'à la frontière hollandaise, contre la borne limite n° 309.

Le pavage à 3 mètres ; il est exécuté en bons pavés de Quenast du 4e échantillon, avec de belles bordures calcaires. Les accotements ont une largeur variable.—Ce bout de chemin, d'une longueur de 1,500 mètres environ, est excellent et ne demande qu'un peu d'entretien pour relever quelques flaques.

Les pavages extérieurs de la commune de Stekene, exécutés en pierre de Quenast, sont en fort bon état d'entretien.

Les pavages intérieurs du village de Melsele, exécutés en pierre de Quenast, sont dans le meilleur état d'entretien et de propreté.

Un bout de pavage d'environ 1,200 mètres, allant de Deynze rejoindre la route concédée de Gand vers Deynze, a 4 mètres de largeur de pavage sur une largeur totale de 10 mètres avec deux accotements inégaux; celui de droite est le plus large. Le pavage est en très-bon état; les fossés et les accotements exigent des soins. — Plantation de bois blancs.

Un bout de pavage d'environ 2,600 mètres part de Segelsem, traverse la route

de l'État d'Audenarde à Grammont, et va aboutir à la route communale d'Audenarde à Opbrakel, dans la partie non encore pavée.

Ce pavage à $2^{m},50$ et 3 mètres, avec des accotements de $0^{m},25$ à 1 mètre, sans fossés. Il offre des inclinaisons de 3 à 5 p. %. Les pavés varient de nature, de formes et de dimensions, quoique toujours très-petits. — J'ai parcouru le pavage sur la moitié de sa longueur ; il est viable, mais en mauvais état. Il a perdu son bombement et abonde en flaques et ornières. — Les accotements sont mauvais.

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE. — ARRONDISSEMENTS

Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
				ARRONDISSEMENT	
Lovendegem.					
Somergem.	3,200	»	»	»	23,565 »
Ursel					
Ursel	1,051	»	»	»	7,936 »
Somergem.	2,198	»	»	»	17,036 »
Moerbeke	3,038	»	»	»	25,519 »
Oostacker	815	»	»	»	5,683 »
Assenede	2,183	»	»	»	24,008 »
Cluysen	1,516	»	»	»	14,369 »
Ertvelde.	2,228	»	»	»	21,455 »
Selzaete	1,526	»	»	»	12,781 »
Hansbeke	405	»	1,203	»	3,048 »
Lootenhulle	2,656	»	»	»	22,720 »
Dickelvenne.					
Gavre	4,159	»	»	7 aqueducs.	34,620 »
Beirlegem					
Oosterzeele	960	»	»	»	9,334 »
Waterland.	350	»	1,571	»	4,988 »
Watervliet.	250	»	2,429		4,463 »
Waterland					
Watervliet.	3,561	»	»	2 aqueducs.	29,441 »
Gontrode	187	»	»	»	2,054 »
Eecke.	790	»	1,125	»	2,403 »
Melle	185	»	»	»	1,741 »

DMINISTRATIFS DE GAND-EECLOO, AUDENARDE, ALOST, TERMONDE ET SAINT-NICOLAS.

icinalité, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1852.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				PRIX MOYEN PAR mètre courant.	*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
DE GAND-EECLOO.					
13,871 »	2,345 »	4,443 »	2,906 »	7.36	
5,452 »	500 »	1,334 »	650 »	7.55	
7,145 »	1,600 »	5,000 »	3,391 »	7.76	
20,727 »	2,200 »	2,592 »	»	8.40	
2,136 »	1,105 »	1,000 »	1,442 »	7.05	
17,308 »	3,200 »	3,500 »	»	11.00	
7,954 »	2,650 »	2,600 »	1,165 »	9.50	
11,543 »	3,200 »	5,000 »	1,712 »	9.65	
8,181 »	2,400 »	1,400 »	300 »	8.44	
1,445 »	400 »	500 »	703 »	1.90	Pavage et ensablement
9,720 »	2,500 »	10,500 »	»	8.55	
11,378 »	3,600 »	11,100 »	8,542 »	8.32	
5,334 »	»	4,000 »	»	9.95	
2,338 »	650 »	2,000 »	»	2.60	Id.
1,943 »	700 »	2,000 »	»	1.73	Id.
20,941 »	4,500 »	4,000 »	»	8.40	
250 »	300 »	600 »	904 »	11.00	
»	»	400 »	1,603 »	1.30	Id.
991 »	»	600 »	150 »	9.40	

10,776

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Scheldewindeke.	135	»	»	»	1,350 »
Bouchaute.	»	»	2,500	»	4,000 »
Baelegem	461	1,114	»	Buse en maçonnerie. . . .	10,399 »
Scheldewindeke.					
Oostwynkel.	324	»	»	»	4,168 »
Swynaerde	1,825	»	»	2 ponceaux.	17,940 »
Middelbourg	1,465	»	»	»	12,785 »
Destelbergen	»	»	1,912	»	1,326 »
Knesselaere	1,163	»	»	»	8,180 »
Lembergen	»	»	»	Reconstruction d'un ponceau.	359 »
Moortzeele.					
Olsene.	»	»	307	»	1,310 »
Waerschoot.	867	»	»	»	10,900 »
Wondelgem.	751	»	»	»	5,677 »
Wynkel.	4,732	»	»	»	37,143 »
Bellem	4,500	»	»	4 aqueducs.	41,431 »
Wachtebeke.	4,937	»	»	»	39,050 »
Oost-Eecloo	990	»	»	»	9,504 »
Machelen	617	»	»	»	4,881 »
Poesele	»	»	402	»	416 »
Bottelaere.	»	»	»	2 aqueducs.	»
TOTAUX.	54,025	1,114	11,449		478,663 »
	66,588				

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				PRIX MOYEN PAR mètre courant.	*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
900 »	450 »	»	»	10.00	
1,000 »	»	2,600 »	1,000 »	1.60	Ensablement.
»	800 »	7,600 »	1,999 »	6.60	Pavage, ensablement et buse.
1,000 »	»	1,000 »	2,168 »	12.85	
4,260 »	2,300 »	4,530 »	6,850 »	9.83	
5,000 »	»	4,785 »	3,000 »	8.73	
»	»	1,000 »	326 »	1.43	Ensablement.
3,775 »	1,200 »	3,205 »	»	7.03	
259 »	»	600 »	»	»	
»	»	650 »	660 »	4.27	Id.
6,900 »	1,000 »	3,000 »	»	12.57	Le dernier subside de 4,000 francs, fourni par l'Etat, n'avait pas été employé en 1852.
»	»	1,500 »	4,177 »	7.58	
10,750 »	11,893 »	14,500 » (a)	»	7.86	(a) L'Étatdoit encore, pour compléter ce subside, la somme de 8,000 francs, qui seront imputés sur différents exercices.
17,014 »	5,000 »	12,500 »	6,917 »	9.20	
15,550 »	9,000 »	14,500 »	»	7.80	
5,004 »	1,500 »	3,000 »	»	9.70	
2,167 »	1,100 »	1,600 »	14 »	7.91	
216 »	»	200 »	»	1.07	Ensablement.
»	»	»	»	»	L'État a accordé à Bottelaere un subside de 6,000 francs Les travaux sont commencés depuis peu de temps. La longueur du chemin effectué n'est pas indiquée dans les renseignements fournis.
222,352 »	66,493 »	138,739 »	51,079 »	7.19	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
ARRONDISSEMENT					
Etichove	3,017	»	»	2 aqueducs, 1 ponceau et 5 rigoles.	25,818 »
Hermelgem Meylegem Nederzwalm	2,899	»	»	1 aqueduc, 1 ponceau et 2 buses.	32,520 »
Heurne	1,066	»	»	»	9,648 »
Lierde-Ste-Marie	320	»	»	»	2,640 »
Lierde-St-Martin	1,488	»	»	»	11,152 »
Nederbrakel	870	»	»	»	6,035 »
Nukerke	486	»	»	»	3,085 »
Schoorisse	4,190	»	»	Une buse	50,467 »
Syngem	2,254	»	»	»	22,450 »
Renaix	789	»	»	»	8,923 »
Deftinge	2,158	»	»	»	15,954 »
Eyne	607	»	»	»	5,275 »
Petegem	1,373	»	»	»	12,929 »
Segelsem	2,419	»	»	»	22,888 »
Marckekerkhem	714	»	»	»	5,472 »
Rooborst	664	»	»	»	6,356 »
Hoorebeke-Ste-Marie	696	»	»	»	7,785 »
Wortegem	928	»	»	»	10,020 »
Hoorebeke-St-Corneille	1,368	»	»	»	13,377 »
Hemelveerdegem	150	»	80	»	400 »
Maeter	561	1,763	»	»	9,645 »
Ruyen	2,277	»	»	»	14,248 »
Boucle-St-Denis Nederzwalm	506	»	»	Une buse	6,470 »
Boucle-St-Blaise	585	»	»	»	5,507 »
Mooregem	243	»	»	»	2,075 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				PRIX MOYEN PAR mètre courant.	*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
D'AUDENARDE.					
7,353 »	2,100 »	8,000 »	8,365 »	8 56	
6,301 »	5,480 »	11,000 »	9,739 »	11 22	
4,630 »	1,190 »	2,800 »	1,028 »	9 05	
2,115 »	525 »	»	»	8 25	
7,677 »	1,500 »	1,500 »	475 »	7 50	
3,753 »	700 »	909 »	673 »	7 00	
1,743 »	500 »	500 »	342 »	6 35	
9,777 »	6,150 »	14,500 »	20,040 »	12 04	
11,116 »	2,570 »	5,400 »	3,364 »	9 95	
5,723 »	1,500 »	1,100 »	600 »	11 31	
7,546 »	1,302 »	3,700 »	3,406 »	7 40	
3,625 »	1,150 »	500 »	»	8 69	
7,351 »	2,350 »	1,800 »	1,428 »	9 41	
6,990 »	2,275 »	5,200 »	8,423 »	9 47	
2,680 »	1,400 »	1,000 »	392 »	7 66	
4,631 »	1,125 »	500 »	100 »	9 57	
5,314 »	700 »	1,500 »	271 »	11 20	
4,755 »	1,600 »	3,100 »	565 »	10 80	
1,801 »	1,700 »	3,300 »	6,576 »	9 80	
»	»	400 »	»	1 74	Pavage et ensablement.
2,405 »	»	2,900 »	4,340 »	4 23	
1,051 »	6,500 »	500 »	6,197 »	11 13	
1,203 »	1,000 »	1,700 »	2,567 »	12 79	
1,017 »	1,500 »	1,500 »	1,490 »	9 50	
512 »	»	1,000 »	563 »	8 55	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Opbrakel	2,004	»	»	»	18,547 »
Roosbeke	315	»	»	»	25,248 »
Michelbeke et Elst.	2,157	»	»	»	20,256 »
Russeignies	552	»	»	»	4,808 »
Cruyshautem	235	»	»	»	2,459 »
Huysse	»	»	»	»	»
Totaux.	37,921	1,763	80		381,457 »
	39,764				

ARRONDISSEMENT

Alost	1,293	324	249	11 aqueducs	15,598 »
Burst	305	»	»	»	2,671 »
Erembodegem.	154	»	»	»	1,062 »
Erwetegem	280	»	»	»	2,802 »
Essche-St-Liévin	771	»	»	»	8,923 »
Herzele	1,447	»	»	»	14,029 »
Lede	3,524	»	200	1 aqueduc	35,265 »
Sottegem	1,570	»	»	4 aqueducs	20,379 »
Velsicque-Ruddershove . . .	346	»	»	»	3,195 »
Woubrechtegem.	575	»	»	»	6,088 »
Hautem-St-Liévin	3,169	»	»	»	42,992 »
Hillegem	188	»	»	»	1,692 »
Bessegem	258	»	»	1 aqueduc.	2,888 »
Iddergem	743	»	»	1 id.	6,877 »
Nederhasselt.	756	»	»	»	5,687 »
Nieuwerkerken	961	»	»	»	7,803 »
Strypen.	1,507	»	»	»	15,679 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				PRIX MOYEN PAR mètre courant.	*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
3,711 »	3,700 »	4,283 »	6,853 »	9 27	
1,051 »	6,500 »	500 »	6,197 »	11 09	
4,497 »	5,500 »	7,000 »	3,259 »	9 38	
2,908 »	900 »	1,000 »	»	8 71	
459 »	1,000 »	1,000 »	»	10 46	
»	»	»	»	»	A la date où les renseignements nous ont été fournis par la province, le chemin passant par Huysse n'était pas commencé; les subsides accordés s'élèvent à 7,500 francs, dont 6,000 donnés par la province et 1,500 par l'État.
123,695 »	62,417 »	98,092 »	97,253 »	9 60	

D'ALOST.

4,873 »	900 »	9,000 »	825 »	12 07
1,318 »	375 »	400 »	578 »	8 76
792 »	270 »	»	»	6 90
1,653 »	585 »	200 »	364 »	10 »
2,823 »	510 »	2,472 »	3,118 »	11 57
6,948 »	840 »	2,729 »	3,512 »	9 68
9,400 »	2,000 »	10,480 »	13,385 »	10 »
8,244 »	4,235 »	7,900 »	»	13 05
2,167 »	655 »	183 »	190 »	9 24
3,968 »	850 »	1,000 »	270 »	10 58
16,291 »	4,050 »	9,500 »	13,151 »	13 57
1,292 »	400 »	»	»	9 »
568 »	300 »	1,000 »	1,020 »	11 20
1,994 »	1,000 »	1,800 »	2,083 »	9 25
2,842 »	450 »	1,500 »	895 »	7 52
3,940 »	1,000 »	1,100 »	1,763 »	8 12
10,732 »	600 »	1,263 »	3,084 »	10 45

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
St-Antelinckx	751	»	»	»	7,989 »
Aspelaere	121	»	»	»	1,328 »
Erpe.	414	»	»	»	8,105 »
Haeltert.	327	»	»	»	2,644 »
Hofstade.	1,831	»	»	»	14,609 »
Okegem.	426	»	»	»	3,393 »
Welle	1,346	»	»	»	11,373 »
Audenhove-St-Géry	471	»	»	»	5,891 »
Kerkxken	818	»	»	»	6,390 »
Overboulaere	220	»	»	»	1,050 »
Pollaere.	164	»	»	»	1,352 »
Sarlardingen	1,131	»	»	»	5,221 »
Steenhuyse-Wynhuyse. . . .	579	»	»	»	5,073 »
Borsbeke	135	»	»	»	1,485 »
Denderhautem.	669	»	»	»	6,136 »
Erondegem	233	»	»	»	1,868 »
Herdersem	1,188	»	»	»	5,344 »
Bacvegem	2,114	»	»	5 aqueducs.	26,623 »
Oultre.	784	»	»	2 id.	6,609 »
Schendelbeke	102	»	»	»	918 »
Voorde	204	»	»	»	1,531 »
Godveerdegem	1,135	»	»	5 aqueducs.	11,390 »
Bambrugge	65	»	»	Reconstruction d'un pont .	1,320 »
Sonnegem.	291	»	»	»	2,844 »
Elene	101	»	»	»	1,021 »
Appelterre-Eychem	338	»	»	»	3,042 »
Impe.	1,058	»	»	»	10,074 »
Liefferingen.	104	»	»	»	1,040 »
Nieuwenhove	95	»	»	»	665 »
Oombergen	145	»	»	»	1,450 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				PRIX MOYEN PAR mètre courant.	*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
2,132 »	950 »	1,600 »	3,307 »	11 64	
254 »	400 »	300 »	374 »	10 98	
2,805 »	300 »	»	»	7 50	
1,844 »	200 »	600 »	»	8 08	
4,465 »	1,200 »	4,029 »	4,915 »	8 09	
932 »	100 »	1,100 »	1,261 »	7 96	
4,514 »	500 »	2,600 »	3,759 »	8 45	
3,937 »	800 »	1,154 »	»	12 51	
1,459 »	200 »	1,800 »	2,931 »	7 81	
750 »	»	300 »	»	4 80	
952 »	400 »	»	»	8 24	
2,121 »	400 »	1,500 »	1,200 »	4 62	Partie de chemin faite avec de la rocaille et du grès de rebut.
1,500 »	»	2,000 »	1,573 »	8 18	
»	»	675 »	810 »	11 »	
2,371 »	»	2,300 »	1,465 »	9 16	
948 »	200 »	400 »	320 »	8 01	
2,154 »	»	2,150 »	1,040 »	4 50	Emploi de vieux grès.
11,730 »	3,000 »	4,500 »	7,393 »	12 59	
2,303 »	500 »	1,300 »	2,506 »	8 43	
403 »	»	300 »	215 »	9 »	
»	»	500 »	1,031 »	7 50	
3,234 »	3,000 »	4,000 »	1,156 »	10 03	
465 »	»	550 »	305 »	20 30	
993 »	400 »	500 »	951 »	9 77	
121 »	»	300 »	600 »	10 11	
»	»	1,000 »	2,042 »	9 »	
3,755 »	600 »	3,400 »	2,919 »	9 52	
»	»	500 »	540 »	10 »	
465 »	200 »	»	»	7 »	
76 »	100 »	650 »	624 »	10 »	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Viane	177	»	»	»	1,239 »
Heckem	93	»	»	»	755 »
Wanzele	905	»	»	»	8,135 »
Ghysegem	150	»	»	»	1,500 »
Iddegem	426	»	»	»	5,995 »
Meldert	395	»	»	»	3,686 »
Meire	624	»	»	»	5,497 »
Nederboulaere	140	»	»	»	1,260 »
Grimmingen	285	»	»	»	1,995 »
Heldergem	210	»	»	»	1,825 »
Santbergen	160	»	»	»	1,637 »
Aygem	253	»	»	»	2,597 »
Moorsel	»	»	»	»	»
TOTAUX	39,115	324	449		383,129 »
	39,888				

ARRONDISSEMENT

Appels	1,409	»	»	»	11,511 »
Waesmunster	2,876	»	»	»	30,742 »
Zele	1,593	»	»	3 aqueducs	15,212 »
Calcken	530	»	»	»	4,302 »
Berlaer	1,507	»	»	»	9,900 »
Denderbelle	697	»	»	»	9,007 »
Hamme	1,875	»	»	»	19,350 »
Moerseke	3,385	»	»	1 pont, 2 aqueducs	40,033 »
Uytbergen	628	»	»	»	5,652 »
Audegem	301	»	»	»	2,610 »
Buggenhout	3,097	»	»	2 aqueducs	33,697 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				PRIX MOYEN PAR mètre courant.	*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
»	»	500 »	739 »	7 »	
»	»	350 »	405 »	8 12	
3,385 »	500 »	2,850 »	1,400 »	8 99	
340 »	300 »	341 »	519 »	10 »	
2,861 »	1,000 »	1,600 »	534 »	14 31	
1,144 »	460 »	1,200 »	882 »	9 31	
900 »	»	2,000 »	2,597 »	8 81	
»	»	500 »	760 »	9 »	
595 »	600 »	800 »	»	7 »	
525 »	»	600 »	700 »	8 69	
1,127 »	360 »	150 »	»	10 23	
1,797 »	»	800 »	»	18 27	
»	»	»	»	»	Subside de 1,000 francs alloué sur le crédit de 2 millions, employés à des travaux de terrassements pour soulager les ouvriers nécessiteux de la commune.
149,202 »	35,690 »	102,226 »	96,011 »	9 61	

DE TERMONDE.

5,358 »	2,150 »	2,400 »	1,603 »	8 17
23,422 »	3,100 »	2,750 »	1,470 »	10 69
9,920 »	2,700 »	2,592 »	»	9 55
3,102 »	900 »	300 »	»	8 12
8,300 »	1,600 »	»	»	6 57
5,048 »	850 »	2,100 »	1,009 »	13 21
9,009 »	1,100 »	5,500 »	3,741 »	10 33
17,859 »	6,600 »	10,000 »	5,574 »	11 »
3,413 »	700 »	500 »	1,039 »	9 »
1,326 »	350 »	650 »	284 »	8 67
18,678 »	5,000 »	9,000 »	1,019 »	11 35

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
St-Gilles	1,312	»	»	»	11,380 »
Opdorp	3,318	»	»	»	37,121 »
Schellebelle	600	»	»	»	5,325 »
Wieze	658	»	»	»	6,057 »
St-Gilles-lez-Termonde	433	»	»	»	3,145 »
Laerne	»	»	»	»	»
TOTAUX	24,319	»	»		239,044 »

ARRONDISSEMENT

Basel	4,635	»	»	1 ponceau	55,174 »
Beveren	1,024	»	3,205	»	22,688 »
Exaerde	4,980	»	»	»	48,839 »
St-Gilles Kemseke Stekene Vracene	8,508	»	»	»	76,115 »
Haesdonck	1,187	»	»	»	13,202 »
Melsele	443	»	1,500	»	7,358 »
Vracene	810	»	»	»	8,076 »
Cruybeke	4,081	»	»	»	42,161 »
Tamise	3,411	»	»	Conduits souterrains	33,038 »
Verrebroek	674	»	»	»	5,955 »
Lokeren	2,044	»	»	2 aqueducs	20,610 »
Doel	300	»	»	»	2,925 »
Nieuwkerke	1,649	»	2,650	»	15,403 »
Belsele	1,540	»	»	»	18,800 »
St-Nicolas	2,617	»	»	»	35,382 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				PRIX MOYEN PAR mètre courant.	*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
3,927 »	1,000 »	3,000 »	3,453 »	8 67	
13,421 »	10,000 »	6,000 »	1,700 »	10 86	
1,525 »	1,600 »	2,200 »	»	8 87	
1,888 »	450 »	1,800 »	1,919 »	9 20	
2,145 »	»	1,000 »	»	7 26	
»	»	»	»	»	Les subsides se montent à 7,000 francs donnés par l'Etat et à 8,000 fr. par la province, total 15.000 fr. Les travaux n'étaient pas commencés à la date où les renseignements concernant ce tableau nous ont été fournis.
128,341 »	38,100 »	49,792 »	22,811 »	10 19	

DE SAINT-NICOLAS.

16,076 »	4,100 »	8,900 »	26,098 »	11 90	
9,541 »	2,300 »	4,500 »	6,347 »	5 36	Pavage et ensablement.
43,847 »	400 »	4,592 »	»	9 81	
45,315 »	13,800 »	17,000 »	»	8 94	
9,198 »	2,720 »	500 »	784 »	11 12	
5,071 »	450 »	500 »	1,337 »	3 80	Id.
6,786 »	1,290 »	»	»	9 97	
11,051 »	1,450 »	9,824 »	19,836 »	10 33	Les tableaux qui nous ont été fournis donnent, pour 1850, des subsides qui diffèrent entre eux.
16,340 »	3,400 »	6,000 »	7,298 »	9 69	On n'a pas compris dans ce tableau les subsides de 1848, qui ont été employés à la restauration d'une chaussée, ayant 2,380 mètres.
4,255 »	1,700 »	»	»	8 83	1,600 fr. accordés par arrêté royal du 13 juin 1848, employés à des travaux étrangers à la voirie vicinale.
13,010 »	600 »	7,000 »	»	10 08	
2,625 »	300 »	»	»	9 90	
7,813 »	3,050 »	4,000 »	540 »	3 59	Pavage et ensablement.
13,670 »	1,000 »	4,000 »	130 »	12 21	
15,382 »	10,000 »	10,000 »	»	13 52	On a encore dépensé pour achat de terrains une somme de 82,445 fr., plus pour construction d'un aqueduc 12,000 francs.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Stekene	396	»	6,286	»	11,136 »
La Clinge	552	»	»	»	5,796 »
Sinay	3,633	»	»	Construction d'un magasin et 24 puits.	48,464 »
Totaux.	42,484	»	13,641		471,122 »
	56,125				

RÉCAPITU

Arrondissem[t] de Gand-Eecloo.	54,025	1,114	11,449	»	478,663 »
Id. d'Audenarde. .	37,921	1,763	80	»	381,457 »
Id. d'Alost.	39,115	324	449	»	383,129 »
Id. de Termonde. .	24,319	»	»	»	239,044 »
Id. de St-Nicolas. .	42,484	»	13,641	»	471,122 »
	197,864	3,201	25,619		1,953,415 »
	226,684 ou 45 lieues.				

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				PRIX MOYEN par mètre courant.	*Observations.*
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
6,366 »	300 »	3,300 »	1,170 »	1 66	Pavage et ensablement.
600 »	1,400 »	1,796 »	2,000 »	11 04	
28,464 »	10,000 »	10,000 »	»	13 34	
245,410 »	68,260 »	91,912 »	65,540 »	8 93	

LATION.

222,352 »	66,493 »	138,739 »	51,079 »	7 19
123,695 »	62,417 »	98,092 »	97,253 »	9 43
149,202 »	35,690 »	102,226 »	96,011 »	9 61
128,341 »	38,100 »	49,792 »	22,811 »	10 19
245,410 »	68,260 »	91,912 »	65,540 »	8 93
869,000 »	270,960 »	480,761 »	332,694 »	
1,953,415 »				

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE. — ARRONDISSEMENTS

Désignation des communes non rattachées jusqu'ici à quelque commu

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.	
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR
Oost-Eecloo.....	Route concédée de Gand à la frontière hollandaise...	Canton de Caprycke.....	»
Saint-Jean-in-Eremo..	Id.....	Id.....	»
Sainte-Marguerite.....	Chemin communal de Waterland-Oudeman.....	Id.....	»
Auwegem	Route de l'Etat de Gand à la Flandre occidentale par Audenarde.	Canton de Cruyshautem.....	»
Huysse.....	Id.....	Id.....	»
Mullem	Id.....	Id.....	»
Nokere.....	Route provinciale d'Audenarde à Deynze.....	Id.....	»
Wannegem-Lede	Id.....	Id.....	»
Gothem	Route de l'État de Deynze à la Flandre occidentale..	Canton de Deynze.....	»
Grammene.....	Id.....	Id.....	»
Vynckt.....	Id.....	Id.....	»
Wontergem.....	Id.....	Id.....	»
Severen	Id.....	Id.....	»
Saint-Laurent.....	Route de l'Etat de Gand à la Flandre occidentale par Eecloo.	Id.....	»
Desteldonck.....	Route concédée de Meulestede à Cluysen	Canton d'Evergem.....	»
Gendbrugge.....	Route de l'Etat de Gand à Alost.....	Canton de Gand.....	»
Heusden.....	Id.....	Id.....	»
Afsné.....	Route de l'Etat de Gand à la Flandre occidentale par Deynze.	Id.....	»
Mariakerke	Route de l'Etat de Gand à Eecloo.....	Id.....	»
Westrem-Saint-Denis..	Route de l'Etat de Gand à Deynze.....	Id.....	»
Vinderhoute.....	Route de l'Etat de Gand à Eecloo.....	Id.....	»

ADMINISTRATIFS DE GAND-EECLOO, AUDENARDE, ALOST, TERMONDE ET SAINT-NICOLAS.

nication pavée ou empierrée; moyen de pourvoir à leur rattachement.

Longueur totale.	CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
		LONGUEUR par commune.	LONGUEUR totale.	par commune.	par rattachement.	
2,000	Route communale de Lovendegem à Knesselaere.	»	»	»	18,000	
1,800	»	»	»	»	15,500	
3,000	»	»	»	»	25,500	
1,700	»	»	»	»	15,300	
3,000	»	»	»	»	27,000	
800	»	»	»	»	7,200	
2,000	»	»	»	»	20,000	
450	»	»	»	»	4,500	
900	»	»	»	»	8.100	
900	»	»	»	»	8,100	
1,700	»	»	»	»	15.300	
1.000	»	»	»	»	9,000	
200	»	»	»	»	1,800	
4,400	»	»	»	»	39'600	
2,800	»	»	»	»	22.400	
1.000	»	»	»	»	9.000	
1,900	»	»	»	»	20,000	Ou 4,000 mètres pour rejoindre le chemin communal de Laerne conduisant à la route concédée de Gand à Zele
1.000	»	»	»	»	9.000	
400	»	»	»	»	3,200	
500	»	»	»	»	4,000	
600	»	»	»	»	4,800	

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT. SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR
Mendonk	Route communale de Cluysen à Wynkel	Canton de Loochristy	»
Deurle	Route communale de Laethem-Saint-Martin à Leerne-Saint-Martin.	Canton de Nazareth. Commune de Deurle	250
Asper	Route communale de Heurne à Gavre	Canton de Nazareth. Id. d'Asper	100
Seeverghem	Route de l'Etat de Gand à Audenarde	Canton de Nazareth. Id. de Seeverghem.	800
Landegem	Route concédée de Gand à Deynze	Canton de Nevele. Commune de Landegem	3,000
Meygem	Route concédée de Nevele à Leerne-Saint-Martin	Canton de Nevele. Id. de Meygem	400
		Canton de Nevele. Id. de Leerne-St-Martin.	1,500
Poesele	Route communale de Nevele à Lootenhulle	Canton de Nevele. Id. de Poesele	400
Poucques	Id.	Canton de Nevele. Id. de Poucques	1,500
Baeygem	Route provinciale de Gand à Audenarde	Commune de Baeygem	1,000
Bottelaere	Id.	Id. de Bottelaere	1,000
Gysenzeele	Route provinciale de Wetteren à la route de l'Etat de Gand à Grammont.	Id. de Gysenzeele	500
		Id. de Bottelaere	400
Landskauter	Route de l'Etat de Gand à Grammont	Canton d'Oosterzeele. Id. de Landskauter.	400
Meirelbeke	Route provinciale de Gand à Audenarde	Canton d'Oosterzeele. Id. de Meirelbeke	700
Moortzeele	Route concédée reliant la route de l'Etat de Gand à Grammont et celle provinciale de Gand à Audenarde, par Oosterzeele.	Canton d'Oosterzeele. Id. de Moortzeele	500
		Canton d'Oosterzeele. Id. de Scheldewindeke.	1,000
Munte	Route provinciale de Gand à Audenarde	Canton d'Oosterzeele. Id. de Munte	500
Vurste	Chemin de grande communication de Gavre à Schelderode.	Canton d'Oosterzeele. Id. de Vurste	500
Gavre	Chemin communal de Beirlegem à la route de l'Etat de Gand à Audenarde, par Dickelvenne.	Canton d'Oosterzeele. Id. de Gavre	100
Dickelvenne	Id.	Canton d'Oosterzeele. Id. de Dickelvenne.	100
Meerendré	Route communale de Lovendegem à Knesselaere	Canton de Somergem. Commune de Meerendré.	400
Ronsele	Id.	Canton de Somergem. Commune de Ronsele.	1,200
Oost-Winkel	Route provinciale d'Eecloo à la Flandre occidentale.	Canton de Waerschoot. Commune d'Oost-Winkel.	500
Impe	Route communale de Baevegem à Hofstade	Canton d'Alost. Commune d'Impe	500
Meldert	Route concédée d'Alost à la limite du Brabant	Canton d'Alost. Id. de Meldert	1,200
Ottergem	Route provinciale d'Alost à Audenarde	Canton d'Alost. Id. d'Ottergem	1,060

Longueur totale.	CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		Observations.
		LONGUEUR par commune.	LONGUEUR totale.	par commune.	par rattachement.	
550	»	»	»	»	4,500	
250	»	»	»	»	2,000	
100	»	»	»	»	1,000	
800	»	»	»	»	7,200	
3,000	»	»	»	»	30,000	
1,900	»	»	»	3,600 13,500	17,100	
400	»	»	»	»	3,600	
1,500	»	»	»	»	13,500	
1,000	»	»	»	»	9,000	
1,000	»	»	»	»	9,000	
500	»	»	»	»	3,000	
800	»	»	»	3,200 3,200	6,400	
700	»	»	»	»	7,000	
1,500	»	»	»	»	15,000	
500	»	»	»	»	5,000	
300	»	»	»	»	3,000	
100	»	»	»	»	900	
100	»	»	»	»	900	
400	»	400	400	2,812	2,812	
1,200	»	»	»	»	8,760	
500	»	»	»	»	3,600	
500	»	»	»	»	5,000	
1,200	»	»	»	»	12,000	
1,000	»	»	»	»	9,000	

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT.	
		SUR LE TERRITOIRE DE	LONGUEUR
Vleckem.....	Route de l'Etat d'Alost à Gand.....	Canton d'Alost. Commune de Vleckem.	1,200
Vlierzele.....	Route provinciale de Burst à Impe.....	Canton d'Alost.....	»
Dacknam.....	Route vicinale de Wachtebeke, par Moerbeke et Exaerde.	Canton de Lokeren.....	»
La Clinge.....	Route communale de Stekene à Beveren.....	Canton de Saint-Gilles-Waes..	»
Maerdonck.....	Route provinciale de Kieldrecht à Saint-Nicolas.....	Id.....	»
Thielrode.....	Route communale de Tamise à Elversele.....	Canton de Tamise.....	»
Mespelaere.....	Route de l'Etat de Termonde à Alost.....	Canton de Termonde.....	»
Opdorp.....	Route de Termonde à Malines.....	Id.....	»
Cherscamp.....	Route vicinale de Baevegem à Hofstade.....	Id.....	»
Uytbergen.....	Route concédée de Termonde à Wetteren.....	Canton de Zele.....	»

Longueur totale.	CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		*Observations.*
		LONGUEUR par commune.	LONGUEUR totale.	par commune.	par rattachement.	
1,200	»	»	»	»	12,000	
300	»	»	»	»	3,000	
1,800	»	»	»	»	16,200	
3,000	»	»	»	»	6,000	Ensablement.
2,800	»	»	»	»	5,600	Id.
500	»	»	»	»	4,750	
1,800	»	»	»	»	18,000	
»	»	»	»	»	»	Anvers devrait exécuter 600 mètres de route pour relier Opdorp à la route de Malines à Termonde.
2,000	»	»	»	»	20,000	
350	»	»	»	»	3,500	Pour relier Uythergen à la communication la plus rapprochée, qui est celle de la route concédée de Termonde à Wetteren, il faudrait jeter un pont sur l'Escaut. L'autre communication est celle de la route concédée de Zele à Gand. Longueur environ 2,500 mètres.

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux des arrondissements de Gand, de Saint-Nicolas, de Termonde, d'Audenarde et d'Alost, avec spécification des travaux exécutés à l'aide de ces subsides.

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Moerbeke	2,592 59	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Somergem					3,000	»	»	2,000	»	»	»	»
Ursel	2,592 59	»	1,000	»	334	1,000	»	»	»	»	»	»
Lovendegem					850	»	»	»	»	»	»	»
Dickelvenne			(a)		300	1,500	»	1,100	»	»	1,100	240
Gavre	»	»	2,000	1,000	3,000	»	»	»	»	»	»	3,206
Melsen				500								
Schelderode	(b)			1,600								
Semmersaeke	»	»	»	250	1,500	3,000	»	6,606	»	»	»	»
Vurste				150								
Oosterzeele	»	»	»	1,000	1,000	»	»	500	»	»	»	»
Melle	»	»	»	»	»	400	200	»	»	»	»	»
Moortzeele	»	»	»	»	»	500	600	»	»	»	»	»
Wondelgem	»	»	»	»	»	1,295	»	1,500	»	»	»	»
Baelegem	»	»	»	»	»	»	7,000 600	»	»	»	»	»
Swynaerde	»	»	»	»	»	»	2,000	1,550	»	»	1,000	»
Wachtebeke	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	3,716	3,716
Gontrode	»	»	»	»	300	»	»	»	300	»	»	»
Wynkel	»	»	»	»	1,000	»	»	1,500	»	»	4,000	»

(a) Beirlegem, arrondissement d'Audenarde, participe au subside de 2,000 francs.

(b) Chemin de grande communication de Gavre à Schelderode.

(c) Le restant du subside de l'État (8,000 francs) sera imputé sur différents exercices.

DE GAND.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
2,592 59	2,592 »	»	»	»	3,038	»	»	3,038
107,776 59	107,777 »	»	»	»	6,449	»	»	6,449
13,446 »	11,000 »	»	»	»	4,159	»	»	4,159
13,606 »	37,818 »	»	»	»	8,908	»	»	8,908
2,500 »	4,000 »	»	»	»	960	»	»	960
600 »	600 »	»	»	»	185	»	»	185
1,100 »	600 »	»	»	»	»	»	»	»
2,795 »	1,500 »	»	»	»	751	»	»	751
7,600 »	7,600 »	»	»	»	461	1,114	»	1,575
4,550 »	4,550 »	»	»	»	1,825	»	»	1,825
8,432 »	14,500 »	»	»	»	4,957	»	»	4,957
600 »	600 »	»	»	»	187	»	»	187
6,500 »	14,500 (c) »	»	»	»	4,732	»		4,732

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Olsene	»	»	»	»	»	700 700	»	650	»	»	»	»
Oostwinkel	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	»
Machelen	»	»	»	»	»	300	»	»	»	»	»	»
Knesselaere	»	»	»	»	»	2,000	»	»	1,205	»	»	»
Sleydinge	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»	»	»
Eeck	»	»	»	»	»	400	»	»	»	»	»	»
Waerschoot	»	»	»	»	»	»	»	3,000	»	»	»	»
Oostacker	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»
Nazareth Astene	»	»	»	»	»	»	»	3,000	»	«	1,500	1,500
Destelbergen	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»
Gand	»	»	»	»	»	»	»	52,672	»	»	»	»
Bellem Lootenhulle	»	»	»	»	1,500	»	»	1.550	500	»	3,000	3,000
Hansbeke	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»
Poesele	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	200	»
Dickelvenne Scheldewindeke Meylegem Nederzwalm-Hermelgem	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,500	1,000
Assenede	»	2,000	»	»	1,500	»	»	»	»	»	»	»
Cluysen	»	»	»	»	500	»	500	800	800	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
2,050 »	650 »	»	»	»	»	»	507	507
1,000 »	1,000 »	»	»	»	524	»	»	524
300 »	1,600 »	»	»	»	617	»	»	617
3,205 »	3,205 »	»	»	»	1,163	»	»	1,163
2,000 »	»	»	«	»	»	»	»	»
400 »	400 »	»	»	»	790	»	1,125	1,915
3,000 »	3,000 »	»	»	»	867	»	»	867
1,000 »	1,000 »	»	»	»	815	»	»	815
6,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,000 »	1,000 »	»	»	»	»	»	1,912	1,912
52,672 »	»	»	»	»	»	»	»	»
9,550 »	12,500 »	»	»	»	5,100	»	»	5,100
500 »	500 »	»	»	»	405	»	1,203	1,608
200 »	200 »	»	»	»	»	»	402	402
2,500 »	2,500 »	»	»	»	135	»	»	135
3,500 »	3,500 »	»	»	»	2,183	»	»	2,183
2,600 »	2,600 »	»	»	»	1,516	»	»	1,516

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Ertvelde.....	»	»	»	»	2,000							
				(a)	1,000							
					3,000	2,000	»	3,000	»	»	»	»
Bouchaute.....	»	»	»	»	2,000							
Les concessionnaires de la route d'Ertvelde à Wachtebeke et Bouchaute.	»	»	»	»	»	3,000	»	»	»	»	»	»
Waterland.....	»	»	»	»	2,000							
						4,000	»	»	»	»	»	»
Watervliet.....	»	»	»	»	2,000							
Bassevelde.....	»	»	»	»	700	»	»	»	»	»	»	»
Selzaete.....	»	»	»	»	»	1,400	»	»	»	»	»	»
Middelbourg.....	»	»	»	»	»	»	4,785	»	»	»	»	»
Oost-Eecloo.....	»	»	»	»	»	»	»	»	3,000	»	»	»
Eecloo	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000

(a) Ce subside a reçu en grande partie une autre destination.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
(a) 13,000 »	5,000 »	»	»	»	2,228	»	»	2,228
	2,000 »	»	»	»	»	»	2,500	2,500
3,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»
4,000 »	4,000 »	»	»	»	3,561	»	»	3,561
700 »	»	»	»	»	»	»	»	»
1,400 »	1,400 »	»	»	»	1,528	»	»	1,528
4,785 »	4,785 »	»	»	»	1,465	»	»	1,465
3,000 »	3,000 »	»	»	»	990	»	»	990
5,000 »	»	»	»	»	»	»	»	»

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Exaerde	2,229 29	»	»	»	2,000	»	»	»	2,000	»	»	»
Basel	550 »	550	500	»	1,200	500	»	2,000	2,000	»	»	»
Stekene					4,000	2,800	»	»	500	»	»	»
Kemseke					1,500	»	»	»	»	»	»	»
Saint-Gilles-Waes.	»	»	2,000	»	4,500	»	»	»	»	»	»	»
Vracene												
Meerdonck	»	»	»	»	5,000	»	»	»	»	»	»	»
Lokeren	»	»	»	3,000	4,000	»	»	5,000	5,000	»	»	»
Cruybeke	»	»	»	»	1,800	»	»	1,800	1,000 1,000	1,500	»	»
Haesdonck	»	»	»	»	500	»	»	»	»	»	»	»
Beveren	»	»	»	»	1,500	»	3,000	»	»	1,800	»	»
Nieuwkerke	»	»	»	»	2,000	»	2,000	»	»	»	»	»
Belcele	»	»	»	»	»	»	4,000	»	»	»	»	»
Saint-Nicolas	»	»	»	»	»	8,000	»	5,000	5,000	»	»	»
Melsele	»	»	»	»	»	»	»	500	1,200	»	»	»
Tamise	»	»	»	»	»	»	»	(a) 1,600	»	2,500	1,500	»
Sinay	»	»	»	»	»	»	»	»	»	3,000	1,500	»
Polder de Doel	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,500	2,500	»

(a) Les 1,600 francs ne sont pas compris dans la statistique; ils ont été accordés et employés pour restaurer une chaussée.

DE SAINT-NICOLAS.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
6,229	4,592	»	»	»	4,980	»	»	4,980
7,200	8,900	»	»	»	4,635	»	»	4,635
	»	»	»	»	»	»	»	»
	3,500	»	»	»	396	»	6,286	6,682
20,300	17,000	»	»	»	8,508	»	»	8,508
	»	»	»	»	810	»	»	810
17,000	7,000	»	»	»	2,044	»	»	2,044
7,100	9,824	»	»	»	4,081	»	»	4,801
500	500	»	»	»	1,187	»	»	1,187
6,300	2,500	»	»	»	1,024	»	3,205	4,229
4,000	4,000	»	»	»	1,649	»	2,650	4,299
4,000	4,000	»	»	»	1,540	»	»	1,540
18,000	10,000	»	»	»	2,617	»	»	2,617
1,700	500	»	»	»	443	»	1,500	1,943
4,000	6,000	»	»	»	3,414	»	»	3,415
4,500	10,000	»	»	»	3,633	»	»	3,633
5,000	»	»	»	»	»	»	»	»

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Zele.....	»	2592 59	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Appels.....	»	500 »	»	»	500	»	400	1,000	»	»	»	»
Calken.....	»	300 »	»	»	3,000	»	»	1,000	»	»	»	»
Moerseke.....	»	»	2,000	»	3,000	»	»	1,000	»	»	»	»
Hamme	»	»	»	»	»	1,250	»	2,500	»	»	»	»
Waesmunster....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Wichelen.....	»	»	»	»	»	»	1,500	3,000	»	»	»	»
Audegem.....	»	»	»	»	»	.	»	150	»	500	»	»
Denderbelle.....	»	»	»	»	»	»	»	350	750	1,000	»	»
Wieze	»	»	»	»	»	»	»	800	»	»	»	»
Uytbergen.....	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	1,000	»
Buggenhout	»	»	»	»	»	»	»	5,000	1,000	»	3,000	»
Saint-Gilles-lez-Termonde	»	»	»	»	»	500	»	1,500	1,000	1,000	»	»
Termonde.....	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»
Laerne.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	2,000	»
Schellebelle.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,500	1,500	»
Opdorp	»	»	»	»	»	»	»	»	»	2,000	2,000	»

TERMONDE.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
2,592	2,592	»	»	»	1,593	»	»	1,593
2,400	2,400	»	»	»	1,409	»	»	1,409
300	300	»	»	»	530	»	»	530
7,000	10,000	»	»	»	5,385	»	»	5,385
5,500	5,500	»	»	»	1,875	»	»	1,875
2,750	2,750	»	»	»	2,876	»	»	2,876
»	»	»	»	»	»	»	»	»
650	650	»	»	»	501	»	»	501
2,100	2,100	»	»	»	697	»	»	697
800	1,800	»	»	»	658	»	»	658
1,500	500	»	»	»	628	»	»	628
9,000	9,000	»	»	»	3,097	»	»	3,097
4,000	4,000	»	»	»	1,312 433	»	»	1,745
»	»	»	»	»	»	»	»	»
»	»	»	»	»	»	»	»	»
3,000	2,200	»	»	»	600	»	»	600
4,000	6,000	»	»	»	3,418	»	»	3,418

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Etichove	1,600	»	»	1,000	1,000	2,000	»	800	»	«	»	»
Schoorisse.....	»	1,000	1,000	1,000	3,000	2,500	4,000	»	2,000	»	»	»
Deftinge.....	»	1,000	500	»	1,000	»	700	»	500	»	»	»
Heurne.....	»	»	»	»	2,000	»	»	500	300	»	»	»
Syngem.....	»	»	»	»	1,000	»	»	1,000	800	»	»	»
Meylegem.....	»	»	»	»	300	»	»	»	»	»	»	»
Hermelgem.....	»	»	»	»	1,000 300	1,000	1,000	3,000	2,000	»	»	»
Nederzwalm.....	»	»	»	»	1,000	»	1,000	700	»	»	»	»
Boucle-St-Denis ..	»	»	»	»	»							
Renaix.....	»	»	»	»	500 600	»	»	»	»	»	»	»
Eyne	»	»	»	»	500	»	»	»	»	»	»	»
Peteghem-lez-Audenarde.	»	»	»	»	1,000	800	»	»	»	»	»	»
Worteghem.....	»	»	»	»	1,000	»	1,500	»	600	»	1,000	»
Macter.....	»	»	»	»	»	400	»	»	1,500	»	1,000	»
Berchem.....	»	»	»	»	»	3,000	»	3,000 3,000	3,000	400	»	»
Hoorebeke-St-Corneille...	»	»	»	»	»	1,000	»	1,500	800	»	»	»
Beirlegem (a).....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Marekekerekem ..	»	»	»	»	»	»	500	500	»	»	»	»
Segelsem	»	»	»	»	1,000	»	»	2,000	1,000	»	»	»
Rooborst	»	»	»	»	500	»	»	»	»	»	»	»
Hoorebeke-Ste-Marie....	»	»	»	»	500	1,000	»	»	»	»	»	»

(a) *Voir*, Dickelvenne et Gavre, arrondissement de Gand.

D'AUDENARDE.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ.			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
6,400	8,000	»	»	»	3,017	»	»	3,017
14,500	14,500	»	»	»	4,190	»	»	4,190
3,700	3,700	»	»	»	2,158	»	»	2,158
2,800	2,800	»	»	»	1,066	»	»	1,066
2,800	3,400	»	»	»	2,224	»	»	2,224
9,600	11,000	»	»	»	2,899	»	»	2,899
1,700	1,700	»	»	»	500	»	»	500
1,100	1,100	»	»	»	789	»	»	789
500	500	»	»	»	607	»	»	607
1,800	1,800	»	»	»	1,373	»	»	1,373
3,100	3,100	»	»	»	928	»	»	928
2,900	2,900	»	»	»	561	1,763	»	2,324
9,400	»	»	»	»	»	»	»	»
3,300	3,300	»	»	»	1,368	»	»	1,368
»	»	»	»	»	»	»	»	»
1,000	1,000	»	»	»	714	»	»	714
4,000	5,200	»	»	»	2,419	»	»	2,419
500	500	»	»	»	664	»	»	664
1,500	1,500	»	»	»	696	»	»	696

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Hemelveerdegem.	»	»	»	»	400	»	»	»	»	»	»	»
Nederbrakel.....	»	»	»	»	»	500	»	»	409	»	»	»
Ruyen.....	»	»	»	»	»	1,500	»	»	400	»	1,500	1,500
Boucle-St-Blaise..	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Elst.....	»	»	»	»	»	»	»	1,600	»	»	»	»
Opbrakel.....	»	»	»	»	»	»	»	1,500	1,283	»	»	»
Mooregem.....	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»
Orroir.....	»	»	»	»	»	»	»	»	600	»	»	»
Elst..... Michelbeke.....	»	»	»	»	»	»	»	»	3,500	»	»	3,600
Russeignies.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»
Oyke.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,400	»
Cruyshautem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000
Roosbeke.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	850
Députation permanente. — Route de Schoorisse à Renaix.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,000

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	TOTAL.
400	400	»	»	»	150	»	80	230
909	909	»	»	»	870	»	»	870
4,900	14,500	»	»	»	2,277	»	»	2,277
500	1,500	»	»	»	585	»	»	585
»	»	»	»	»	»	»	»	»
2,783	4,285	»	»	»	2,004	»	»	2,004
1,000	1,600	»	»	»	2,143	»	»	2,143
»	»	»	»	»	»	»	»	»
7,100	7,000	»	»	»	2,157	»	»	2,157
1,000	1,000	»	»	»	552	»	»	552
»	»	»	»	»	»	»	»	»
5,000	1,000	»	»	»	235	»	»	235
850	500	»	»	»	315	»	»	315
»	»	»	»	»	»	»	»	»

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Hautem-St-Liévin.	»	1,500	1,000	1,000	»	»	»	4,000 500	150	»	»	»
Baevegem	»	1,000	»	»	»	»	2,000	1,500	»	»	»	»
Strypen.....	»	»	»	865	»	»	»	»	»	»	»	»
Welle.....	»	»	»	500	1,800	»	»	»	»	»	»	»
Hofstade.....	»	»	»	400	»	»	»	1,000	»	»	»	»
Iddergem.	»	»	»	»	300	»	»	1,500	»	»	»	»
Audenhove-St-Géry....	»	»	»	»	854	»	»	»	»	»	»	»
Saint-Antelinckx.	»	»	»	»	800	»	»	800	»	»	»	»
Oultre	»	»	»	»	»	500	»	»	500	»	»	»
Sonnegem	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»	»	»
Erondegem	»	»	»	»	»	400	»	»	»	»	»	»
Sottegem.....	»	»	»	»	»	600	»	»	»	3,000	»	4,300
Denderhautem...	»	»	»	»	»	400	»	400	1,500	»	»	»
Borsbeke	»	»	»	»	»	500	»	175	»	»	»	»
Kerxken	»	»	»	»	»	300 1,000	»	500	»	»	300	1,500
Godveerdegem....	»	»	»	»	»	500 500	»	»	»	»	1,500	»
Lede.....	»	»	»	»	»	500	»	1,700	3,280	»	2,500	»
Oordegem	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»	»	»
Ressegem.....	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»	»
Essche-St-Liévin .	»	»	»	»	900	1,000	»	»	572	»	»	»
Moorsel	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	»	»
Nieuwerkerken...	»	»	»	»	300	»	»	»	»	»	400	»

D'ALOST.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
9,150	9,500	»	»	»	5,169	»	»	5,169
4,500	4,500	»	»	»	2,114	»	»	2,114
863	1,263	»	»	»	1,507	»	»	1,507
2,300	2,600	»	»	»	1,346	»	»	1,346
1,400	3,800	»	»	»	1,831	»	»	1,831
1,800	1,800	»	»	»	743	»	»	743
854	1,154	»	»	»	471	»	»	471
1,600	1,600	»	»	»	751	»	»	751
800	1,300	»	»	»	784	»	»	784
500	500	»	»	»	291	»	»	291
400	400	»	»	»	253	»	»	253
7,900	7,900	»	»	»	1,570	»	»	1,570
2,300	2,300	»	»	»	669	»	»	669
675	675	»	»	»	135	»	»	135
3,600	2,100	»	»	»	818	»	»	818
2,500	4,000	»	»	»	1,135	»	»	1,135
7,980	10,480	»	»	»	3,254	»	200	3,454
»	»	»	»	»	»	»	»	»
1,000	1,000	»	»	»	258	»	»	258
2,472	2,472	»	»	»	771	»	»	771
»	»	»	»	»	»	»	»	»
700	700	»	»	»	961	»	»	961

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Overboulaere	»	»	»	»	300	»	»	»	»	»	»	»
Sarlardinge.....	»	»	»	»	500	»	»	»	1,000	»	»	»
Velsicque-Ruddershove ..	»	»	»	»	183	»	»	»	»	»	»	»
Steenhuyze-Wynhuyze...	»	»	»	»	1,000	1,000	»	»	»	»	»	»
Voorde.....	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»	»	»
Hedersem.....	»	»	»	»	»	150	»	»	2,000	»	»	»
Schendelbeke	»	»	»	»	»	300	»	»	»	»	»	»
Bambrugge.....	»	»	»	»	»	300	»	»	»	»	250	»
Erwetegem	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»	»	»
Woubrechtegem .	»	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	»
Nederhasselt.....	»	»	»	»	»	300	»	1,000	»	»	»	»
Appelterre-Eychem	»	»	»	»	»	1,000	»	1,000	»	»	»	»
Okegem.....	»	»	»	»	»	»	»	500	600	»	»	»
Herzele	»	»	»	»	»	»	»	1,729	»	»	»	»
Elene.....	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Viane.....	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»
Burst.....	»	»	»	»	»	»	»	400	»	»	»	»
Vleckem.....	»	»	»	»	»	»	»	350	»	»	»	»
Ombergen.....	»	»	»	»	»	»	»	650	»	»	»	»
Wanzele.....	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	850	»
Meldert.....	»	»	»	»	»	»	500	»	700	»	»	600
Liefferingen.....	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	»	»
Aspelaere	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»	2,500	»
Alost	»	»	»	»	»	»	»	9,000	»	»	»	»

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
300	300	»	»	»	»	»	»	»
1,500	1,500	»	»	»	1,151	»	»	1,151
183	183	»	»	»	346	»	»	346
2,000	2,000	»	»	»	579	»	»	579
500	500	»	»	»	204	»	»	204
2,150	2,150	»	»	»	1,188	»	»	1,188
300	300	»	»	»	102	»	»	102
550	550	»	»	»	65	»	»	65
200	200	»	»	»	280	»	»	280
1,000	1,000	»	»	»	575	»	»	575
1,300	1,500	»	»	»	756	»	»	756
2,000	1,000	»	»	»	338	»	»	338
1,100	1,100	»	»	»	426	»	»	426
1,729	2,729	»	»	»	1,447	»	»	1,447
300	300	»	»	»	101	»	»	101
500	500	»	»	»	177	»	»	177
400	400	»	»	»	505	»	»	505
»	»	»	»	»	»	»	»	»
650	650	»	»	»	145	»	»	145
2,850	2,850	»	»	»	905	»	»	905
1,800	1,200	»	»	»	395	»	»	395
500	500	»	»	»	104	»	»	104
2,800	300	»	»	»	121	»	»	121
9,000	9,000	»	»	»	1,295	324	249	1,866

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Impe.....	»	»	»	»	»	»	»	1,000	1,200	»	1,200	»
Gysegem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	341	»	»	»
Meire.....	»	»	»	»	»	»	»	»	2,000	»	»	»
Idegem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000	»	»	800
Nederboulaere..	»	»	»	»	»	»	»	»	500	»	»	»
Aygem.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	800	»
Santbergen....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	150	»
Haeltert.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	600	»
Smetlede.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,000
Grimmingen...	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	400

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS et longueurs sur lesquelles les améliorations ont été effectuées, jusqu'au 31 décembre 1852.						
		CHEMINS DE GRANDE VICINALITÉ			CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ			TOTAL.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	PAVÉS.	EMPIERRÉS.	ENSABLÉS.	
3,400	3,400	»	»	»	1,058	»	»	1,058
541	541	»	»	»	150	»	»	150
2,000	2,000	»	»	»	624	»	»	624
1,800	1,600	»	»	»	426	»	»	426
500	500	»	»	»	140	»	»	140
800	800	»	»	»	255	»	»	255
150	150	»	»	»	160	»	»	160
600	600	»	»	»	527	»	»	527
»	»	»	»	»	»	»	»	»
400	800		»	»	285	»	»	285

Nous terminerons ce qui est relatif à la Flandre orientale par la récapitulation générale de ce qui a été fait jusqu'au 31 décembre 1852 en amélioration aux chemins vicinaux.

DÉSIGNATION DES ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSES TOTALES des améliorations EFFECTUÉES.
De Gand-Eecloo.....	8,908	8,908	»	»	»	99,540 57
Les quatre autres arrondissements.	Néant.					
TOTAL des chemins de grande vicinalité.....	8,908	8,908	»	»	»	99,540 57
		8,908 ou 2 lieues.				
Gand-Eecloo.....	»	54,025	1,114	11,449	»	478,665 »
Audenarde.....	»	57,921	1,763	80	»	381,457 »
Alost.....	»	39,115	324	449	»	383,129 »
Termonde.....	»	24,319	»	»	»	239,044 »
Saint-Nicolas.....	»	42,484	»	13,641	»	471,122 »
Chemins non compris dans les relevés qui précèdent, faute de renseignements suffisants à l'époque de l'inspection.....	»	423,320	»	»	»	3,649,018 40
TOTAL des chemins de petite vicinalité.....	»	621,184	3,201	25,619	»	5,602,433 40
		650,004 ou 150 lieues.				
RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.						
Chemins de grande vicinalité.....	»	8,908	»	»	»	99,540 57
Id petite id.	»	621,184	3,201	25,619	»	5,602,433 40
TOTAL GÉNÉRAL.....	»	630,092	3,201	25,619	»	5,701,973 97
		658,912 ou 132 lieues.				

On déduit de ce tableau que, dans la province de la Flandre orientale, le prix moyen :

1° Du chemin de grande communication . . . . . $\frac{99,540.57}{8,908.00}$ = fr. 11 17

2° Id. de petite vicinalité . . . . . $\frac{5,602,433.40}{650,004.00}$ = fr. 8 62

3° Id. de grande et de petite vicinalité . . . . . $\frac{5,701,973.97}{658,912.00}$ = fr. 8 65

Ici se place naturellement, pour clore les données numériques relatives aux chemins vicinaux, la récapitulation générale des travaux exécutés dans les diverses provinces pour arriver au chiffre du développement et de la dépense dans le royaume entier.

RÉSUMÉ GÉNÉRAL POUR LE ROYAUME.

Récapitulation générale des travaux exécutés aux chemins vicinaux des neuf provinces du royaume ainsi que des dépenses occasionnées par ces améliorations.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR TOTALE améliorée.	COUT TOTAL des améliorations EFFECTUÉES.	*Observations.*
Chemins de grande communication.						
Limbourg.	16,813.00	10,615.00	88,380.00	115,808.00	306,713 30	
Hainaut	138,337.70	166,577.75	»	304,915.45	2,015,333 20	Jusqu'au 31 décembre 1850.
Brabant	221,688.50	15,896.20	»	237,584.70	1,925,370 61	
Liége	6,844.60	198,793.90	8,500.00	214,138.50	1,595,010 74	
Anvers.	155,800.00	2,692.00	»	158,492.00	1,393,337 12	Jusqu'au 31 décembre 1851.
Luxembourg. . . .	232.00	433,617.00	»	433,849.00	1,229,038 44	
Namur.	7,499.00	314,084.00	4,344.00	325,927.00	1,181,200 17	
Flandre occidentale .	132,820.60	16,799.00	47,677.90	197,297.50	1,881,445 76	Jusqu'au 31 décembre 1852.
Flandre orientale . .	8,908.00	»	»	8,908.00	99,540 57	
	688,943.40	1,159,074.85	148,901.90	1,996,920.00	11,626,989 91	
		1,996,920.15				
Chemins de petite vicinalité.						
Limbourg.	28,268.00	109,701.00	73,639.00	211,608.00	821,979 »	
Hainaut	555,061.55	787,414.00	7.548.00	1,350,023.55	6,908,353 94	Jusqu'au 31 décembre 1850.
Brabant	298,706.90	84,522.40	12,551.00	395,780.30	1,901,213 68	
Liége	38,666.30	658,002.96	345,432.00	1,042,101.26	3,333,201 18	
Anvers.	17,000.00	»	»	17,000.00	68,000 »	Jusqu'au 31 décembre 1851.
Luxembourg. . . .	4,523.14	889,717.85	119,594.50	1,013,835.49	2,200,493 99	
Namur.	18,319.00	845,815.40	43,911.00	908,045.40	2,686,289 31	
Flandre occidentale .	172,948.50	22,989.00	272,615.00	468,552.50	2,843,703 06	Jusqu'au 31 décembre 1852.
Flandre orientale . .	621,184.00	3,201.00	25,619.00	650,004.00	5,602,433 40	
	1,754,677.39	3,401,363.61	900,909.50	6,056,950.50	26,365,667 56	
		6,056,950.50				

Chemins de grande et de petite communication.

DÉSIGNATION DES PROVINCES.	LONGUEUR pavée.	LONGUEUR empierrée.	LONGUEUR ensablée.	LONGUEUR TOTALE améliorée.	COUT TOTAL des améliorations EFFECTUÉES.	PRIX DE revient par MÈTRE.	*Observations.*
Limbourg	45,081 00	120,316.00	162,019.00	327,416.00	1,128,692 30	3.435	
Hainaut	693,399.25	953,991.75	7,548.00	1,654,939.00	8,923,687 14	5.392	Jusqu'au 31 décembre 1850.
Brabant	520,395.40	100,418.60	12,551.00	633,365.00	3,826,584 29	6.041	
Liége	45,510.90	856,796.86	353,932.00	1,256,239.76	4,928,211 92	3.92	
Anvers	172,800.00	2,692.00	»	175,492.00	1,461,337 12	8.33	Jusqu'au 31 décembre 1851.
Luxembourg . . .	4,755.14	1,323,334.85	119,594.50	1,447,684.49	3,429,532 43	2.37	
Namur	25,818.00	1,159,899.40	48,255.00	1,233,972.40	3,867,489 48	»	
Flandre occidentale .	305,769.10	39,788.00	320,292.90	665,850.00	4,725,148 82	»	Jusqu'au 31 décembre 1852.
Flandre orientale. .	630,092.00	3,201.00	25,619.00	658,912.00	5,701,973 97	«	
	2,443,620.79	4,560,438.46	1,049,811.40	8,053,870.65	37,992,657 47		
		8,053,870.65					

1° Prix moyen du mètre courant de grande vicinalité pour le royaume..... 5 83

2° Prix moyen du mètre courant de petite vicinalité pour le royaume..... 4 553

3° Prix moyen du mètre courant de l'ensemble des chemins pour le royaume..... 4 718

CONCLUSION.

Je suis arrivé, Monsieur le Ministre, au terme de la tâche qui m'avait été imposée lorsque j'ai été chargé d'opérer l'inspection générale des chemins vicinaux du royaume.

Il résulte de mon travail, qu'en prenant les choses aux dates respectives auxquelles s'arrête l'inspection dans les différentes provinces, il existe en Belgique plus de 1,600 lieues de chemins vicinaux améliorés, ayant exigé une dépense d'environ 58,000,000 de francs. Dans ces chiffres ne se trouve pas comprise une partie des chemins établis avant l'institution des commissaires-voyers et qui, par suite de leur mauvaise construction et du défaut d'entretien, sont revenus à leur état primitif et ne méritent plus le nom de chemins améliorés. — Cette circonstance vient surabondamment à l'appui de l'opinion que j'ai exprimée, à diverses reprises, sur l'utilité des agents-voyers.

Je ne puis terminer sans faire connaître une autre particularité non moins frappante.

On remarquera que les 1,600 lieues de chemins améliorés ne sont pas réparties d'une manière égale dans les diverses portions du territoire.

Les prix de revient de ces améliorations étant très-différents dans les neuf provinces, on comprend, cependant, que la longueur construite ne peut être prise pour apprécier le plus ou moins d'élan imprimé, dans chacune d'elles, au perfectionnement de la voirie vicinale : mais il est une autre base qui peut servir de commune mesure, c'est la somme consacrée aux améliorations.

On sait, d'un autre côté, que l'organisation du service de la voirie n'est pas uniforme dans le royaume.

Dans six provinces ce service est confié, depuis 1842, à des agents-voyers spéciaux.

Dans les trois autres il en est autrement.

Dans l'une, le service est confié aux administrations communales.

Dans la seconde, trois commissaires-voyers d'arrondissement ont été institués en 1853.

Enfin, dans la troisième, les agents-voyers ont été établis en 1852.

Comparons maintenant les sommes dépensées, d'un côté, par les six provinces pourvues d'agents-voyers depuis le régime nouveau, et de l'autre, par les trois provinces dans lesquelles ces agents n'existent pas ou n'existent que depuis un temps trop court pour que leur action puisse déjà être appréciable.

Nous voyons que, dans les premières, la somme moyenne dépensée pour les

améliorations à la voirie atteint, par province, le chiffre de 4,350,700 francs, tandis que, dans les secondes, elle ne s'élève, également par province, qu'à 3,962,819 francs.

En somme, dans les provinces à commissaires-voyers on a donc consacré à l'amélioration de la voirie une somme supérieure à celle qui a été affectée au même objet dans les provinces qui en sont ou qui en étaient dépourvues.

Mais je reconnais volontiers que porter en ligne de compte, pour apprécier l'action des agents voyers, des faits antérieurs à leur existence et, même, à la législation qui leur a donné naissance, c'est suivre une marche qui peut donner lieu à des observations fondées. Tenons en compte et prenons, au lieu des chiffres que je viens de rapporter, d'autres chiffres puisés dans le compte rendu officiel de l'emploi des subsides alloués sur les fonds de l'État, (séance de la Chambre des Représentants du 25 mars 1852.) Ces chiffres indiquent, pour chaque province et pour la période décennale de 1841 à 1850, les sommes dépensées à l'amélioration des chemins vicinaux, tant de grande que de petite vicinalité, y compris les subsides sur les fonds ordinaires ou extraordinaires et dont il a été rendu un compte régulier. C'est évidemment ce qu'il y a de plus inattaquable et de plus complet. Ces chiffres donnent le résultat suivant.

SOMME MOYENNE DÉPENSÉE DANS LES PROVINCES

SANS COMMISSAIRES-VOYERS.	AVEC COMMISSAIRES-VOYERS.
Fr. 1,777,977-33.	Fr. 3,427,507-03.

Ce résultat est beaucoup plus concluant que celui que j'ai donné en premier lieu ; il est facile à expliquer.

Les fonctions des agents-voyers ne se bornent pas à dresser les projets pour les chemins dont la construction est décidée et à en surveiller l'exécution. Ce n'est là que la moindre partie de leur tâche. Ils ont une mission beaucoup plus difficile, c'est celle de décider les administrations communales à décréter les améliorations, puis d'aplanir les difficultés qu'amène l'obligation de ménager les intérêts souvent opposés des différentes communes, s'il s'agit d'un chemin de grande communication, ou des différents hameaux d'une même commune, s'il s'agit d'un chemin de petite vicinalité.

On peut difficilement, sans en avoir été le témoin, se faire une idée de ce qu'il faut consacrer de persévérance et d'habileté pour arriver au but, et il est aisé de comprendre comment les communes, abandonnées à leur propre initiative, restent si loin en arrière de celles qui sont stimulées et aidées par les agents-voyers.

S'il était utile de faire connaître le fait et les chiffres qui viennent d'être cités, il serait au moins superflu de chercher à démontrer que l'immense réseau embrassant le pays ne peut être convenablement entretenu que par une action non interrompue et sous une direction persévérante, indépendante et dégagée des influences variables dont l'action est incessante dans les communes.

Mon intention, en exprimant ces réflexions, n'est, en aucune manière, de faire le procès aux provinces qui ont admis tardivement cette utile et modeste institution, ou à celle qui ne l'a point encore adoptée. Je suis persuadé qu'elles ont eu des raisons sérieuses pour agir ainsi, et je me suis plu, dans le cours de ce travail, à signaler ce que j'ai trouvé de bien dans chacune d'elles. Mais je n'ai pas cru pouvoir me dispenser d'exprimer mon opinion au sujet du service des agents-voyers, parce que l'avenir de la voirie vicinale, objet, à juste titre, d'une si grande sollicitude, me semble intimement lié au maintien et à l'amélioration de ce service.

J'arrêterai ici, Monsieur le Ministre, le présent travail. Combiné avec les deux rapports qui l'ont précédé, il fait connaître et il met à même d'apprécier ce qui existe en Belgique en matière de voirie vicinale.

Seize cents lieues environ de routes communales ont été construites, trente-huit millions à peu près y ont été consacrés. — On ne peut cependant méconnaître qu'il ne reste à faire autant, plus peut-être, qu'il n'a été fait. Il faut donc encore dix à quinze années d'efforts et de sacrifices persévérants pour achever l'œuvre entreprise. Ces efforts et ces sacrifices devront être d'autant plus grands qu'il y aura à pourvoir à l'entretien des améliorations anciennes, en même temps que l'on procédera aux améliorations nouvelles. La nation et les divers pouvoirs ont su trop bien apprécier les heureux effets des travaux effectués jusqu'à ce jour pour que l'on ait à craindre de les voir faillir à la tâche qui reste à accomplir.

Bruxelles, 18 mars 1854.

L'ingénieur en chef, inspecteur de l'agriculture et des chemins vicinaux du royaume,

EUG. BIDAUT.

ERRATUM.

Page 482, lignes 30 et 31. *Supprimer ces deux lignes.*

ANNEXES.

ANNEXE *A*.

Cahier des charges pour l'exécution des travaux ordinaires de la voirie vicinale dans l'arrondissement de Philippeville.

Aujourd'hui . . . jour du mois de . . . . . , en conformité des annonces faites de la manière usitée, il a été procédé par nous N., N. et N., composant le collége des bourgmestre et échevins de la commune de. . . . . , assistés du commissaire-voyer de l'arrondissement de Philippeville, à l'adjudication des travaux à exécuter au chemin de . . . . . , section comprise sur le territoire de cette commune, sous les charges et conditions suivantes, proposées par ledit commissaire-voyer et adoptées par le conseil communal.

ART. 1er. L'adjudication aura lieu au rabais, sur la mise à prix fixée par le devis estimatif dressé par le même fonctionnaire.

ART. 2. Les rabais ne pourront être moindres de cinq francs.

ART. 3. Chaque adjudicataire devra fournir, s'il en est requis au moment de l'adjudication, le nombre de co-adjudicataires solidaires qui lui sera indiqué, et offrant, tant aux yeux du collége échevinal que du commissaire-voyer, la solvabilité et les autres garanties désirables pour assurer l'exécution du présent cahier des charges.

ART. 4. Les travaux seront exposés au nombre de lots indiqués au devis estimatif; mais le collége échevinal, d'accord avec le commissaire-voyer, pourra réunir deux ou un plus grand nombre de lots, et même les adjuger en masse, si ce mode lui paraît offrir des avantages.

ART. 5. Le chemin suivra la direction indiquée par les piquets qui fixent l'axe de chaque alignement. Les courbes, qui seront aussi développées et aussi régulières que possible, seront tracées par le commissaire-voyer cantonal au moment de l'exécution.

ART. 6. Il aura partout 9 mètres de largeur, non compris les talus (1), dont 4 mètres d'empierrement, 3 mètres d'accotement et 2 mètres de fossé, excepté dans les endroits où il sera établi à plus de $0^{m},30$ au-dessus du sol environnant où il n'aura pas de fossé. Dans les parties où les constructions qui le bordent ne

(1) Une bonne partie des chemins n'ont que 8 mètres de largeur.

permettent pas de lui donner toute cette largeur, ni de le border de fossé, il aura la forme et les dimensions qu'indiquera le commissaire-voyer cantonal au moment de l'exécution.

ART. 7. Il sera fait les terrassements nécessaires pour établir le chemin sous le profil longitudinal dressé par le commissaire-voyer d'arrondissement. Ce profil pourra seulement être modifié dans certains endroits, de manière à obtenir assez de déblais pour former les remblais, sans toutefois changer les pentes ou les rampes qui dépasseraient 5 p. °/₀.

ART. 8. Le chemin sera empierré sur toute sa longueur. L'empierrement aura $0^m,30$ d'épaisseur et sera exécuté comme suit : les terrassements étant suffisamment affermis pour ne plus éprouver de tassement, ce qui devra être constaté par le commissaire-voyer cantonal, et ayant une surface horizontale d'un bord à l'autre, on préparera d'abord le coffre en commençant par enlever un peu de terre vers l'axe et en approfondissant insensiblement, de manière à avoir $0^m,15$ de profondeur près des bordures, et qu'il présente un bombement régulier de $0^m,07$ par mètre, c'est-à-dire qu'il aura la forme d'un arc de cercle de $0^m,14$ de flèche. La terre enlevée sera placée sur les accotements pour les exhausser de $0^m,15$ contre les bordures, ce qui donnera au coffre un profondeur de $0^m,30$. On placera ensuite les bordures au cordeau, jointives bout à bout, parallèles et de niveau d'une ligne à l'autre, inclinées de $0^m,05$ en dehors, de façon que l'arête saillante détermine la largeur de la chaussée et forme une ligne régulière sans plis ni ondulations. Ces bordures seront choisies parmi les moellons destinés à former l'enrochement, et auront, autant que possible, de $0^m,20$ à $0^m,35$ de longueur, de $0^m,10$ à $0^m,15$ d'épaisseur et au moins $0^m,30$ de queue.

ART. 9. Le coffre étant ainsi bien préparé, on placera de champ, sur leur plus forte assiette, aussi verticalement que possible et par lignes perpendiculaires aux bordures, les plus gros moellons ou libages destinés à former la première couche. Ils seront bien serrés et placés le plus en liaison que possible. Les vides qu'ils laisseront entre eux seront remplis avec des moellons de moindres dimensions, placés à la main et affermis à la masse, de façon que le tout forme un enrochement solide de $0^m,25$ d'épaisseur au moins. Les moellons qui dépasseraient seront ensuite brisés, et le tout sera recouvert d'une couche de pierraille suffisante pour que l'empierrement conserve $0^m,30$ d'épaisseur lorsqu'il aura été bien comprimé partout, et un bombement régulier comme il est dit pour le coffre. Cette pierraille sera suffisamment concassée pour que les plus gros morceaux puissent passer en tous sens dans un anneau de $0^m,05$ de diamètre.

Il ne pourra être employé que du calcaire ou du grès, l'un et l'autre de bonne qualité.

ART. 10. Chaque entrepreneur ne pourra jamais avoir moins de 30 mètres courants de coffre préparé à l'avance avec les bordures placées.

ART. 11. Il sera fourni et emmétré par les entrepreneurs, sur les accotements du chemin, $1^m,50$ cube de moellons pour chaque mètre courant d'empierrement. Il en sera employé $1^m,25$ environ au moment de l'exécution ; le restant, concassé comme il vient d'être dit, servira à l'entretien du chemin.

ART. 12. Les fossés auront 1 mètre d'ouverture en gueule, $0^m,40$ de profon-

deur verticale et 0m,20 de largeur au plafond ; les talus en seront réguliers et les arêtes bien dressées au cordeau.

Art. 13. Les talus des déblais et des remblais seront également réguliers, bien dressés et inclinés de 1 mètre par mètre de hauteur, excepté dans le sol très-dur, où l'inclinaison des déblais pourra être moindre, comme l'indiquera le commissaire-voyer cantonal.

Art. 14. Les aqueducs à construire dans chaque lot auront les dimensions indiquées au devis estimatif. Ils seront placés aux endroits et comme il sera indiqué au moment de l'exécution. Ils seront établis sur un radier général formé au moyen de dalles de 0m,08 à 0m,10 d'épaisseur et d'une longueur suffisante pour être encastrées de 0m,10 sous chaque pied-droit. L'épaisseur des pieds-droits sera de 0m,50; ils seront en moellons épincés au marteau, à l'exception des têtes, qui seront en moellons piqués de deux pièces au plus et de 0m,50 de longueur au moins. Ils seront couverts en dalles de 0m,10 à 0m,12 d'épaisseur pour ceux de 0m,50 d'ouverture et en dessous, de 0m,12 à 0m,15 pour les autres, et d'une longueur suffisante pour avoir 0m,15 d'appui sur chaque pied-droit. Celles des têtes seront taillées sur toutes leurs faces vues ; les autres seront seulement dressées sur champ et épincées de manière à avoir bonne assiette. Les moellons auront les formes et les dimensions voulues pour que la maçonnerie présente toute la solidité possible.

Art. 15. Le mortier dont on fera usage sera composé d'un tiers de chaux vive en pierre, d'un tiers de sable pur et d'un tiers de gravier fin de rivière. Ces matières seront bien corroyées, six jours au moins avant l'emploi du mortier, qui sera alors rebattu sans nouvelle addition d'eau, jusqu'à ce qu'il ait toutes les qualités désirables.

Art. 16. Toute la maçonnerie sera proprement rejointoyée.

Art. 17. Tous les matériaux seront de première qualité, et seront soumis, avant leur emploi, à la réception du commissaire-voyer cantonal : ceux qu'il rebuterait seront transportés, dans les 24 heures, à l'endroit qu'il indiquera.

Art. 18. Tous les travaux seront conduits de manière que la circulation des voitures chargées ne soit jamais interrompue dans les endroits où elles doivent nécessairement passer.

Art. 19. S'il était jugé nécessaire d'apporter des changements au projet, les entrepreneurs seraient tenus de se conformer aux ordres qui leur seraient donnés à cet effet; et si des changements occasionnaient une augmentation ou une diminution de dépense, il leur en serait tenu compte d'après les bases du devis estimatif, modifiées suivant le prix de l'adjudication, sans pouvoir rien réclamer au delà.

Art. 20. Les terrassements et les travaux d'art seront entièrement terminés le . . . . . ; et l'empierrement six mois après, le tout à peine d'une retenue de dix francs, au profit de la commune, pour chaque jour de retard. Indépendamment de cette retenue, le collége des bourgmestre et échevins, de même que les agents voyers, auront le droit de placer, aux frais des entrepreneurs qui n'avanceraient pas suffisamment leurs travaux, le nombre d'ouvriers qu'ils jugeront nécessaire pour les avoir terminés aux époques fixées à l'article précédent.

ART. 21. Un simple avertissement de la part du collége échevinal ou du commissaire-voyer, donné par le garde-champêtre aux entrepreneurs, suffira pour constituer ceux-ci en demeure, et pour leur faire supporter, en conséquence, les frais d'ouvriers placés à leur compte et la retenue de dix francs par jour, mentionnée ci-dessus : les entrepreneurs prennent l'engagement, par le seul fait de se rendre adjudicataires, de se soumettre à ces conditions, sans aucune autre formalité.

ART. 22. Les payements auront lieu par quarts, à mesure que le commissaire-voyer jugera que les travaux sont avancés à la moitié, aux trois quarts et terminés : le dernier quart sera payé aussitôt après la réception définitive, qui aura lieu par le collége échevinal et le commissaire-voyer d'arrondissement réunis, six mois après leur entier achèvement, temps pendant lequel leur entretien reste à la charge des entrepreneurs, qui pourront disposer, à cet effet, de l'excédant de pierraille mentionné à l'art. 11, si cela est nécessaire.

ART. 23. Il sera fait, sur chaque payement à effectuer, une retenue de 5 p. % du prix de l'adjudication de chaque lot. Cette retenue servira à couvrir les frais d'affiches, de timbre et d'enregistrement du procès-verbal : le surplus sera employé à payer un surveillant qui sera choisi par le collége échevinal, de concert avec le commissaire-voyer d'arrondissement, et qui aura le même pouvoir que ces fonctionnaires pour tout ce qui concerne l'exécution des travaux.

ART. 24. Les entrepreneurs sont censés avoir examiné le profil longitudinal; les plans, coupes et élévation des travaux d'art ; le devis estimatif, ainsi que le présent cahier des charges, et ne seront admis à faire aucune réclamation sous prétexte qu'ils n'auraient pas suffisamment connu les travaux à exécuter.

ART. 25. Ils ne pourront commencer aucune partie d'empierrement ni aucun ouvrage d'art sans en avoir prévenu le commissaire-voyer cantonal au moins huit jours à l'avance, et lorsqu'ils les auront commencés, ils devront les continuer, sans interruption, jusqu'au parfait parachèvement, à moins que cet agent ne les autorise à les suspendre pendant le temps qu'il déterminera.

ART. 26. Chaque brigade d'ouvriers devra être constamment munie d'un cordeau de 30 mètres de longueur au moins ; de trois voyants de 1 mètre de hauteur, dont un sera divisé en centimètres, de dix jalons et d'autant de piquets.

ART. 27. Au jour et à l'heure qui seront fixés, soit au moment de l'adjudication, soit plus tard, chaque entrepreneur devra se trouver sur son lot, muni des instruments désignés à l'article qui précède, pour recevoir les indications qui lui seront données par le commissaire-voyer cantonal.

ART. 28. Les chemins et sentiers qui traversent ou qui aboutissent à celui dont les travaux sont mis en adjudication, seront raccordés avec celui-ci par les entrepreneurs, au moyen de déblais ou de remblais, de manière qu'aux points de raccordement, ils ne présentent aucune rampe ou pente dépassant 5 p. %, et que les tournants en soient faciles.

ART. 29. Les travaux ne pourront être commencés avant que le collége échevinal n'en ait donné avis aux entrepreneurs.

ART. 30. Toute contravention au présent cahier des charges, ou toute autre

fraude, sera passible d'une retenue de 50 francs au profit de la commune, et pourra être un motif de la non-réception des travaux.

ART. 31. En cas de contestation entre un entrepreneur, le collége échevinal ou le commissaire-voyer, il en sera référé à la députation permanente du conseil provincial, qui statuera.

ART. 32. L'adjudication n'aura d'effet qu'après avoir été approuvée par la députation du conseil provincial.

ANNEXE A^1.

Devis et cahier des charges pour la mise en adjudication des travaux à exécuter au chemin vicinal de grande communication de Feschaux à Baillonville, sur le territoire de Buissonville, arrondissement de Dinant.

Désignation des travaux repris au devis :

1°	Terrassements et fossés . . . . . fr.	372
2°	Empierrements sur 1,980 mètres de long	7,854
3°	Construction de huit aqueducs.	340
4°	Rechargement des parties empierrées.	540
	Total . . .	9,086

Origine, forme et qualité des matériaux, approvisionnements, réception.

ART. 1er. Il ne sera employé, pour la construction de la chaussée et des ouvrages d'art, que de la pierre calcaire ; le commisssaire-voyer d'arondissement se réserve de laisser employer celle qui se trouve dans les carrières ouvertes, sauf, toutefois, à recharger d'une couche de 7 à 8 centimètres de calcaire.

La pierraille et les moellons proviendront de carrières fournissant de la pierre de bonne qualité.

ART. 2. Les libages destinés aux ouvrages d'art seront choisis bien gisants et d'une forte dimension ; les moellons pour parements seront proprement essémillés, retournés d'équerre sur lits et joints sur $0^m,10$ d'épaisseur. Ils auront alternativement $0^m,25$ et $0^m,35$ de queue.

ART. 3. Les dalles pour couvertures d'aqueduc seront proprement essémillées sur toutes les faces vues ; les joints seront dressés et taillés dans toute leur étendue, de manière à permettre l'établissement d'une maçonnerie bien serrée.

ART. 4. Les mortiers seront composés de moitié chaux éteinte et moitié sable ; ils seront gâchés et mélangés sans autre eau que celle qui aura servi à éteindre

la chaux. Dans les mortiers destinés au rejointoiement, il entrera $^2/_5$ de chaux, $^2/_5$ tuileaux pilés et $^1/_5$ machefer.

ART. 5. Tous les matériaux sans exception seront de premier choix et devront être reçus, avant leur emploi, par l'agent voyer chargé de la surveillance des travaux. Dans le cas où les matériaux approvisionnés ne rempliraient pas les conditions voulues par le présent cahier des charges, ils seront mis au rebut et enlevés immédiatement par les soins et aux frais de l'entrepreneur. L'emploi de matériaux non reçus ou mis au rebut donnera lieu à une retenue de dix francs, sans préjudice aux frais de démolition et de reconstruction.

Exécution des travaux.

ART. 6. On ne commencera la construction de l'empierrement que lorsque les terrassements auront été tenus de niveau à $0^m,10$ au-dessus de la crête des accotements et que les fossés auront été partout bien ouverts ; ces fossés auront un mètre en gueule, $0^m,50$ de profondeur et $0^m,30$ au plafond. L'approvisionnement devra être complet et emmétré à raison de $1^m,20$ par mètre courant, avant de commencer l'ouverture du coffre.

Le chemin aura 8 mètres de largeur, y compris les fossés, lorsqu'il sera reconnu nécessaire d'en ouvrir ; l'empierrement aura 4 mètres de largeur et $0^m,30$ d'épaisseur et $0^m,12$ de bombement ; le coffre sera creusé suivant le bombement de la chaussée ; les terres à provenir de sa fouille serviront à former les accotements et à leur donner une pente de $0^m,04$ vers les fossés. Enfin la chaussée s'établira en conformité des art. 10, 11 et 12 du règlement provincial du 14 juillet 1843.

Conditions générales, police, réception, payement.

ART. 7. Avant l'exécution des travaux, ceux-ci seront tracés sur les lieux par le commissaire-voyer d'arrondissement ou son délégué, en présence de l'entrepreneur, qui restera responsable de leur bonne et exacte exécution. L'entrepreneur fournira les ouvriers nécessaires pour le tracé et la vérification des travaux. Lors du tracé, l'entrepreneur pourra faire ses réclamations, auxquelles il sera donné telle suite que de droit ; mais après le tracé il ne sera admis à aucune espèce de réclamation sur les ouvrages qu'il aurait consenti à exécuter sans observation.

ART. 8. L'entrepreneur est responsable de toutes malfaçons ou contraventions commises par ses ouvriers ; il ne pourra sous-traiter pour tout ou partie de son entreprise ; toute infraction aux présentes conditions, pour lesquelles aucune pénalité n'est déterminée, donne lieu à une retenue de 20 francs.

ART. 9. L'entrepreneur mettra la main à l'œuvre aussitôt après l'approbation de l'adjudication ; il exécutera les travaux avec le nombre d'ouvriers nécessaire ; il recevra à cet égard les instructions du commissaire-voyer.

Tous les ouvrages devront être terminés pour le trente-un octobre *1800 cinquante-quatre,* époque à laquelle la réception provisoire aura lieu ; la réception définitive ne sera faite que six mois après cette première époque et à laquelle les travaux devront se trouver en parfait état.

Si les travaux ne sont pas finis à l'époque voulue, l'entrepreneur subira une retenue de cinq francs par chaque jour de retard.

Art. 10. Les payements auront lieu de la manière suivante : les huit dixièmes du prix d'adjudication lorsque la réception provisoire aura lieu, les deux dixièmes restants lors de la réception définitive.

Art. 11. L'entrepreneur payera, sauf recours contre la commune, tous dommages qu'il pourrait occasionner à des tiers, et il ne lui sera alloué aucune indemnité à raison des pertes ou dommages essuyés par lui-même, par négligence, défaut de moyens d'exécution ou fausses manœuvres; il ne pourra y avoir lieu à indemnité à son profit que dans le cas où les pertes et dommages qu'il aurait essuyés proviendraient de circonstances de force majeure et indépendantes de son état.

L'entrepreneur ne sera recevable à invoquer force majeure, soit pour réclamer des indemnités à quelque titre que ce puisse être, soit pour justifier l'inexécution de l'une ou de l'autre de ses obligations, soit pour demander la remise de tout ou partie des retenues qu'il aura encourues, que pour autant que dans les dix jours des circonstances ou événements d'où seraient résultés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par les agents voyers. Il en serait de même des faits que l'entrepreneur croirait pouvoir reprocher à l'administration de la voirie; il ne serait admis à argumenter que pour autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence au moment où ils seraient advenus, endéans le délai fixé ci-dessus.

Art. 12. Si l'entrepreneur négligeait de remplir l'une ou l'autre des clauses du présent cahier des charges, le commissaire-voyer d'arrondissement ou son délégué pourrait se refuser de délivrer tout procès-verbal de réception et certificat de payement, jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à tous ses engagements.

Art. 13. Si, pendant l'exécution des travaux, il est ordonné de faire quelques changements au projet, soit augmentation ou diminution d'ouvrages, l'entrepreneur sera tenu de se soumettre aux ordres qui lui seront donnés à cet égard, sauf à lui tenir compte des travaux en plus ou en moins, au prix du détail estimatif, modifié proportionnellement au résultat de l'adjudication.

Lors du règlement de compte, s'il y a lieu, l'entrepreneur devra justifier des ordres écrits qu'il aura reçus à cet égard, faute de quoi toute réclamation sera rejetée de plein droit.

Dans tous les cas où l'entrepreneur se croirait lésé par les décisions ou les ordres des employés chargés de la surveillance immédiate des travaux, il pourra recourir à M. le commissaire d'arrondissement, qui prononcera, sauf recours à la députation du conseil provincial à Namur.

Toute contestation qui pourrait s'élever entre les agents voyers et l'adjudicataire, au sujet de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, sera jugée par voie d'arbitrage, la députation susdite restant seule juge des différends relatifs à l'exécution, à l'achèvement et à la remise des travaux.

Mode d'adjudication.

Art. 14. L'adjudication aura lieu en un seul lot, sur la mise à prix que fera le

bourgmestre, lequel se réserve d'accepter l'un ou l'autre des entrepreneurs, sans avoir égard au chiffre des rabais.

L'adjudicataire sera tenu d'élire, dans la commune, un domicile où les ordres de service, actes, etc., lui seront signifiés comme à domicile réel, faute de quoi ces significations seront valablement faites au secrétariat de la commune.

L'adjudicataire, s'il en est requis, sera tenu de donner une caution jugée valable par l'administration communale, et pouvant présenter une garantie convenable.

ART. 15. L'entrepreneur payera tous les frais quelconques concernant l'adjudication, tels que frais d'affiches, timbres, enregistrement et autres résultant des présentes.

L'adjudication n'aura d'effet qu'après avoir été approuvée par la députation permanente du conseil provincial.

Fait et arrêté par le commissaire-voyer d'arrondissement et approuvé par l'administration communale.

Dinant, le 11 avril 1853.

L'an mil huit cent cinquante-trois, du mois d'avril le onzième jour, à deux heures de relevée, en conformité des affiches apposées dans les communes voisines, il va être procédé, par le collége des bourgmestre et échevins, assisté du commissaire-voyer d'arrondissement, à l'adjudication des travaux repris en tête des présentes, lesquels sont mis à la somme de neuf mille quatre-vingt-six francs.

Sont adjugés, après divers rabais, à celle de *huit mille six cent trente-cinq francs,* au sieur . . . . . ., demeurant à . . . . . ., ci 8,635 fr.

Ainsi fait et adjugé à Buissonville, les jour, mois et an que dessus, en présence des sieurs . . . . . domiciliés à . . . . . ., témoins requis, lesquels, après lecture, ont signé avec nous.

Le bourgmestre, *Les échevins,*

Le commissaire-voyer d'arrondissement,

Les témoins, *L'adjudicataire,*

Vu et approuvé par le conseil communal de Buissonville, le douze avril 1853.

ANNEXE A^2.

Bordereau des prix de divers ouvrages exécutés du chef de la voirie vicinale dans l'arrondissement de Dinant.

1°	Un mètre cube de maçonnerie en moellons bruts au mortier . . fr.	4 00
2°	Un id. en moellons essémillés.	8 00
3°	Un id. en pierre de taille	20 00
4°	Un id. en briques	15 00
5°	Un mètre courant d'empierrement sur 4 mètres de largeur et $0^m,30$ d'épaisseur	2 75
6°	Un mètre cube de bois en grume pour charpente, rendu à pied d'œuvre	80 00
7°	Un mètre cube de déblai schisteux, sans transport.	00 20
8°	Extraction d'un mètre cube de pierre calcaire ou autre	00 50
9°	Cassage et placement d'un mètre cube de pierre pour recharger les empierrements	00 65

Les prix ci-dessus sont ceux que l'on paye ordinairement pour les travaux qui s'exécutent dans les diverses communes de l'arrondissement voyer de Dinant. Quand les matériaux pour l'empierrement ne se trouvent pas à pied d'œuvre, il faut y ajouter le coût du transport.

Dinant, le 9 novembre 1853.

ANNEXE *B*.

Cahier des charges ordinaire pour l'entretien des chemins vicinaux dans l'arrondissement de Philippeville.

Après le préambule comme à celui pour l'exécution des travaux, on ajoute :

ART. 1er. L'adjudication aura lieu au rabais sur la mise à prix fixée au devis estimatif dressé par le commissaire-voyer.

ART. 2. Elle a lieu pour le terme de trois années consécutives qui commenceront le . . . . . prochain.

ART. 3. L'entretien comprend la fourniture et le placement de. . . . . mètres cubes de pierraille par année, ainsi que tous les travaux à exécuter ou à réparer pour conserver au chemin les dimensions et formes qu'il devait avoir d'après les

conditions de l'adjudication de sa construction, c'est-à-dire, 4 mètres d'empierrement, un accotement de $1^m,50$ de chaque côté et un fossé d'un mètre d'ouverture en gueule, $0^m,40$ de profondeur verticale et $0^m,20$ de largeur au plafond, aussi de chaque côté, excepté aux endroits où l'accotement se trouve à plus de $0^m,30$ au-dessus du sol environnant, où il n'en existe pas.

ART. 4. L'empierrement sera constamment maintenu à $0^m,30$ d'épaisseur avec un bombement régulier de $0^m,15$ et les accotements au niveau de la crête supérieure des bordures, sans jamais la dépasser, et inclinés de $0^m,10$ vers les fossés. Les bordures seront maintenues régulières; celles qui manqueraient seront remplacées par de nouvelles et celles qui seraient dérangées seront remplacées convenablement.

ART. 5. Les talus et arêtes des déblais, des remblais et des fossés seront toujours réguliers, sans plis ni ondulations.

ART. 6. Les ponts, ponceaux, aqueducs, cassis et rigoles, seront également entretenus de manière qu'il ne s'y opère aucune détérioration et que les eaux puissent toujours y passer librement.

ART. 7. Aucun bourrelet, flaque, ravin ou ornière ne sera conservé sur le chemin. Aussitôt que les pierres formant les libages du coffre paraîtront, elles seront recouvertes d'une couche compacte de pierraille concassée suffisamment pour que les plus gros morceaux puissent passer en tous sens par un anneau de $0^m,05$ de diamètre.

ART. 8. Le chemin sera constamment entretenu dans un état de propreté convenable en y enlevant la boue aussitôt qu'il s'en trouvera. Avant d'y répandre la pierraille, l'empierrement sera nettoyé à vif fond, en y enlevant également les matières terreuses; ces matières, de même que les boues lorsqu'elles auront acquis assez de consistance pour pouvoir être chargées à la pelle, seront transportées loin du chemin et seront la propriété de l'entrepreneur.

ART. 9. L'adjudicataire ne pourra occuper qu'un des accotements du chemin pour les dépôts de pierre ou de pierraille destinées à l'entretien.

ART. 10. Lorsque les membres du collége échevinal ou l'un des agents-voyers reconnaîtront que l'entrepreneur n'exécute pas convenablement le présent cahier des charges, ils pourront placer des ouvriers à ses frais pour exécuter les ouvrages qu'il négligerait. Il pourra, en outre, lui être fait une retenue de dix francs par jour, tant que le chemin ne sera pas partout en bon état.

ART. 11. Un simple avertissement donné par le garde-champêtre, de la part du collége échevinal ou de l'un des commissaires-voyers, constituera l'entrepreneur en demeure et suffira pour lui faire subir la retenue et les frais d'ouvriers mis à sa charge, conformément à l'article qui précède. Il se soumet, par le seul fait de se rendre adjudicataire, à cette condition sans autre formalité.

ART. 12. L'entrepreneur devra employer, chaque année, le nombre de mètres cubes de pierraille indiqué au devis estimatif, à moins que les agents voyers ne reconnaissent qu'il convient d'en employer une plus grande ou une moins grande quantité : dans ce cas il serait payé des quantités employées, d'après le prix du devis estimatif, modifié suivant celui de l'adjudication.

ART. 13. La pierraille sera emmétrée concassée sur un des accotements. Le nombre de mètres employés sera constaté par le commissaire-voyer cantonal.

Il ne pourra être employé que du calcaire ou du grès, l'un et l'autre de bonne qualité.

ART. 14. Les payements auront lieu par trimestre, mais il restera toujours un trimestre en arrière comme garantie. Aucun payement ne pourra être effectué que d'après une autorisation délivrée par le commissaire-voyer cantonal.

ART. 15. L'adjudication n'aura d'effet qu'après avoir été approuvée par la députation du conseil provincial.

ANNEXE C.

Cahier des charges ordinaire pour la mise en adjudication de la perception d'un droit de péage dans l'arrondissement de Philippeville.

Aujourd'hui, ... , en vertu de l'arrêté royal du . . . . . et en conformité des annonces faites de la manière usitée, il a été procédé par nous, bourgmestre et échevins de la commune de . . . . . à l'adjudication du droit de péage ou de barrière autorisé sur le chemin de . . . . . , sous les charges et conditions suivantes :

ART. 1er. L'adjudication aura lieu à l'enchère sur la mise à prix à fixer par le collége échevinal.

ART. 2. Le droit sera adjugé pour le terme de trois années qui commenceront le . . . . . prochain, avec faculté réciproque de renoncer après la première année, moyennant avertissement par écrit, trois mois au moins avant son expiration.

ART. 3. Ce droit sera perçu d'après le tarif suivant :

Pour chaque paire de roues, etc., etc.

ART. 4. Les exemptions sont les mêmes que celles qui ont lieu sur les routes de l'État, y compris tous les matériaux nécessaires à la construction et à l'entretien des chemins de la commune.

ART. 5. Les personnes qui, d'après les dispositions de l'art. 6 de la loi du 18 mars 1833 sur les barrières, ont droit à ne payer que $^1/_5$, $^2/_5$, $^3/_5$ ou $^4/_5$, pourront jouir de ce droit par suite d'une simple décision du collége échevinal. En cas de contestation, il en sera référé à la députation permanente du conseil provincial, qui décidera.

Un poteau de perception sera placé à l'endroit indiqué par ledit arrêté royal, avec concurrence de 500 mètres tant vers . . . . . que vers . . . . . .

Un tarif du droit y sera constamment affiché. Ce poteau, avec le tarif, sera fourni par la commune, mais placé par l'adjudicataire, comme l'indiquera le commissaire-voyer. L'entretien de ce poteau et du tarif est à la charge de l'adjudicataire, qui devra les relivrer en bon état à la fin de son bail.

ART. 6. L'adjudicataire versera, avant le 15 du premier mois de chaque trimestre, entre les mains du receveur communal, le quart du montant de son adjudication, sans aucune espèce de retenue. Il versera, en outre, lors du premier payement à effectuer, un droit égal à 5 p. % du fermage annuel. Au moyen de ce droit, il n'aura rien autre à payer pour affiche, enregistrement ni autres frais accessoires. En cas de retard de ces payements, il pourra être poursuivi comme le sont, en pareil cas, les percepteurs des barrières sur les routes de l'État.

ART. 7. Le percepteur devra se pourvoir, à ses frais, d'un bureau qu'il devra démolir à la fin du bail, à moins qu'il ne soit établi sur sa propriété ou qu'il n'obtienne de l'administration communale l'autorisation de le laisser subsister.

ART. 8. Lorsqu'en temps de dégel la circulation des voitures chargées sera interdite sur les grandes routes situées dans l'arrondissement de Philippeville. elle sera également interdite sur le chemin dont il s'agit, sans que l'adjudicataire puisse réclamer aucune indemnité de ce chef.

ART. 9. Les lois et règlements sur la police du roulage étant rendus applicables à ce chemin, l'adjudicataire ou son préposé est tenu de les faire exécuter en tout temps.

Il sera puni d'une amende de 10 à 100 francs pour toute voiture ou chariot qu'il aurait laissé circuler en contravention à ces lois et règlements.

ART. 10. L'adjudicataire ou son préposé sera soumis, pour ce qui concerne ses fonctions, au collége des bourgmestre et échevins ainsi qu'aux agents voyers auxquels il sera tenu de donner connaissance de tous les faits concernant la police et la conservation du chemin. Il recevra les consignations pour les contraventions qui pourraient s'y commettre et il les versera comme il est dit pour son fermage.

L'adjudication n'aura d'effet qu'après avoir été approuvée par la députation du conseil provincial.

ANNEXE C'.

Cahier des charges et conditions auxquelles sera assujettie la perception de la taxe de la barriere établie sur le chemin vicinal de grande communication d'Yvoir vers Huy, commune de Purnode, poteau n° 2, dans l'arrondissement de Dinant.

ART. 1er. Le droit de percevoir la taxe de cette barrière, autorisé par arrêté royal du 4 juin 1851, sera adjugé publiquement.

ART. 2. L'adjudication aura lieu par-devant MM. les bourgmestres des communes de Dorinne et de Purnode, assistés de M. le commissaire-voyer d'arrondissement, par hausses successives, sur une mise à prix indiquée par lesdits bourgmestres et pour le terme d'une année.

ART. 3. L'adjudication ne sera définitive qu'après l'approbation de la députation permanente du conseil provincial.

ART. 4. Le fermier payera les frais de timbre et d'enregistrement, dans les dix jours qui suivront ladite approbation.

ART. 5. Le fermier fournira un cautionnement, soit en numéraire, soit en immeuble, au gré de MM. les bourgmestres; le cautionnement en numéraire consistera en un quart du prix du fermage; le décompte en sera fait à la fin du bail, de sorte que le fermier n'aura plus aucun payement pour les trois derniers mois.

ART. 6. Si l'adjudicataire reste en défaut de fournir le cautionnement exigé, il sera procédé à une réadjudication à ses risques et périls, ou bien l'avant-dernier enchérisseur pourra être déclaré adjudicataire, si on le juge à propos.

Dans l'un ou l'autre cas, le premier déchu devra payer le montant de sa folle enchère, à peine d'y être contraint par les voies autorisées pour le recouvrement des deniers de l'État.

ART. 7. Le fermier prêtera entre les mains de M. le commissaire d'arrondissement le serment de n'exiger d'autres taxes que celles établies par la loi et de remplir fidèlement toutes les obligations qui lui sont imposées.

ART. 8. L'emplacement du poteau étant indiqué ne pourra être changé que par une disposition des bourgmestres soussignés.

Les frais d'éclairage et autres à résulter de l'adjudication du droit de percevoir la barrière, sont à charge du fermier. Le poteau étant la propriété des communes traversées par ce chemin, le fermier sera responsable de son entretien ainsi que de la lanterne; le tout devra être remis en bon état à la fin du bail.

ART. 9. Le fermier versera à la fin de chaque trimestre, chez M. le receveur communal de Purnode, le quart du prix annuel, ainsi que les sommes qui auraient pu être consignées en ses mains, par suite de contraventions aux règlements sur la police des routes, et cela sans que, dans aucun cas, il puisse exiger la moindre déduction ou différer le versement, soit à titre d'indemnité ou autres causes. En cas de retard dans ces payements, il sera poursuivi par voies usitées pour le recouvrement des revenus de l'État et notamment par contrainte, saisie des biens meubles, et sans que le fermier puisse prétendre que le recours soit exercé préalablement sur le cautionnement.

ART. 10. Le fermier se soumettra, à défaut de remplir les conditions de son bail, à ce qu'il soit procédé à la résiliation de celui-ci et à une nouvelle adjudication à la folle enchère; à cet effet il suffira de lui faire une dernière sommation annonçant la susdite adjudication.

ART. 11. Le fermier est sous la protection spéciale de l'autorité publique qui lui prêtera aide et assistance et, en cas de besoin, main-forte; il touchera le quart de toutes les amendes versées dans les caisses de l'administration, pour contraventions qu'il aura constatées à son bureau de barrière. Cette quote-part lui sera payée à l'expiration de chaque semestre sur des états à rédiger par le receveur de l'enregistrement et des domaines.

ART. 12. Le fermier ou son délégué sera, pour tout retard, recette illégale ou voie de fait et en général pour toute contravention aux présentes conditions et d'après les circonstances, condamné à une amende de 10 à 100 francs, ainsi qu'à la résiliation immédiate de son bail, d'après les stipulations mentionnées à l'art. 10.

Dans le cas où le délégué du fermier serait hors d'état de payer les amendes, dommages-intérêts auxquels il serait condamné, ces amendes, dommages-inté-

rêts, seront recouvrés sur le fermier lui-même ; celui-ci restera sous ce rapport responsable pour son délégué.

Art. 13. Le fermier sera soumis pour ce qui concerne ses fonctions à la surveillance et aux ordres des administrations communales ci-dessous désignées, ainsi qu'aux commissaires-voyers d'arrondissement et de canton ; il sera spécialement tenu de leur donner connaissance de tous les faits concernant la police et la conservation du chemin sur lequel est placée sa barrière ; il adressera à la fin de chaque mois un extrait certifié du registre de service qu'il tiendra à la disposition des agents chargés de la surveillance.

Art. 14. Le droit de barrière se percevra suivant le tarif qui sera mis à la disposition du fermier et conformément à l'arrêté royal du 4 juin 1851.

Art. 15. Toutes contestations sur les conditions ci-dessus seront du ressort des tribunaux.

Aujourd'hui 7 avril 1853, à deux heures de relevée, par-devant nous . . . . . ., bourgmestre de Purnode, et . . . . . ., échevin de la commune de Dorinne, assistés de M. . . . . ., commissaire-voyer d'arrondissement, ensuite d'affiches apposées de la manière usitée, il va être procédé à l'adjudication publique du droit de barrière à percevoir audit Purnode, sur le chemin de grande communication repris en tête du cahier des charges qui précède.

Le droit de barrière dont il s'agit, ayant été mis à prix à la somme de trois cents francs, a été adjugé pour celle de trois cent cinq francs, au nommé . . . ., ..., domicilié audit Purnode, qui a signé.

Ainsi fait et passé à Purnode, en la maison communale, les jour, mois et an que dessus, en présence de . . . . . ., tous deux domiciliés audit Purnode, qui ont signé avec nous.

Le bourgmestre,

Le commissaire-voyer d'arrondissement,

Approuvé à Namur, le 13 mai 1853.

La députation du conseil provincial :

Le greffier, *Le président,*

ANNEXE *D*.

MÉTRÉ ET DEVIS ESTIMATIF

D'un pont de 28 mètres d'ouverture que la commune de Nismes a fait construire sur l'Eau-Noire (arrondissement de Philippeville).

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	DIMENSIONS. Longueur.	Largeur ou hauteur.	Épaisseur.	UNITÉS.
FOUILLES POUR FONDATIONS (hauteur prise jusqu'à la retraite).				
Les culées ..... 2 (	6.10	2.60	1.50)	49.92
Supplément pour les murs en retour ..... 4 (	0.89	1.40	1.50)	7.48
Les piles jusqu'aux avant-becs ..... 3 (	6.00	1.50	1.50)	40.50
Les avant et arrière-becs ..... 6 (	m2 0.75	3.14	1.50)	7.50
		2		
Pour emplacement du pont, déblais divers pour nivellement, régalage du terrain, remblai contre les culées, etc., le tout à vérifier au moment de l'exécution des travaux	»	»	»	70.00
Cube total des fouilles	.....	.....	.....	175.40
MAÇONNERIE POUR FONDATIONS EN MOELLONS BRUTS.				
Les culées ..... 2 (	6.40	2.60	1.50)	49.92
Supplément pour les murs en retour ..... 4 (	0.89	1.40	1.50)	7.48
Les piles jusqu'aux avant-becs ..... 3 (	6.00	1.50	1.50)	40.50
Les avant et arrière-becs ..... 6 (	0.75	3.14	1.50)	7.50
		2		
Cube de la maçonnerie pour fondations ..	.....	.....	.....	105.40
MAÇONNERIE EN ÉLÉVATION EN GÉNÉRAL.				
Les deux culées, hauteur prise jusqu'à l'intrados ..... 2 (	6.00	2.25	2.20)	59.40
Supplément pour les murs en retour ..... 4 (	0.89	2.25	1.00)	8.01
Les piles, jusqu'aux avant et arrière-becs, hauteur prise jusqu'à la naissance de la voûte ..... 3 (	6.00	1.10	0.85)	16.83
Les avant et arrière-becs, hauteur prise jusqu'à la naissance de la voûte ..... 6 (	m2 0.55	3.14	0.85)	2.42
		2		
Surface de la tête du pont, depuis la naissance de la voûte jusqu'en-dessous de la tablette ..... 31.50×2.24 = 70.110				
A déduire les segments de la voûte :				
Surface d'un secteur ..... 7.723×2.357 = 19.593				
A déduire le triangle ..... 7.000×1.857 = 12.859				
Reste pour un segment 6.734				
Quatre segments semblables ..... 6.734×4 = 26.936				
Reste de surface 43.174				
A reporter	.....	.....	.....	86.66

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	DIMENSIONS. Longueur.	Largeur ou hauteur.	Épaisseur.	UNITÉS.
Report.....	.....	.....	.....	86.66
Cube des têtes du pont, jusqu'en-dessous de la tablette, sur 0m,72 d'épaisseur..... 2 (	43.174	»	0.72)	62.17
Partie des culées et des murs en retour, depuis l'intrados jusqu'en-dessous de la tablette..... 4 (	3.09	0.84	0.72)	7.48
Surface de l'intérieur du pont, depuis la naissance de la voûte jusqu'à l'extrados..... 2 (3.70×1.68) = 19.15				
Id. id. 6 (4.05×1 68) = 40.82				
Ensemble..... 59.970				
A déduire la surface des quatre segments dont le détail est donné..... 26.936				
Reste..... 33.034				
Cube de maçonnerie pour l'intérieur de la voûte.....	33.054	4.56	»	150.64
Les tablettes..... 2 (	37.64	0.80	0.28)	8.431
Quatorze bornes ou heurtoirs, chasse-roues, cube réel..... 14 (	0.051 m2	0.80	»)	0.574
Id. id. ..... 14 (	0.50	0.50	0.40)	0.504
Les calottes des piles aux avant et arrière-becs..... 6 (	1.10	0.55	0.15)	0.590
Cube total de la maçonnerie en élévation.	.....	.....	.....	317.049
A déduire :				
Le cube réel des pierres de taille détaillé d'autre part, ci..... 59.655	»	»	»	62.376
Id. des moellons piqués..... 22.721				
Reste cube de maçonnerie en moellons smillés.	.....	.....	.....	254.675
DÉTAIL DES PIERRES DE TAILLE COMPTÉES AU CUBE RÉEL.				
Chaines d'angles des culées..... 4 (	0.73	0.65	0.50)	0.949
Les coussinets des culées..... 4 (	0 575	0 75	0.50)	0.547
Les pierres pour avant et arrière-becs des piles..... 6 (	0.75	0.55 2	3.14)	2.080
		2		
Les coussinets..... 6 (	1.10	0.65	0.12)	0.515
Id. ..... 6 (	0.60	0.65	0.58)	1.357
Les calottes..... 6 (	0.55 2	3.14	0.12)	0.542
		2		
Id. ..... 6 (	1.10	0.55	0.15)	0.544
Détail du cube du bandeau de voûte d'une des têtes :				
1er claveau, 1 à droite, 1 à gauche, panneresses 2 (0.61 ×0.50×0.298)	0.182			
2e id. id. boutisses 2 (0.59 ×0.65×0.308)	0.236			
3e id. id. panneresses 2 (0.72 ×0.50×0.308)	0.229			
4e id. id. boutisses 2 (0.605×0.65×0 305)	0.238			
A reporter.....	0.885	.....	.....	6.354

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	DIMENSIONS. Longueur.	Largeur ou hauteur.	Épaisseur.	UNITÉS.
Report.....	0.885	.....	.....	6.554
5e claveau, 1 à droite, 1 à gauche, panneresses 2 (0.636×0.50×0.315)	0 199			
6e id. id. boutisses 2 (0.575×0.65×0.295)	0.219			
7e id. id. panneresses 2 (0.643×0.50×0.315)	0.201			
8e id. id. boutisses 2 (0.61 ×0.65×0.308)	0.244			
9e id. id. panneresses 2 (0.71 ×0.50×0.308)	0.219			
10e id. id. boutisses 2 (0.72 ×0.65×0.307)	0.287			
11e id. id. panneresses 2 (0.66 ×0.50×0.315)	0.208			
12e id. id. boutisses 2 (0.615×0.65×0.308)	0.246			
13e id. id. panneresses 2 (0.58 ×0.50×0.298)	0.175			
Clef boutisse..... (0.56 ×0.65×0.298)	0.108			
Cube d'un bandeau de voûte.....	2.989			
Huit bandeaux de voûte semblables..... 2.989×8	»	»	»	25.812
Les tablettes..... 2 (	37.64	0.80	0.28)	8.451
Quatorze bornes ou heurtoirs, chasse-roues..... 14 (	0.051 m2	0.80	»)	0.574
Id. id. ..... 14 (	0.30	0.30	0.40)	0.504
Total.....	.....	.....	.....	59.655
DÉTAIL DU CUBE DES PIERRES DE TAILLE COMPTÉES AU GRAND CARRÉ.				
Détail du cube d'un bandeau de voûte d'une des têtes :				
1er claveau, 1 à droite, 1 à gauche, panneresses..... 2 (	0.78	0.33	0.50)	0.257
2e id. id. boutisses ..... 2 (	0.72	0 33	0.65)	0.309
3e id. id. panneresses..... 2 (	0.85	0.35	0.50)	0.298
4e id. id. boutisses ..... 2 (	0.71	0.32	0.65)	0.295
5e id. id. panneresses..... 2 (	0.76	0.34	0.50)	0.258
6e id. id. boutisses..... 2 (	0.65	0.32	0.65)	0.270
7e id. id. panneresses..... 2 (	0.76	0.34	0.50)	0.258
8e id. id. boutisses ..... 2 (	0.67	0.33	0.65)	0.287
9e id. id. panneresses..... 2 (	0.69	0.35	0.50)	0.241
10e id. id. boutisses ..... 2 (	0.75	0.33	0.65)	0.382
11e id. id. panneresses..... 2 (	0.69	0.345	0.50)	0.238
12e id. id. boutisses ..... 2 (	0.63	0.33	0.65)	0.270
13e id. id. panneresses..... 2 (	0.60	0.31	0.50)	0.186
Clef boutisse.	0.58	0.32	0.65)	0.121
Cube d'un bandeau de voûte.....	.....	.....	.....	3.610
A reporter.....	.....	.....	.....	3.610

DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	DIMENSIONS. Longueur.	Largeur ou hauteur.	Épaisseur.	UNITÉS.
Report.....	.....	.....	.....	5.610
Sept autres bandeaux de voûte semblables ..... 5.610×7	»	»	»	25.270
Chaînes d'angles des culées..... 4 (	0.73	0.65	0.50)	0.949
Les coussinets des culées..... 4 (	0.65	0.73	0.50)	0.949
Les pierres pour avant et arrière-becs des piles ..... 6 (	0.73	1.10	0.75)	3.614
Les coussinets avec calottes des piles..... 6 (	1.10	0.675	0.65)	2.896
Les tablettes ..... 2 (	37.64	0.80	0.28)	8.451
Quatorze bornes ou heurtoirs-chasse-roues..... 14 (	1.20	0.30	0.50)	5.040
Cube total des pierres de taille comptées au grand carré.	.....	.....	.....	50.759
MOELLONS PIQUÉS POUR PAREMENTS DES TÊTES.				
1re arche, 1 à gauche, 1 à droite, parement des culées : 1re assise.. 4 (	0.30	0.365	0.35)	0.153
Id. id. 2e id... 4 (	0.50	0.365	0.35)	0.256
Id. id. 3e id... 4 (	1.40	0.365	0.35)	0.715
Id. id. 4e id... 4 (	1.85	0.280	0.35)	0.725
Id. id. 5e id... 4 (	2.70	0.280	0.35)	1.058
Id. id. 6e id... 4 (	3.55	0.280	0.35)	1.392
Id. id. 7e id... 4 (	4.45	0.280	0.35)	1.744
Id. id. 8e id... 4 (	4.65	0.280	0.35)	1.823
Les assises au-dessus des piles : 1re assise..... 6 (	0.92	0.28	0.35)	0.541
Id. 2e id..... 6 (	1.25	0.28	0.35)	0.735
Id. 3e id..... 6 (	2.40	0.28	0.35)	1.411
Id. 4e id..... 6 (	3.50	0.28	0.35)	2.058
Id. 5e id..... 6 (	4.70	0.28	0.35)	2.764
L'assise générale au-dessus de la clef..... 2 (	37.48	0.28	0.35)	7.346
Cube total des moellons piqués.....	.....	.....	.....	22.721
Mortier pour chape de voûte.....	36.00	4.40	0.03	4.75
Pavage du pont en pavés neufs.....	37.64	4.80	»	180.67

Calcul du poids de la balustrade ou garde-fou.

	kil.
288 fuseaux ou montants de $0^{m},512$ de longueur $= 147^{m.cts},46$. Ces fuseaux ayant $0^{m},025$ de diamètre pèseront $3^{kil.},816$ par mètre courant, ce qui fait	562.69
60 colonnettes en fonte ou en fer laminé ayant chacune $0^{m},97$ de longueur $= 58^{m.cts},20$, en leur donnant $0^{m},04$ de diamètre elles pèseront $9^{kil.},788 = \ldots$	569.66
Les 8 barres transversales ayant chacune une longueur de $37^{m.cts},67 = 301^{m},36$, en leur donnant $0^{m},045$ de largeur moyenne et $0^{m},013$ d'épaisseur, cela donnera un cube de $0^{m},176$, le poids du mètre cube étant de 7,788 kilog., nous aurons	1,370.69
Pour losanges et croisades $70^{m.cts},88$ ayant $0^{m},025$ de diamètre pesant $3^{kil.},816$ par mètre courant, ce qui fait	270.48
108 cercles ayant ensemble un développement de $41^{m},04$ de $0^{m},025$ de diamètre pesant $3^{kil.},816$ par mètre courant, ce qui fait	156.61
Poids pour ferrures diverses	20.00
Poids total de la balustrade.	2,950.13

	kil.
Plomb pour cales et pour scellement de la balustrade.	140,00

Pour frais de cintres et autres faux frais. (*Pour mémoire.*)

400 mètres cubes de terre à transporter en remblai pour raccorder les deux bouts du pont avec les rues avoisinantes à 60 centimes le mètre cube. (*Pour mémoire.*)

200 mètres carrés de pavage à remanier pour les abords du pont à 50 centimes le mètre carré. (*Pour mémoire.*)

	m3
Maçonnerie en moellons bruts pour murs de soutènement et aqueducs. (*Pour mémoire.*)	139.96

Devis estimatif de la construction d'un pont de 28 mètres d'ouverture sur l'Eau-Noire, dans la commune de Nismes.

UNITÉS.	DÉSIGNATION DES OUVRAGES.	PRIX.	SOMMES.
m. 175.40	cubes de fouilles pour fondations et emplacement du pont	» 50	87 70
m. 105.40	cubes de maçonnerie en moellons bruts pour fondations.	5 »	527 »
m. 254.673	cubes de maçonnerie en moellons smillés pour piles, culées et voûtes	6 50	1,655 37
m. 22.721	cubes de maçonnerie en moellons piqués pour les têtes.	17 »	386 26
m. 50.759	cubes de maçonnerie en pierre de taille pour chaînes d'angles, claveaux, avant et arrière-becs des piles, tablettes, etc.	60 »	3,045 54
m. 4.75	cubes de mortier pour chape de voûte	8 »	38 »
kil. 2,950.00	de fer laminé pour la balustrade (ou le garde-fou). . .	» 50	1,475 »
kil. 140.00	de plomb pour cales et pour scellement de la balustrade ou garde-fou	» 60	84 »
	Pour frais de cintres et autres faux frais	»	300 »
m. 180.67	carrés de pavage neuf en grès pour le dessus du pont.	2 »	361 34
			7,960 21
m. 400.00	cubes de terre à transporter en remblai pour raccorder les deux bouts du pont avec les rues avoisinantes.	» 60	240 »
m. 200.00	carrés de pavage à remanier pour les abords du pont.	» 50	100 »
m. 139.96	cubes de maçonnerie en moellons bruts pour murs de soutènement et aqueducs.	5 »	699 79
	Total	. . . .	9,000 »

Le présent devis s'élève à la somme de neuf mille francs.

Dressé par le soussigné, commissaire-voyer de l'arrondissement de Philippeville, le 20 mars 1852.

J. B. Piret.

ANNEXE *E*.

Règlement pour l'entretien des chemins vicinaux dans la commune d'Anhée.

LE CONSEIL COMMUNAL D'ANHÉE,

Vu la loi du 10 avril 1841 et l'art. 78 de la loi du 30 mars 1836 ;

Considérant que, dans l'intérêt de la commune, il importe que les chemins vicinaux et particulièrement ceux empierrés soient constamment entretenus dans un parfait état ; que pour atteindre plus sûrement ce but il convient d'instituer un cantonnier communal chargé spécialement de l'entretien de toutes les communications vicinales ;

Considérant qu'il importe également de déterminer les obligations, les devoirs et le traitement de cet agent,

ARRÊTE CE QUI SUIT :

ART. 1er. Il y aura pour la commune un cantonnier communal chargé spécialement de l'entretien de toutes les communications vicinales reprises à l'atlas.

ART. 2. Le cantonnier communal sera nommé, suspendu ou révoqué par le conseil communal, sur la proposition du collége des bourgmestre et échevins.

Son traitement, fixé dans l'acte de nomination, sera prélevé, savoir : sept huitièmes sur les fonds spéciaux affectés à l'entretien de la voirie vicinale et un huitième sur les fonds communaux.

Le payement de ce traitement s'effectuera par quart à la fin de chaque trimestre, sur un certificat délivré par le commissaire-voyer d'arrondissement ou son délégué, constatant que les travaux d'entretien sont en bon état.

La visite trimestrielle à faire à cet effet aura lieu par ce fonctionnaire ou son délégué, de concert avec le collége des bourgmestre et échevins.

ART. 3. Les travaux d'entretien à la charge du cantonnier communal sont :

1° De nettoyer et d'évacuer immédiatement les boues et immondices qui se trouveront sur les chemins, hormis celles qui se trouveront au-devant des maisons dont le nettoiement et l'enlèvement incombent aux habitants, en conformité de l'art. 12 du règlement sur la police communale ;

2° De casser et de placer les pierres nécessaires aux réparations et à l'entretien des chemins ;

3° De remplacer, chaque fois qu'il sera jugé nécessaire, les bordures qui seraient défectueuses ou qui viendraient à se déplacer ou à se briser ;

4° De niveler convenablement les accotements en leur donnant une pente en travers de $0^{m},04$ par mètre ;

5° D'entretenir tous les ouvrages d'art ;

6° De nettoyer les ponts, ponceaux, aqueducs, cassis et rigoles de manière à faciliter l'écoulement des eaux ;

7° De curer les fossés existants et d'en ouvrir de nouveaux partout où besoin sera ;

8° D'évacuer les terres provenant du curage et de la construction des fossés. Les fossés auront les dimensions nécessaires pour contenir les eaux qu'ils sont destinés à recevoir, et une pente en longueur suffisante pour que les eaux n'y séjournent jamais ;

9° D'enlever immédiatement les déblais provenant des éboulements qui pourraient survenir le long du chemin d'Anhée à Sommière au lieu dit le *Charreau de Grange*, jusqu'à la concurrence de 10 mètres cubes par année.

Si la quantité de déblais surpasse ce chiffre, il sera tenu compte au cantonnier communal des frais du transport du surplus, à raison de $0^{m},60$ par mètre cube ;

10° Et finalement, de faire tout ce qui sera nécessaire à la bonne conservation des chemins vicinaux et pour les maintenir constamment en parfait état.

Art. 4. La reconstruction des ouvrages d'art qui viendraient à être endommagés ou détruits, par suite d'événements prévus ou imprévus, n'est pas à la charge du cantonnier communal.

Art. 5. Le cantonnier communal se conformera exactement aux dispositions du règlement provincial sur la voirie vicinale, ainsi qu'aux dispositions arrêtées par le conseil communal.

Il veillera à ce que les travaux à charge des particuliers, tels que l'élagage des haies et des arbres, soient exécutés avant le 15 avril de chaque année.

Il empêchera qu'on ne fasse des dépôts sur les chemins et dénoncera à l'administration communale tous les obstacles apportés à la circulation.

Art. 6. Le cantonnier communal se pourvoira à ses frais de tous les instruments et outils qui lui seront nécessaires et notamment d'une brouette, une pelle, une bêche, une pioche, un racloir, une masse de 3 kilogrammes et deux petites masses dites *maquettes*.

La forme et les dimensions de ces outils seront déterminées par le collége échevinal.

Art. 7. Le cantonnier communal obtempérera aux ordres et instructions qui lui seront donnés par l'administration communale ou par les commissaires voyers d'arrondissement et cantonal auxquels il sera subordonné.

Il travaillera selon les indications que ces fonctionnaires lui donneront.

Art. 8. Si les travaux mis à la charge du cantonnier ne sont pas exécutés en temps opportun et au gré des fonctionnaires chargés de la surveillance, ceux-ci y pourvoiront aux frais du cantonnier qui en subira la retenue sur son traitement.

Art. 9. Il est expressément défendu au cantonnier communal de travailler pour lui ou pour autrui sans une autorisation par écrit signée par deux membres au moins du collége échevinal, à peine de subir une retenue de 5 francs par chaque infraction au présent article.

L'autorisation dont il vient d'être parlé ne pourra être délivrée que pour des motifs graves et urgents.

Art. 10. Dans le cas prévu par l'article précédent ou en cas d'empêchement pour cause de maladie, le cantonnier communal se devra faire remplacer par un ouvrier intelligent et capable de remplir les obligations qui lui sont imposées, sinon, il y sera pourvu immédiatement par le collége des bourgmestre et échevins

qui est autorisé à opérer sur le traitement du cantonnier une retenue de fr. 1-50 par journée de travail au profit de l'ouvrier ainsi employé.

ART. 11. Le cantonnier communal recevra chaque année, à titre d'encouragement, la moitié du produit des amendes résultant des contraventions constatées en matière de voirie vicinale.

Il aura en outre la faculté de vendre à son profit les boues et immondices qu'il ramassera sur les chemins, sauf le cas où l'administration communale trouverait bon d'en disposer.

ART. 12. Tous les ans, dans le courant de janvier, le collége des bourgmestre et échevins, après avoir pris l'avis du commissaire-voyer ou de son délégué, déterminera la quantité de pierres et de matériaux nécessaires à l'entretien des chemins pendant l'année.

Ces pierres et ces matériaux seront fournis à pied d'œuvre, aux frais de la commune.

ART. 13. Les contestations qui pourraient surgir de l'exécution du présent règlement, seront décidées par le conseil communal, sauf appel à la députation du conseil provincial qui statuera en dernier ressort.

ART. 14. Une expédition de la présente délibération sera transmise à la députation du conseil provincial. Semblable expédition sera adressée au commissaire voyer de l'arrondissement, ainsi qu'au titulaire.

Fait en séance à Anhée, le 18 août 1853, où étaient présents : MM. . . . ., bourgmestre ; . . . . . , échevin ; . . . . . , conseillers.

Pour expédition conforme :

Le secrétaire, *Le président,*

ANNEXE *F*.

Voirie vicinale. — Arrondissement de Dinant. — Canton de Dinant. — Exercice 1851.

Livret-journal destiné à inscrire divers renseignements périodiques sur l'exécution et la surveillance des travaux d'entretien et d'amélioration des chemins vicinaux, lequel livret a été coté et paraphé par le soussigné commissaire-voyer d'arrondissement et remis au sieur Raiwez, *commissaire-voyer du canton de Dinant.*

CHEMIN DE :	AMÉLIORATION APPORTÉE					MONTANT DU RÔLE, ETC.	SOMME DÉPENSÉE.	SOMME DÉPENSÉE		VISA Du bourgmestre constatant la présence du commissaire-voyer communal sur les travaux.	VISA Et observations du commissaire-voyer d'arrondissement en tournée.
	EN terrassements.	EN empierrements NEUFS.	EN rechargements.	EN pavages.	EN aqueducs.			EN PLUS.	EN MOINS.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.		
L'intérieur du village .	»	914	60	303	»	565 60	2,391 67	1,076 07	»		
Charreau de Grange. .	»	67	74	»	1	Subside accordé. 750 »					
TOTAUX. . . .	»	981	134	303	1	1,315 60	2,391 67	1,076 07	»		

ANNEXE G.

Devis et cahier des charges pour l'entreprise des travaux de construction d'une route pavée entre les villes de Bruges et Damme.

ART. 1er. La route faisant l'objet de la présente entreprise, aura son origine au pont dormant sur le canal de l'Écluse, près du cabaret *Noorwege ;* elle suivra la digue de droite de ce canal jusqu'à la rue principale de Damme, nommée *Kerkestraet,* dont elle gardera l'axe et aboutira au pont fixe, établi sur le canal des eaux du sud pour la traversée du chemin de Damme à Lapscheure et à Maele.

ART. 2. Le développement total de la route sera de 5,065 mètres, dont 4,620 mètres seront construits en matériaux neufs et 445 mètres en matériaux vieux.

La largeur de la partie neuve sera de 9 mètres entre les arêtes des accotements, partout où le terre-plein de la digue permettra de lui donner cette largeur.

Le pavage de la partie neuve de la route aura 3 mètres de largeur y compris les bordures.

Le relevé au bout à effectuer dans la traverse de Damme aura 4 mètres de largeur sur 345 de longueur et 600 mètres sur un développement de 100 mètres ; il se raccordera convenablement avec le pavage des accotements.

Le bombement tant pour la partie neuve que pour le relevé sera de $0^m,10$.

Les accotements de la partie neuve auront une inclinaison de $0^m,10$ vers l'extérieur.

La profondeur de l'encaissement sera de $0^m,30$ et le lit de sable neuf aura la même épaisseur; sauf sur divers points d'un développement de 2,000 mètres environ où cette épaisseur sera de $0^m,15$ par mètre carré.

La quantité de sable à employer dans le relevé à bout de la traverse de Damme, sera de $0^m,15$ par mètre carré.

ART. 3. Pour l'établissement des tracé, pentes, rampes, niveaux, ainsi que pour les modifications que subit, sur différents points, le profil transversal, comme aussi pour l'exécution des déblais et remblais, il est renvoyé aux plan et profils joints au présent devis et cahier des charges, aux indications desquels l'entrepreneur sera tenu de se conformer en tous points et dont il sera censé avoir pris connaissance avant l'adjudication.

Il en est de même pour les ouvrages d'art à placer sous la chaussée, dont les dimensions générales et de détail, cotes d'établissement, etc, sont indiquées aux plans, coupes et élévations.

ART. 4. Les ouvrages d'art et le pavage seront effectués suivant les règles adoptées pour les travaux de l'espèce dans la province.

Pour ce qui concerne l'origine, la qualité, l'emploi et la réception des matériaux, ainsi que le mode d'exécution et de réception des ouvrages, il est renvoyé aux articles respectivement correspondants du devis et cahier des charges de la route

de Beernem à Oedelem, applicables en tous points à la présente entreprise, sauf les modifications résultant de la différence des lieux, de la profondeur du coffre, et de l'épaisseur de l'ensablement.

Le sable ne sera versé dans l'encaissement qu'après la vérification des dimensions de ce dernier.

ART. 5. Les pavés proviendront des carrières de Quenast ou de Lessines, les bordures de celles de Tournay.

Ces matériaux auront les dimensions suivantes:

BORDURES.	Longueur à la tête. . . .	0m,30 à 0m,60
	Longueur à la queue . . .	0m,25 à 0m,55
	Hauteur.	0m,25 à 0m,35
	Épaisseur	0m,10 à 0m,12
PAVÉS.	Face à la tête . . . . , .	0m,10 à 0m,12
	Face à l'assiette.	0m,04 à 0m,08
	Longueur à la queue . . .	0m,10 à 0m,12

La quantité de bordures à fournir sera d'environ 9,240 mètres cubes.

Les grès seront au nombre de 808,376.

Dans ce nombre est comprise la quantité de 5,000 grès jugés nécessaires pour remplacer les pavés à rebuter dans le relevé à bout.

Le sable sera pris aux dépôts longeant le canal des eaux du sud et provenant de son creusement.

ART. 6. Tous les travaux à effectuer pour la parfaite construction de la route, d'après les indications des plans, etc., et conditions stipulées au présent devis, forment un forfait absolu dans le sens le plus étendu de ce mot, les quantités portées au détail estimatif n'étant données qu'à titre de simples renseignements.

Si cependant la direction reconnaissait la nécessité de modifier en plus ou en moins les quantités portées au détail estimatif, il en sera tenu compte à l'entrepreneur, suivant le prix du bordereau ci-annexé, augmentés ou diminués dans le rapport du montant de l'estimation à celui de l'adjudication.

BORDEREAU DE PRIX.

Pour 1 mètre cube de déblai, jeté à la pelle, damage et régalage compris, fr.	»	10
Pour » et transporté à un relais	»	18
Pour chaque relais en sus	»	08
Pour 1 mètre carré de gazons de 0m,97 d'épaisseur.	»	12
Pour id id. à queue.	»	35
Pour fourniture de 1,000 grès à pied d'œuvre	55	»
Pour un mètre courant de bordures de Tournay, pose comprise . . .	»	62
Pour 1 mètre cube de maçonnerie avec mortier de cendrée	16	»
Pour 1 id. id. en pierre de taille d'Ecaussines. . .	110	»
Pour 1 id. id. en pierre de taille de Tournay . . .	45	»
Pour 1 id. de sable rendu dans le coffre du pavage.	»	45
Pour 1 mètre carré de main d'œuvre de pavage..	»	16
Pour 1 kilogramme de fer forgé	»	50

ART. 7. Les payements se feront sur certificats délivrés par la direction au fur et à mesure de l'avancement des travaux, par $^1/_{10}$ du montant de l'entreprise jusqu'à concurrence de la somme de

1° fr. 17,500 pendant l'année 1853.
2° 5,500 id. 1854.
3° 7,000 id. 1855.
4° Le solde de l'entreprise aura lieu en 1856.

Pour le cas néanmoins où, par un motif quelconque, ledit solde ne pourrait pas être remis à l'entrepreneur dans le courant de 1856, ce même solde, en attendant le moment opportun de sa liquidation définitive, portera au profit de l'entrepreneur un intérêt de 5 p. °/₀; l'administration communale s'engage dans cette éventualité à prélever les fonds nécessaires à cet effet sur les ressources locales.

Sur chacun des certificats, il sera retenu $^1/_{10}$ pour garantie, lequel $^1/_{10}$ sera remis, s'il y a lieu, à l'entrepreneur avec le dernier certificat.

Les approvisionnements ne pourront entrer que pour moitié dans le montant de chacun des certificats délivrés.

Seront réputés comptants les payements faits dans les 30 jours qui suivront la date de chaque réception partielle.

ART. 8. Pour les indemnités qui pourraient être dues à des tiers pour dépôts de matériaux, chantiers, etc., comme aussi pour la police sur les travaux, les différends qui pourraient s'élever entre la direction et l'entrepreneur, la parfaite exécution des travaux, leur époque de commencement et d'achèvement (1), les mesures d'office en cas de retard ou de mauvaise exécution, la garantie des ouvrages, et enfin les pénalités, il est renvoyé respectivement aux art. 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8 et 11, de la 3e section du devis et cahier des charges pour la route de Beernem à Oedelem précité, applicables en tous points à la présente entreprise.

ART. 9. Immédiatement après l'approbation de l'adjudication, l'entrepreneur versera entre les mains de M. l'ingénieur Declerq, la somme de fr. 38-65 pour frais d'étude de l'avant-projet (2).

Il payera, en outre, pour frais d'opération, rédaction du projet, direction, ainsi que pour salaire d'un surveillant des travaux, la somme de fr. 434-62.

ART. 10. En temps de dégel, lorsque la circulation des voitures chargées est interdite sur les routes de la province, l'entrepreneur pourra, pour la conservation de ses ouvrages, établir des barrières pour empêcher cette même circulation.

ART. 11. L'adjudication qui fait l'objet du présent devis et cahier des charges aura lieu à Bruges, le samedi 12 février, à trois heures précises de relevée, au local

---

(1) Ces époques seront déterminées comme suit :

Les travaux seront entamés dans les dix jours de la date de l'ordre que l'entrepreneur recevra de mettre la main à l'œuvre.

Cet ordre lui sera délivré par la direction des travaux.

Tous les ouvrages devront être terminés quatre mois après la date dudit ordre.

(2) Cette étude a été exécutée avant l'institution des agents voyers.

de la Halle de Paris, par soumission cachetée, par-devant la commission administrative de la route, assistée du commissaire-voyer de l'arrondissement.

Les concurrents déposeront dans une boîte à ce destinée, dont le président de la commission aura la clef, leur soumission sous enveloppe cachetée ayant pour suscription : *Soumission pour l'entreprise des travaux de construction de la route pavée de Bruges à Damme.*

La soumission sera sur timbre et conforme au modèle ci-annexé ; elle sera souscrite, en outre, par deux personnes solvables qui déclareront se constituer les cautions du soumissionnaire et s'engager solidairement avec lui comme entrepreneurs principaux.

Au jour et à l'heure fixés pour l'adjudication, la commission susdite, assistée comme il a été dit, procédera à l'ouverture des soumissions, en séance publique, et dressera procès-verbal de l'opération.

L'adjudication ne sera définitive qu'après avoir été approuvée par l'autorité compétente.

Fait et dressé par le commissaire-voyer de l'arrondissement de Bruges-Ostende, soussigné.

Bruges, le 25 juin 1852.

A. Stordeur.

Vu et approuvé par le conseil communal de Damme, en séance du 16 juillet 1852.

Par ordonnance :

Le secrétaire, J. F. Houtave.

Le bourgmestre, B. Flamen.

MODÈLE DE SOUMISSION.

Je soussigné (*noms et prénoms*), entrepreneur des travaux publics, domicilié à . . . . . , rue . . . . . , n° . . ., m'engage par la présente, sur ma personne, comme aussi sur mes biens, meubles et immeubles, à exécuter, aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé le 22 janvier 1853, tous les travaux relatifs à la construction de la route pavée de Bruges à Damme, tels qu'ils sont décrits dans le cahier des charges, et moyennant la somme de (*indiquer la somme en toutes lettres*).

Je présente pour mes cautions le sieur . . . . . , domicilié à . . . . . , rue . . . . . , n° . . ., et le sieur . . . . . , domicilié à . . . . . , rue . . . . . , n° . . ., lesquels s'engagent solidairement avec moi comme entrepreneurs principaux, renonçant à toute exception ou bénéfice.

Fait à , ... , le . . . . . 1853.

Les cautions, *Le soumissionnaire,*

DÉTAIL ESTIMATIF.

QUANTITÉS.	DÉSIGNATION DES OUVRAGES ET FOURNITURES.	PRIX DE L'UNITÉ.	SOMMES PARTIELLES.	SOMMES TOTALES.
	TERRASSEMENTS, DAMAGE ET RÉGALAGE COMPRIS.			
569.00	Cubes de terre à transporter à 7 relais, à	» 68	386 92	
380.00	Id. id. 6 id.	» 60	228 »	
603.00	Id. id. 5 id.	» 52	313 56	
144.00	Id. id. 4 id.	» 44	63 36	
160.00	Id. id. 3 ½ id.	» 40	64 »	1,423 12
410.00	Id. id. 3 id.	» 36	147 60	
302.00	Id. id. 2 id.	» 28	84 56	
1,126.00	Id. à jet de pelle à	» 12	135 12	
	OUVRAGES D'ART.			
28.83	Cubes de maçonnerie de briques avec mortier de cendrée, rejointoyement compris, à	14 »	333 62	
0.892	Cubes de bois de hêtre en pilots, chapeaux, bordage, pose comprise, à	40 »	35 68	369 30
	PAVÉS ET BORDURES.			
808,376	Pavés de l'échantillon de 0m,10 à 0m,12, à	35 »	28,393 16	
9,240.00	Mètres courants de bordures, pose comprise, à	» 60	5,544 »	33,837 16
	SABLE.			
3,059.00	Cubes de sable rendu dans l'encaissement ou pour chape, à	» 45	1,376 55	1,376 55
	PAVAGE.			
14,794.00	Mètres carrés de pavage, à	» 16	2,367 04	2,367 04
	TOTAL.	. . . .	. . . . .	39,373 17
	Somme à payer à l'ingénieur Declerq	. . . .	. . . . .	38 65
	Frais d'étude, direction, y compris le salaire d'un surveillant pendant trois mois.	. . . .	. . . . .	434 62
	Frais d'adjudication.	. . . .	. . . . .	103 56
	TOTAL GÉNÉRAL.			39,950 »

Le présent détail estimatif, montant à la somme de trente-neuf mille neuf cent cinquante francs, fait et dressé par le commissaire-voyer de l'arrondissement de Bruges-Ostende, soussigné.

Bruges, le 23 juin 1852.

A. Stordeur.

Vu et approuvé par le conseil communal de Damme, en séance du 16 juillet 1852.

Par ordonnance :

Le secrétaire, — *Le bourgmestre,*

J.-F. Houtave. — F. Flamen.

Vu et approuvé par la députation permanente du conseil provincial.

Bruges, le 22 janvier 1853.

Par ordonnance :

Le greffier, — *Le président,*

Ch. Devaux. — B^on^ de Vrière.

ANNEXE *H*.

ARRONDISSEMENT DE BRUGES-OSTENDE.

Bordereau des prix des matériaux de construction et travaux.

DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX ET OUVRAGES.	UNITÉ.	PRIX de l'unité.	*Observations.*
		Francs.	
Terrassements.			
Fouille de terre ordinaire.....	Le mètre cube.	» 14 à » 18	
Id. d'argile forte.....	Id.	» 18 à » 25	
Id. décombres.....	Id.	» 25 à » 35	
Dragage.....	Id.	» 60 à » 85	Suivant la profondeur.
1er relais (30 mètres).....	Id.	» 10	
Relais suivants.....	Id.	» 08 à » 09	
Pavage.			
Pavés de Lessines, 14 à 16.....	Le mille.	65	
Id. 12 à 14.....	Id.	55	
Id. 10 à 12.....	Id.	42 à 45	
Bordures de Tournai.....	Le mètre courant.	» 32 à » 42	Rendu aux rivages de Bruges.
Id. transport et pose.....	Id.	» 20 à » 30	
Sable de carrière.....	Le mètre cube.	» 55 à » 80	Suivant les distances.
Id. de mer (Bruges).....	Id.	1 20 à 1 50	
Id. id. (Ostende).....	Id.	» 70 à » 80	
Pavage.....	Le mètre carré.	» 15 à » 28	Communes, 0-15; l'Etat, 0-22 à 0-28.
Maçonneries.			
A. Briques de Dixmude.....	Le mille.	16	
B. Id. des environs d'Ostende.....	Id.	14	
C. Id. du Moerdyk.....	Id.	13	
D. Id. des communes du Sud.....	Id.	12	
A. Maçonnerie avec mortier ordinaire...	Le mètre cube.	18 à 20	5 francs en sus au mètre cube avec trass fort, 3 francs en sus au mètre cube avec trass bâtard, 2 francs en sus au mètre cube avec cendrée de houille.
B. Id. id.....	Id.	16 à 18	
C. Id. id.....	Id.	14 à 16	
D. id. id.....	Id.	12 à 13	
Appareil.			
Maçonnerie en pierre des Ecaussines ou de Soignies.....	Le mètre cube.	100 à 120	
Maçonnerie en pierre de Maffles.....	Id.	90 à 105	

DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX ET OUVRAGES.	UNITÉ.	PRIX de l'unité.	*Observations.*
		Francs.	
Maçonnerie en pierre de Tournai.....	Le mètre cube.	55 à 80	
Id. id. moellons piqués..	Id.	35 à 50	
Libages id. pesant 200 kilogr.	Id.	22 à 26	
Id. id. id. 400 kilogr.	Id.	40 à 45	
Revêtements en briques.			
Revêtement, y compris pilots et bordages.	Le mètre carré.	3 30 à 3 70	
Fascinages.			
Tunes simples de 0m,20 de hauteur.....	Le mètre courant.	» 35	
Revêtements à tunes espacées de 0m,30...	Le mètre carré.	1 55 à 1 80	
Id. à tunes serrées.....	Id.	3 » à 3 80	
Id. en packbermes à 4 tunes....	Le mètre cube.	4 70	
Fascinages à tunes serrées.....	Id.	7 »	
Journées.			
Journées de terrassier.....	»	1 55 à 1 80	
Id. de manœuvre.....	»	1 55 à 1 50	
Id. de maçon.....	»	1 90 à 2 50	
Id. de charpentier.....	»	2 » à 3 »	
Id. de forgeron	»	2 50 à 3 »	
Id. d'appareilleur	»	3 » à 3 20	
Charpente.			
Sapin du pays en grume.....	Le mètre cube.	55 à 70	
Id. du Nord.....	Id.	75 à 90	
Hêtre.....	Id.	40 à 70	
Chêne en grume, petite dimension.....	Id.	80	
Id. à vive-arête, id.	Id.	90	
Id. id. au-dessus de 0m²,25..	Id.	100 à 110	
Id. id. id. de 0m²,35..	Id.	150 à 180	
Id. id. id. de 0m²,45..	Id.	180 à 220	

ANNEXE *I.*

Prix courants pour la campagne de 1854, des matériaux et constructions dans l'arrondissement de Furnes-Dixmude.

DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX.	UNITÉ.	PRIX.	*Observations.*
Briques, 1re qualité, cuites à point	le 1,000	15 »	Fabriquées dans l'arrondissement.
Id. 2e id. trop peu cuites	id.	12 »	
Id. 3e id. biscuites	id.	12 »	Ont de 0m,21 à 0m,23 de long, environ 0m,11 de large et environ 0m,055 d'épaisseur.
Id. 4e id. moitié cuites	id.	8 »	
Id. 5e id. en morceaux	id.	5 »	
1 hectolitre de trass	»	12 »	Peu employé.
Id. de chaux de Tournai	»	2 40	
Id. de chaux flamande	»	2 »	Sert aux enduits intérieurs.
Id. de cendres de houille	»	1 50 à 2 »	
Id. de sable	»	» 05 à » 20	
Maçonnerie en briques de 1re qualité avec mortier hydraulique ou mortier à l'air	le mètre cube.	16 » à 18 »	Le mortier hydraulique se compose de chaux de Tournai, de cendres de houille et de sable.
La main-d'œuvre seule	par 1,000 briq.	3 50 à 4 50	
Maçonnerie en pierre de taille de Soignies ou des Écaussines	le mètre cube.	90 » à 200 »	Le fret coûte en moyenne 30 francs Le prix ordinaire est 130 francs.
Perrés et dallages en maçonnerie sèche (briques biscuites posées de champ)	le mètre carré.	1 75 à 2 »	
Dallage en pierre de Tournai non polie	id.	3 70 à 4 »	Epaisseur de 0m,05 à 0m,10.
Id. avec mortier en pierre de Maffles polie	id.	6 » à 7 »	
Id. id. carreaux en terre cuite	id.	3 25 à 3 75	
Tuiles de 0m,34/0m,24 à 0m,367/0m,246 id.	le 100.	4 50 à 6 »	Non compris la pose, les derniers prix sont pour les bleues ayant la plus grande dimension.
Id. faîtières et arêtières id.	id.	20 » à 25 »	
Seuils pour fenêtres en pierre de taille de Soignies	le mètre court.	5 »	
Id. ordinaires pour portes id	id.	3 25	
Buses en poterie pour égouts, diamètre 0.10	id.	1 95 à 2 25	Pose comprise.
Tuyaux de drainage, longueur 0.30, diamètre 0,025.	le 1,000	15 »	Pris à la fabrique de Dixmude, pose non comprise.
Id. manchons	id.	3 »	
Id. longueur 0.30, diamètre 0.032.	id.	17 »	
Id. manchons	id.	6 »	
Id. longueur 0.30, diamètre 0.055.	id.	27 »	
Id. manchons	id.	9 »	
Id. longueur 0.30, diamètre 8.080.	id.	45 »	
Id. manchons	id.	15 »	

DÉSIGNATION DES MATÉRIAUX.	UNITÉ.	PRIX.	*Observations.*
Chêne en grume.....	le mètre cube.	50 » à 95 »	
Id. débité, compris la confection.....	id.	100 » à 180 »	
Sapin rouge (mélèze), id.	id.	90 »	En moyenne.
Id. blanc, id.	id.	80 »	Id.
Tremble, 0m,07 d'épaissr, id.	le mètre carré.	4 50 à 5 »	
Peuplr de Canada, id. id.	id.	3 90 à 4 50	
Orme, id. id.	id.	7 20 à 8 »	
Frêne, id. id.	id.	8 » à 9 »	
Ferrures, id.	le kilogr.	» 40 à » 75	
Plomb, id.	id.	» 55 à » 60	
Grès de 0m,10 à 0m,12 fourni sur chantier.....	le 1,000	40 » à 45 »	Le fret varie de 18 à 35 francs.
Id. 0m,12 à 0m,14 id.	id.	70 » à 80 »	
Id. 0m,14 à 0m,16 id.	id.	95 » à 105 »	
Transport par chariot à 1 cheval	par jour.	7 »	
Id. 2 chevaux.....	id.	12 »	

ANNEXE J.

Indication des prix de quelques matériaux de construction dans l'arrondissement de Courtrai.

Terrassements :

Jet à la pelle, 12 à 15 centimes le mètre cube.
Transport par relais, 10 centimes id.

Maçonnerie en briques du pays et mortier ordinaire, 15 francs le mètre cube.
Maçonnerie en briques du pays et mortier-cendrée, 18 à 20 fr. id.
} Il faut 620 briques pour un mètre cube de maçonnerie.

Pierre des Écaussines, 120 à 130 francs le mètre cube.
Pierre de Tournai, 50 à 60 francs id.

Fer forgé, 50 centimes le kilogramme.
Fer étiré, 40 centimes id.
Fer de fonte, 32 centimes id.

Les grès gris de Tournai à 35 francs le mille les 12 à 14.
Les bordures de Tournai à 40 centimes le mètre courant.

Grès de Lessines ou Quenast,	14 à 16	90.00	Livrés à Courtrai.
Id.	12 à 14	70.00	
Id.	10 à 12	40.00	

Bois de hêtre pour fondations, 45 à 55 francs le mètre cube.
Bois de chêne pour constructions, de 100 à 150 fr., suivant les dimensions qu'on demande.

Le sable varie de 1 franc à fr. 5-50 le mètre cube suivant les localités où l'on se trouve.

ANNEXE *K*.

Chemin de grande communication de Ville-sur-Haine à Houdeng-Goegnies.

Devis estimatif des ouvrages pour la construction d'un pont biais de 5 mètres d'ouverture, sur le Thiriau, à Thieu.

	m3	
A. *Terrassements.*		
Déblai pour les fondations du pont	51.60	
Id. id. des murs de soutènement.	42.00	
Id. pour l'aqueduc.	25.40	
A fr. 0-25 le mètre	119.00	29 75
920 mètres cubes de remblai pour les rampes du pont, à fr. 0-60 le mètre . .		552 »
B. *Maçonnerie.*		
Le corps du pont	1132.7	
Les murs de soutènement	65.51	
L'aqueduc	24.62	
A 9 francs le mètre.	203.40	1,830 60
C. *Pierres de taille.*		
Le pont.	16.53	
Les murs de soutènement.	2.64	
L'aqueduc	0.33	
A 90 francs le mètre	19.50	1,755 »
D. *Chape.*		
24 mètres carrés de chape en ciment sur la voûte du pont, à fr. 0-50		12 »
E. *Fers.*		
Garde-corps du pont, 554 kilogrammes à fr. 0-75 l'un		415 50
Ensemble.		4,594 85
Frais de projet, de direction, de surveillance et d'adjudication.		205 15
TOTAL.		4,800 »

Soignies, le 1er mai 1847.

Le commissaire-voyer d'arrondissement,

LÉOPOLD LEFÈVRE.

ANNEXE *L.*

Devis et cahier des charges pour l'entreprise de l'entretien des routes communales de l'arrondissement de Courtrai, province de la Flandre occidentale.

(Le présent bail commencera le 1er juin 1854 et prendra fin le 31 mai 1857.)

Ce devis est divisé en huit sections :

La première donne la description des routes à entretenir ;
La deuxième détaille les travaux de toute espèce à exécuter chaque année ;
La troisième indique l'origine, les dimensions et les qualités des matériaux ;
La quatrième prescrit les formalités relatives à leur approvisionnement et réception ;
La cinquième concerne le mode d'exécution des ouvrages ;
La sixième leur réception ;
La septième contient les dispositions d'ordre, de police et traite du contentieux ;
La huitième traite du mode d'adjudication de l'entreprise.

SECTION PREMIÈRE.

Description des routes à entretenir.

PREMIER LOT.

1° Route pavée de Courtrai à Menin par Gulleghem et Moorseele, longueur 12,603 mètres.
2° L'embranchement du Banc-d'Or à Winkel-St-Éloi, longueur 4,161 mètres.

DEUXIÈME LOT.

1° La route de Courtrai à Harlebeke par Cuerne, 3,323 mètres.
2° L'embranchement de la Place de Cuerne au cabaret *le Chat,* 1,859 mètres.

TROISIÈME LOT.

1° La route du pont d'Harlebeke à la chaussée de Courtrai à Bruges, longueur 3,199 mètres.
2° La route d'Harlebeke à Sweveghem, 4,687 mètres.
3° La route de Staceghem à Courtrai, 2,947 mètres.

QUATRIÈME LOT.

La route de Courtrai à Luingne, par Rolleghem, 8,606 mètres.

CINQUIÈME LOT.

La route de Luingne au Château d'Or, 3,155 mètres.

SIXIÈME LOT.

La route de Moen à Bossuyt, 3,829 mètres.

SEPTIÈME LOT.

La route de Lendelede à la route de Bruges, 2,627 mètres.

SECTION II.

Détail des travaux de toute espèce à effectuer chaque année.

ARTICLE PREMIER. — *Terrassements.*

Les terrassements à exécuter pour l'entretien des accotements et des fossés, et ceux à faire par suite des relevés à effectuer et qui serviront à raccorder le pavage avec les accotements, sont *à la charge de l'entrepreneur.*

ART. 2. — *Pavage.*

La surface des relevés de pavage avec bordures et pavés neufs ou vieux, ainsi que celle de gros entretien, à exécuter sur les routes, dont se compose chaque lot, est indiquée au détail estimatif ci-annexé.

On entend par gros entretien la reconstruction du pavage sur une largeur de plus de 1 mètre et une longueur continue de plus de 4 mètres.

L'entrepreneur exécutera en outre le pavage nécessaire, quelle qu'en soit la quantité, pour rétablir et maintenir la superficie de la chaussée en bon état d'entretien ; c'est-à-dire unie, roulante, exempte de trous, flaches, ornières ou rouages et bombée uniformément et régulièrement.

On considérera comme formant une flache, une ornière ou un rouage, toute dépression et tout enfoncement dans le pavage, quelle qu'en soit la longueur dans le sens de la route, lorsque la largeur de l'enfoncement transversal à l'axe de la route étant de moins de 1 mètre, la profondeur en sera de $0^{m},02$ et plus.

Tout pavé manquant constituera un trou. Tout le sable nécessaire et calculé à raison de $0^{m},05$ cubes par mètre carré de pavage exécuté en bout et en gros entretien, et de $0^{m3},01$ par mètre courant, pour l'entretien simple de la chaussée et son ensablement, sera fourni sur l'un des accotements de la route aux endroits qui seront désignés ; il sera mis en tas réguliers et d'une facile vérification ; l'entrepreneur devra tenir ces tas dans leurs formes régulières jusqu'à la réception et la vérification des quantités qu'en fera le commissaire-voyer.

ART. 3. — *Ouvrages d'art.*

Le curage complet de tous les ponceaux et aqueducs sera fait chaque fois que

la commission en donnera l'ordre à l'entrepreneur. Les parties en maçonnerie des ponceaux, aqueducs, revêtements, etc., seront nettoyées, blanchies, rejointoyées, et convenablement réparées avec des matériaux de la même espèce que ceux dont elles sont construites, de manière à ce que ces ouvrages se trouvent constamment en parfait état d'entretien.

Les tablettes, bornes, seuils, etc., déplacés, seront remis en place.

Art. 4. — *Travaux d'amélioration.*

L'entrepreneur sera tenu d'exécuter les ouvrages d'amélioration et les approvisionnements en matériaux neufs, qui lui seront ordonnés par le commissaire-voyer, sur états approuvés par la commission.

Les dépenses à faire de ce chef seront remboursées ensuite à l'entrepreneur, qui ne pourra être tenu d'en faire annuellement, pour chaque lot, pour plus d'une somme de 500 francs. Il en sera de même pour l'emploi des sommes qui seraient retenues pour cause de négligence ou d'inexécution des clauses de son marché (sections VI et VII).

Il sera cependant facultatif à la commission de faire exécuter par tout autre que l'entrepreneur de l'entretien, les ouvrages d'amélioration.

Les travaux d'amélioration seront payés d'après les prix du détail estimatif et du bordereau ci-après, ou par assimilation à ces prix, dans le cas où la nature des ouvrages exécutés n'y serait point indiquée. Ces assimilations de prix seront faites de commun accord entre la commission et l'entrepreneur.

Les mêmes prix serviront également à l'estimation de la valeur des travaux ou fournitures que l'entrepreneur serait tenu de faire pour l'emploi des retenues dont il est fait mention aux sections VI et VII.

Art. 5. — *Bordereau des prix d'après lesquels seront payés les travaux d'amélioration et imprévus, dont l'exécution serait ordonnée, pour l'emploi des sommes à valoir et de celles retenues du chef de négligence ou d'inexécution des clauses du cahier des charges (sections VI et VII), lesquels prix seront modifiés suivant le résultat de l'adjudication.*

N. B. — Ce bordereau ne comprend que des prix qui ne figurent pas au détail estimatif; ils serviront de base pour les ouvrages de l'espèce qui y sont portés, après avoir été modifiés toutefois de la manière indiquée ci-dessus.

Pour un mètre cube de maçonnerie en briques neuves au mortier de trass bâtard . . . . . fr.	25 00
Pour un mètre cube de maçonnerie en briques neuves au mortier ordinaire.	18 00
Pour un id. id. au mortier bleu . .	20 00
Pour un id. id. en vieilles pierres de taille, y compris démolition, retaille et pose à bain de mortier bleu	10 00
Pour un mètre cube de démolition de maçonnerie.	2 00
Pour un mètre carré de retaille de vieilles pierres	2 00
Pour le transport de mille pavés de rebut, à chercher dans un rayon de trois lieues	10 00

Pour une journée de dix heures, d'un manœuvre ou d'un terrassier . . 1 50
Pour une id. d'un tailleur de pierre. 3 00
Pour une id. d'un maçon 2 25

Tous ces prix seront majorés ou diminués, en raison du résultat que présentera l'adjudication de chaque lot.

Dans ces prix sont compris tous main-d'œuvre, transport, mise en place, échafaudages, cintres, fournitures et bénéfices.

SECTION III.

Origine, dimension et qualités des matériaux.

ART. 1er. — *Bordures et pavés neufs.*

Ces matériaux proviendront des carrières agréées par la commission.

	LEURS DIMENSIONS SERONT	
	BORDURES.	PAVÉS.
Longueur à la tête	0.40 à 0.60	
Id. à la queue	0.35 à 0.55	
Épaisseur.	0.12 à 0.15	
Hauteur	0.30 à 0.35	
Face à la tête.	. . . . .	0.12 à 0.14 sur 0.12 à 0.14
Face à l'assiette	. . . . .	0.08 à 0.10 sur 0.08 à 0.10
Longueur de queue	. . . . .	0.10 à 0.15

Ces matériaux seront extraits des bancs les plus pleins et les plus durs des carrières, de grain serré, équarris sur leurs faces, sans fils ni écornures, démaigris; ni en cul-de-lampe, exempts, en un mot, de tous défauts.

ART. 2. — *Bordures et pavés vieux.*

Ces matériaux seront choisis avec soin et épincés au besoin; ils ne pourront être mis en œuvre, à moins qu'ils ne conservent, après l'épinçage, les dimensions suivantes :

BORDURES. — Longueur à la tête. . . . . $0^m,30$.
Id. à la queue. . . . $0^m,25$.
Épaisseur . . . . . $0^m,10$.
Hauteur . . . . . $0^m,25$.

Pavés. —	Face à la tête	0m,10 sur 0m,10.
	Id. à l'assiette.	0m,05 sur 0m,05.
	Longueur de la queue . . .	0m,10.

Art. 3. — *Sable.*

Il proviendra des carrières indiquées, pour chaque lot, au tableau ci-dessous, ou de toutes autres agréées par la commission. Il devra être sec, purgé de terre, non friable à la main, graveleux, et, au besoin, passé à la claie.

Premier lot. — Aux environs de la route ou, s'il n'y en a pas de convenable, à Heule.

Deuxième lot. — Aux environs de la route.

Troisième lot. — Aux environs de la route.

Quatrième lot. — Le sable de Courtrai ou de Waereghem.

Cinquième lot. — Courtrai, Waereghem ou Reckem.

Sixième lot. — Escanaffles ou Caster.

Septième lot. — Courtrai ou ses environs.

Art. 4. — *Chaux.*

Elle proviendra des chaufours des environs de Tournai, sera de première qualité, bien cuite et tamisée sur le lieu de son emploi.

Art. 5. — *Trass.*

Il sera essayé, avant l'emploi, par le commissaire-voyer.

Art. 6. — *Mortiers.*

Les mortiers seront composés de la manière suivante : mortier ordinaire, par moitié de chaux et de sable; mortier bleu, de deux parties de chaux, une de sable et deux de cendre de houille; mortier de trass-bâtard, de 10 parties de chaux, 4 parties de trass, 26 parties de sable.

Le mélange sera fait à sec; la trituration opérée sur un sol uni, garni de planches ou de pierres, à couvert; la liaison des diverses matières devra être assez bien opérée, pour qu'il soit impossible de les distinguer l'une de l'autre.

Les mortiers fins devront être rebattus tous les jours, sans addition d'eau.

Les mortiers devront être faits deux jours au moins avant l'emploi.

Art. 7. — *Pierres de taille.*

Elles devront provenir des carrières de Maffles ou des Ecaussines. Les parements, lits, joints, seront dressés conformément aux règles de l'art, dans les formes et dimensions pour obtenir une construction solide.

Art. 8. — *Briques.*

Elles proviendront des meilleurs fours des environs de la route et seront bien cuites, saines, non crevassées, sonnantes à la main.

SECTION IV.

Approvisionnements et réception des matériaux.

ARTICLE PREMIER. — *Indication des ouvrages.*

Au 1er avril de chaque année le commissaire-voyer fera remise officielle à l'entrepreneur d'un état indiquant les lieux de la route ou des traverses des villages où il devra faire ses approvisionnements, soit en pavés et bordures neufs, soit en sable pour les relevés neufs et vieux et les grosses réparations.

Ces approvisionnements consisteront en pavés ou bordures, ainsi qu'en sable. Le nombre et le cube en sont indiqués au détail estimatif.

Il est bien entendu cependant que ces quantités ne sont données que comme renseignement et que l'entrepreneur devra toujours fournir le nombre de pavés neufs indiqué au détail estimatif, ainsi que la quantité de sable correspondante à $0^{m}{}^{c},05$ par mètre carré; et pour les relevés et les grosses réparations nécessaires pour effectuer les surfaces indiquées au détail estimatif, et de telle manière que, si au moyen du nombre de pavés indiqué, la surface prescrite n'était point effectuée, l'entrepreneur devrait fournir les pavés manquants, sans qu'il puisse réclamer de ce chef aucune indemnité, et s'il arrivait qu'au moyen du nombre de pavés indiqués, la surface présentée était dépassée, il ne sera pas tenu compte à l'entrepreneur de ce surplus de surface.

Dans le cas où le sable prévu pour l'entretien simple et l'ensablement ne suffirait pas, l'entrepreneur, devant exécuter, en menu entretien, n'importe quelle quantité de pavage, pour maintenir la route, comme il est dit à l'art. 2, section II, il devra fournir la quantité de sable manquante, sans que, de ce chef, il puisse réclamer aucune indemnité.

Un mètre de bordures vaudra pour 7 pavés du fort échantillon et pour 9 pavés du faible échantillon.

ART. 2. — *Relevés neufs.*

Les approvisionnements pour relevés en matériaux neufs, vieux et entretien, doivent être complets au 1er juin de chaque année. Dans la quinzaine qui suivra cette époque, le commissaire-voyer se rendra sur la route, pour procéder à la vérification des quantités et qualités des matériaux, en présence de l'entrepreneur, qui aura été convoqué de la manière indiquée section VII, et au moins deux jours à l'avance.

Un procès-verbal de cette visite sera dressé en double expédition ; il sera signé par le commissaire-voyer, et par l'entrepreneur qui pourra y ajouter telles observations qu'il jugera utile. L'une des expéditions sera ensuite, dans les vingt-quatre heures, transmise à la commission ou à l'administration communale et la seconde à l'entrepreneur.

Si celui-ci ne s'est pas rendu à l'invitation qui lui aura été adressée d'assister à la vérification, ou s'il refuse de signer le procès-verbal, il ne sera point tenu compte de ce refus ou de cette absence, et les mesures auxquelles le procès-verbal donnera lieu, seront prises, comme si cet acte avait été signé par lui.

Si la fourniture des matériaux est reconnue conforme aux prescriptions du cahier des charges, sur le vu d'un procès-verbal qui constate le fait et après un délai de 10 jours pendant lequel l'entrepreneur sera tenu de maintenir les tas de sable et les grès et bordures, à ses frais, la commission autorisera la mise en œuvre de ces matériaux; dans le cas contraire, elle ordonnera à l'entrepreneur de compléter ses approvisionnements; de faire enlever ses matériaux défectueux et de les remplacer par des matériaux ayant les qualités exigées.

Elle fixera, dans l'ordre de service, le délai dans lequel ces mesures devront être exécutées.

A l'expiration de ce délai, il sera dressé un nouveau procès-verbal dans les mêmes formes; sur le vu de cet acte, si l'entrepreneur a exécuté les prescriptions de l'ordre de service, la commission, après le délai stipulé ci-dessus, autorisera la mise en œuvre des approvisionnements; dans le cas contraire, la déchéance de l'entrepreneur pourra être prononcée et il pourra de plus être procédé à la réadjudication des travaux, à la folle enchère.

Art. 3. — *Relevés vieux.*

Les approvisionnements pour pavage vieux consisteront en pavés anciens, ayant les dimensions requises, et en sable.

Art. 4. — *Ouvrages d'art.*

Les matériaux pour les réparations des ouvrages d'art seront approvisionnés au fur et à mesure de leur emploi. Ils devront, avant la mise en œuvre, avoir été reçus par le commissaire-voyer.

SECTION V.

Exécution des travaux.

Article premier. — *Terrassements.*

Les ouvrages nécessaires à la remise et au maintien en bon état des accotements, fossés, talus, seront exécutés aux frais de l'entrepreneur; il effectuera aussi les travaux de terrassements nécessaires pour remettre en parfait état d'entretien et de profil, les accotements et fossés situés à l'endroit de relevés vieux et neufs qu'il exécutera dans le courant du bail.

Art. 2. — *Pavage.*

Les travaux de pavage s'exécuteront par des ateliers ambulants, conduits chacun par un chef expérimenté.

Pour faire les relevés à bout, on commencera par dégager la chaussée des boues et de la terre, qui seront rejetées au loin sur les accotements, de manière à ne former ni monticules, ni bourrelets. A mesure que les pavés et bordures

seront enlevés de la forme, ils seront dégarnis du vieux sable et jetés sur l'un des accotements pour y être triés.

La chaussée étant démontée, son lit sera ouvert sur une largeur suffisante, reformé et pioché au besoin à vif fond, dégagé de terre, du sable de mauvaise qualité, d'éclats de pierres, et en général de tout corps étranger. Dans les terres glaises, on aura la précaution de ne point piocher jusqu'au terrain naturel.

Le nouveau lit, étant ainsi préparé et régalé, suivant le bombement à donner à la chaussée, sera garni et rechargé de sable neuf.

Les bordures seront posées au cordeau dans le lit de sable, encastrées convenablement dans le fond de l'encaissement, mises de champ, dans le sens de leur longueur, sur deux lignes de niveau entre elles, suivant les pentes et alignements de la route, parallèles et à égale distance de l'axe de la chaussée. On damera bien la terre au pied des bordures, et on les contrebutera d'ailleurs avec les vieux grès, reconnus n'être plus propres à être remis en œuvre.

Les bordures ainsi posées, on procédera à la mise en place des pavés, qui seront toujours en liaison du tiers environ de leur parement, exactement joints en bouts et en rives, par rangées perpendiculaires à l'axe de la route, bien serrés entre eux, convenablement garnis de sable tant en dessous qu'à leur pourtour, et solidement affermis sous le poids d'un marteau de fer de six kilogrammes au moins.

Les pavés, ainsi que les bordures, seront ensuite battus et enfoncés au refus d'une hie du poids de quinze kilogrammes.

On commencera le battage par les flancs de la chaussée, en remontant vers son milieu, et en lui conservant les pentes et la courbure indiquées à l'entrepreneur.

Le damage sera toujours fait par deux ouvriers travaillant, le premier, d'un côté, le second, de l'autre côté de l'axe de la chaussée, et en même temps, sur la même ligne de pavés.

Lorsque le commissaire-voyer l'aura reconnu dans tous ces détails, et se sera bien assuré que les joints n'ont que les moindres largeurs possibles, et que le battage a été fait convenablement, il sera étendu sur la chaussée une couche de sable de $0^m,01$ d'épaisseur.

Si, lorsqu'on relevera à bout une partie de chaussée, il est reconnu utile de faire disparaître les plis ou les ondulations qui s'y trouvent, l'entrepreneur sera tenu de faire exécuter les terrassements nécessaires, sans pouvoir élever aucune réclamation de ce chef, pourvu toutefois, qu'il n'en résulte pas de déblai ou de remblai de plus de $0^m,25$ de hauteur.

Tout ce qui vient d'être dit sur la manière de faire les relevés à bout, s'applique également aux relevés simples et aux grosses réparations.

Au fur et à mesure de l'exécution des travaux de pavage, on fera aux accotements les réparations nécessaires par suite du dépôt des matériaux, des sables, etc. Les travaux dont il est fait mention, section III, art. 2, devront être complétement achevés au 15 août de chaque année.

Après l'exécution des pavages neufs et vieux indiqués ci-dessus, l'atelier commencera la réparation des flaches, ornières, trous, etc., et rétablira, partout où de besoin, la chaussée dans ses dimensions et formes. Il devra avoir terminé complétement les travaux au 15 octobre.

La chaussée sera constamment maintenue, jusqu'à la campagne suivante, roulante, et dans la situation indiquée section II, art. 2, par les moyens que l'entrepreneur jugera utiles.

Les pavés vieux destinés à l'entretien d'hiver, seront déposés en tas réguliers sur l'un des accotements, à 2 mètres au moins de distance de la chaussée, aux endroits à indiquer par le commissaire-voyer.

Les matériaux qui n'auraient pas les dimensions et formes voulues pour être remis en œuvre, recevront la destination qui sera indiquée par la commission.

ART. 3. — *Ouvrages d'art.*

Les travaux pour la réparation et l'entretien des ouvrages d'art s'exécuteront d'après les règles de l'art et de la bonne construction.

L'entrepreneur sera tenu de désigner et de faire agréer par la commission un maître ouvrier de chaque profession, qui recevra les instructions du commissaire-voyer, instructions auxquelles il devra se conformer scrupuleusement.

Tous les travaux de réparations devront être terminés au 15 août.

SECTION VI.

Réception des travaux.

ARTICLE PREMIER. — *Chaussées pavées.*

Dans la quinzaine qui suivra l'achèvement des travaux mentionnés, section II, et dans tous les cas, avant le 1er septembre, le commissaire-voyer convoqué à cet effet de la manière indiquée, section VII, et au moins deux jours à l'avance, procédera à la vérification des travaux de terrassement, de pavage et de réparation des ouvrages d'art, etc.

Il reconnaîtra si les quantités de pavages neufs et vieux désignés, section II, art. 2, ont été exécutées; si les ouvrages sont établis avec solidité et s'ils ont les dimensions et les formes voulues. Il fera démonter çà et là, s'il le juge à propos, quelques parties de pavage reconstruites, afin de s'assurer que la quantité de sable exigée a été mise en œuvre. Il vérifiera la situation des ouvrages d'art.

Un procès-verbal de cette visite sera dressé en double expédition; il sera signé par le commissaire-voyer et l'entrepreneur, qui pourra y ajouter telles observations qu'il jugera utiles. L'une des expéditions sera ensuite transmise, dans les 24 heures, à la commission, et la seconde, remise à l'entrepreneur.

Si celui-ci ne s'est pas rendu à l'invitation qui lui aura été adressée d'assister à la vérification, ou s'il refuse de signer le procès-verbal, il ne sera point tenu compte de ce refus ou de cette absence et les mesures auxquelles le procès-verbal donnera lieu, seront prises comme si cet acte avait été signé par lui.

S'il est constaté que les ouvrages exécutés satisfont aux clauses du bail, la commission délivrera immédiatement un certificat de payement s'élevant aux sept-dixièmes du montant de l'adjudication.

Si le procès-verbal fait connaître que les quantités d'ouvrages exécutées sont

inférieures à celles indiquées au cahier des charges, ou que les travaux ne sont pas exécutés conformément aux clauses de cet acte et aux règles de l'art, ou qu'enfin des matériaux de mauvaise qualité ont été mis en œuvre, le commissaire-voyer donnera à l'entrepreneur l'ordre d'achever les ouvrages non terminés, et de reconstruire ceux qui auront été reconnus défectueux, et ce, dans un délai qu'il déterminera.

A l'expiration de ce délai, il sera dressé un nouveau procès-verbal ; sur le vu de cet acte, s'il constate que l'entrepreneur a satisfait aux prescriptions de l'ordre de service, la commission délivrera immédiatement un certificat de payement, s'élevant à la somme indiquée plus haut Dans le cas contraire, où l'entrepreneur serait en demeure de satisfaire à cet ordre, il sera pris des mesures pour achever ou reconstruire les travaux incomplets ou défectueux. Il sera pris les mêmes mesures que celles indiquées au § 5 de l'art. 2 de la IVe section.

Dans la première quinzaine du mois de novembre, il sera procédé à une nouvelle vérification par le commissaire-voyer, et ce, dans les formes indiquées plus haut. Un procès-verbal de cette visite sera dressé en double expédition, et signé par le commissaire-voyer et par l'entrepreneur, qui pourra y ajouter telles observation qu'il jugera utiles. Si l'entrepreneur était absent ou refusait de signer cet acte, l'une des expéditions lui serait adressée, contre reçu, comme il est indiqué d'une manière générale, section VII, et les mesures auxquelles le procès-verbal donnera lieu seraient prises, comme si cette pièce avait été signée par lui.

S'il appert du procès-verbal que les ouvrages indiqués par les clauses du bail sont exécutés, et que la route et ses dépendances sont dans la situation voulue, la commission, à laquelle cet acte sera transmis dans les 24 heures, délivrera immédiatement un certificat de payement qui, réuni au précédent, formera les neuf-dixièmes du montant de l'adjudication.

Dans le cas, au contraire, où le procès-verbal indiquerait que l'entrepreneur n'a pas satisfait à toutes ses obligations, il aura, pendant huit jours après qu'il aura reçu cet acte, le droit d'obtenir de la commission un délai dont il fixera lui-même la durée, et qui prendra cours à dater du jour de la signature du procès-verbal par l'entrepreneur, ou de la notification de cet acte à celui-ci, s'il ne l'avait pas signé ; mais il sera passible d'une retenue de 5 francs par chaque jour dont ce délai sera composé.

A son expiration le commissaire-voyer procédera à une nouvelle vérification des travaux. S'ils sont achevés, il sera délivré immédiatement à l'entrepreneur un certificat de payement comme il est stipulé plus haut.

Si, au contraire, l'entrepreneur avait négligé de demander un délai pendant les huit jours qui lui sont accordés à cet effet, ou si, à l'expiration du délai, les travaux n'étaient pas encore achevés, il pourra être pris les mesures indiquées au § 7 du présent article, la retenue continuant à courir.

L'entrepreneur sera tenu d'exécuter des ouvrages d'amélioration à la route, ou de fournir des approvisionnements en matériaux neufs, jusqu'à concurrence du total des sommes dont la retenue aura été opérée pour négligence, inexécution ou infractions, ainsi qu'il est indiqué section II, art. 5. La valeur de ces ouvrages ou de ces fournitures sera établie d'après le prix de détail estimatif et du bordereau ci-annexés.

Dans le courant du mois de mai, le commissaire-voyer clôturera la comptabilité de l'exercice. Il donnera un certificat de payement, s'élevant au total de toutes les sommes dues à l'entrepreneur, sans nulle déduction des sommes à retenir pour retards, négligence ou infractions. Un mandat sera transmis au commissaire-voyer, qui n'en fera remise à l'entrepreneur que sur l'exhibition d'une déclaration de la commission, certifiant que les sommes retenues pour infractions aux conditions du bail ou retards dans l'exécution des travaux ont reçu leur application, et que les frais de déplacements extraordinaires faits par le commissaire-voyer ont été payés par l'entrepreneur.

SECTION VII.

Ordre sur les travaux. — Police. — Contentieux. — Frais.

L'entrepreneur indiquera à la commission, dans les dix jours qui suivront l'approbation de l'adjudication passée en sa faveur, un domicile choisi dans la ville de Courtrai, où lui seront adressés les ordres de service et tous les actes relatifs à son entreprise.

Il fera agréer par la commission une personne destinée à le remplacer en cas d'absence. Elle devra être munie des pouvoirs nécessaires pour agir comme le ferait l'entrepreneur lui-même. Nonobstant l'agréation de ce mandataire par l'administration, toutes les fautes qu'il commettra dans ses gestions, par incapacité, négligence ou maladresse, engageront la responsabilité de l'entrepreneur lui-même.

L'entrepreneur répondra, en son propre et privé nom, des fautes et malfaçons de ses agents.

Ses employés et ouvriers devront obéir ponctuellement aux instructions qu'ils recevront relativement à l'exécution des travaux, sauf à l'entrepreneur à réclamer contre ces instructions auprès de la commission, comme il est indiqué à la fin de cette section. Il sera tenu de renvoyer, sur l'ordre qui lui en sera donné par le commissaire-voyer, ceux de ces individus qui ne satisferaient pas à ces instructions ou dont on aurait à se plaindre.

Les sous-traitants que l'entrepreneur s'associerait ne seront point reconnus en cette qualité par les commissions.

L'entrepreneur fera enlever des accotements tout ce qui gênerait la libre circulation : il fera relever en tas réguliers, éloignés de la bordure, les pavés, sables ou autres matériaux destinés aux travaux et à l'entretien, dès que ces matériaux auront été admis en recettes par le commissaire-voyer.

L'un de ces accotements, désigné par le commissaire-voyer, recevra tous les approvisionnements ; le second devra être constamment libre et dégagé de tout ce qui pourrait y entraver la libre circulation.

L'entrepreneur ne pourra, sous aucun prétexte, laisser ouvertes, la nuit, les parties de chaussées à relever à bout. La circulation devra être libre sur deux tiers au moins de la largeur de la route. Il sera tenu, en outre, d'éclairer, pendant la nuit, les parties de route qui présenteraient quelque danger par suite de l'exécution des travaux.

L'entrepreneur surveillera les propriétaires riverains ou les cultivateurs qui se

permettraient de planter ou de construire le long des routes, et avertira sur-le-champ le commissaire-voyer des contraventions qu'il reconnaîtra à cet égard, comme aussi de celles qui pourraient avoir lieu par barrage de fossés, dépôt de graviers, de fumiers et d'autres objets, faits par les particuliers sur les terrains dépendants des routes. Tous faits de cette espèce, non dénoncés par l'entrepreneur endéans les quinze jours de leur date, engageront sa responsabilité personnelle.

L'entrepreneur étant intéressé à ce que ni des voitures en surcharge, ni des voitures à jantes étroites ne parcourent les routes, il pourra requérir le commissaire-voyer ou le garde-champêtre de dresser des procès-verbaux à la charge des délinquants ; si ces agents ne mettent pas à la poursuite des délits le zèle et l'activité nécessaires, l'entrepreneur en portera plainte au commissaire d'arrondissement.

L'entrepreneur devra accompagner le commissaire-voyer toutes les fois qu'il le jugera nécessaire.

Lorsque, dans des moments de dégel, l'entrepreneur jugera que la chose est utile, il pourra proposer à la commission de faire fermer les barrières. La commission étant seule juge de la nécessité de cette mesure, l'entrepreneur ne pourra réclamer contre ce qu'elle aura décidé.

L'entrepreneur aura soin de surveiller strictement la conduite des fermiers de barrières, et de dénoncer immédiatement à la commission on au commissaire-voyer, ceux qui se seraient rendus coupables de contraventions en livrant passage aux voitures chargées.

Toutes contraventions aux stipulations contenues dans le présent bail seront constatées par des procès-verbaux dressés par le commissaire-voyer ou autres agents. Ces procès-verbaux seront dressés en double expédition, dont une sera transmise par la commission au domicile réel de l'entrepreneur ou à son domicile d'élection dans la ville de Courtrai, contre reçu signé par lui ou par son mandataire.

Sur le refus de signer le reçu, la notification sera faite par lettre chargée à la poste, laquelle tiendra lieu, au besoin, de mise en demeure.

L'entrepreneur pourra, dans les huit jours de la notification des procès-verbaux dressés à sa charge, faire valoir ses réclamations et ses oppositions. A l'expiration de ce délai, il pourra être donné aux procès-verbaux telle suite que de droit, que l'entrepreneur ait ou non présenté ses moyens de défense.

Tout procès-verbal de contravention pourra donner lieu à une retenue, sur les sommes dues à l'entrepreneur, de cinq francs par jour, à dater de la notification du procès-verbal jusqu'au moment de la remise à la commission d'une déclaration de l'entrepreneur faisant connaître que les motifs du procès-verbal ont cessé. Cette déclaration sera vérifiée endéans les huit jours de sa remise ; passé ces huit jours, elle sera valide de droit.

Néanmoins, si dans le délai mentionné ci-dessus, la déclaration est reconnue inexacte par le commissaire-voyer, elle sera considérée comme non avenue, et la retenue continuera à avoir ses effets jusqu'à la remise d'une nouvelle déclaration, reconnue exacte ou non contestée dans les huit jours de sa remise.

L'entrepreneur payera, sans recours contre la commission, tous les dommages que pourraient occasionner la prise, le transport ou le dépôt des matériaux, et en général l'exécution des travaux. Il en sera de même des dommages pour l'établis-

sement des chantiers, chemins de service ou autres indemnités, résultant de l'exécution de l'entreprise. Il ne sera alloué à l'entrepreneur aucune indemnité à raison des pertes, avaries ou dommages occasionnés par négligence, défaut de moyens ou fausses manœuvres, à moins qu'il ne soit constaté que les dommages ou retards ne proviennent de circonstances de force majeure et indépendantes du fait de l'entrepreneur.

Il ne sera recevable à invoquer la force majeure, soit pour réclamer des indemnités à quelque titre que ce puisse être, soit pour justifier l'inexécution de l'une ou de l'autre de ses obligations, soit pour demander la remise de tout ou partie des retenues qu'il aura encourues, que pour autant que, dans les vingt jours des circonstances ou événements d'où seraient résultés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par la commission. Il en serait de même des faits que l'entrepreneur croirait pouvoir reprocher à la commission ou à ses agents. Il ne serait admis à en argumenter que pour autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence au moment où ils auraient été posés, ou dans les dix jours au plus tard. Dans aucun cas, l'entrepreneur ne pourra baser une réclamation quelconque sur des instructions verbales qui lui auraient été données en personne.

L'entrepreneur déclare et reconnaît que, tant à son profit qu'au profit de la commune, l'entreprise qui fait l'objet du présent cahier des charges doit demeurer tout à fait distincte et indépendante de toutes autres entreprises qui lui sont actuellement ou pourront, par la suite, lui être adjugées ; l'une de ces entreprises devant, quant aux droits et aux obligations qui en résultent, être considérée, vis-à-vis de l'autre, comme si elle avait été contractée entre d'autres personnes, tellement que les difficultés qui surviendraient, quant à l'exécution de l'une de ces entreprises, ne pourront, dans aucun cas, servir de prétexte pour modifier ou retarder l'exécution de l'autre.

SECTION VIII.

Mode d'adjudication.

Article premier. L'adjudication de l'entreprise des travaux indiqués au présent devis et cahier des charges aura lieu par soumissions et ensuite au rabais ; après l'adjudication spéciale, tous les lots ou quelques-uns de ces lots pourront être réunis.

Le rabais éventuel sur l'accumulation totale ou partielle sera réparti au marc le franc entre les divers lots, en prenant pour base le prix des adjudications partielles.

Celui qui aura fait la plus basse soumission aura une prime de 10 francs, qui sera payée immédiatement par l'entrepreneur.

Aucun entrepreneur ne pourra concourir à l'adjudication, s'il n'a pas soumissionné.

L'entrepreneur présentera, en séance d'adjudication, deux cautions à l'acceptation de la commission. Les cautions seront engagées solidairement comme entrepreneurs principaux, en renonçant à toutes exceptions et bénéfices.

L'adjudication ne sera définitive qu'après avoir été approuvée par la commission et la députation permanente.

Les frais de timbre, d'enregistrement et autres, auxquels l'adjudication aura donné lieu, seront payés par l'entrepreneur ; il payera, en outre, au commissaire-voyer 4 p. % du prix de l'adjudication pour frais de surveillance.

ART. 2. Il sera facultatif aux communes qui administrent elles-mêmes des routes ou des bouts de routes pavées, de les faire entretenir par l'adjudicataire du lot le plus rapproché et aux mêmes prix et conditions.

Courtrai, le 30 mars 1854.

Le commissaire-voyer d'arrondissement,
L. CALLENS.

Approuvé par la commission spéciale des routes pavées :

COUCKE,
VANDEVENNE,
DUFORT,
POLLET.

MODÈLE DE SOUMISSION.

Je soussigné . . . . . , entrepreneur de travaux publics, domicilié à . . . . . , rue . . . . . , m'engage par les présentes, sur ma personne comme sur tous mes biens meubles et immeubles, à exécuter aux clauses et conditions des devis et cahier des charges, approuvés par la commission spéciale des routes et moyennant les sommes.

NUMÉRO DES LOTS.	EN CHIFFRES.	EN TOUTES LETTRES.
Premier lot		
Deuxième lot		
Troisième lot		
Quatrième lot		
Cinquième lot		
Sixième lot		
Septième lot.		

Je présente pour mes cautions le sieur . . . . . , domicilié à . . . . . , et le sieur . . . . . , domicilié à . . . . . , lesquels s'engagent solidairement avec moi, comme entrepreneurs principaux, renonçant à toute exception et bénéfice.

Fait à . . . . . , le . . . . . .

Les cautions, *Le soumissionnaire*,

DEVIS ESTIMATIFS.

PREMIER LOT.

Route communale de Courtrai à Menin par Moorseele, avec l'embranchement sur Wynkel-Saint-Eloy, longueur 16,764 mètres.

DÉPENSES PREMIÈRES.

Recreusement des fossés et accotements sur une longueur de 2,000 mètres : largeur 0m,50, profondeur 0m,50, 500m³,00, à 15 c.	75 00
Pavement à neuf au tournant de Gulleghem, 5 mètres carrés à 4 fr.	20 00
Construction d'un égout à Gulleghem et rétablissement d'un cours d'eau	100 00
Placement de 30 mètres courants tuyaux de décharge, à Wynkel-Saint-Éloy, à 1 franc.	30 00
30 mètres cubes de sable à fr. 3-50.	105 00
Placement de 3 barrières de dégel à 15 francs.	45 00
	375 00
Pour la surveillance. . .	15 00
Total . . . . . fr.	390 00

ENTRETIEN ANNUEL.

Route communale de Courtrai à Moorseele, longueur 8,251 mètres.

Entretien des fossés et accotements, 15,000 mètres courants à fr. 0-01	150 00
Entretien simple de 8,251 mètres courants de pavage à fr. 0-01.	82 51
Relevé à bout de 350 mètres carrés à fr. 0-18	63 00
Livraison de 115 mètres cubes de sable à 3 francs	345 00
Entretien des travaux d'art	30 00

Route communale du Banc d'Or à Wynkel-Saint-Éloy, longueur 4,161 mètres.

Entretien des fossés et accotements, 6,500 mètres courants à fr. 0-01.	65 00
Entretien simple de 4,161 mètres courants de pavage à fr. 0-01.	41 61
Relevé à bout de 500 mètres carrés à fr. 0-18	90 00
Livraison de 90 mètres cubes de sable à 3 francs.	270 00
Entretien des travaux d'art	10 00

Route communale de Moorseele à Menin, longueur 4,352 mètres.

Entretien des fossés et accotements, 7,000 mètres courants à fr. 0-01.	70 00
Entretien simple de 4,352 mètres courants de pavage à fr. 0-01.	43 52

Relevé à bout de 600 mètres carrés à fr. 0-18.	108 00
Livraison de 110 mètres cubes de sable à 3 francs	330 00
Livraison de 4,000 grès neufs de Lessines, 12 à 14 à 85 . . .	340 00
2 cantonniers au temps de dégel, 15 jours chaque à fr. 1-50 . .	45 00
Pour frais d'enregistrement, impressions, etc.	10 41
	2,094 05
Pour surveillance. . . .	83 76
Total . . . . . fr.	2,177 81
Total du premier lot. . .	2,567 81

DEUXIÈME LOT.

Route communale de Courtrai à Harlebeke par Cuerne et l'embranchement de Cuerne vers le cabaret le Chat, *longueur* 5,172 *mètres.*

Entretien des fossés et accotements, 9,000 mètres courants à fr. 0-01	90 00
Entretien simple de 5,172 mètres courants de pavage à fr. 0-01.	51 72
Relevé à bout de 100 mètres carrés à fr. 0-18.	18 00
Livraison de 70 mètres cubes de sable à 3 francs	210 00
Livraison de 500 grès neufs, 12 à 14, à 85.	42 50
Entretien des travaux d'art	25 00
Pour frais d'impressions, enregistrement, etc.	4 62
Un cantonnier au dégel pendant 15 jours à fr. 1-50	22 50
	464 34
Pour surveillance. . . .	18 56
Total . . . . . fr.	482 90

TROISIÈME LOT.

Route communale depuis la chaussée de Bruges jusqu'à Sweveghem par Harlebeke et l'embranchement de Staceghem à Courtrai, longueur 10,833 *mètres.*

DÉPENSES PREMIÈRES.

Première partie. — Depuis la chaussée de Bruges au pont d'Harlebeke sur une longueur de 2,400 mètres à commencer à la chaussée de Bruges.

Recreusement des fossés $3{,}000 \times 0^{m},30 \times 0^{m},50 = 450^{3}$ à fr. 0-15	67 50
Relevé à bout de 1,500 mètres carrés à fr. 0-18.	270 00
Livraison de 120 mètres cubes de sable à 2 francs	240 00
Id. 2,500 grès de 12 à 14 à 85 francs le mille	212 50
	790 00
Pour surveillance. . . .	31 60
Total . . . . . fr.	821 60

Seconde partie. — Depuis Harlebeke à Sweveghem avec l'embranchement de Staceghem vers Courtrai, longueur 7,634 mètres.

Relevé à bout de 1,500 mètres carrés à fr. 0-18. . . . . fr.	270	00
Livraison de 4,000 grès neufs à 85 francs.	340	00
Id. 120 mètres cubes de sable à 3 francs.	360	00
	970	00
Pour surveillance. . . .	38	80
Total . . . . . fr.	1,008	80

ENTRETIEN ANNUEL.

Première partie.—Entretien des fossés et accotements, 5,500 mètres courants à fr. 0-01. . . . . fr.	55	00
Entretien simple de 3,199 mètres courants de pavage à fr. 0-01 .	31	99
Livraison de 30 mètres cubes de sable à 2 francs.	60	00
Un cantonnier au dégel pendant 15 jours à fr. 1-50.	22	50
Pour frais d'impressions, etc.	5	00
	174	49
Pour surveillance. . . .	6	96
Total . . . . . fr.	181	45

Deuxième partie.—Entretien des fossés et accotements, 12,164 mètres courants à fr. 0-01. . . . . fr.	121	64
Entretien simple de 7,634 mètres courants de pavage à fr. 0-01 .	76	34
Relevé à bout de 900 mètres de pavage à fr. 0-18	162	00
120 mètres cubes de sable à 3 francs.	360	00
1,500 grès neufs à 85 francs.	127	50
50 mètres courants de bordures à fr. 0-75	37	50
Pour l'entretien des travaux d'art	25	00
Un cantonnier au dégel pendant 15 jours à fr. 1-50.	22	50
Pour frais d'impressions, etc.	8	00
	940	48
Pour surveillance. . . .	37	60
Total . . . . . fr.	978	08
Total du troisième lot . fr.	2,989	93

QUATRIÈME LOT.

Route de Courtrai à la route de Dottignies à Mouscron par Rolleghem, longueur 8,606 *mètres.*

DÉPENSES PREMIÈRES.

Relevé à bout de 1,050 mètres carrés à fr. 0-18. . . . . fr.		189 00
Livraison de 105 mètres cubes de sable à fr. 3-50		367 50
2,000 grès neufs de Lessines ou Quenast, 12 à 14, à 90 francs .		180 00
Placement d'un garde-corps		20 50
		757 00
Pour surveillance. . . .		30 28
Total . . . . . fr.		787 28

ENTRETIEN ANNUEL.

Entretien des fossés et des accotements, 12,500 mètres courants à fr. 0-01 . . . . . fr.		125 00
Entretien simple de la route, 8,600 mèt. courts de pavage à fr. 0-01		86 00
Relevé à bout de 300 mètres carrés à fr. 0-18.		54 00
1,000 grès neufs		90 00
70 mètres cubes de sable à fr. 3-50.		245 00
Travaux d'art		15 00
Un cantonnier pendant 15 jours.		22 50
Frais d'impressions, d'enregistrement et autres		10 00
		647 50
Pour surveillance. . . .		25 88
Total . . . . . fr.		673 38
Total du quatrième lot . fr.		1,460 66

CINQUIÈME LOT.

Route communale depuis Luingne au Château d'Or, longueur 3,155 *mètres.*

ENTRETIEN ANNUEL.

Entretien des fossés et des accotements, 6,000 mètres courants à fr. 0-15 . . . . . fr.		90 00
Entretien simple de 3,155 mètres courants de pavage à fr. 0-15 .		47 32
Relevé à bout de 60 mètres carrés à fr. 0-18.		10 80
Livraison de 60 mètres cubes de sable à fr. 4-60.		270 00
Un cantonnier au dégel pendant 15 jours à fr. 1-50		22 50
Pour frais d'impressions, d'enregistrement, etc.		10 00
		450 62
Pour surveillance. . . .		18 00
Total . . . . . fr.		468 62

SIXIÈME LOT.

Route communale de Moen à Bossuyt, longueur 3,829 *mètres.*

DÉPENSES PREMIÈRES.

Relevé à bout de 1,500 mètres carrés à fr. 0-18 . . . . fr.		270 00
Livraison de 225 mètres cubes de sable à fr. 4-50		1,012 50
		1,282 50
Pour surveillance. . . .		51 28
Total . . . . . fr.		1,333 78

ENTRETIEN ANNUEL.

Entretien des fossés et des accotements, 7,000 mètres courants à fr. 0-01. . . . . fr.	70 00
Entretien simple de 3,829 mètres courants de pavage à fr. 0-01 .	38 29
Relevé à bout de 400 mètres carrés à fr. 0-18.	72 00
Livraison de 90 mètres cubes de sable à fr. 4-50.	405 00
Livraison de 2,000 grès neufs de Lessines ou Quenast, à fr. 90. .	180 00
Entretien des travaux d'art, frais d'impression, etc.	25 00
	790 29
Pour surveillance. . . .	31 60
Total . . . . . fr.	821 89
Total du sixième lot . . fr.	2,155 67

SEPTIÈME LOT.

Route de la place à Lendelede à la route de Bruges, longueur 2.627 *mètres.*

ENTRETIEN ANNUEL.

Entretien simple de 2,627 mètres courants de pavage à fr. 0-01 .	26 27
Creusement des fossés et arrangement des accotements, 4,500 mètres courants à fr. 0-01.	45 00
Relevé à bout de 90 mètres carrés à fr. 0-18.	16 20
Livraison de 20 mètres cubes de sable à fr. 3	60 00
Id. 500 grès neufs à fr. 90	45 00
Entretien des travaux d'art	15 00
Pour frais d'enregistrement, impressions, etc.	10 00
	217 47
Pour surveillance. . . .	8 68
Total . . . . . fr.	226 15

DÉPENSES PREMIÈRES.

Relevé à bout de 600 mètres carrés à raison de fr. 0-18. . . .		108 00
60 mètres cubes de sable à fr. 3		180 00
3,000 grès neufs à fr. 90		270 00
50 mètres bordures, à fr. 0-75.		37 50
		595 50
Pour surveillance . . .		23 80
Total		619 30
Total du septième lot . .		845 45

Fait et dressé par le soussigné commissaire-voyer d'arrondissement.

Courtrai, le 30 mars 1854.

L. CALLENS.

Approuvé par la commission spéciale des routes pavées.

COUCKE.

VANDEVENNE.

DUFORT.

POLLET.

TABLE DES MATIÈRES.

INTRODUCTION 3

PROVINCE DE NAMUR.

GÉNÉRALITÉS 4

ARRONDISSEMENT VOYER DE NAMUR. 7

Chemin de grande communication de Namur à Asche-en-Refail 9
Id. de Champion à Wasseiges. 13
Id. de Leuze à Solaigniaux 17
Id. de Taviers à la chaussée des Romains. 25
Id. de Marchovelette au chemin de Champion à Wasseiges. 21
Id. de Marchovelette à la route de Namur à Hannut. 29
Id. de Dhuy à la route de Namur à Louvain. . . . 33
Id. de Franc-Waret vers Meeffe. 37
Id. de Dhuy à la route d'Eghezée à Saucin. 41
Id. d'Yvoir à Huy. 45
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 49
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée. 65
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de l'arrondissement et travaux exécutés au moyen de ces subsides. 68
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. . 79

ARRONDISSEMENT VOYER DE DINANT. 80

Chemin de grande communication de Celle à Achêne 89
Id. de Houdremont à la limite de la province vers Opont (Luxembourg). 93
Id. de Sohier à Grupont. 97
Id. d'Onhaye à Hermeton-sur-Biert. 101
Id. de Feschaux à Baillonville. 105
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 109
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée. 122
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de l'arrondissement et travaux exécutés au moyen de ces subsides. 132
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrrondissement. 142

ARRONDISSEMENT VOYER DE PHILIPPEVILLE. 143

Chemin de grande communication de Couvin au Bac-du-Prince. 145
Id. de Walcourt à Silenrieux 149
Id. d'Oignies à Matagne-la-Petite. 153

Chemin de grande communication de Florenne à Rosée 157
Id. de Somzée à Strée 161
Id. de Somtet à Hermeton-sur-Biert. 165
Id. de Rance vers Philippeville 169
Id. de Marienbourg au Trieu-de-Romedenne . . . 173
Id. du Bac-du-Prince à Rosée. 177
Id. de Soulme à Anthée. 181
Id. de la route de Philippeville à Beaumont à celle de Philippeville à Charleroi 185
Id. de la route de Fosse à Philippeville à celle de Châtelet à Florenne 189
Id. de Somzée à Gerpinnes 193
Id. de Niverlée à Romerée 197
Id. de Rosée à la route de Fosse à Philippeville. . . 201
Id. de Jamagne à Florenne. 205
Id. du Trieu-de-Romedenne au chemin de Rosée à Florenne. 209
Id. de Frasne à Walcourt 213
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 217
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée 232
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de l'arrondissement et travaux exécutés au moyen de ces subsides. 236
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. . 242
Id. id. id. de la province 244

PROVINCE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE.

GÉNÉRALITÉS 247

ARRONDISSEMENT VOYER DE BRUGES-OSTENDE. 248

Chemin de grande communication de Bruges à Middelbourg 249
Id. dit *de Saint-Michel*, de Bruges à la route de Steenbrugge à Lophem. 253
Id. de Bruges au pont Louise 257
Id. de Dudzeele à Lisseweghe. 261
Id. de Heyst à la route de Bruges à l'Ecluse 265
Id. d'Eerneghem à la station de Passchendaele . . 269
Id. d'Ichteghem à la route de Thourout à Ostende. 273
Id. du Strooyen-Haen à Wenduyne, dit *de Nieuwmunster* 277
Id. de Bruges à Oostkerke 281
Id. de Bruges à Damme 285
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 289
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée 296
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de l'arrondissement et travaux exécutés au moyen de ces subsides. 301
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité 306

ARRONDISSEMENT VOYER DE THIELT-ROULERS. 307

Chemin de grande communication de Roulers à la grande route de Bruges à Courtrai 309

Chemin de grande communication de Dadizeele à Becelaere 313
Id. de Passchendaele, par Moorslede, à la route de Bruges à Menin 317
Id. de Thielt à Ingelmunster 321
Id. de Thielt au Hille, par Wynghene. 325
Id. de Vive-Saint-Eloy à Thielt 329
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 333
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée 338
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de l'arrondissement et travaux exécutés au moyen de ces subsides 341
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. . 346

Arrondissement voyer de Furnes-Dixmude 347

Chemin de grande communication de Stuyvekenskerke à Pervyse 349
Id. de Lampernisse à Stuyvekenskerke 353
Id. de Beerst à Vladsloo 357
Id. de Couckelaere vers Eerneghem. 361
Id. de Keyem à Couckelaere 365
Id. de Furnes à Coxyde 369
Id. de Bulscamp à Steenkerke 373
Id. de Furnes à Steenkerke, dit *Posthuis-straet* et *Taloen-straet*. 377
Id. d'Alveringhem à Steenkerke. 381
Id. de Saint-Ricquiers à Alveringhem, dit *Forthem-Keiweg* 385
Id. de Couckelaere à Eessen 389
Id. de Vinckem à Leysele 393
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 397
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée. 404
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de l'arrondissement et travaux exécutés au moyen de ces subsides. 405
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. 416

Arrondissement voyer de Courtrai. 417

Chemin de grande communication de Menin à Courtrai 421
Id. de Gulleghem à Wynkel-Saint-Eloy 425
Id. de Rolleghem à Belleghem. 429
Id. de Luignes à la chaussée de Roubaix à Dottignies 433
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 437
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée 442
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de l'arrondissement et travaux exécutés au moyen de ces subsides. 445
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. 450

Arrondissement voyer d'Ypres. 451

Chemin de grande communication de Poperinghe à Westvleteren 453
Id. d'Ypres à Comines. 457
Id. de Gheluvelt à Zantvoorde 461
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 465

Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée 470
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de l'arrondissement et travaux exécutés au moyen de ces subsides. 472
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. 476
Id. id. id. de la province . . . 477

PROVINCE DE LA FLANDRE ORIENTALE.

Généralités 479

Chemin de grande communication de Gavre à Schelderode. 485
Chemin de Lovendegem à Knesselaere 489
Id. d'Eecloo vers Watervliet 490
Id. de Watervliet à la frontière hollandaise. 491
Id. d'Eecloo vers Caprycke . . . . . *ib.*
Id. de Gand à la route concédée de Meulestede à Cluysen 492
Id. de Cluysen à Ertvelde. 493
Id. de Wachtebeke à Cluysen. . . . . *ib.*
Id. de Wachtebeke à la route de l'Etat de Gand à Termonde. 495
Id. de Lokeren à Waesmunster. 496
Id. de Waesmunster à Belcele. . . . . *ib.*
Id. de Mille-Pommes à Exaerde, par Sinay 498
Id. de Saint-Nicolas à Saint-Gilles 499
Id. de Stekene à Beveren 500
Id. de Melsele à Calloo 501
Id. de Zwyndrecht à Rupelmonde. 502
Id. de Rupelmonde à Tamise 503
Id. de Tamise à Nieuwkerke . . . . . *ib.*
Id. du Ranck vers Burcht. 504
Id. de Cruybeke au chemin de Basele à Beveren 505
Id. de Basele à Beveren. . . . . *ib.*
Id. de Saint-Nicolas à Tamise 506
Id. de Tamise à Elversele 507
Id. de Hamme à Grembergen. 508
Id. de Hamme au hameau d'Ardoye . . . . . *ib.*
Id. du hameau d'Ardoye vers Zele. 510
Id. entre la route concédée de Gand à Zele et l'Escaut par Berlaere . . . . . *ib.*
Id. d'Afsné à Leerde-St-Martin avec embranchement 512
Id. d'Astene à Eecke 513
Id. de Gavre à Dickelvenne avec embranchement 514
Id. d'Asper à Eyne 516
Id. entre la route de l'État d'Audenarde à Courtrai et la route de Renaix à Waereghem 517
Id. de Berchem à la limite du Hainaut par Ruyen . . . . . *ib.*
Id. d'Audenarde à Opbrakel 518
Id. de Renaix par Schoorisse à la route d'Audenarde à Grammont 519
Id. d'Elst à Audenhove-Sainte-Marie. 521
Id. de Godveerdegem à Hoorebeke-Sainte-Marie, avec embranchements . . . 523
Id. d'Oosterzeele à Woubrechtegem. 525
Id. de Burst à Impe. 526
Id. de Wetteren à la route d'Alost à Gand. 527
Id. de Baevegem à Hofstade . . . . . *ib.*
Id. de Termonde à Alost 529

Chemin dans le village de Caprycke 530
Embranchement réunissant deux chemins, allant d'Eecloo à la route d'Evergem à Watervliet. . . . . *ib.*
Chemin dans le village de Waerschoot. . . . . *ib.*
Id. id. de Selzaete . . . . . *ib.*
Id. id. de Stekene . . . . . *ib.*
Id. id. de Melsele . . . . . *ib.*
Id. de Deynze à la route concédée de Gand vers Deynze . . . . . *ib.*
Id. de Segelsem au chemin d'Audenarde à Opbrakel. . . . . *ib.*
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication. 532
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée 548
Subsides annuels accordés par l'Etat aux communes de la province et travaux exécutés au moyen de ces subsides 555
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de la province. . . . 599
Résumé général pour le royaume 578
Conclusion 580

ANNEXES.

A. Cahier des charges pour l'exécution des travaux ordinaires de la voirie vicinale dans l'arrondissement de Philippeville 583
*A*¹. Devis et cahier des charges pour la mise en adjudication des travaux à exécuter au chemin vicinal de grande communication de Feschaux à Baillonville, sur le territoire de Buissonville, arrondissement de Dinant. 587
*A*². Bordereau des prix de divers ouvrages exécutés du chef de la voirie vicinale dans l'arrondissement de Dinant. 591
B. Cahier des charges ordinaire pour l'entretien des chemins vicinaux dans l'arrondissement de Philippeville . . . . . *ib.*
C. Cahier des charges ordinaire pour la mise en adjudication de la perception d'un droit de péage dans l'arrondissement de Philippeville. 593
*C*¹. Cahier des charges et conditions auxquelles sera assujettie la perception de la taxe de la barrière établie sur le chemin vicinal de grande communication d'Yvoir vers Huy, commune de Purnode, poteau n° 2, dans l'arrondissement de Dinant. 594
D. Métré et devis estimatif d'un pont de 28 mètres d'ouverture que la commune de Nismes a fait construire sur l'Eau-Noire (arrondissement de Philippeville) 597
E. Règlement pour l'entretien des chemins vicinaux dans la commune d'Anhée. . . . 603
F. Livret-journal destiné à inscrire divers renseignements périodiques sur l'exécution et la surveillance des travaux d'entretien et d'amélioration des chemins vicinaux, dans l'arrondissement de Dinant 606
G. Devis et cahier des charges pour l'entreprise des travaux de construction d'une route pavée entre les villes de Bruges et Damme 607
H. Bordereau des prix des matériaux de construction et travaux dans l'arrondissement de Bruges-Ostende. 613
I. Prix courants pour la campagne de 1854, des matériaux et constructions dans l'arrondissement de Furnes-Dixmude. 615
J. Indication des prix de quelques matériaux de construction dans l'arrondissement de Courtrai 617
K. Devis estimatif des ouvrages pour la construction d'un pont biais de 5 mètres d'ouverture, sur le Thiriau, à Thieu 618
L. Devis et cahier des charges pour l'entreprise de l'entretien des routes communales dans l'arrondissement de Courtrai 619

PLANCHES.

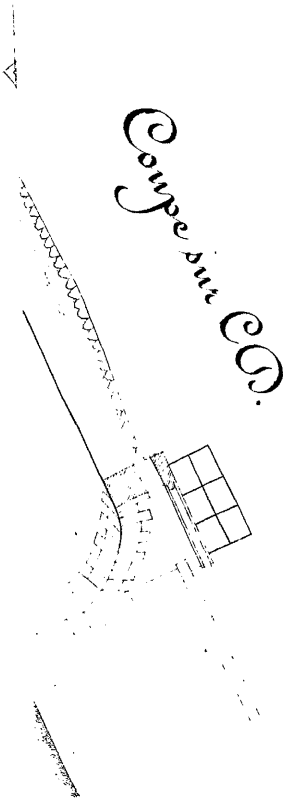
1. Chemin de grande communication de Ville-Sur-Haine, à Houdeng-Goegnies, pont-biais construit sur le Thiriau, à Thieu.
2. Projet de restauration du pont de Membach, situé sur la rivière de la Vesdre. — Projet d'un pont à établir sur la Vesdre, à Ensival.—Projet de reconstruction du pont d'Ensival, sur ses anciennes fondations. — Pont à deux arches, à construire à Gribomont, sur la rivière la Vierre. — Ponceau, à construire à Gribomont, sur le ruisseau du Moulin. — Pont sur la Rulles, à Rulles, au chemin de grande communication de l'Eglise à la frontière de France. — Pont sur la Rulles, à Houdemont, au chemin vicinal de Houdemont à Thibesart.
3. Pont sur la Semois, à Tintigny, au chemin vicinal amélioré de Tintigny à la grande communication de l'Eglise à la frontière de France, à Marbehaut. — Pont sur le ruisseau de Mellin, entre Rulles et Orsinfaing, au chemin de grande communication de Habay-la-Neuve à Florenville. — Pont en bois, construit sur le ruisseau de Wamme, commune de Jemelle. — Projet d'un pont, à construire sur la Semois, entre Sampon et la route d'Arlon à Florenville. — Pont construit sur la rivière de l'Homme, dans la commune de Jemelle.
4. Pont de 28 mètres d'ouverture, sur l'Eau-Noire, à Nismes.
5. Carte routière de la Belgique contenant notamment les chemins vicinaux de grande communication.

ERRATA.

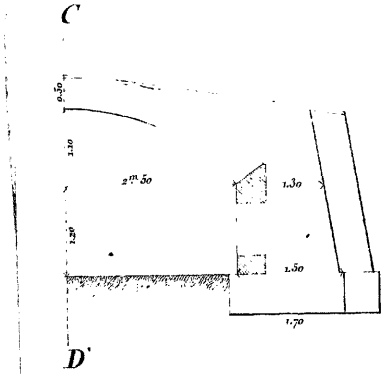
Pages.	Ligne.	INDICATION.	AU LIEU DE :	LISEZ :
		PREMIER VOLUME (*Limbourg, Brabant, Hainaut*).		
485	9	Vis-à-vis de Charleroi.	129,824.00	129,824.50
483	15	Total général des chemins de grande communication.	304,955.00	304,915.45
485	11	Total général pour la province de Hainaut. .	953,991.25	953,991.75
832	30	Premier district.	81,407.00	81,107.50
832	39	Total des chemins vicinaux	520,694.00	520,395.40
833	24	Total des chemins vicinaux du Brabant . . .	1,258,735.15	1,258,435.65
		DEUXIÈME VOLUME (*Liége, Anvers, Luxembourg*).		
249	13	Total des chemins de grande communication de la province de Liége.	198,798.91	198,793.90

Chemin Houdeng-Gœgnies

n.



upe sur AB.



hiqtre fondé par Ph. Vandermaelen