

(1)

(N° 127.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 1853.

CHEMINS VICINAUX.

Rapport adressé à M. le Ministre de l'Intérieur sur l'inspection des chemins vicinaux des provinces de Liège, d'Anvers et de Luxembourg, opérée, pendant l'année 1852, par EUG. BIDAUT, ingénieur en chef, inspecteur de l'agriculture et des chemins vicinaux du royaume.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 17 février 1852, 6^e division, n^{os} 1325/2882, vous m'avez fait l'honneur de me charger d'opérer, pendant le courant de l'année, l'inspection des chemins vicinaux des provinces de Liège, d'Anvers et de Luxembourg.

J'ai accompli cette tâche après m'être mis, selon vos instructions, en rapport avec les autorités provinciales. L'inspection s'est étendue à tous les chemins de grande communication et à un certain nombre de chemins de petite vicinalité. Parcourir tous ces derniers serait, comme vous le savez, Monsieur le Ministre, un travail matériellement impossible, surtout pour un fonctionnaire ayant d'autres attributions importantes et nombreuses.

Encouragé par votre approbation et par celle des Chambres législatives, j'ai donné, à mon travail de 1852, la même forme qu'à celui de 1851 concernant les provinces de Brabant, de Limbourg et de Hainaut. J'ai seulement tâché de l'abréger en y introduisant autant d'uniformité et de symétrie que faire se pouvait eu égard à la divergence des systèmes en usage dans les diverses provinces. S'il contient, dans certaines parties, des lacunes de détail qu'il ne m'a pas été possible de combler, je puis dire qu'il est d'une rigoureuse exactitude en ce qui concerne le compte rendu de l'inspection proprement dite.

Je serai heureux, Monsieur le Ministre, s'il ne vous paraît pas indigne d'un

moment de bienveillante attention. J'ose d'autant plus y compter qu'il constate, en général, un état de choses satisfaisant et un emploi fructueux des deniers du Gouvernement.

1^{er} février 1855.

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

EUG. BIDAUT.

INSPECTION DES CHEMINS VICINAUX.

PROVINCE DE LIÈGE.

GÉNÉRALITÉS.

La province de Liège, comme contrée agricole et industrielle, avait un grand profit à tirer de la loi du 10 avril 1841. Les administrations provinciales et communales n'ont pas reculé devant les sacrifices qu'elles avaient à s'imposer pour le recueillir. Vingt-quatre chemins de grande communication sont achevés ou en voie d'exécution : on en trouvera le détail ci-après. A ces chemins on pourrait en joindre un assez grand nombre d'autres, d'une importance égale à celle des premiers, et pour lesquels, par suite de circonstances particulières, on n'a pas demandé la déclaration de grande vicinalité.

La différence dans la nature du sol entre les divers points de la province a nécessité des différences dans la destination donnée aux fonds affectés à la voirie vicinale. Dans quelques parties, on s'est spécialement occupé de la grande vicinalité, c'est-à-dire des lignes intéressant plusieurs communes ; dans les autres, où la nature argileuse ou bien limoneuse du terrain rendait les communications impraticables pendant la mauvaise saison, on a dû se préoccuper davantage de la petite vicinalité, c'est-à-dire du soin de rendre possible la circulation entre les villages et les grandes lignes à construire qui, si l'on eût procédé d'une manière inverse, eussent commencé par être inutiles pendant une partie de l'année.

Les chemins de grande vicinalité doivent être envisagés sous le double rapport de leur conception et de leur exécution.

Sous le premier de ces points de vue, on doit reconnaître qu'ils ont été déterminés avec soin et intelligence et qu'un grand nombre d'entre eux, se complétant mutuellement, soit directement, soit par l'intermédiaire de fragments de routes gouvernementales et provinciales, forment des ensembles qui laissent peu à désirer.

Comme exemple, je citerai en premier lieu les chemins de grande communication qui suivent :

1^o *Chemin de la chaussée Romaine à Burdinne ;*

2° *Chemin de Burdinne à Héron* (¹);

3° *Chemin de Héron à Huy* (¹);

4° *Chemin de Huy à Hamoir*;

5° *Chemin de Hamoir à Xhoris*;

qui forment un ensemble non interrompu, d'une longueur de 61,128 mètres ou de 12 lieues.

Cet ensemble d'un beau développement se rattache, par une partie des routes de Marche à Liège, et d'Aywaille à Louvegnée. au chemin de grande communication de

6° *Remouchamps au pont de Taron* :

Ce chemin se relie, lui-même, par une partie des routes de Spa à Pepinster et de Liège à Verviers, avec le chemin de grande communication

7° *D'Ensival à la maison brûlée*.

Ce dernier chemin est rattaché, par une partie des routes de Liège à Herve et de Herve à la Clef, au chemin de grande communication

8° *De Herve à Jupille*

Ce chemin est lui-même en communication, par une partie de la route de Liège à Visé et en traversant la Meuse sur un bac, avec les chemins de grande communication

9° *De Herstal à Wihogne*;

10° *Et de Oupeye à Hognoul*.

Enfin, ce dernier chemin se rattache, par une partie de la route de Liège à Bruxelles,

11° *A la chaussée Romaine*, qui, après un trajet de 33,000 mètres, ramène au point de départ, après un trajet d'environ 35 lieues, parcouru, sans interruption, sur des voies empierrées ou pavées, et en franchissant :

- a. La Mehagne, sur un pont;
- b. La Meuse, deux fois, sur un pont et à bac;
- c. L'Ourthe, sur un pont;
- d. L'Emblève, sur un pont;
- e. La Vesdre, sur un pont;
- f. Le Geer, sur un pont.

Ce trajet forme un circuit fermé qui, partant de la limite occidentale de la province, s'approche successivement des limites méridionale, occidentale et septentrionale.

Sur cet ensemble se greffent, soit en pénétrant dans la circonférence pour tendre vers le centre, soit en en sortant pour se diriger vers les limites de la province, les chemins de grande communication suivants, qui se rattachent aux

(¹) Ces deux chemins n'en font qu'un dans la nomenclature adoptée par l'autorité provinciale, ce qui réduit, pour elle, le nombre des chemins de grande vicinalité à vingt-trois.

premiers, soit directement, soit par l'intermédiaire de chemins de petite vicinalité, ou de quelques bouts de route :

- 12° Chemin de Huy à Ramet, vers le centre ;
- 13° Id. de Waremmé à Fexhe, id.
- 14° Id. de Strée à Terwagne, vers les limites ;
- 15° Id. de Dison à Henri-Chapelle, id.
- 16° Id. de Wandre à Julémont, id.
- 17° Id. d'Argenteau à Mortroux, id.
- 18° Id. de Visé à Mouland, id.

Le premier réseau en contient, dans son intérieur, un second composé de deux chemins qui, réunis par un bout de route provinciale en construction d'Esneux à Houte-si-Plou et par une partie de la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe, forment, au sud et à l'est, une demi-circonférence concentrique à la première. Ces deux chemins sont ceux :

- 19° *De Fraineux à la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe ;*
- 20° *D'Esneux à Angleur.*

Cette demi-circonférence est réunie à la circonférence entière, dont nous nous sommes occupé en premier lieu, par un réseau de nombreux chemins de petite vicinalité, situés entre la rive gauche de l'Ourthe et la route de Liège à Terwagne.

On a eu l'idée d'établir, entre ces deux réseaux, deux reliements nouveaux.

Le premier, au moyen de la partie de la route de Spa à Liège, qui va de Theux à Louvegnée, et d'un chemin de petite vicinalité, qui s'étend de Louvegnée par Sprimont jusqu'à Presseux ; il suffirait pour cela de prolonger le chemin de Presseux jusqu'à Chanxhe où l'on rencontre l'Ourthe, qui, à Comblain-au-Pont et à Poulseur, est en relation avec le réseau de chemins de petite vicinalité dont je viens de parler. Je pense que ce bout de chemin, long d'environ 3,000 mètres, évalué à 20,000 francs, qui établirait une seconde communication directe entre l'Ourthe et le chemin de fer de la Vesdre au Trooz et qui mettrait des carrières très-importantes en communication avec l'Ourthe, devrait s'effectuer sans délai. (Le projet en est fait.)

Je ne puis en dire autant de l'autre reliement qui devrait s'opérer au moyen d'un chemin à construire dans la vallée de l'Ourthe, entre Esneux et Hamoir. Ce chemin, long, difficile à construire et par conséquent fort coûteux, me paraît actuellement d'une utilité moindre que beaucoup d'autres voies. Il doit donc, selon moi, être ajourné à d'autres temps.

Les quatre chemins de grande communication n'appartenant point directement à l'ensemble constitué par les vingt chemins précédents, sont :

- 21° *Le chemin de grande communication de Basse-Bodeux à Regnée ;*
- 22° *Le chemin de grande communication de Basse-Bodeux à Manhay par Bra.*

Ils mettent la province de Liège en communication avec celle de Luxembourg. Ils sont toutefois reliés à l'ensemble formé par les dix-huit premiers chemins cités plus haut, au moyen de parties des routes d'Aywaille à Houffalize, de Salm-Château à Houffalize et de Stavelot à Werbomont, auxquelles il aboutissent ;

23° *Le chemin de Wasseiges à Champion*, dont une faible partie (1,167 mètres) seulement se trouve sur la province de Liège, et qui appartient, à proprement parler, au réseau de chemins de la province de Namur, qu'il met en communication avec l'ensemble des dix-huit premiers chemins susmentionnés; et, enfin,

24° *Le chemin de Saint-Gilles à la route de Bierset*, qui, d'une petite longueur (2,500 mètres) et d'une utilité simplement locale, a cependant une très-haute importance pour le transport du combustible de plusieurs mines de houille très-considérables.

On voit donc, d'après l'esquisse qui précède, que l'on a procédé avec circonspection et intelligence des intérêts généraux à la détermination du réseau des routes communales de grande communication de la province de Liège. Elles forment, en effet, un ensemble qui, rattaché de toutes parts aux routes de l'État et des provinces, aux rivières, aux chemins de fer, aux canaux, fait acquérir à beaucoup d'entre elles un degré d'utilité qui semble devoir n'être l'apanage que des voies de communication d'un ordre plus élevé.

Quant au second point de vue sous lequel on doit envisager les routes communales, celui de leur exécution, on remarque dans ces voies de grandes différences quant à la construction et quant à l'entretien.

Sous ce rapport, je ne puis que renouveler l'expression des regrets que j'ai émis dans mon rapport de l'année dernière au sujet de l'absence, dans chaque province, d'un chef de la voirie vicinale dont la pensée régulatrice imprimerait aux travaux des différents arrondissements un même cachet de perfection et d'uniformité.

Parmi les chemins de grande communication terminés ou assez avancés pour qu'on puisse apprécier les parties faites, on peut mettre en première ligne ceux de :

Turon à Remouchamps;

Basse-Bodeux à Regnéc;

Basse-Bodeux à Manhay;

Huy à Hamoir;

Fraineux à la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe;

Esneux à Angleur (pour la partie d'Esneux à Tilff);

Wandre à Julémont (sauf la rampe trop rapide et non compris l'embranchement partant de Souverain-Wandre).

Au surplus, les détails consignés plus loin donnent, quant à ces chemins et quant à ceux que j'omets de citer, les détails nécessaires pour en faire apprécier la construction et l'état d'entretien.

Le règlement relatif aux chemins vicinaux, arrêté par le conseil provincial de Liège, en exécution de la loi du 10 avril 1841, a été adopté dans les séances des 25 juillet 1845, 22 juillet 1845, 22 et 23 juillet 1846 et 12 juillet 1847. Il a été approuvé par arrêté royal du 20 août 1847.

Une disposition, arrêtée le 8 juillet 1851, approuvée par arrêté royal du 16 août suivant, stipule qu'à dater du 1^{er} juillet 1855, il sera défendu d'atteler

plus de deux chevaux à un chariot et plus d'un cheval à une charrette lorsque les jantes des roues auront moins de 0^m,44 de largeur.

Le règlement divise, sous le rapport de la voirie vicinale, la province en quatre arrondissements et en douze cantons. Ces arrondissements concordent à peu près avec les arrondissements administratifs et les cantons avec les justices de paix.

Un commissaire-voyer d'arrondissement est placé à la tête de chaque circonscription de ce nom : ces fonctionnaires exercent, en outre, les fonctions de commissaire-voyer cantonal dans le canton de leur résidence. Leur traitement annuel est de 1,000 francs. Ils jouissent, en outre, de frais de tournées jusqu'à concurrence de la somme de 800 francs. Ils ont sous leurs ordres les commissaires-voyers cantonaux dont le traitement annuel est de 800 francs. Une gratification peut être accordée à ceux qui se distinguent dans l'accomplissement de leurs devoirs.

Je n'ai pas besoin d'insister pour faire sentir l'insuffisance de ces appointements pour ceux de ces fonctionnaires qui sont à la hauteur de leur mission et pour lesquels il n'existe aucune chance d'avancement.

Je crois devoir joindre ici, pour donner une idée de la partie technique du service, un modèle du cahier des charges :

- 1° Pour l'exécution des travaux ;
- 2° Pour l'entretien des chemins ;
- 3° Pour la perception du droit de barrière.

PROVINCE DE LIÈGE.

Modèle de cahier des charges pour l'exécution de travaux à la voirie vicinale.

CAHIER DES CHARGES.

Le présent cahier des charges est divisé en six chapitres dont les titres font connaître l'objet, savoir :

- Chap. I^{er}. Indications générales.
- Chap. II. Travaux d'art.
- Chap. III. Terrassement, empierrement et pavage.
- Chap. IV. Matériaux en général.
- Chap. V. Travaux accessoires et imprévus.
- Chap. VI. Conditions générales.

CHAPITRE PREMIER.

Indications générales.

ART. 1^{er}. Les travaux qu'il s'agit d'exécuter seront indiqués d'une manière détaillée aux plans, profils, métrés, devis et cahier des charges spéciaux pour chaque entreprise ; le présent ne contenant que des charges, clauses et conditions

générales, d'après lesquelles les travaux seront faits, à moins que des prescriptions particulières dans une des pièces sus-énoncées ne portent le contraire.

ART. 2. Le profil longitudinal offrira les pentes et les rampes qui seront indiquées au plan de profil, ou bien dans un tableau contenant les côtes au terrain et au projet.

Le profil transversal présentera un bombement de 0^m,07 par mètre, de l'axe à la bordure, pour les empièremments, et de 0^m,06, pour les pavages.

La pente transversale des accotements sera de 0^m,05 par mètre.

Les fossés auront une largeur de 1^m,20 en gueule, 0^m,40 au plafond et 0^m,40 de profondeur. Il en sera ouvert partout où la crête extérieure des accotements ne se trouvera pas à 0^m,40 au-dessus du sol.

Les talus auront, en général, une inclinaison de 45 degrés.

ART. 3. L'axe du chemin se composera d'alignements droits raccordés entre eux par des courbes en arc de cercle; sa direction, ainsi que les parties en ligne droite et celles en courbe, seront décrites ou figurées au plan.

ART. 4. Les pentes et les rampes seront telles que la désignation mentionnée à l'art. 2 le prescrira; elles seront raccordées entre elles par des courbes de 40 à 100 mètres de développement.

Avant l'exécution, l'axe et les différentes hauteurs en remblai ou en déblai seront tracés et repérés, en présence de l'entrepreneur, par des piquets, lattes ou autres objets propres à faire ressortir les profils du chemin.

La situation des travaux d'art sera également donnée, et les hauteurs et directions repérées.

L'entrepreneur se conformera exactement à ces données, et, dans le cas où une partie des travaux ne se trouverait pas exécutée d'après les plans et profils, il en aurait seul la responsabilité; les jalons de direction et les piquets de hauteurs seront censés avoir été dérangés par lui.

Il fournira tous les instruments, outils, piquets, jalons, etc., ainsi que des ouvriers aptes à ce genre de travail, pour faire le tracé primitif, et les vérifications que l'on jugerait utiles.

CHAPITRE II.

Travaux d'art.

ART. 5. Tous les ouvrages d'art seront assis sur un terrain ferme, bien solide et parfaitement horizontal.

Les fouilles et tous épuisements quelconques, sont à la charge de l'entrepreneur.

Les travaux d'art, en général, seront dirigés longitudinalement dans le sens du courant des ruisseaux, et ils auront leurs têtes parallèles à l'axe du chemin.

Partout où il y aura des fossés, rigoles, ou ruisseaux qui longeront ou traverseront le chemin, l'entrepreneur devra les déplacer ou redresser, selon ce qui sera prescrit.

Les déplacements ou redressements, le long du chemin, seront faits sur la longueur nécessaire; et dans les cas de traverse, la distance sera de 20 mètres, à partir des têtes, à moins que le contraire ne soit indiqué au devis spécial. Il est

entendu que les lits et les berges seront curés et dressés sur les longueurs ci-dessus mentionnées.

Les massifs des fondations seront établis sur des formes horizontales en tous sens, et sur un sol assez ferme; ce sol sera recouvert d'une couche de chaux vive de 0^m,06 d'épaisseur. Ces massifs seront construits avec de forts libages et moellons bruts; ils déborderont en tous sens les maçonneries supérieures. La dernière assise formant retraite devra être en moellons de plus fortes dimensions et plus réguliers; c'est-à-dire qu'ils seront, au besoin, ébauchés au marteau.

ART. 6. Les parements auront une surface parfaitement plane; ils seront en moellons essémillés; les autres maçonneries se feront en moellons bruts, à moins que le contraire ne soit stipulé au devis spécial.

Les moellons essémillés seront proprement équarris et appareillés, de manière à pouvoir être posés par assises régulières et horizontales, et à joints recouverts, d'au moins 0^m,10 d'une ligne à l'autre.

La queue ne pourra jamais être moindre de 0^m,30 pour ceux formant carreaux et de 0^m,40 pour ceux formant boutisses.

On fera alternativement une rangée de carreaux et une de boutisses.

Les lits et joints seront retournés d'équerre sur au moins 0^m,10; pour le reste de la longueur, les lits et joints seront à peu près pleins, c'est-à-dire, sans presque de démaigrissement.

L'ouverture des joints sera toujours la plus petite possible, et ne pourra, dans aucun cas, excéder 0^m,015.

Les moellons essémillés pour construction de voûtes seront entièrement pleins sur toute leur longueur de queue; cette longueur sera désignée dans le devis spécial.

Les radiers seront construits avec des moellons essémillés qui auront les mêmes dimensions que ceux des voûtes; la queue ne pourra jamais être moindre de 0^m,30.

Tous les moellons essémillés n'auront pas moins de 0^m,10 d'épaisseur et 0^m,20 de longueur de face. La hauteur d'assise ne pourra dans aucun cas être plus grande que la longueur de la face ou de la queue.

Toutes les pierres à mettre en œuvre dans les maçonneries seront posées sur leur lit de carrière et à bords de mortier refluant par lits et joints, et bien affermis au marteau. Les intervalles seront remplis avec des éclats de pierres de dimensions à s'y adapter le plus exactement possible.

De 0^m,80 en 0^m,80 de hauteur, les maçonneries seront arrosées de lait de chaux à plusieurs reprises, et jusqu'à ce qu'il surnage.

ART. 7. Les dalles de couverture auront la face qui devra être placée à l'intérieur, ainsi que les assises, bien plane, et, au besoin, travaillée à la grosse pointe. Les joints seront droits et d'équerre.

L'épaisseur des dalles sera de 0^m,15, et elles auront au moins la même longueur de port. Chaque pièce ne pourra avoir moins de 0^m,30 de longueur.

Les voûtes des ponceaux seront faites, avec le plus grand soin, sur des cintres bien solides et parfaitement conformes aux données du devis.

Les reins seront remplis en bonne maçonnerie; ils offriront une pente de 0^m,06 par mètre, et seront recouverts par une chape de voûte de 0^m,03 d'épaisseur.

Lorsqu'il n'y aura pas de parapets, les tablettes auront leur face supérieure et leur arête extérieure respectivement dans le plan et avec la crête de l'acotement.

Les tablettes des parapets auront 0^m,05 de saillie à chaque côté des murs. Elles auront les dimensions qui seront portées au devis.

Les maçonneries étant élevées, l'entrepreneur les fera rejointoyer : le mortier sera introduit avec soin jusques au fond des joints, puis comprimé, frotté et poli.

Du reste, l'entrepreneur suivra exactement les indications spéciales, et se conformera aux instructions détaillées qu'il recevra du commissaire-voyer d'arrondissement, pour l'exécution solide, régulière et suivant les règles de l'art, des ouvrages d'art dont il sera question.

Briques.

ART. 8. La maçonnerie en briques présentera l'appareil par carreaux et boutisses ; elles seront posées en bonne liaison, et devront être bien cuites, bien sonores, résistantes au choc et à la pression, non vitrifiées et très-régulières.

Pierres.

ART. 9. La pierre de taille à mettre en œuvre, proviendra des carrières ouvertes ou à ouvrir, et reconnues comme pouvant fournir des matériaux de bonne qualité.

Les pierres seront extraites à une assez forte profondeur, afin d'arriver à la roche naturelle : elles seront saines, sans croûte, limé ni bousin, et offriront partout la même dureté. Les joints ne pourront avoir plus de 0^m,005, quoique les pierres devront être pleines et sans démaigrissement. Leurs faces seront tout à fait planes, et les arêtes sans brèches ni épaufrures.

Les dimensions, coupes et taille, seront indiquées au devis spécial.

Chaux.

ART. 10. La chaux proviendra des fours des environs ; elle sera bien cuite, non éventée, amenée et conservée vive à pied d'œuvre. L'extinction aura lieu d'après les indications qui seront données par le commissaire-voyer d'arrondissement. Elle sera passée à la claie avant l'emploi.

Sable.

ART. 11. Le sable sera pur, sec et fin.

Mortier.

ART. 12. Le mortier, en général, sera composé par parties égales de chaux vive et de sable. Le mortier pour rejointoyement et pour chape de voûte, contiendra deux et demie parties de chaux vive, et trois de sable et briques ou tuileaux pulvérisés ou cendres de forges, mêlées ensemble par parties égales. Celui devant servir aux voûtes, sera formé avec des matières passées à la fine claie.

Le corroyage aura lieu fortement au rabot et à la masse, avec le moins d'eau

possible, et l'on aura soin que le mortier soit fait au moins trois jours avant de le mettre en œuvre. Au moment de l'emploi, le mortier sera recoupé à coups prolongés de rabot, jusqu'à l'entière liaison du sable et de la chaux, ainsi que des autres matières à y faire entrer.

Du reste, l'entrepreneur se conformera en tout, à l'égard de la confection et de la manipulation des mortiers, aux instructions qu'il recevra du commissaire-voyer d'arrondissement.

Bois.

ART. 13. Tous les bois dont il sera fait usage, comme partie intégrante des constructions, devront être sains et de première qualité.

Seront rebutées : toutes les pièces de bois, gelif ou étoilé, noueux, rebour, roulé, tranché, carrié, mouliné ou sur le retour. Au surplus, toutes les pièces devront être à vive arête et sans aubier.

Tous les bois devront avoir été coupés au moins depuis deux ans ; à cet égard, il pourra y avoir quelque tolérance pour les pièces d'un équarrissage de 0^m,20 sur 0^m,20 et au-dessus, si elles ont été équarries depuis un an au moins.

Couleur et goudron.

ART. 14. La couleur et le goudron seront de bonne qualité ; on les étendra avec soin, de manière à couvrir parfaitement le bois, ou les ferrures.

La couleur sera composée d'huile de lin ou de noix et la teinte en sera indiquée.

Le goudron sera de nature végétale ou résineuse.

Fer et plomb.

ART. 15. Le fer à employer sera de première qualité, fort à grain serré, sans paille, ni aucun autre défaut, et proprement travaillé.

Les scellements se feront avec du plomb neuf de bonne qualité ; les parties scellées des ferrures en devront être entourées sur tout leur pourtour, de manière à ce qu'elles soient solidement assujetties.

CHAPITRE III.

Terrassement, empierrement et pavage.

ART. 16. On fera les remblais et les déblais nécessaires, pour obtenir les profils à donner en conformité des deux premiers paragraphes de l'art. 2.

L'entrepreneur devra, à ses frais, fournir tout le remblai nécessaire, et il se débarrassera du déblai excédant, à quelque distance qu'il doive aller prendre le remblai ou déposer le déblai. Il sera tenu d'employer, en premier lieu, les déblais à provenir de l'exécution des terrassements à moins qu'en cas de convention entre lui et des tiers pour les dépôts et les emprunts qu'il voudrait faire dans des vues d'économie dans les transports.

Il ne pourra emprunter, ni déposer dans les parties des vieux chemins ou dans

des terrains communaux, sans autorisation spéciale et écrite de l'administration communale, donnée sur l'avis du commissaire-voyer d'arrondissement.

Les dépôts devront être éloignés de deux mètres au moins de la crête des talus; et, dans tous les cas, ils seront faits d'après les indications qui seront données.

Les remblais seront élevés par couches successives de 0^m,30 au plus d'épaisseur, et, au besoin, damés avec soin.

Les accotements, les talus et les fossés seront dressés rigoureusement d'après les profils arrêtés.

Toutes les arêtes seront vives, régulières, sans ondulations ni plis.

Art. 17. L'empierrement sera exécuté suivant un bombement régulier et conforme à ce qui est indiqué au § 5 de l'art. 2, dans un coffre préparé à cet effet et ayant le même bombement.

On choisira les bordures dans les moellons les plus réguliers; elles auront au moins 0^m,30 de longueur et de queue, une bonne assiette, et présenteront une tête d'au moins 0^m,08 à la surface. Elles seront, au besoin, préparées au marteau, afin qu'elles se joignent sur au moins 0^m,10 de hauteur; on les posera au cordeau bien jointives; elles seront affermies à la main et à la masse; leur arête extérieure sera parallèle à l'axe.

Le coffre sera continuellement ouvert sur 50 mètres et les bordures placées sur 25 mètres à l'avance. Des piquets devront être placés pour indiquer le fond et le dessus, aux bordures et à l'axe.

Les libages seront posés de champ, bien serrés les uns contre les autres, et ils auront une hauteur de 0^m,15 à 0^m,22; on ajoutera à la main, dans les vides, des pierres convenables par leurs formes et dimensions, de manière à ne laisser que le moins d'intervalle possible; on rabattra ensuite à la masse, les pointes des pierres, afin qu'il y ait au plus l'épaisseur de 0^m,22. Les éclats et les pierres roulantes qui peuvent être enlevées facilement, seront réduites à la grosseur de 0^m,05.

L'encaissement, ainsi préparé, devra être vérifié par le commissaire-voyer, avant d'être rechargé d'une couche de pierraille d'une épaisseur telle que l'empierrement ait la hauteur de 0^m,50. Cette pierraille sera concassée à la grosseur de 0^m,04.

Les moellons pour bordures et libages, et la pierraille, pourront être de nature calcaire, de grès, ou de toute autre, reconnue de bonne qualité, et exempts de croûte et de tout autre défaut.

Pavages.

Art. 18. Le pavage sera exécuté sur un lit de sable de rivière, ou de mine ou de cendres de forges, d'une épaisseur de 0^m,12, en dessous des pavés qui seront placés par lignes transversales perpendiculaires à l'axe du chemin.

Les pavés seront posés jointifs d'une ligne à l'autre, à joints recouverts et en liaison sur au moins un tiers de leur longueur, bien garnis de gravier à leur pourtour, bien affermies au marteau de paveur en tête et en queue, puis damés ligne par ligne, jusqu'au refus, avec une hie d'au moins quinze kilogrammes.

Tout pavé qui, pendant le damage, se brisera ou s'enfoncera en-dessous de la surface prescrite, sera retiré et remplacé à l'instant.

Le damage sera commencé aux bordures et sera exécuté simultanément de part et d'autre de l'axe.

On étendra ensuite une couche de sable de quatre centimètres d'épaisseur sur le pavage pour le recouvrir.

Les pavés à employer seront de nature de grès. Ils seront durs, proprement équarris, sans files ni écornures et dépouillés de tout bousin.

Les pavés auront les dimensions indiquées au tableau ci-après :

INDICATION DE L'ÉCHANTILLON.	FACES		LONGUEUR DE QUEUE.	<i>Observations.</i>
	A LA TÊTE.	A LA QUEUE.		
2 ^e	0 ^m ,18 sur 0 ^m ,20	0 ^m ,15 sur 0 ^m ,17	0 ^m ,18	
3 ^e	0 ^m ,16 sur 0 ^m ,18	0 ^m ,13 sur 0 ^m ,15	0 ^m ,16	
4 ^e	0 ^m ,14 sur 0 ^m ,16	0 ^m ,11 sur 0 ^m ,13	0 ^m ,14	

Les bordures auront 0^m,15 d'épaisseur, et 0^m,50 de longueur de tête et de queue.

Le sable sera sec, graveleux, sans aucun mélange de terre, pierres ou autres matières étrangères, et, au besoin, passé à la claie.

CHAPITRE IV.

Matériaux en général.

ART. 19. Tous les matériaux devront, avant leur emploi, être visités, vérifiés et reconnus de bonne qualité par les personnes chargées de diriger et surveiller les travaux. Ils devront avoir les formes et dimensions indiquées aux pièces du projet.

L'entrepreneur sera tenu d'éloigner sur-le-champ tous les matériaux rebutés; sinon, il y sera pourvu d'office. Dans le cas où ces matériaux seraient représentés de nouveau sur les travaux, on pourra les faire briser, le tout aux frais de l'entrepreneur.

CHAPITRE V.

Travaux accessoires et imprévus.

ART. 20. Moyennant le prix d'adjudication, l'entrepreneur devra faire, non-seulement tous les ouvrages nécessaires pour l'établissement de la partie du chemin à améliorer, mais il sera tenu à faire, en outre, des fournitures, d'exécuter des travaux imprévus ou de solder éventuellement des comptes relatifs à des dépenses faites même sans sa participation, jusqu'à concurrence d'une somme portée au devis spécial de chaque lot.

L'entrepreneur sera tenu de se conformer à tout changement qui sera reconnu utile lors de l'exécution. Toutefois, il lui sera tenu compte du plus ou du moins des travaux qu'il aura exécutés, lesquels seront estimés au prorata du prix d'adjudication.

Si la totalité de la somme portée pour travaux imprévus n'était pas employée, il sera fait réduction du restant de cette somme.

CHAPITRE VI.

Conditions générales.

ART. 21. Il est expressément stipulé que les travaux seront exécutés à forfait : tous les frais, risques et périls sont complètement à la charge de l'entrepreneur, les quantités n'étant données qu'à titre de renseignement et sans garantie. L'entrepreneur sera donc censé avoir vérifié le projet et établi son prix d'après ses propres métrés, calculs et estimations.

ART. 22. Tous les chemins, sentiers, passages, entrées ou abords quelconques seront raccordés convenablement, et suivant leur largeur actuelle, avec le chemin amélioré.

Les pentes et les rampes de ces raccordements ne pourront excéder cinq centimètres par mètre, à moins que la disposition des lieux n'oblige à dépasser cette limite. Les remblais et les déblais à faire de ce chef sont aux frais de l'entrepreneur.

Si, pendant l'exécution, l'entrepreneur, de son bon vouloir ou par négligence, entravait la circulation, il sera passible d'une amende de 50 francs pour chaque jour que la circulation serait entravée. L'administration communale ou le commissaire-voyer pourrait, en outre, faire d'office et aux frais de l'entrepreneur, les ouvrages nécessaires pour établir le libre passage.

Si le commissaire-voyer d'arrondissement le jugeait nécessaire, l'entrepreneur devra laisser circuler sur les parties améliorées, lors même que la réception n'aurait pas eu lieu. En tous cas, il se conformera aux instructions qu'il recevra pour l'exécution du présent article.

ART. 23. Il sera procédé à plusieurs réceptions provisoires. Le nombre sera fixé au devis spécial, et, à la suite de chacune d'elles, l'administration se mettra en mesure de payer, dans les trente jours, les ouvrages faits, sauf une retenue d'un tiers pour garantie de la bonne exécution.

Les matériaux en approvisionnements pourront être compris dans lesdites réceptions.

A la dernière réception provisoire, le montant total des travaux sera établi et payé à l'entrepreneur, sauf une retenue d'un cinquième, qui ne sera soldée qu'à la réception définitive.

Si les paiements ne se faisaient pas dans le délai susindiqué, il serait tenu compte à l'entrepreneur de l'intérêt des sommes dues, à raison de 5 p. % par an, à partir de l'expiration des trente jours, à moins que le retard ne proviendrait des formalités administratives pour la délivrance des subsides.

Les réceptions provisoires se feront par le commissaire-voyer d'arrondissement, qui y convoquera l'administration communale et l'entrepreneur des travaux.

La réception définitive aura lieu par le même, de concert avec un ingénieur des ponts et chaussées, désigné par M. l'ingénieur en chef et en présence du collège des bourgmestre et échevins et de l'entrepreneur, qui auront le droit d'être entendus dans leurs observations.

(Ce dernier paragraphe ne se rapporte qu'aux chemins de grande communication.)

ART. 24. Les travaux de maçonnerie devront être achevés avant le 1^{er} novembre, et tous les travaux indistinctement seront terminés endéans le délai qui sera fixé au devis spécial, lequel délai prendra cours à dater du jour où l'ordre de commencer aura été adressé à l'entrepreneur.

Si cet ordre ne lui était pas communiqué dans les six mois après l'adjudication, il sera libre de renoncer à son marché; dans les cas où l'entrepreneur voudrait profiter de cette disposition, il devra, dans la huitaine après l'expiration des six mois, en informer par écrit le commissaire-voyer d'arrondissement.

ART. 25. L'entrepreneur aura à sa charge l'entretien de tous les ouvrages pendant un an, à dater de la dernière réception provisoire qui aura lieu, lorsque tous les travaux seront entièrement achevés.

Il devra faire nettoyer les boues et enlever les neiges, aussi souvent que de besoin, afin que le chemin soit toujours roulant, et que la circulation ne soit ni gênée, ni entravée; les boues, terre et neige devront être enlevées du corps du chemin.

Les rechargements se feront au fur et à mesure que le besoin s'en fera sentir par des couches compactes de pierres concassées à la grosseur d'un cube ayant au plus 0^m,04 de côté. Avant de faire ces rechargements, on aura soin de nettoyer à vif fond l'empierrement, en enlevant les boues et les parties terreuses qui pourraient s'y trouver.

En un mot, il devra faire tout ce qui sera jugé nécessaire pour mettre et maintenir le tout dans les conditions primitives.

Après le temps fixé ci-dessus pour l'entretien, si les travaux se trouvent exempts de toute espèce de détérioration, on procédera à leur réception définitive, et à la suite de cette réception, il sera délivré au profit de l'entrepreneur un certificat de solde et de parfait paiement.

ART. 26. Les travaux seront dirigés par le commissaire-voyer, et seront soumis à l'inspection et à la surveillance du collège des bourgmestre et échevins.

Lorsque le prix du devis des travaux excédera la somme de six mille francs, un surveillant spécial sera nommé et révoqué par la députation permanente, d'après la proposition du commissaire-voyer d'arrondissement. Cet agent surveillera les travaux pendant l'exécution et sera payé par l'entrepreneur, à raison de quarante-cinq francs par mois. Il recevra ses ordres ou instructions du commissaire-voyer et de l'administration.

L'entrepreneur se conformera scrupuleusement aux ordres et prescriptions des personnes sus-indiquées, ainsi qu'aux instructions qui lui seraient données en conformité du présent.

ART. 27. 1° L'entrepreneur indiquera au commissaire-voyer d'arrondissement, dans les huit jours qui suivront celui auquel il lui aura notifié l'approbation de l'adjudication passée en sa faveur (laquelle contiendra, s'il y a lieu, l'ordre de commencer les travaux), un domicile réel ou d'élection dans la commune, où lui seront adressés les ordres de service, et les autres actes relatifs à son entreprise, contre reçu signé par lui. En cas de refus de sa part de délivrer un reçu, ou d'impossibilité de le rencontrer, les pièces à lui faire parvenir, lui seront adressées par lettres chargées; ce qui tiendra lieu de mise en demeure;

2° Il proposera, à l'agrément du commissaire-voyer d'arrondissement, une

personne destinée à le remplacer en cas d'absence; cette personne devra être munie des pouvoirs nécessaires pour agir comme le ferait l'entrepreneur lui-même;

3° L'entrepreneur ou son préposé sera constamment sur les travaux, et il ne lui sera tenu aucun compte des autres entreprises qu'il pourrait avoir à exécuter pour légitimer son absence, ou celle de son préposé, ou bien pour reculer l'époque d'achèvement;

4° Il sera responsable des fraudes et malfaçons des personnes qu'il emploiera, ou par qui il sera représenté.

Les sous-traitants que l'entrepreneur s'associerait ne seront point reconnus en cette qualité. Il sera tenu de renvoyer, sur l'ordre qui lui en serait donné par le commissaire-voyer ou par le collège des bourgmestre et échevins, les personnes dont on ne serait pas satisfait.

Il devra accompagner le commissaire-voyer sur les travaux, aux carrières, etc., toutes les fois que celui-ci le jugera nécessaire.

ART. 28. L'entrepreneur ne pourra employer que des ouvriers munis de papiers de sûreté en règle et constatant qu'ils sont Belges; il sera tenu de faire connaître à l'autorité du lieu où les travaux s'exécutent, tous ces ouvriers, et à déposer leurs papiers entre les mains de cette autorité.

En cas de non exécution de cette clause, l'entrepreneur subira une retenue de cinq francs; elle sera opérée pour chaque ouvrier non muni de papiers et pour tous les jours pendant lesquels ces ouvriers auront été employés.

ART. 29. Si les travaux étaient mal exécutés, ou qu'il y eût de mauvais matériaux mis en œuvre, le commissaire-voyer pourra faire démonter, à l'instant même, les parties de ces ouvrages qui ne réuniraient pas les conditions voulues.

Dans le cas où l'entrepreneur négligerait d'obtempérer aux ordres qui lui seront donnés à cet égard, la démolition et reconstruction seraient faites d'office et à ses frais, et il serait passible, en outre, d'une amende de dix francs par jour pendant tout le temps que dureront les travaux ordonnés d'office.

ART. 30. Toutes les contraventions aux stipulations contenues au présent, seront constatées par des procès-verbaux dressés par les agents chargés de diriger et surveiller les travaux. Une expédition de ces procès-verbaux sera remise au domicile de l'entrepreneur, contre reçu signé par lui ou son mandataire.

Le même mode de remise s'appliquera à tous les actes dont la notification devra être officielle.

L'entrepreneur pourra, dans les dix jours de la notification des procès-verbaux dressés à sa charge, faire valoir, par écrit, ses réclamations ou oppositions auprès du commissaire-voyer d'arrondissement qui en donnera récépissé; à l'expiration de ce délai, il sera donné suite aux procès-verbaux, que l'entrepreneur ait ou non présenté ses moyens de défense.

Toute contestation à naître au sujet de l'exécution des travaux, sera portée devant l'autorité compétente. Néanmoins, les parties pourront toujours s'adresser à la députation permanente qui tâchera de les concilier.

Tout procès-verbal de contravention donnera lieu à une retenue de vingt-cinq francs par jour sur les sommes dues à l'entrepreneur; cette retenue continuera jusqu'à ce qu'un autre procès-verbal ait constaté que la contravention a cessé, et

que les clauses et conditions stipulées au présent, ou par des instructions données en conformité de celui-ci sont observées.

La réparation des contraventions pourra, en outre, avoir lieu d'office aux frais de l'entrepreneur ; la retenue continuera à courir jusqu'à l'entière exécution de ces ouvrages.

Les contraventions constatées, dont la réparation ne peut avoir lieu ou ne peut être instantanée, occasionneront une amende fixe de quarante francs.

ART. 31. Si les travaux languissaient faute de matériaux, d'ouvriers, etc., qu'il fût à craindre qu'ils ne pussent être achevés à l'époque prescrite, ou, à plus forte raison, si cette époque était arrivée ou passée, la députation permanente pourra établir une régie provisoire, ou bien prendre telle autre mesure qui serait jugée nécessaire dans l'intérêt des travaux.

L'une ou l'autre de ces mesures sera prise quinze jours après que l'entrepreneur aurait été mis en demeure par le commissaire-voyer d'arrondissement ou l'administration communale.

ART. 32. L'entrepreneur payera, sans recours contre les communes, tous les dommages que pourraient occasionner la prise, le transport ou le dépôt des matériaux, et, en général, l'exécution des travaux.

Il ne sera recevable à invoquer la force majeure que, pour autant que, dans les dix jours, des circonstances ou événements d'où seraient résultés des obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité et les conséquences par le commissaire-voyer d'arrondissement. Il en serait de même des faits qu'il croirait avoir à reprocher à la direction : 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 ont eu lieu, ou dans les six jours au plus tard. Dans aucun cas, il ne pourra baser une demande ou réclamation quelconque sur des instructions qui lui auraient été données verbalement.

ART. 33. Le montant des amendes, ainsi que celui des ouvrages que l'on ferait exécuter d'office, seront payés immédiatement par l'entrepreneur : à défaut par lui de s'acquitter de cette obligation, la commune, sur l'avis du commissaire-voyer d'arrondissement, pourrait se procurer les fonds nécessaires à cet effet, par tous les moyens qu'elle jugera utile d'employer. Il sera ensuite dirigé des poursuites contre l'entrepreneur et, au besoin, contre son cautionnaire, pour obtenir les remboursements des sommes avancées par la commune.

ART. 34. Dans le cas où l'on rencontrerait dans l'exécution des travaux quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle ou autres quelconques, ils seront la propriété exclusive de la commune.

ART. 35. Les adjudications se feront publiquement par devant le collège des bourgmestre et échevins, assisté du commissaire-voyer d'arrondissement ou de son délégué. Les lieu, jour et heure seront indiqués par des affiches et, au besoin, par des annonces dans les journaux.

Les concurrents déposeront avant l'adjudication leurs soumissions sur timbre et cachetées dans les mains du bourgmestre.

Ces soumissions seront conformes au modèle ci-joint :

« Je soussigné (*nom, prénoms, profession et domicile*), déclare m'engager, sur ma personne, sur mes biens, meubles et immeubles, à exécuter les travaux

qui font l'objet du cahier des charges spécial, dressé le, et ce, aux clauses et conditions, tant du cahier des charges susdit, que de celui qui contient les conditions générales adoptées pour la voirie vicinale dans la province de Liège, et (*en toutes lettres*)

» Je présente pour caution le sieur (*nom, prénoms, domicile et profession*), lequel déclare s'engager solidairement avec moi à toutes les charges de l'entreprise, en renonçant à toute exception et bénéfice.

» A, le 18

» *Le soumissionnaire.*

La caution. »

A l'heure fixée pour l'adjudication, il sera procédé à l'ouverture des soumissions, et, après en avoir fait le dépouillement, on mettra l'entreprise au rabais, en prenant, pour mise à prix, le montant de la plus basse soumission.

Ne seront pas admises à faire de rabais :

1° Les personnes qui n'auront pas soumissionné comme il est dit ci-dessus ;

2° Celles qui ne seront pas reconnues solvables ou qui ne présenteront pas une caution au gré de l'administration communale ;

3° Enfin, celles qui ne présenteront pas toutes les garanties nécessaires pour la bonne exécution des travaux.

L'adjudication aura lieu à l'extinction des feux, et elle ne sera prononcée que lorsque deux feux ayant été allumés, se seront éteints sans qu'il y ait eu de rabais. Néanmoins, on pourra donner la préférence à la personne qui aurait fait l'avant-dernier rabais ; l'adjudication pourra être infirmée, sans que l'on soit tenu de motiver la résolution qui sera prise.

ART. 36. Tous les frais indistinctement, auxquels l'adjudication donnera lieu, et dont le montant sera annoncé avant l'adjudication, seront à la charge de l'adjudicataire qui devra en effectuer le remboursement dans la huitaine de l'approbation de son marché.

ART. 37. L'adjudication ne sera définitive qu'après avoir été approuvée par la députation permanente du conseil provincial.

CAHIER DES CHARGES.

*Clauses et conditions pour l'entretien du chemin vicinal de ,
à partir de jusqu'à*

ART. 1^{er}. Le présent bail est fait pour le terme d'un an, qui prendra cours à partir de la notification à l'entrepreneur de l'approbation de la députation permanente du conseil provincial.

ART. 2. Immédiatement après cette notification, l'entrepreneur prendra les mesures nécessaires pour remettre le chemin et ses dépendances en parfait état, et il devra les y maintenir pendant toute la durée du bail.

ART. 3. L'entretien comprendra le rejointoyement et toutes les réparations à faire aux ouvrages d'art, ainsi que le curage des rivières, ruisseaux, rigoles ou

fossés, qui devra s'étendre jusqu'à une distance de 20 mètres tant en amont qu'en aval des ponts, ponceaux et aqueducs.

L'empierrement sera dégagé de toutes matières terreuses et autres, et sera rechargé, aussi souvent que de besoin, avec des pierres brisées et réduites à 0^m,05 au plus de diamètre; de manière à ce qu'il n'y ait jamais ni flaches ni ornières, et qu'il présente toujours un bombement de 0^m,07 par mètre de l'axe à la bordure.

ART. 4. Les rechargements se feront par couches compactes avec des pierres de nature de grès, calcaires ou siliceuses, et ce, après que l'empierrement aura été nettoyé à vif fond.

Il y aura constamment sur l'un des accotements à désigner, des pierres en approvisionnement, lesquelles seront concassées sur place avant d'être répandues sur l'empierrement.

ART. 5. Les bordures et les pierres d'enrochement qui se briseraient ou seraient déplacées, seront immédiatement remplacées ou remises à leur place primitive.

Il est expressément stipulé que l'empierrement, le pavage, les accotements, les fossés, les talus, les ouvrages d'art et enfin généralement toutes les parties dépendantes du chemin, seront tenus continuellement dans un parfait état de conservation, et tels que les ont mis les premiers travaux d'amélioration.

Les réparations ou ouvrages d'art se feront suivant les meilleures règles de l'art, et avec des matériaux de première qualité; ils ne pourront être mis en œuvre sans avoir été acceptés.

Les terres, les boues provenant de l'empierrement ou de tous autres travaux d'entretien, les neiges, les glaces, etc., seront transportées du corps du chemin dans le plus bref délai possible, afin que la circulation ne soit jamais entravée ni gênée.

En cas d'une trop grande abondance de neiges, il sera accordé à l'entrepreneur pour rétablir la libre circulation, un délai à fixer par l'administration et qui n'excédera pas huit jours.

ART. 6. Les accotements seront réparés de manière qu'ils aient une inclinaison de 0^m,05 par mètre à partir de la bordure vers leur crête extérieure, qui devra être parallèle à l'axe du chemin; les accotements, fossés, talus, etc., seront dressés sans plis ni ondulations.

ART. 7. Si la circulation se trouvait entravée par négligence ou imprévoyance de la part de l'entrepreneur, celui-ci serait passible d'une amende de 50 francs pour chaque jour que le chemin serait entravé. L'administration pourrait, en outre, sur-le-champ, faire exécuter d'office, et aux frais de l'entrepreneur, les ouvrages nécessaires pour rétablir la libre circulation.

ART. 8. L'entrepreneur devra se conformer aux instructions qu'il recevra du commissaire-voyer et suivre dans ses travaux l'ordre qui lui serait indiqué par le même fonctionnaire. Les travaux seront, en outre, soumis à la surveillance et à l'inspection du collège des bourgmestre et échevins. L'entrepreneur fournira tous les instruments, outils, piquets, jalons et ouvriers nécessaires.

Il sera responsable des fraudes et malfaçons qui se feraient dans tous ses ouvrages, et s'il était reconnu que tout ou partie n'a pas été exécuté conformément aux indications du présent, ou bien suivant des prescriptions qui lui auraient été

données, il devrait à l'instant même les démonter et reconstruire à ses frais, et il serait passible, en outre, d'une amende de *trente francs*. — S'il négligeait d'obtempérer aux ordres qui lui seront donnés à cet égard, la démolition et la reconstruction seraient faites d'office et à ses frais ; il serait, en outre, passible d'une amende de 10 francs, par chaque jour que dureront les travaux exécutés d'office.

ART. 9. L'entrepreneur sera tenu d'exécuter chaque année des travaux imprévus jusqu'à concurrence de la somme de fr. . Si une partie ou même la totalité de cette somme n'était pas employée, elle serait déduite du prix d'adjudication.

ART. 10. L'adjudicataire sera censé avoir vérifié lui-même et s'être rendu compte de la quantité des fournitures à faire, ainsi que de la nature des travaux à exécuter pour améliorer, maintenir et entretenir constamment le chemin et les dépendances en bon état ; il devra, par conséquent, faire à ses frais toutes les fournitures et les ouvrages généralement quelconques qui seront jugés nécessaires aux fins ci-dessus, sinon il y sera pourvu d'office comme il est indiqué dans le présent ; l'administration n'entend garantir aucune quantité, l'entreprise est complètement à forfait et aux risques et périls de l'entrepreneur.

ART. 11. Si les travaux languissaient, faute de matériaux, d'ouvriers, etc., et qu'il fût à craindre que le chemin vînt à se détériorer ou que les travaux ne fussent pas achevés à l'époque prescrite, on pourra établir une régie provisoire ou bien procéder à une adjudication à la folle enchère, ou prendre telle mesure que l'intérêt des ouvrages réclamerait ; l'une ou l'autre de ces mesures sera prise dans la huitaine, après que l'entrepreneur aura été mis en demeure par le commissaire-voyer d'arrondissement.

ART. 12. Les réparations d'entretien devront être terminées endéans les deux mois de la date de la notification à l'entrepreneur de l'approbation de l'acte d'adjudication par la députation permanente. A cette époque il sera fait une visite pour constater l'état du chemin et si les travaux n'étaient pas entièrement terminés, il y serait pourvu d'office comme il est indiqué dans le présent.

ART. 13. Une première réception des travaux se fera après le premier semestre d'entretien ; une deuxième aura lieu trois mois après la première, et la troisième ou dernière à la fin de l'année d'entretien.

Après les trente jours de la date du procès-verbal de réception il sera payé un tiers du prix d'adjudication.

Si l'administration communale n'était pas en mesure de payer l'entrepreneur après les trente jours de la date du procès-verbal de réception, il serait tenu compte à l'entrepreneur d'un intérêt de 5 p. % l'an, des sommes qui lui seraient dues ; le délai de paiement ne pourra toutefois s'étendre au delà d'une année.

Les réceptions seront faites par le commissaire-voyer d'arrondissement, qui y convoquera l'administration communale et l'entrepreneur.

ART. 14. L'entrepreneur indiquera dans la huitaine de l'approbation de son entreprise, un domicile réel ou d'élection dans le chef-lieu d'arrondissement ou dans la commune sur le territoire de laquelle le chemin est situé, où lui seront adressés les ordres de service et les autres actes relatifs à son entreprise, contre reçu signé par lui.

En cas de refus de sa part de délivrer un reçu, ou d'impossibilité de le rencon-

trer, les pièces à lui faire parvenir lui seront adressées par lettres chargées, ce qui tiendra lieu de mise en demeure.

ART. 15. Toute contravention aux stipulations contenues dans le présent, sera constatée par un procès-verbal dont copie sera adressée à l'entrepreneur.

Toute contravention constatée donnera lieu à une retenue de dix francs par jour, et si dans les dix jours l'entrepreneur n'a pas fait disparaître l'objet de la contravention, il y sera pourvu d'office comme il est indiqué dans le présent.

ART. 16. L'adjudication aura lieu au rabais et à l'extinction de deux feux ; l'administration se réserve de prendre au besoin pour adjudicataire la personne qui aurait fait l'avant-dernier rabais et aussi d'infirmer l'adjudication sans être tenue de faire connaître ses motifs.

Nul ne sera admis à concourir s'il ne fournit une caution connue et solvable ; cette caution devra être présente à l'adjudication.

ART. 17. Les frais d'annonces, de timbres, d'enregistrement et tous autres relatifs à la présente entreprise seront à la charge de l'entrepreneur qui devra les rembourser dans la huitaine de l'approbation de son marché ; il en sera donné connaissance avant l'adjudication.

ART. 18. L'adjudication ne sera définitive qu'après l'approbation du conseil communal et de la députation permanente du conseil provincial.

Cahier des charges général pour la perception du droit de barrière établi, en vertu de l'arrêté royal en date du, sur le chemin de

ART. 1^{er}. Le droit de péage sera perçu pour une barrière entière d'après le tarif suivant, savoir :

Pour chaque paire de roues de voiture quelconque (trois roues comptent pour deux paires)	fr.	0 05
Pour chaque cheval ou mulet attelé ou non, jusqu'à concurrence de quatre têtes d'attelage		0 10
Pour une 5 ^e tête d'attelage		0 15
Id. 6 ^e id.		0 20
Id. 7 ^e id.		0 40
Id. 8 ^e id.		0 60
Pour chaque tête au-dessus de huit.		0 60
Pour chaque bœuf ou âne attelé		0 05
Pour chaque bœuf ou âne attelé avec plus de quatre chevaux		0 10

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

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

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

Art. 2. L'emplacement des poteaux, ainsi que la quotité du droit à percevoir à chacun d'entre eux, sont fixés comme suit :

Bureau A (*indiquer ici le taux de la taxe*);

Bureau B (*id.*).

Art. 5. Le droit sera perçu en entier, d'après la fixation ci-dessus, à chaque passage au poteau de la barrière; cependant, les personnes dont les chevaux, équipages, voitures quelconques, quittent la route ou s'arrêtent habituellement, après avoir dépassé le poteau à une distance de celui-ci moindre que 500, 1,000, 1,500 ou 2,000 mètres, seront admises, soit par le fermier, de gré à gré, soit d'office, par la députation permanente, à ne payer qu'une portion du droit de :

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

Art. 4. Sont exempts du droit :

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

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

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

4. Les chevaux, voitures et équipages militaires appartenant à l'État ou à des corps d'armes nationaux ou étrangers, lorsqu'ils seront pourvus du signe distinctif déterminé par le Département de la Guerre, ainsi que les chevaux requis pour le transport de l'artillerie ou des voitures et équipages militaires ci-dessus désignés, et les voitures mises en réquisition pour service militaire ;

5. Les chevaux ou voitures servant au transport des ingénieurs ou conducteurs des ponts et chaussées, munis d'une feuille d'exemption, délivrée par le Département des Travaux Publics, ainsi que les chevaux et voitures servant au transport des commissaires-voyers en service ;

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

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

8. Les chariots, voitures et animaux, exclusivement chargés d'engrais, fumier ou cendres pour l'agriculture, lorsque le chargement sera au moins aux $\frac{2}{3}$ complet ;

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

10. Sont considérés comme engrais :

Les cendres ordinaires de bois et de houille, les cendres dites *de Hollande*, la suie, le gypse ou le plâtre indigène, la marne, le tan sortant des fosses de la tannerie et la chaux.

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

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

13. Les chevaux, mulets et bœufs d'allège lorsqu'ils ne sont employés qu'à graver les pentes de routes qui dépassent 0^m,03 par mètre ;

14. Les chariots, voitures et animaux appartenant à des fermes ou à des usines activées par le vent, l'eau ou la vapeur, situées à moins de 2,300 mètres de la barrière, lorsqu'ils servent au transport d'objets nécessaires au service de ces usines ou de ces fermes ;

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

16. Les chevaux, chariots ou voitures exclusivement employés pour le service des travaux d'entretien ou d'amélioration de la voirie vicinale dans les communes traversées par le chemin sur lequel le droit est établi.

ART. 5. Le lieu de perception sera indiqué par un poteau éclairé depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

ART. 6. Toute perception exercée à plus de 20 mètres de distance du poteau est illégale.

ART. 7. Le paiement du droit ne peut être requis que par des préposés assermentés et munis d'une autorisation de percevoir la taxe délivrée par l'administration communale.

ART. 8. Un registre de service, fourni par le fermier et paraphé par le commissaire-voyer d'arrondissement, sera déposé à chaque bureau de barrière : il sera destiné à la transcription de chaque procès-verbal, aux ordres de service et à l'annotation des plaintes ou observations que les voyageurs auraient à faire parvenir à l'administration. Les fermiers seront tenus de le représenter à toute réquisition.

ART. 9. Nul ne pourra refuser d'acquitter le droit entier requis dans la forme voulue par les art. 5, 6 et 7 du présent cahier des charges, sauf les exceptions ou modifications indiquées aux art. 3 et 4.

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

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

ART. 11. Défenses sont faites de diminuer le nombre des chevaux des attelages à une distance moindre de 300 mètres de la barrière, pour les atteler de nouveau, après l'avoir dépassée, de quitter la route à une distance du poteau, au-dessous

de 500 mètres pour la reprendre après, et d'éluder les clauses d'un arrangement établi suivant l'art. 3.

ART. 12. Toute contravention aux art. 2, 4, 9, 10 et 11, sera punie d'une amende équivalente à trente fois le droit exigible, sans préjudice au paiement du droit.

ART. 13. Toute violence qui aurait pour objet d'empêcher la perception du droit, sera punie d'une amende de deux à vingt francs, sans préjudice à l'application du Code pénal, s'il y a lieu.

ART. 14. Toute contravention devra être constatée par un procès-verbal signé et affirmé par le préposé à la perception, dans les deux jours qui suivront celui de la contravention ; le procès-verbal sera transmis au ministère public près le tribunal de simple police du canton. L'action à laquelle la contestation donnera lieu sera prescrite, si la signification de la citation n'a pas été faite dans le mois de la date du procès-verbal.

ART. 15. L'adjudication aura lieu à l'extinction des feux par hausses successives sur une mise à prix à fixer par le conseil d'adjudication et pour le terme de , commençant au et finissant le

L'adjudicataire s'adjoindra un preneur solidaire qui devra être agréé par le conseil d'adjudication.

Si l'adjudicataire ne remplit pas immédiatement cette condition, il sera procédé à une réadjudication, et il sera tenu de payer le montant de la folle enchère, sous peine d'y être contraint par les voies de droit.

L'adjudication ne sera définitive qu'après l'approbation du conseil communal et de la députation permanente.

ART. 16. Les frais et droits de la présente adjudication seront supportés par l'adjudicataire, et il en sera donné connaissance avant l'adjudication.

ART. 17. Il ne sera délivré de permis de perception qu'après que le fermier aura justifié de l'accomplissement des conditions lui imposées par l'art. 16 ci-dessus et les art. 18 et 19 ci-après.

ART. 18. Les fermiers prêteront entre les mains des commissaires d'arrondissement le serment de n'exiger d'autres taxes que celles établies par la loi, et de remplir fidèlement toutes les obligations qui leur sont imposées.

ART. 19. Les fermiers feront connaître au commissaire-voyer d'arrondissement par l'intermédiaire de l'administration communale, l'endroit qu'ils ont choisi, dans les limites indiquées par l'arrêté royal ci-dessus mentionné pour y placer le poteau de perception. Ce poteau ne pourra ensuite être changé de place qu'avec l'autorisation de la députation permanente, donnée d'après l'avis du commissaire d'arrondissement, qui, au préalable, entendra l'administration communale.

ART. 20. Les fermiers qui voudront faire opérer leur recette par des préposés, indiqueront au commissaire-voyer d'arrondissement par l'intermédiaire de l'administration communale les personnes qu'ils ont l'intention de déléguer à cet effet. Après s'être assuré qu'elles ont les qualités requises pour s'acquitter de leurs devoirs, le commissaire-voyer, d'accord avec l'administration communale, les présentera au commissaire d'arrondissement pour être admises à prêter serment entre ses mains.

ART. 21. Les fermiers devront se pourvoir à leurs frais, d'une habitation, sans pouvoir prétendre de ce chef à une indemnité quelconque, soit durant le bail soit après son expiration.

Les habitations existantes et celles qui pourront être construites pendant la durée du bail et appartenant aux communes sont adjudgées en même temps que les barrières.

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

La durée de la jouissance de ces habitations sera égale à celle des baux des barrières.

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

ART. 22. Ils reprendront pour leur compte, des fermiers actuels et sur estimations, les poteaux et lanternes qui sont la propriété de ces fermiers. Si ceux-ci refusaient de céder ces objets, ils devront s'en pourvoir sur-le-champ ailleurs; si les poteaux, barrières, lanternes, etc., sont la propriété des communes, ils seront cédés aux fermiers à la condition de les entretenir convenablement et de les remettre à la fin du bail en bon état.

Les poteaux devront tous être semblables au modèle adopté par l'arrêté royal du 12 février 1816.

ART. 23. Les fermiers verseront dans les dix premiers jours de chaque mois en main de la personne désignée à cet effet, le douzième du prix annuel, ainsi que les sommes qui auraient pu être consignées en leurs mains, par suite de contraventions aux règlements sur la police des routes; et cela sans que, dans aucun cas, ils puissent exiger la moindre réduction ou différer le versement, soit à titre d'indemnité, de pertes ou autres causes. En cas de retard de ces paiements, ils seront poursuivis par toutes les voies légales.

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. 24. Les fermiers sont sous la direction spéciale de l'autorité publique, qui leur prêtera aide et assistance, et, en cas de besoin, main-forte; ils toucheront le quart de toutes les amendes versées dans les caisses de l'administration pour contraventions qu'ils auront constatées à leur bureau de barrières: cette quote-part leur sera payée à l'expiration de chaque semestre sur des états à rédiger par la personne dont il est parlé à l'art. 23 ci-dessus.

ART. 25. En cas de fermeture de barrières, dûment autorisée, le fermier ne pourra de ce chef réclamer aucune indemnité; il sera obligé de tenir la main à cette mesure sous peine d'une amende de cinquante francs pour chaque chariot ou voiture qu'il aura laissé passer malgré cette défense.

L'adjudicataire ne pourra demander aucune indemnité pour interruption de circulation occasionnée par la neige.

ART. 26. Les fermiers ou leurs délégués seront, pour tout retard, recette

illégal, ou voie de fait, et en général pour toute contravention aux présentes conditions et aux dispositions de la loi spéciale sur la taxe des barrières, en tant qu'elle les concerne, d'après les circonstances, condamnés à une amende de vingt à deux cents francs, ou à un emprisonnement d'un jour au moins et de huit jours au plus, ou bien conjointement à une amende et à un emprisonnement dont le *maximum* ne pourra excéder cent francs d'amende et huit jours de prison, indépendamment des dommages et intérêts et de l'application éventuelle des lois pénales, ainsi que de la résiliation immédiate de leur bail, d'après les stipulations mentionnées à l'art. 23. Dans le cas où les délégués des fermiers seraient hors d'état de payer les amendes, dommages et intérêts auxquels ils seront condamnés, ces amendes, dommages et intérêts seront recouvrés sur les fermiers eux-mêmes; ceux-ci resteront sous ce rapport responsables pour leurs délégués.

ART. 27. Les fermiers des barrières seront soumis, pour ce qui concerne leurs fonctions, à la surveillance et aux ordres des colléges des bourgmestre et échevins que la chose concerne, et des commissaires-voyers, et seront spécialement tenus de leur donner connaissance de tous les faits concernant la police et la conservation des routes sur lesquelles sont placées leurs barrières. Ils recevront les consignations pour contraventions à la voirie sur récépissé. Ils adresseront à la fin de chaque trimestre, un extrait certifié du registre au commissaire-voyer d'arrondissement.

ART. 28. Toutes contestations sur les conditions ci-dessus seront du ressort des tribunaux.

ARRONDISSEMENT VOYER DE LIÈGE.

Cet arrondissement comprend neuf chemins de grande communication; savoir :

1 ^o	Chemin de grande communication de Hognoul à Oupeye ;		
2 ^o	Id.	id.	d'Argenteau à Mortroux ;
3 ^o	Id.	id.	de Wihogne à Herstal ;
4 ^o	Id.	id.	de Wandre à Julémont ;
5 ^o	Id.	id.	de Jupille vers Herve ;
6 ^o	Id.	id.	d'Esneux à Angleur ;
7 ^o	Id.	id.	de Saint-Gilles à la route de Bierset ;
8 ^o	Id.	id.	de Mouland à Visé.

Il y a, de plus, un bout du chemin de grande communication de Huy à Ramet : comme la plus grande partie de ce chemin est située sur l'arrondissement de Huy, je n'en parlerai que dans ce qui concerne cet arrondissement.

Toutes les parties nouvelles de ces chemins sont exclusivement établies en empierrement.

Je ne puis me dispenser de consigner ici que l'écoulement des eaux n'a pas été l'objet des soins convenables sur l'ensemble de ces divers chemins ; il serait bien désirable de faire comprendre aux autorités locales l'importance que l'on doit attacher à cet écoulement lors de la construction des routes.

Les tableaux suivants font connaître les détails relatifs à chacune d'elles.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÉGE.

**Chemin de grande communication de Hognoul à Oupeye par Xhendremael,
Juprelle, Villers-St-Siméon, Slins, Fexhe-lez-Slins et Hermée.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DEPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Awans	Hognoul.....	»	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrément
Hognoul.....	»	»						
Xhendremael	»	»						
Juprelle.....	»	»						
Villers-St-Siméon..	»	»	15,168	0.03	5.50	7.00	1.80 pour les deux	
Slins.....	»	»						
Fexhe-Slins.....	»	»						
Hermée.....	»	»						
Oupeye	»	Oupeye.....						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art	Terrassements.	Pavage.	Empierrément.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensalement.		Con- tenance.	Sommes.								
Awans.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Hognoul.																
Xhendremael. .																
Juprelle.																
Villers-St-Siméon.	»	»	»	5,550	»	9,618	2.00.00	15,000	1,200	25,764	»	60,442	»	1,250	900	104,556
Slins.																
Fexhe-Slins. . .																
Hermée.																
Oupeye.																
	15,168															

Ce chemin réunira les routes de Liège à Oupeye; de Rocour à Fexhe-lez-Slins; de Liège à Tongres, de Liège à Saint-Trond et le chemin de grande communication de Wihogne à Herstal. Il est en construction. En partant d'Oupeye on ne trouve aucune amélioration jusqu'à 1,000 mètres environ avant d'arriver à Fexhe-lez-Slins. En ce point commence un excellent

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.	
8 aqueducs, chaux de Chaud- fontaine, briques et moellons de la localité.	6 58	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										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.		
Con- tenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	300	8,764	»	27,427	»	250	»	36,541	13,420	13,421	9,700	»	1 88	
										36,541					

empierrement, de 3 mètres de large, le chemin en ayant 7, qui conduit jusqu'au village. Il s'y rattache à un empierrement plus ancien, très-viable quoique moins bien exécuté et médiocrement entretenu, et qui s'étend jusqu'à la rencontre de la route de Rocour à Fexhe. Les fossés manquent sur l'une et l'autre partie. Sur la partie ancienne on trouve, dans le village,

sur l'accotement de gauche une énorme mare (60 mètres de long sur 8 de large) dont la moitié seulement est séparée du chemin par un garde-corps qui devrait être prolongé sur l'ensemble.

Depuis la route de Rocour jusqu'aux abords du village de Juprelle il n'y a plus d'améliorations : on travaille à la construction de la section entre ce village et celui de Villers-St-Siméon. L'amélioration de cette section consiste aussi en un empierrement de 3 mètres de large avec bordures, le tout en silex. On donne à l'enrochement de fondation, construit en gros moellons, une épaisseur d'environ 0^m,20 et on le recouvre d'une couche de blocaille d'environ 0^m,10. Quand j'ai visité ce travail j'ai trouvé que l'on établissait l'empierrement sans avoir suffisamment enlevé la boue produite par les pluies dans l'encoffrement. Cette manière de travailler, jointe à l'absence de fossés pour l'assèchement et pour l'écoulement, doit donner de mauvais résultats. Avant d'arriver à la route de Liège à Tongres au village de Juprelle, on trouve une section terminée de 7 à 800 mètres de longueur. Elle est en mauvais état. L'empierrement n'a presque plus de bombement, la couche de rechargement est usée et l'on roule sur l'enrochement : il y a des ornières presque continues ; les accotements sont détestables, couverts d'une nappe d'eau ou bien transformés en une boue verdâtre et fétide, faute de fossés d'écoulement.

La section de Juprelle à Hognoul est terminée.

De Juprelle à la ferme de Malaxhe, l'empierrement est en bon état, ainsi que les accotements ; celui de droite est longé par un fossé profond mais non curé ; des cassis transversaux en pavage y ramènent les eaux du côté gauche.

De Malaxhe jusque vis-à-vis de Xhendremael, on remarque dans l'axe et dans le profil longitudinal du chemin une série d'ondulations qu'il eût été facile et peu coûteux d'éviter. L'empierrement et les accotements sont en bon état : deux petits fossés presque continus et des pentes de 1 à 3 p. ‰ dans le chemin assurent l'écoulement des eaux.

De Xhendremael jusqu'à un quart de lieue environ de Hognoul l'empierrement est moins bon, il a besoin d'un rechargement et les accotements d'une restauration. Le quart de lieue qui précède Hognoul vient de subir les réparations et est en bon état : l'atelier continuait son travail vers Xhendremael.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÈGE.

Chemin de grande communication d'Argenteau à Mortroux.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON MAXIMUM.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			de pavage ou de l'empierrement.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Argenteau.....	Argenteau.....	"						
Richelle.....	"	"						
Daelhem.....	"	"	5,807	0.10	5.30	7.00	1.80	Empierrement
Mortroux.....	"	Mortroux.....						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vicin- lité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicin- lité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art	Terrassement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Et. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Argenteau																
Richelle	"	"	"	3,007	"	2,500	3.04.50	19,400	2,023	10,848	"	19,225	"	310	100	52,686
Daelhem																
Mortroux																
						5,507										

Ce chemin, qui mettra en communication la route de Liège à Visé avec celle de Battice à Maestricht, en passant sur le territoire des communes d'Argenteau, de Richelle, de Feneur, de Daelhem, de Saint-Remi et de Mortroux, n'est point achevé. Deux parties seulement sont exécutées.

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.	
6 aqueducs. — De la localité.	7 80	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
2,01,44	8,216	»	5,086	»	9,532	»	250	150	23,234	5,734	5,000	12,500	»	2 23	
										23,234					

La première part dans l'intérieur de Richelle, en face de la maison Ruetle, et s'étend jusqu'à la limite de la commune de Richelle.

La seconde part du bourg de Daelhem, à 100 mètres environ au delà du pont sur la Berwinne, et va rejoindre la route de Battice à Maestricht.

Ces deux parties sont construites en empierrement. Le chemin a 7 mètres de largeur, et l'empierrement 3^m,50.

La première partie est construite en calcaire. La portion du village de Richelle, dans laquelle elle s'étend, est en bon état. Deux rigoles et une pente de 2 p. ‰ assurent l'écoulement des eaux. Au delà du village, il n'y a plus, sur le chemin, de moyens d'écoulement, et les eaux trouvent passage à l'intersection des accotements avec les talus, en dégradant fortement les uns et les autres. L'empierrement, encadré entre deux solides bordures en calcaire, laisse à désirer, parce que, au centre, les libages d'enrochement se montrent à la surface, tandis que, sur les deux côtés, le rechargement est fait avec des cailloux de dimensions irrégulières et trop considérables.

La seconde partie est construite en grès houiller, la plupart de médiocre qualité. — Depuis son origine jusqu'au point où elle est resserrée entre une carrière de grès et la Berwinne, la route est mauvaise. De fortes ornières mal remplies se font remarquer le long et en dedans des bordures ; l'empierrement a perdu son bombement ; il est irrégulièrement et mal rechargé en matériaux irréguliers et trop gros. Les accotements, surtout celui de gauche, sont en mauvais état. En face de la carrière susmentionnée, il sort de la montagne des sources qui sillonnent la route, pour gagner la rivière, faute d'un fossé pour les recueillir, et d'un cassis ou d'un aqueduc pour les diriger. A partir de ce point, la route, qui jusqu'alors a suivi le fond de la vallée, s'élève pour franchir un petit contre-fort, et éviter un circuit de la rivière ; elle redescend ensuite jusqu'à un moulin construit entre elle et la rivière. Dans cette partie, l'empierrement est mauvais, usé au centre, mal rechargé aux ornières. En beaucoup de points, l'empierrement est recouvert d'une couche de boue séchée, si épaisse que l'on se croirait sur un chemin de terre. En face du moulin, il sort de la berge de gauche, taillée dans le schiste houiller, une source dont le produit, faute d'un fossé, reste en stagnation sur l'accotement.

A partir du moulin, la route s'élève de nouveau, et, cette fois, sans qu'on puisse en trouver la raison, pour redescendre ensuite, près de la maison de M. le bourgmestre de Mortroux, à peu près au niveau de la rivière. La route, dans ce parcours, est en très-mauvais état. On y rencontre des ornières de 0^m,05 à 0^m,10 : j'ai trouvé deux ouvriers occupés à les remplir avec de la boue séchée prise sur l'empierrement et du gazon enlevé à l'accotement, par-dessus quoi on mettait un caillou. Le bombement est tout à fait perdu, et la route est concave au centre. Dans beaucoup d'endroits, la berge de gauche, qui a parfois 4 mètres de hauteur, est taillée verticalement, ce qui doit amener des éboulements périodiques. L'accotement de droite se termine, sur une longueur de plus de 100 mètres, à un talus extrêmement rapide, formant une espèce de précipice de 10 à 15 mètres de profondeur, dont le pied baigne dans le bief du moulin susdit. Un garde-corps solide serait indispensable sur toute cette longueur. Au sommet de cette partie, il s'est déclaré un éboulement qui, partant de l'empierrement, a enlevé l'accotement et se prolonge jusqu'au fond du ravin. Cet éboulement est dû évidemment à l'érosion du pied du talus par l'eau du bief ; il faudrait donc consolider la base du talus par un perré et en éloigner le bief. Cet éboulement forme un passage que l'obscurité rend éminemment dangereux et qu'il serait du devoir de l'autorité locale de garantir, en attendant la réparation. Enfin, dans la partie qui nous occupe, une série de sources, provenant de la berge de gauche, dégradent l'accotement correspondant, faute de trouver un écoulement régulier.

De la maison de M. le bourgmestre, le chemin remonte encore une fois pour atteindre, après un parcours de 200 à 300 mètres, la route de Battice à Maestricht. Dans ce trajet, les choses sont à peu près dans le même état que dans la partie précédente ; j'y ai également trouvé un ouvrier occupé à y pratiquer des réparations du genre de celles que j'ai signalées tantôt.

En résumé, je dois dire que la partie de ce chemin de Daelhem à Mortroux est mal exécutée, mal entretenue, en partie mal tracée, et qu'elle offre des dangers sérieux pour la circulation. Elle demande des réparations immédiates et un parachèvement.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÉGE.

Chemin de grande communication de Wihogne à Herstal, par Villers-Saint-Siméon, Liers et Milmorte, dit CHAUSSÉE BRUNEHAUT.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Herstal.....	Herstal.....	"	9,448	0.05	5.50	6.50	1.80 pour les deux.	Empierrement et pavage de la localité et de l'Ourthe.
Milmorte.....	"	"						
Liers	"	"						
Villers-St-Siméon..	"	Villers-St-Siméon, à la Tombe.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensalement.		Con- tenance.	Sommes.								
Herstal	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Milmorte.	838	470	200	5,266	"	2,674	2,41.68	12,629	2,544	6,617	2,400	36,076	"	1,000	2,280	63,546
Liers																
Villers-St-Siméon.																
	6,774															
	9,448															

Ce chemin mettra en communication, lorsqu'il sera achevé, la route de Liège à Oupeye, la route de Liège à Fexhe-lez-Slins, le chemin de grande communication de Hagnoul à Oupeye et la route de Liège à Tongres.

Aucun travail n'a été exécuté, jusqu'à présent, de Wihogne à Villers-Saint Siméon.

premier de ces villages à la route de Liège à Fexhe-lez-Slins et finit, au deuxième, à la route de Liège à Oupeye.

Elle consiste 1° en un empierrement avec bordures exécuté partie en silex, partie en gravier et qui s'étend jusqu'à un quart de lieue environ de Herstal ; 2° en un pavage en grès remplissant cet espace de un quart de lieue.

A partir de Liers dans la traverse du village et sur la longueur d'un alignement d'environ 1,000 mètres qui y fait suite, le chemin est bien construit et en bon état sous tous les rapports. De l'extrémité de cet alignement jusqu'au village de Milmorte, l'empierrement reste en bon état, mais le manque de moyens d'écoulement pour les eaux et le défaut d'élagage tiennent les accotements humides et en mauvais état.

La traverse du village de Milmorte est bonne quant à l'empierrement, mais la partie inférieure des accotements sur laquelle l'eau s'écoule, à défaut de fossés, est mauvaise et ravinée.

Au delà de Milmorte, faute de fossés, l'accotement de gauche présente un vrai marécage, et le chemin n'étant point délimité, on est venu labourer jusque contre l'empierrement qui, lui-même, devient beaucoup moins bon jusqu'à ce qu'on arrive à la partie pavée, et est rechargé en cailloux de toutes formes et de toutes grosseurs.

Le pavage est en assez bon état sur toute son étendue ; mais dans cette partie du chemin les moyens d'écoulement pour les eaux sont insuffisants.

De Liers jusqu'à Milmorte le chemin a une largeur totale de 7 mètres avec empierrement de 3 mètres. De Milmorte à Herstal il perd de son caractère de régularité ; la largeur devient variable et, dans quelques endroits de la partie pavée, elle est réduite à 3 mètres.

(41)

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÉGE.

**Chemin de grande communication de Wandre et de Souverain-Wandre
à Julémont.**

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.		
Wandre.....	Wandre et Souv- rain-Wandre.	"	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrement.— Les maté- riaux ont été tirés des environs.
Saive	"	"						
Cheratte.....	"	"						
Trembleur.....	"	"						
Saint-André	"	"	11,663	0.10	3.30	7.00	1.80 pour les deux.	
Mortier	"	"						
Bolland	"	"						
Battice.....	"	A la route de Bat- tice à Maestricht.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.	Frais de confection de projets, etc. de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Wandre																
Saive																
Cheratte. . . .																
Trembleur. . .																
Saint-André . .	"	"	350	3,269	"	8,044	5,42.59	38,468	16,088	32,110	2,687	39,724	"	1,950	3,973	133,000
Mortier																
Bolland																
Battice																
	3,619															
	11,663															

Deux petites parties seulement de ce chemin sont exécutées : ce sont celles qui, partant l'une de Wandre, l'autre de Souverain-Wandre, se réunissent contre la ferme portant le n° 524, au hameau de Rabosée.

Le tronçon venant de Wandre part de la Meuse. Jusqu'à la rencontre de la route de Liège 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.	
2 viaducs, 2 ponceaux et 8 aqueducs. Chaux de Chaud- fontaine. Pierres de taille de l'Ourthe. Briques de la localité.	11 15	"	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Terrassements.	Enasblement.	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.	
0.51.05	8,796	4,230	13,167	1,691	9,560	=	250	2,573	40,267	9,633	1,400	21,909	7,325	3 18	
										40,267					

Visé, le chemin est pavé sur une longueur d'environ 3 mètres, en grès de diverses natures et de différents échantillons. En assez bon état sur la première moitié de sa longueur, le pavage est mauvais sur la seconde; il est humide ou boueux faute de moyen d'écoulement pour les eaux qui forment des flaques verdâtres sur les accotements. Un chemin de fer industriel est

établi sur une partie de l'accotement de gauche. De la route de Liège à Visé, le pavage se prolonge jusqu'à une centaine de mètres au delà de l'église ; il est irrégulier, mais en bon état. Au pavage succède un empierrement de 3 mètres, le chemin ayant une largeur totale de 7 mètres. Il est, d'abord, entièrement construit en grès houiller : bientôt après les bordures seules restent en grès houiller et le coffre est rempli (au moins la partie supérieure) en gravier dont on trouve une couche abondante dans la berge de gauche du chemin au-dessus de la montagne. Depuis l'origine jusqu'au sommet de la côte toutes les parties du chemin sont en très-bon état, bien construites, bien régulières et bien entretenues. On doit seulement regretter la trop grande inclinaison des diverses rampes qui conduisent, en lacet, au sommet de la montagne. Le bombement du chemin, deux petits fossés latéraux, là où il est besoin, et une forte pente assurent convenablement le complet écoulement des eaux.

Du sommet de la côte le chemin amélioré se prolonge horizontalement en rase campagne jusqu'à une ferme portant le n° 524. Dans cette partie il est également en bon état.

Embranchement vers Souverain-Wandre. Cet embranchement a une largeur de 7 mètres et un empierrement de 3 mètres. Partant de la ferme susdite, le chemin est en mauvais état jusqu'au sommet de la montagne. L'empierrement a perdu son bombement, il est sillonné d'ornières dans lesquelles l'eau séjourne, ainsi que sur les accotements, faute de fossés d'écoulement. Quelques rechargements faits sur ce chemin étaient mal exécutés en matériaux de trop fortes dimensions.

Du sommet de la montagne le chemin descend vers la vallée en se tenant jusqu'à peu près à mi-côte sur le flanc droit d'un ravin. Dans cette partie l'empierrement est en bon état, autant qu'on en peut juger sous une assez épaisse couche de terre qui le recouvre. Ensuite il se reporte sur le flanc gauche, en franchissant le ravin sur un remblai élevé, surmontant un aqueduc en briques avec tablettes en pierres de taille ; puis il suit le flanc gauche : cette partie du chemin est en bon état sous tous les rapports jusqu'à un deuxième aqueduc, au moyen duquel le chemin repasse sur le flanc droit du ravin qu'il suit alors jusqu'à la grande route de Liège à Visé, point où il se termine. Depuis le deuxième aqueduc jusqu'à la route l'empierrement est raboteux, en mauvais état et a besoin d'un rechargement.

L'empierrement est construit en grès houiller sur le plateau et sur la partie supérieure de la côte, le reste est en calcaire. En somme, cet embranchement a besoin de réparation à ses deux extrémités, et d'entretien (nettoyage) dans sa partie intermédiaire. On doit regretter la trop grande raideur des rampes adoptées pour franchir la montagne.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÉGE.

Chemin de grande communication de Jupille vers Herve.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Jupille.....	Jupille.....	»	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrement et pavage; des carrières de la loca- lité.
Bellaire.....	»	»						
Queuc-du-Bois....	»	»						
Retinne.....	»	»	9,044	0.11	3.50	7.00	2.00 pour les deux.	
Evegnée.....	»	»						
Micheroux.....	»	»						
Melin.....	»	Melin, route de la Clef.						

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.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensa- lement.		Con- tenance.	Sommes.								
Jupille	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Bellaire																
Queuc-du-Bois . .																
Retinne	»	»	970	8,074	»	»	2.03.87	15,845	4,150	10,366	9,870	29,674	»	1,341	1,000	72,246
Evegnée																
Micheroux																
Melin																
			9,044													

Ce chemin part de la route de Liège à Visé, et aboutit à celle de Liège à Herve, par la Clef, à la ferme dite *la Maladerie*.

Depuis le point de départ, dans toute la traverse de Jupille, jusqu'au dernier pont situé au pied de la montagne, l'amélioration du chemin a été effectuée en pavage, sauf les 200 mètres

beaucoup à faire pour régulariser l'état des choses ; ce résultat ne peut être obtenu qu'en procédant avec lenteur. Il serait à désirer toutefois que l'on construisit sans délai un aqueduc sur un bief que l'on doit aujourd'hui passer à gué dans l'intérieur du village, et que l'on exhausât de 1 mètre, sur une longueur d'environ 100 mètres, un mur de soutènement construit jusqu'au niveau du sol pour séparer le chemin du ruisseau dans un endroit où le premier étant plus élevé que le deuxième de 2 à 3 mètres, forme un passage assez dangereux.

Les 200 mètres d'empierrement qui font suite au pavage et atteignent le pied de la côte sont dans le plus mauvais état et appellent une prompte restauration.

A partir du pied de la côte le chemin devient régulier ; il a une largeur de 7 mètres avec 3 mètres d'empierrement et il conserve ces dimensions jusqu'à son extrémité.

On franchit la côte jusqu'à Bellaire avec des rampes de 12 p. ‰, et de Bellaire jusqu'à la Queue-du-Bois avec des rampes de 10 p. ‰. Le chemin est en très bon état jusqu'au premier de ces villages et en assez bon état jusqu'au second : seulement, vers les maisons n° 37 et 38, il serait nécessaire de s'occuper de l'entretien de l'empierrement. L'écoulement des eaux, quoique laissant à désirer, a cependant été l'objet de quelques soins : il y a fossés presque partout, mais, presque partout, ils sont obstrués et réclament un curage à fond.

Dans la traverse de la Queue-du-Bois, l'empierrement très-viable a perdu son bombement : il faudrait le recharger et réparer les accotements qui sont en mauvais état.

De la Queue-du-Bois à Liery, l'empierrement est en bon état, il aurait cependant besoin de rechargements partiels. Les accotements sont dégradés ; l'écoulement des eaux incomplet.

De Liery à Surfossé : la côte que l'on monte en sortant de Liery est en très-mauvais état ; l'empierrement est usé et couvert d'une couche de terre à travers laquelle on voit seulement poindre le sommet des pierres de l'enrochement ; les accotements sont on ne peut plus mauvais et les berges sont éboulées sur les accotements. Les eaux, en l'absence de tout moyen régulier d'écoulement, doivent suivre la route qu'elles ont ravinée. A partir du sommet de la côte jusqu'à Surfossé le chemin est meilleur. A Surfossé un atelier était occupé à rétablir les accotements et à recharger la route. Ce dernier travail se fait mal : on ramène au centre de l'empierrement pour l'y mélanger avec des pierres, une grande quantité de boue des accotements.

De Surfossé à la barrière n° 1, accotements en très-bon état, bien inclinés vers les fossés qui devraient être curés. L'empierrement est très-viable, mais sans bombement. Les matériaux qui le composent manquent d'adhérence ; deux ornières continues y sont marquées et il est recouvert d'une couche de terre qui le salit et le dégrade. A la traverse du chemin de Micheroux, un aqueduc en pierre de taille a une partie de la tablette de gauche renversée ; l'aqueduc lui-même est entièrement obstrué par la boue.

De la barrière n° 1 à la Maladerie, le chemin est dans le même état que dans la partie précédente.

L'empierrement est construit successivement en grès houiller, en silex, en gravier et en calcaire.

Le chemin qui nous occupe forme, sauf la raideur des premières pentes, une assez bonne voie de communication. Il serait à désirer qu'elle fût l'objet d'un entretien suffisant et intelligent. Je crois que le moyen le meilleur et le plus économique d'atteindre le but serait de préposer un cantonnier à l'entretien.

PROVINCE DE LIÉGE.



ARRONDISSEMENT DE LIÉGE.



Chemin de grande communication d'Esneux à Angleur.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Angleur.....	Angleur	"	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrement et pavage ; pierres de la localité.
Tilff	"	"	13,412	0.08	3.30	7.00	1.80 pour les deux.	
Esneux.....	"	Esneux						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terressemens.	Pavage.	Empierrement.	Entassement.	Frais de confection de projets, etc. de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Entas- blement.		Con- tenance.	Sommes.								
Angleur.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Tilff.	"	"	412	12,530	"	470	4.20.00	30,000	18,927	67,560	6,926	40,627	"	2,050	4,530	170,640
Esneux																
			12,942			470										
			13.412													

Ce chemin part de l'intérieur du village d'Esneux, descend le long du flanc de la montagne, atteint la vallée au hameau de Méry et côtoie l'Ourthe jusqu'au village de Tilff, où l'on traverse la rivière dans un bac, en attendant la construction d'un pont qui vient d'être mis en adjudication ; au-delà de la rivière, une partie de 470 mètres non améliorée s'élève d'abord un peu

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.	
6 ponceaux, 54 aqueducs et 4 perrés. — De la localité.	12 72	18,427	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
4.00.00	29,000	18,427	87,069	6,926	38,127	»	2,000	3,000	164,549	29,500	14,000	121,049	»	3 63	
										164,549					

sur le flanc du coteau, puis redescend dans la vallée où la partie améliorée recommence et se prolonge, sans la quitter, jusqu'au village d'Angleur.

Depuis Esneux jusqu'à Tilff le chemin a 7 mètres de large avec 3^m,50 d'empierrement. Toute cette longueur (sauf environ 200 mètres à Mery, et 150 mètres aux environs de Tilff)

venait de subir un rechargement complet et bien exécuté; les accotements étaient en bon état. Cette partie du chemin est bien construite, bien tracée et bien entretenue. Dans la pente d'Esneux à Méry il faudrait seulement des garde-corps dans différents endroits où les remblais sont fort élevés au-dessus du sol naturel. La traverse de Tilff est pavée et en bon état.

La partie du chemin à la rive gauche est aussi mauvaise que la partie à la rive droite est bonne. On trouve d'abord 470 mètres non améliorés; cette partie est mise en adjudication. Depuis la reprise de l'amélioration jusque vis-à-vis de Sinval, le chemin est construit en gravier et en psammites. Cet empierrement est mal fait; on y voit des blocs de plusieurs décimètres cubes; il est envahi par les ronces et les chardons: les accotements sont mauvais. De Sinval à Colonster le chemin est passable.

Vis-à-vis de Colonster on trouve une longueur de 300 mètres environ sur laquelle l'empierrement, les bordures, blocailles et libages sont entièrement bouleversés. Cette partie ne peut plus porter le nom de chemin.

De là jusqu'à l'usine Grisard, le chemin est viable, à la rigueur, mais toujours mauvais et l'ensemble est dans un état déplorable; les accotements, surtout celui de gauche, sont envahis par des bois, des fagots, des blocs de pierre tombés de la montagne, le tout baignant dans des nappes d'eau ou dans des flaques de boues que le moindre fossé en travers suffirait pour assécher.

Au delà de l'usine Grisard on trouve deux endroits où la route est élevée de 3 à 4 mètres et où une partie de l'accotement de droite est tombée d'un côté dans la rivière, de l'autre dans un pré qui la borde.

De l'usine jusqu'à Angleur, les cinq premiers sixièmes du chemin sont très-mauvais; le dernier sixième, de même que la partie dont j'ai parlé vis-à-vis de Colonster, ne mérite plus le nom de chemin; c'est un amas de pierres ne présentant plus aucun ordre, sillonnées en tous sens par de larges et profondes crevasses et formant l'ensemble le plus détestable que l'on puisse imaginer.

Le chemin se termine à la route allant du pont du Val-Benoît à Chénée.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÉGE.

Chemin de grande communication de Saint-Gilles à la route de Liège à Bierset.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Liège.....	Saint-Gilles.....	"	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Saint-Nicolas.....	"	"	2,500	0.02	3.50	7.00	1.80	Pavage.....
Ans et Glain.....	"	"						
Montegnée.....	"	A la route de Bier- set.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Liège.....	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Saint-Nicolas..	2,500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Ans et Glain...																
Montegnée....																

La construction de ce chemin remonte à une époque fort ancienne, il a été classé parmi les chemins de grande communication en 1848. Ce chemin est le seul de l'arrondissement de

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.	
	12 »	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DEC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.														
Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	30,000	»	»	»	»	12 »	Ce chemin ayant été construit avant la loi du 10 avril 1841, on ignore le montant de la dépense qu'il a occasionnée. Depuis la déclaration de grande vicinalité des travaux de restauration ont été exécutés pour la somme de 4,840 francs, dans laquelle le gouvernement et la province sont intervenus chacun pour 1,000 fr. Le restant de la dépense a été supporté par les communes intéressées.

Liège qui soit construit en pavage. Il est très-viable, mais son état d'entretien laisse à désirer ; il présente des flaches et des ornières sur une partie de sa longueur. Leur réparation exige-

rait non-seulement des repiquages, mais des relevés à bout. Les accotements sont aussi en général en assez mauvais état. Plusieurs parties de ce chemin sont irrégulières. Son utilité porte à désirer que l'on puisse y consacrer les fonds nécessaires pour le perfectionner. Il est du reste en bon état de viabilité.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÉGE.

Chemin de grande communication de Visé à Mouland.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			de pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Visé.....	Visé.....	A la route de Bat- tice à Maestricht.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrement. — Adjudica- tion. — Des carrières de Visé.
Mouland	"		5,752	0.03	3.80	7.00	1.80 pour les deux.	

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensalement.		Con- tenance.	Sommes.								
Visé.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Mouland.	"	"	"	"	"	3,732	" 24.20	1,314	10,000	2,157	"	5,500	"	350	300	19,621

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.	
Un pont. — Des carrières de Visé.	2 13	10,000	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,000	2,000	"	"	"	Rien n'est encore con- struit.

Outre les chemins qui précèdent, j'ai visité les chemins de petite vicinalité, ayant quelque importance. Voici leur indication et le résultat de leur inspection.

Chemin de petite vicinalité de Hognoul à Villers-l'Évêque et à Othée.

Ce chemin, partant de la route de Liège à Saint-Trond au village de Hognoul, débute par quelques mètres de pavage en médiocre état auxquels succède un empierrement en silex, ayant 3 mètres de largeur ; le chemin lui-même varie de 5 à 7 mètres de largeur totale : jusqu'au point où il se bifurque pour aller d'un côté sur Villers-l'Évêque et de l'autre sur Othée et au delà : il est viable, mais dans un état à exiger des réparations à l'empierrement et aux accotements. Les moyens d'écoulement laissent surtout à désirer.

Chemin de petite vicinalité de Sprimont à Presseux.

Ce chemin, construit en grande partie avec des fonds particuliers (M. le baron de Macar), part, à l'entrée du village de Sprimont, de la grande route de Liège à Aywaille. Il a été amélioré au moyen de quelques terrassements pour rectifier son profil en travers, et de l'établissement d'un empierrement en calcaire de 3 mètres de large avec bordures. Il est entièrement en bon état, à l'exception de deux points un peu endommagés, mais cependant très-viables. Il est bordé dans une partie de sa longueur de haies hautes, mais bien élaguées. L'écoulement des eaux y est assez satisfaisant, grâce aux pentes du chemin.

Ce chemin procure un débouché à d'importantes carrières de pierres de taille. Il serait essentiel de le prolonger jusqu'à l'Ourthe, au hameau de Chanxhe, ainsi que je l'ai dit dans les généralités relatives à la province de Liège. Ce chemin ne forme qu'un ensemble avec le suivant.

Chemin de petite vicinalité de Louvegnée à Sprimont.

Ce chemin commence à l'extrémité orientale du village de Louvegnée sur la route de Liège à Theux. L'amélioration de ce chemin, entièrement terminée, comprend des rectifications, la mise à largeur uniforme sur la plus grande partie de son parcours, des terrassements assez considérables pour diminuer les inclinaisons et un empierrement de 3 mètres de large, partie en calcaire, partie en psammites du terrain anthraxifère.

Dans la traverse du village de Louvegnée, le chemin, sous tous les rapports, est très-irrégulier, l'empierrement viable et en assez bon état.

De la sortie du village jusqu'au hameau de Damré, la largeur est assez régulière sauf dans un endroit entre Cornimont et Damré, où les accotements sont réduits à 1 mètre. Le chemin venait d'être entièrement rechargé sur toute cette section et

le parcours en était extrêmement difficile. Ce travail, satisfaisant quant à la quantité des matériaux, ne l'était pas quant à leurs dimensions. Ils étaient restés trop volumineux, les accotements étaient en bon état et l'assèchement bien assuré par les pentes et les fossés. De hautes haies bordant le chemin en quelques points étaient bien élaguées.

Dans le hameau de Damré il existe un passage dangereux contre une carrière qui borde l'accotement de gauche ; un garde-corps y serait nécessaire.

De Damré à Sprimont le chemin se rétrécit au point de n'avoir, en quelques endroits, que 0^m,50 d'accotement. L'empierrement est un peu usé, mais parfaitement viable.

Ce chemin forme une bonne voie de communication rurale. Il est à regretter que les pentes soient restées trop fortes. Il débouche sur la route de Liège à Aywaille, à la borne portant le n° 13500. Ce chemin ne forme qu'un ensemble avec le précédent auquel il est relié par un petit bout de la route d'Aywaille à Liège.

Chemin de petite vicinalité de Bois-le-Comte à Esneux.

Ce chemin part dans la commune de Sprimont, au lieu dit *Bois-le-Comte*, de la route de Liège à Aywaille, et aboutit, à Esneux, au chemin de grande communication d'Esneux à Angleur. La commune de Sprimont a achevé l'amélioration sur son territoire. La commune d'Esneux n'a fait que 200 mètres environ, à partir du village : l'amélioration sur le reste du territoire est suspendue par suite d'inexactitudes que, à tort ou à raison, quelques membres du conseil communal prétendent exister dans le projet rédigé par M. le commissaire-voyer. En attendant ce chemin nouveau, on n'entretient plus les deux chemins anciens, dont l'un, au moins, celui que j'ai essayé de suivre, est absolument impraticable à cause de la profondeur des ornières, tandis qu'à l'aide de quelques journées de terrassiers il serait aisé de le mettre à l'état de viabilité.

Dans la partie améliorée, l'empierrement exécuté en calcaire et en psammites a 3 mètres de largeur : il vient d'être l'objet d'un rechargement complet, abondant et bien exécuté, si les matériaux étaient réduits à un volume un peu moindre. Ce chemin présente une série d'alignements reliés par des courbes régulières : l'écoulement est assez bien opéré, dans la plupart des parties, à l'aide des pentes du chemin et des fossés plus ou moins bien entretenus. L'empierrement cesse à environ 1,500 mètres d'Esneux et reprend à environ 200 mètres avant d'arriver à la sortie du village au chemin de grande communication d'Esneux à Angleur. Il serait urgent ou de terminer le chemin nouveau ou de rendre viables les chemins anciens.

Chemin de petite vicinalité d'Oupeye vers Fexhe-lez-Slins.

Ce chemin part de la route de Liège à Oupeye ; l'amélioration consiste dans l'établissement d'un empierrement. On trouve d'abord une section de 500 à 600 mètres dont l'adjudication vient d'avoir lieu et qui doit être entreprise et terminée cette année.

On arrive, ensuite, à une partie de 150-mètres que l'on est occupé à terminer : l'empierrement y est construit en grès houiller, la plupart de mauvaise qualité.

A cette seconde section en succède une troisième qui s'étend jusqu'au pied d'une côte que l'on trouve dans le village de Heure-le-Romain : elle est construite en gravier que l'on exploite à pied d'œuvre dans l'une des berges du chemin. Au commencement de cette section, cet empierrement est en très-bon état jusqu'au village. Le reste du chemin l'est également jusqu'au sommet de la côte qui descend dans le village ; mais, dans une coupure qui commence au sommet de cette côte et qui est faite dans le limon hesbayen, ce limon est devenu fluide par l'action de l'eau et a coulé jusqu'au milieu de l'empierrement. Il serait urgent de faire les travaux nécessaires pour fixer cette berge. Dans le village on trouve deux ponts en briques avec tablettes en pierres de taille : ils auraient besoin d'être rejointoyés.

A partir du pied de la côte, où finit la précédente section, l'empierrement est interrompu : on travaille à sa construction, avec du silex de cette localité, dans divers points de cette côte.

Au sommet de la côte l'empierrement reprend et est dans le plus mauvais état pendant tout son trajet dans le village : on peut considérer cette partie comme à reconstruire à neuf, et pour faire un travail qui eût quelque valeur, le chemin devrait être élargi, si faire se peut, débarrassé de haies et de plantations qui le surplombent à 10 mètres de hauteur dans des endroits où sa largeur est de 5 mètres, et pourvu de moyens d'écoulement qui manquent absolument aujourd'hui.

Arrivé au dehors du village, sur le sommet de la côte, l'empierrement se prolonge de 150 à 200 mètres dans la campagne, où il se termine vis-à-vis du village de Houtain-Saint-Siméon.

Chemin de petite vicinalité de Fouron-Saint-Martin vers Visé, avec embranchement vers Snauwenberg.

Ce chemin, quoiqu'il ne soit pas déclaré de grande vicinalité, en a cependant le caractère d'utilité. Il est entièrement amélioré au moyen d'un empierrement exécuté partie en silex, partie en gravier, partie en grès, etc. Il part de l'intérieur du village de Fouron-Saint-Martin et, jusqu'à l'entrée du village de Fouron-le-Comte, à l'origine de l'embranchement allant vers Snauwenberg, l'amélioration a consisté à empierrier le chemin sur une largeur de 2 mètres à 2^m,50, sans rien changer aux pentes, aux directions et aux largeurs. Cette partie, facile encore à parcourir, appelle cependant de promptes réparations. On y rencontre fréquemment des ornières de 0^m,05 à 0^m,10 ; sur tout le trajet, l'empierrement a perdu son bon-bement et est déjà recouvert d'une couche de terre plus ou moins épaisse qui ne permet que rarement de voir les matériaux de l'empierrement : on ne s'est occupé en aucune manière d'assurer l'écoulement des eaux qui, malgré l'extrême sécheresse régnant lors de mon inspection, stagnaient ou maintenaient le terrain humide en beaucoup de points. Le défaut d'élagage des haies et des plantations contribuait aussi à entretenir cet état de choses.

A l'entrée du village de Fouron-le-Comte, le chemin prend l'aspect d'un

chemin de grande communication et le conserve sur le reste du son trajet jusqu'à Berneau, où il cesse à la rencontre des routes de Battice à Maestricht et de Visé à Berneau. Dans cette partie le chemin a une largeur régulière de 7 mètres avec empierrement de 5 mètres. Cet empierrement est généralement en bon état, sauf dans la partie en rampe, qui s'étend de la place de Fouron-le-Comte jusqu'à la sortie des haies du village. On doit regretter l'absence presque totale de fossés d'écoulement dans les endroits où ils seraient nécessaires.

Chemin de petite vicinalité de Visé (devant le pont) à Vivegnis.

Ce chemin de petite vicinalité offre un caractère d'utilité en ce qu'il est la voie de communication la plus courte entre un assez grand nombre de communes belges et hollandaises situées à la rive droite de la Meuse et la ville de Liège. Cependant le manque d'un pont sur la Meuse et la construction d'une route de Visé à Liège par la rive droite ont diminué l'importance de la communication qui nous occupe.

Le chemin part de la rive gauche de la Meuse, en face de Visé, au hameau dit *Devant-le-pont*. Il est amélioré 1° au moyen d'un empierrement en gravier depuis son origine jusqu'au point où il sort des haies du village de Hermalle; 2° d'un empierrement en grès houiller depuis ce point jusqu'à l'entrée du village de Vivegnis; 3° d'un pavage depuis l'entrée du village de Vivegnis jusqu'à la grande route de Liège à Oupeye.

La largeur moyenne de l'empierrement est de 2^m,50. A son début au hameau de *Devant-le-pont*, le chemin est encadré entre d'énormes haies non élaguées qui jointes à son peu de largeur (4 mètres) et au manque de fossés, sont très-nuisibles à son entretien. Aussi, dans son trajet jusqu'à la campagne de Hermalle, a-t-il perdu son bombement et présente-t-il deux ornières assez profondes et continues.

Dans la partie en pleine campagne qui s'étend entre les haies de *Devant-le-pont* et les haies de Hermalle, partie qui a environ 250 mètres de longueur, l'empierrement devient meilleur, le bombement est rétabli, mais il présente toujours la trace des ornières. La largeur totale est portée à 5 mètres.

Dans la très-longue traverse du village de Hermalle, le chemin est en fort bon état : l'empierrement a 3 mètres à 5^m,50 et l'ensemble 8 à 9 mètres de large entre les fossés au delà desquels se trouvent encore des espaces libres de 1 à 2 mètres, ce qui porte la largeur totale à 11 ou 12 mètres. Cette grande largeur paralyse le mauvais effet que les haies et les plantations non élaguées produiraient sur un chemin étroit. L'écoulement laisse seul à désirer dans toute cette partie : il est fort imparfait et l'on voit de l'eau croupie dans tous les fossés.

Depuis la sortie du village jusqu'au canal de Liège à Maestricht, le chemin est en fort mauvais état : le rechargement est fait en mauvais matériaux de grosseur trop considérable et on voit des ornières qui ont jusqu'à 0^m,20 de profondeur.

Depuis le canal jusqu'au village de Vivegnis, le chemin est moins mauvais sans être bon : l'élagage des haies laisse considérablement à désirer et l'écoulement est nul jusqu'aux abords du village.

Dans la traverse du village de Vivegnis, le chemin a une grande largeur : le

pavage s'étend sur les accotements, il est en bon état : deux rigoles latérales et une pente assez considérable assurent l'écoulement prompt et facile des eaux.

Somme toute, le chemin dont il s'agit forme une assez bonne voie de communication, sauf sur la partie entre Hermalle et le canal.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÈGE.

Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1851.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSES effectuées.
	pavés.	empierreés.	ensablés.		
Herstal	2,356.00	4,254	4,050	20	21,124 "
Vottem	500.00	"	"	"	4,350 "
Ans et Glain	120.00	440	"	2	3,671 60
Angleur	"	200	"	"	800 "
Jupille	247.00	"	"	"	2,791 "
Argenteau	"	249	"	"	1,086 "
Bellaire.	"	201	"	1	361 89
Bombaye	"	"	"	1 pont.	885 "
Cerexhe-Heuseux	"	"	"	1 id.	95 92
Cheratte	"	335	"	"	540 "
Evegnée	"	150	"	"	375 "
Fléron	"	1,124	"	1	2,243 25
Fouron-le-Comte	"	"	7,659	2	20,454 "
Mortier	"	1,313	"	1	3,346 74
Mortroux	"	"	270	"	800 "
Queue-du-Bois	"	260	"	"	880 "
Retinne.	"	726	"	"	2,440 "
Saint-André	"	"	630	"	5,250 "
Trembleur	"	700	"	"	5,600 "
Visé	370.00	476	"	"	5,000 "
Wandre	62.50	1,570	"	"	6,600 "
Warsage	"	"	"	1 aqueduc	94 98
Beaufays	"	755	"	"	2,838 78
Boncelles	"	1,152	"	"	3,302 "
Chénée	571.00	2,360	"	4	25,358 94
Esneux	297.00	1,420	"	"	6,031 23
Foret	"	2,562	"	8	27,324 "
Fraipont	"	50	"	1	2,589 08
Gomzé-Andoumont	"	2,569	"	1	3,707 42
Louveigné	"	4,357	"	2	12,760 76

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
15,282 "	650 "	3,650 "	1,892 "	
2,887 "	462 "	1,000 "	"	
2,701 60	200 "	600 "	170 "	
800 "	"	"	"	
2,791 "	"	"	"	
1,088 "	"	"	"	
381 89	"	"	"	
292 "	300 "	292 "	"	
95 92	"	"	"	
340 "	"	"	"	
375 "	"	"	"	
1,992 25	100 "	150 "	"	
14,010 "	2,844 "	3,000 "	600 "	
978 42	"	"	2,388 32	
800 "	"	"	"	
880 "	"	"	"	
"	"	"	2,440 "	
"	"	"	5,250 "	
"	"	"	5,600 "	
4,400 "	200 "	400 "	"	
6,425 "	"	"	175 "	
94 98	"	"	"	
2,838 78	"	"	"	
3,302 "	"	"	"	
15,258 94	2,250 "	6,150 "	1,600 "	
6,021 23	"	"	"	
19,224 "	3,200 "	4,900 "	"	
2,574 08	"	"	15 "	
2,307 42	200 "	300 "	900 "	
9,658 06	500 "	2,502 30	100 "	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSES effectuées.
	pavés.	empierreés.	ensablés.		
Ougrée	58.00	"	"	"	436 11
Plainevaux	"	1,738	"	1	6,991 28
Ramet	"	2,346	"	"	10,934 56
Rotheux	"	1,413	"	"	3,557 90
Seraing.	700.00	1,220	"	1	13,255 89
Sprimont	"	14,817	"	"	30,140 71
Soumagne	610.00	2,135	"	1	15,898 34
Vaux-sous-Chèvremont	310.00	520	"	2	2,565 "
Alleur	"	800	"	"	3,323 "
Awans	47.00	3,720	"	"	18,733 "
Bierset	"	1,995	"	"	5,880 "
Chokier.	"	2,290	"	"	6,900 "
Fexhe-Slins.	"	3,940	"	"	14,780 "
Flémalle-Grande	190.00	100	"	"	1,080 "
Flémalle-Haute	"	1,338	"	"	5,240 "
Glons	"	1,800	"	4	16,950 "
Haccourt	"	1,339	"	"	5,020 "
Hermalle-sous-Argenteau	"	3,655	"	"	9,885 "
Hermée.	"	915	"	1	4,100 "
Heure-le-Romain	"	2,012	"	"	8,515 "
Hognoul	60.00	220	"	"	2,045 "
Hollogne-aux-Pierres	"	371	"	"	3,472 "
Houtain-Saint-Siméon.	"	730	"	1	3,340 "
Jemeppe	97.00	520	"	"	3,120 "
Juprelle	"	1,150	"	"	4,190 "
Lantin	"	755	"	"	3,746 "
Loncin	933.00	80	"	"	10,801 "
Milmorte	"	635	"	"	1,630 "
Mons	"	1,975	"	"	12,853 "
Montegnée	"	590	"	"	3,475 "

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
436 11	"	"	"	
6,291 28	200 "	500 "	"	
9,934 56	500 "	500 "	"	
3,557 90	"	"	"	
13,255 89	"	"	"	
18,843 30	3,000 "	1,500 "	6,797 41	
4,556 34	"	"	11,342 "	
2,565 "	"	"	"	
3,083 "	100 "	140 "	"	
15,933 "	600 "	2,200 "	"	
4,180 "	600 "	1,100 "	"	
4,900 "	700 "	1,300 "	"	
12,100 "	700 "	1,650 "	330 "	
1,080 "	"	"	"	
3,935 "	405 "	900 "	"	
14,991 87	833 13	1,125 "	"	
3,226 "	594 "	1,200 "	"	
8,335 "	600 "	900 "	"	
4,100 "	"	"	"	
6,040 "	675 "	1,800 "	"	
1,397 "	248 "	400 "	"	
2,588 67	433 33	450 "	"	
3,048 33	116 67	175 "	"	
3,120 "	"	"	"	
3,590 "	200 "	400 "	"	
3,500 "	100 "	146 "	"	
7,445 13	1,433 87	1,465 "	452 "	
930 "	200 "	500 "	"	
9,103 "	1,430 "	2,320 "	"	
3,475 "	"	"	"	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSES effectuées.
	parés.	empierrés.	ensablés.		
Othée.	»	5,930	»	»	20,566 »
Paifve.	»	1,575	»	»	5,323 »
Rocour.	»	1,455	»	»	6,250 »
Slins.	»	1,600	»	»	5,314 »
Velroux.	»	2,380	»	»	6,550 »
Villers-l'Évêque.	»	4,357	»	»	13,720 »
Villers-Saint-Siméon.	»	475	»	»	1,660 »
Vivegnis.	125.00	1,585	»	»	7,740 »
Voroux-lez-Liers.	»	1,150	»	»	4,360 »
Wihogne.	»	1,980	»	»	7,485 »
Khendremael.	»	4,634	»	»	11,650 »
TOTAUX.	7,663.50	110,476	12,609	57	496,156 98

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
17,266 "	600 "	2,700 "	"	
4,273 "	250 "	800 "	"	
4,450 "	600 "	1,200 "	"	
4,714 "	200 "	400 "	"	
5,750 "	200 "	600 "	"	
12,720 "	400 "	600 "	"	
1,660 "	"	"	"	
4,740 "	1,500 "	1,500 "	"	
3,260 "	200 "	900 "	"	
5,165 "	800 "	1,500 "	"	
10,650 "	400 "	600 "	"	
372,178 95	29,831 "	54,415 30	39,731 73	

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÈGE.

Désignation des communes non rattachées jusqu'ici à quelque communication pavée ou empierrée; moyen de pourvoir à leur rattachement.

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT		
		sur le territoire de	LONGUEUR.	LONGUEUR totale.
Voltem	Le Thier à Liège	Liège	300	300
Lantin	Route de Liège à Tongres	Lantin	750	900
		Voroux-lez-Liers . . .	150	
Alleur	Route de Liège à Bruxelles	Alleur	700	750
		Loncin	50	
Montegnée	Route de Liège à Hannut	Montegnée	750	750
Lixhe	Route de Tongres à Visé	Lixhe	1,200	1,800
		Haccourt	600	
Mouland	Route de Liège à Visé	Visé	1,647	3,800
		Mouland	2,153	
Fouron-le-Comte	Route de Battice à Maestricht	Berneau	1,300	1,300
Mortier	Chemin de grande communication de Wandre à Julémont.	Mortier	800	1,700
		Trembleur	900	
Bolland	Id.	Bolland	2,500	2,500
Housse	Id.	Housse	900	1,800
		Cheratte	900	
St-Remy	Id.	St-Remy	1,150	1,975
		Housse	825	
Tignée	Chemin de grande communication de Jupille à Herve.	Tignée	370	1,090
		Evegnée	720	
Evegnée	Id.	Evegnée	750	970
		Retinne	220	
Cerexhe-Heuseux	Id.	Cerexhe-Heuseux . . .	2,255	2,624
		Melin et Evegnée . . .	369	
Melin	Id.	Melin	1,120	1,120
Magnée	Route de Liège à Herve	Magnée	1,100	1,100
Feneur	Chemin de grande communication d'Argenteau à Mortroux.	Feneur	1,200	1,650
		Richelle	450	

CHEMINS A AMÉLIORER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX.		Observations.
	LONGUEUR par commune	LONGUEUR totale.	PAR commune.	PAR rattachement	
Chemin de Vottem à Liège.	300	300	3,600	3,600	Les rattachements s'effectuent en pavage.
Chemin dit <i>Broux</i> conduisant du village de Lantin à la route de Liège à Tongres. {	750	900	3,300	4,000	
	150		700		
Chemin n° 2 du village d'Alleur à la route précitée. {	700	750	3,500	3,750	
	50		250		
Chemin du village à la route précitée. . . .	750	750	4,000	4,000	
Chemin de Lixhe à la route ci-contre. . . . {	1,200	1,800	3,000	4,500	
	600		1,800		
Chemin de Visé à Mouland. {	1,647	3,800	8,635	20,000	Y compris un pont de 13 mètres d'ouverture à construire sur la Berwinne. Construit en 1832.
	2,153		11,365		
Chemin de Fouron à Berneau . . . ! . . .	1,300	1,300	4,000	4,000	
Chemin de Mortier à Trembleur. {	800	1,700	3,200	6,800	
	900		3,600		
Chemin de Bolland à Favechamps	2,500	2,500	8,000	8,000	
Chemin de Housse à Chefneux {	900	1,800	4,600	9,200	
	900		4,600		
Chemin de St-Remy à Chefneux par Housse. {	1,150	1,975	5,750	9,950	
	825		4,200		
Chemin de Tignée à Surfossé par Evegnée. {	370	1,090	2,500	6,100	
	720		3,600		
Chemin d'Evegnée à Surfossé. {	750	970	3,750	4,850	
	220		1,100		
Chemin de Heuseux au chemin de grande communication de Jupille vers Herve. {	2,255	2,624	11,275	13,120	
	369		1,845		
Chemin de Melin au chemin de Jupille à Herve.	1,120	1,120	5,500	5,500	
Chemin du village à la route précitée . . .	1,100	1,100	4,000	4,000	
Chemin de Feneur à Visé. {	1,200	1,650	5,700	8,000	
	450		2,300		
			119,370	119,370	

76

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE LIÉGE.

**Subsides annuels accordés par l'État, pour l'amélioration des chemins vicinaux
de l'arrondissement voyer de Liège, avec spécification des travaux exécutés
au moyen de ces subsides.**

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Jupille.....						"	"	"	"	"	"	"
Queue-du-Bois.....	983 61	"	1,500	1,633		"	"	"	"	100	"	"
Retinne.....						"	"	"	"	1,200	"	"
Bellaire.....						"	"	"	"	"	"	"
Evegnée.....	"	"	"	"	5,000	"	"	"	"	"	"	"
Micheroux.....	"	"	"	"		"	"	"	"	2,000	"	"
Melin.....	"	"	"	"		"	"	2,000	"	"	"	"
Cerexhe-Heuseux.....	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	"
Saive.....	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	"
Tignée.....	"	"	"	"		"	"	"	"	"	"	"
Saive.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	500
Loncin.....	"	213	"	"	450	300	"	"	"	"	"	"
Tilleul.....	"	250	"	"	"	"	"	"	"	100	"	"
Saint-Nicolas.....												
Herstal.....	"	"	"	"	4,000	"	"	1,000 800	"	"	"	"
Vivegnis.....	"	"	"	"	900	"	"	"	"	"	"	"
Hermalle-sous-Argenteau.....												
Berneau.....	"	"	"	"	2,300	"	"	"	500	"	"	"
Fouron-le-Comte.....					1,500							
Mouland.....	"	1,450	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Visé.....												
Ramet.....	"	"	500	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Chénée.....	"	"	"	"	2,500 1,500	"	"	3,650	"	400	"	"
Villers-l'Évêque.....	"	"	"	"	600	"	"	"	"	"	"	"
Awans.....	"	"	"	"	900 1,500	"	"	"	"	"	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS		LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.		
12,418 61	7,316 "	Chemin de grande communication de Jupille à Herve.....	{ Pavage..... Empierrement.	970 8,074
"	292 "	Un pont.		
" 500 "	"	Chemin de petite communication de Saive à la Xhaye.....	Empierrement.	1,000
1,463 "	1,463 "	Id. id.	{ Pavage..... Empierrement.	935 80
500 "	"	Chemin de petite communication.....	Pavage.....	500
5,800 "	5,630 "	Chemin de petite communication de Herstal à Hermée (dit Malvoie).	{ Pavage..... Empierrement.	2,536 4,254
1,500 "	"	Chemin de petite communication de Vivegnis à Hermalle.....	{ Empierrement. Pavage.....	1,585 155
900 "	900 "	Id. id.	Empierrement.	5,635
4,500 "	3,000 "	Chemin de petite communication de Berneau à Fouron-le-Comte....	Ensablement..	7,639
	3,000 "	Chemin de grande communication de Visé à Moulant. (En projet.)		
1,430 "	400 "	Chemin de petite vicinalité.....	{ Pavage..... Empierrement.	590 476
500 "	500 "	Chemin de grande communication de Huy à Ramet.....	Empierrement.	2,746
8,030 "	6,150 "	Chemin de petite communication de Chênée au Bois-de-Breux.....	{ Empierrement. Pavage.....	2,560 571
600 "	600 "	Chemin de petite communication de Villers-l'Evêque à la route de Liège à Bruxelles	Empierrement.	4,537
2,200 "	2,200 "	Chemin de petite communicat. d'Awans à la route de Liège à Bruxelles.	{ Empierrement. Pavage.....	5,720 47

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Velroux.....	"	"	"	"	200 400	"	"	"	"	"	"	"
Sprimont.....	"	"	"	"	500 2,000	"	"	"	"	550	150	"
Mons.....	"	"	"	"	450 900	"	"	"	"	800	"	"
Hollogne-aux-Pierres.....	"	"	"	"	450	"	"	"	"	"	"	"
Liège.....	"	"	"	"	450	"	"	2,400	"	"	"	"
Vottem.....	"	"	"	"	"	"	"	600	"	400	100	"
Argenteau.....	"	"	"	"	800	680	"	"	"	"	"	"
Richelle.....	"	"	"	"	600	645	"	"	"	"	800 600	"
Dalhem.....	"	"	"	"	1,200	1,025	"	1,025	"	"	"	"
Mortroux.....	"	"	"	"	600	780	"	780	"	"	"	"
Rocour.....	"	"	"	"	600	"	"	300	"	300	"	"
Hognoul.....	"	"	"	"	400	"	"	"	"	"	900	200
Bierset.....	"	"	"	"	800	"	"	"	"	300	250	"
Fexhe-Slins.....	"	"	"	"	700	"	"	350	"	600	"	"
Othée.....	"	"	"	"	1,500	600	"	200	"	600	100	"
Tilff.....	"	"	"	"	1,200	10,000	"	"	"	"	"	"
Angleur.....	"	"	"	"	1,000	7,800	"	8,000	"	"	"	"
Esneux.....	"	"	"	"	1,500	"	"	"	"	"	"	"
Wandre.....	"	"	"	"	2,800	7,655	"	"	"	"	"	1,500
Cheratte.....	"	"	"	"	2,000	"	"	"	"	1,500	2,000 700	"
Trembleur.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Mortier.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Glons.....	"	"	"	"	500	"	"	500	"	"	1,000	"
Gonzée-Andoumont.....	"	"	"	"	500	"	"	"	"	"	"	"
Louveigné.....	"	"	"	"	1,600	"	"	"	"	800	"	200

TOTAUX		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS		LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.		
600 "	600 "	Chemin de petite communication de Velroux à la grande route de Liège à Hannut.....	Empierrement.	2,380
3,000 "	1,500 "	Chemin de petite communication de Louveigné à Sprimont et autres chemins	Empierrement.	14,817
1,850 "	2,520 "	Chemin de petite communication de Mons à la route de Dieren-Patard.	{ Empierrement.	1,975
450 "	450 "		{ Empierrement.	371
1,100 "	1,000 "	Chemin de petite communication de Vottem à Liège.....	Pavage.....	500
9,553 "	5,754 "	Chemin de grande communication d'Argenteau à Mortroux, par Dalhem.....	Empierrement.	5,007
1,200 "	1,200 "	Chemin de petite communication de Rocour à la route provinciale de Rocour à Glons.	{ Ensablement..	270
1,500 "	400 "		{ Empierrement.	1,433
1,530 "	1,400 "	Chemin de petite communication de Hognoul à la grande route de Liège à Bruxelles.	{ Pavage.....	60
1,630 "	1,650 "		{ Empierrement.	220
1,330 "	1,400 "	Chemin de petite communication de Bierset à la route de Liège à Hannut.....	Empierrement.	1,995
1,630 "	1,650 "	Chemin de petite communication de cette localité vers la route de Fexhe-Slins à Glons	Empierrement.	3,940
5,000 "	2,700 "	Chemin de petite communication.....	Empierrement.	5,950
29,500 "	29,500 "	Chemin de grande communication d'Angleur à Esneux, par Tilff....	{ Empierrement.	12,550
			{ Pavage.....	412
17,933 "	9,633 "	Id. de Wandre à Julémont.....	{ Pavage.....	530
			{ Empierrement.	3,269
1,100 "	1,125 "	Construction de deux ponts sur le Geer.		
300 "	300 "	Chemin de petite vicinalité de Glons à la route de Rocour à Glons....	Empierrement.	1,800
2,600 "	2,502 50	Chemin de petite communication d'Andoumont à la route du Trooz à Louveigné.....	Empierrement.	2,569
		Chemin de petite communication de Louveigné à Baneux	Empierrement.	4,337

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Paifve.....	"	"	"	"	500	"	"	200	"	400	"	"
Willagne.....	"	"	"	"	500	"	"	400	"	800	"	"
Plainevaux.....	"	"	"	"	700	"	"	"	"	"	100	"
Vorouze-lez-Liers.....	"	"	"	"	500	"	"	400	"	"	"	"
Rotheux-Rimières.....	"	"	"	"	800	"	"	"	"	"	"	"
Bombaye.....	"	"	"	"	"	202	"	"	"	"	"	"
Slins.....	"	"	"	"	"	"	"	400	"	"	"	"
Awans.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	700
Haccourt.....	"	"	"	"	"	"	"	"	600	600	"	"
Fléron.....	"	"	"	"	"	"	"	"	200	150	"	400
Awans.....	}	}	}	}	}	}	}	"	9,000	4,000	2,400	}
Hognoul.....								"				
Xhendremael.....								"				
Juprelle.....								400				
Othée.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	200
Herstal.....	}	}	}	}	}	}	}	6,000	"	800	"	"
Milmorte.....									"	"	800	"
Liers.....									"	4,000	"	1,400
Villers-Saint-Siméon.....									"		600	
Boncelles.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,500	"	1,587
Heure-le-Romain.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,500	500 700	"
Lantin.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	146	"	146
Flémalle-Haute.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	600 800	500 500	"
Chokier.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,500 3,000 400	100	"
Forêt.....	"	"	"	400	"	400	"	"	"			

TOTAUX		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.	LONGUEUR.
SELOX le gouvernement.	SELOX la province.		
900 "	800 "	Chemin de petite communication de Paifve à la route de Liège à Bruxelles..... Empierrement.	1,373
1,200 "	1,300 "	Chemin de petite communication de Wihogne à la route de Liège à Bruxelles..... Empierrement.	1,980
800 "	300 "	Chemin de petite communication de Plainevaux à la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe..... Empierrement.	1,758
900 "	900 "	Chemin de petite communication de Voroux à la route de Rocour à Glons..... Empierrement.	1,130
800 "	"	Chemin de petite communication de Rotheux à la route de Liège à Terwagne..... Empierrement.	1,416
292 "	292 "	Pour la construction d'un pont sur la Berwinne.	
400 "	400 "	Chemin de petite communication allant à la route de Rocour à Glons. Empierrement.	1,600
700 "	2,200 "	Chemin de petite communication de Bierset à la route de Bruxelles à Liège. { Pavage..... 47 Empierrement.	3,720
1,200 "	1,200 "	Chemin de petite communication de Haccourt à la route d'Oupeye à Visé..... Empierrement.	1,539
730 "	130 "	Chemin de petite communication de Fléron à Retinne..... Empierrement.	1,124
13,400 "	13,420 "	Chemin de grande communication de Hognoul à Oupeye..... Empierrement.	5,530
600 "	600 "	Chemin de petite vicinalité..... Empierrement.	4,633
400 "	400 "	Id. Empierrement.	1,130
200 "	"	Chemin de petite communication d'Othée à Tongres..... Empierrement.	1,000
"	"		
"	300 "	Chemin de petite vicinalité..... Empierrement.	625
10,500 "	10,500 "	Chemin de grande communication de Herstal à Villers-Saint-Siméon dit Chaussée Brunehaut. { Empierrement. 5,736 Pavage..... 1,058	
2,837 "	"	Chemin de petite communication de l'Ourthe à la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe..... Empierrement.	1,132
2,500 "	1,800 "	Chemin de petite communication d'Heure à Houtain-Saint-Siméon... Empierrement.	2,012
146 "	"	Chemin de petite communication à la route de Liège à Tongres..... Empierrement.	735
900 "	900 "	Chemin de petite vicinalité..... Empierrement.	1,538
1,500 "	1,500 "	Id. Empierrement.	2,290
3,800 "	4,900 "	Chemin de Forêt à Beaufays (non déclaré de grande communication); chemin à grande section..... Empierrement.	3,562

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Glons.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	500	150	"
Houtain-Saint-Siméon.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	600	"	"
Saint-Remy.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	600	"	"
Ans-et-Glain.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	600	"	"
Liège, St-Nicolas, Ans-et-Glain et Montegnée.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,000	"
Liège, Jupille et Grivegnée. . .	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	500	"
Jupille.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	200
Liers.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	500
Voltem.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	500
Fexhe-Slins.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Hermée.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,000	2,400
Oupeye.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Oupeye.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	500
Jemeppe.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,400	"
Grâce-Berleur.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,700
Loncin.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Falize, Beyne et consorts.....	"	"	"	"	"	"	"	4,680	4,680	4,680	"	"
Aywaille.....	"	"	"	"	1,000	"	"	5,000	"	500	"	"
Députation permanente.....	"	"	"	"	"	"	"	6,000	"	500	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.	LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.		
480 »	178 »	Chemin de petite vicinalité Empierrement.	750
		Construction d'un pont.	
600 »	»	Chemin de petite communication au chemin de grande communication d'Argenteau à Mortroux..... Empierrement.	1,000
600 »	600 »	Chemin de petite communication d'Ans à Liège..... { Empierrement. Pavage.....	440 120
1,000 »	»	Chemin de grande communication de Saint-Gilles à la route de Bierset. Pavage.....	2,500
500 »	»	Chemin de petite communication de Liège à la route de Jupille à Visé. Pavage.....	500
200 »	»	Construction d'un pont.	
300 »	»	Chemin de petite communication de Liers à Sainte-Walburge..... Empierrement.	300
500 »	»	Chemin de petite communication du Thier à Liège à la chaussée Bru- nehaut..... Empierrement.	1,800
3,400 »	»	Chemin de grande communication de Hognoul à Oupeye. Empierrement.	Déjà porté
500 »	»	Chemin de petite communication d'Oupeye à Heure-le-Romain Empierrement.	800
3,100 »	»	Chemin de grande communication de Jemeppe à Loncin. (Inconnu).. Empierrement.	
14,040 »	»	Route provinciale (route concédée de Fléron à Vaux-sous-Chèvremont).	
4,300 »	»	Chemins divers. (Voir l'arrondissement-voyer de Huy.)	
6,500 »	»	» » »	

Récapitulant les résultats des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de l'état des choses dans l'arrondissement-voyer de Liège, quant aux chemins vicinaux des deux catégories.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR restant à améliorer.	COUT des améliorations effectuées.
		parée.	empierrée	ensablée.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
De Hognoul à Oupeyc	15,168	»	5,530	»	9,618	36,341
De Wihogne à Herstal	9,448	1,038.00	5,736	»	2,674	43,833
St-Gilles à la route de Bierset....	2,500	2,500.00	»	»	»	30,000
D'Argenteau à Mortroux	3,507	»	3,007	»	2,500	23,234
De Wandre à Julémont	11,663	330.00	3,269	»	8,044	40,267
Jupille vers Herve	9,044	970.00	8,074	»	»	69,648
Esneux à Angleur	15,412	412.00	12,330	»	470	164,349
Chemins de grande vicinalité	66,742	5,270.00	38,166	»	23,306	410,094
		43,436 ou 8 $\frac{1}{2}$ lieues.				
Chemins de petite vicinalité	»	7,663.50	110,476	12,609	»	496,136 98
		130,748.50 ou 26 lieues.				
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande vicinalité	»	5,270.00	38,166	»	»	410,094
Chemins de petite vicinalité	»	7,663.50	110,476	12,609	»	496,136 98
TOTAL GÉNÉRAL	»	12,933.50	148,642	12,609	»	906,230 98
		174,184 ou 33 lieues.				

Le mètre courant de chemin de grande vicinalité reviendrait à $\frac{410,094}{43,436} =$ fr. 9 44

Le mètre courant de chemin de petite vicinalité reviendrait à $\frac{496,136.98}{130,748.50} =$ fr. 3 79

Le mètre courant de l'ensemble reviendrait à $\frac{906,230.98}{174,184} =$ fr. 5 20

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

L'arrondissement de Verviers compte cinq chemins déclarés de grande communication. Ce sont les chemins de :

- 1° Ensival à la Maison-Brûlée ;
- 2° Dison à Henri-Chapelle par Andrimont ;
- 3° Remouchamps au pont de Turon ;
- 4° Basse-Bodeux à Regné (Luxembourg) ;
- 5° Bodeux par Bra à Manhay (Luxembourg).

Outre ces chemins, il y en a neuf autres, non déclarés de grande communication, mais dont l'utilité et le mode de construction méritent une mention spéciale. Ce sont ceux de :

- 6° Dison à la route de Battice par Chaineux ;
- 7° Clermont à Froid-Thier ;
- 8° Soumagne à Petit-Rechain par Bruyère ;
- 9° Ayeneux à Olne ;
- 10° Marteau à Desniée par Winan-Planche ;
- 11° Charneux à la route de Battice à Maestricht ;
- 12° Montzen à la chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle ;
- 13° Teuven à la route d'Aubel à la Plank avec embranchement vers Sippenacken ;
- 14° Petit-Rechain à Xhendelesse par Grand-Rechain.

Les tableaux ci-après donnent les détails relatifs à ces quatorze chemins.

J'ai reconnu que ceux des travaux exécutés dans cet arrondissement, dont j'ai fait l'inspection, sont bien conçus, bien tracés, bien entretenus et, pour la très-grande partie, bien exécutés. L'importante question de l'écoulement des eaux des routes a été l'objet de soins particuliers qui ont produit de bons résultats.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

Chemin de grande communication d'Ensival à la Maison-Brûlée.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Ensival.....	D'Ensival.....	»	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrément et pavage. Matériaux des carrières des environs.
Lambermont.....	»	»						
Wegnez.....	»	»						
Cornesse.....	»	»	8,339	0 à 8 p.‰	(a) 5.50	6.00	1.20	
Soiron.....	»	»	-					
Xhendelesse.....	»	»						
Battice.....	»	Maison-Brûlée (à la route de Liège à Aix-la-Chapelle).						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrément.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Ensival.....	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Lambermont.....																
Wegnez.....																
Cornesse.....	168	»	32	8,130	»	»	1.52 02 avec 1 maison	9,374				Inconnu				
Soiron.....																
Xhendelesse.....																
Battice.....																
	8,339															

Ce chemin réunit la route de Liège à Verviers par Chaufontaine à celle de Liège à Aix-la-Chapelle par Soumagne. Il est entièrement achevé. Il consiste en un empierrément de 3^m,50 entre les bordures, la largeur totale étant de 6 mètres entre les crêtes intérieures des fossés qui sont établis partout où le sol du chemin n'est pas plus élevé que le sol naturel. Ce chemin

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 pont en pierre (30 mètr. d'ouverture); 5 ponceaux; 10 aqueducs; 2 murs de soutènement; 1 perré et 1 canal. Calcaire en général.	10 94	7 à 18 fr. 1 pont d'Ensival, 7 à 60 fr.	1,610	1 barrière. 3/5 id. 4 bureaux : A la maison brûlée, A Xhondelesse, A Soiron, Et à Wegnez.	1,990	(a) Dans la traverse d'Ensival, le pavage a ce 5 à 10 mètres de largeur.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
1.52.02 avec 1 maison	9,374 »	32598 95	»	6,000 »	43,266 76	»	»	»	91,239 71	25,266 66	24,297 95	41,675 10	»	3 13	
										91,239 71					

est très-accidenté et a donné lieu à l'établissement de remblais et de déblais assez considérables pour l'adoucissement des pentes qui néanmoins sont encore fortes.

Commune d'Ensival. Le trajet du chemin sur cette commune est peu considérable. Il com-

mençe à la route de la Vesdre, traverse le village et finit au milieu du pont sur la Vesdre. Par exception, cette traverse du village est pavée et elle est en bon état. Le pont sur la Vesdre a quatre arches et présente à l'eau un débouché de 26 mètres. Il est construit en pierre de taille avec garde-corps en fer, et a coûté la somme de 28,700 francs. La moitié de ce pont est sur la commune suivante.

Commune de Lambermont. Le chemin y est en bon état sous tous les rapports.

Commune de Wagnez. Le chemin est en excellent état d'entretien sous tous les rapports dans cette commune, où il ne forme, pour ainsi dire, qu'une rampe continue. Un embranchement de 400 mètres, empierré comme le chemin lui-même, le relie avec le village. A la jonction de ces deux chemins on a creusé un abreuvoir fort propre et garanti par un garde-corps en fer.

Commune de Cornesse. A l'exception d'un seul point à l'entrée de la commune, sur lequel est établi un abreuvoir qui empiète légèrement sur l'accotement de droite et dont l'eau reflue dans le fossé, le chemin est parfait sous tous les rapports dans la traverse de cette commune.

Commune de Soiron. De l'entrée de la commune jusqu'au village, le chemin a été l'objet d'un redressement avec forts remblais et déblais : le tout a eu pour effet de réduire à 8 p. % la pente qui était de 15 p. % dans l'ancienne voie. Sur le ruisseau, un pont en bon état en bois avec culées en pierres de taille. Au dehors du village, on longe une ancienne carrière d'une grande profondeur ; sur une partie de ce trajet on a établi, pour garde-corps, un mur maçonné qu'il serait utile de prolonger. Le chemin est dans un état complètement satisfaisant dans toute cette commune.

Commune de Xhendelesse. Le chemin est en bon état dans cette commune. Sur une certaine longueur, pendant laquelle il traverse une bande de gault ou terre à foulon, des accotements retiennent l'eau et l'humidité.

Communes de Xhendelesse et de Battice. L'empierrement y est excellent : les accotements y laissent à désirer par suite de la cause exposée tantôt.

Commune de Xhendelesse. Le chemin, rentrant sur un fond de bonne qualité en terrain houiller, est excellent sous tous les rapports jusqu'au point où il se termine au lieu dit *Maison-Brûlée*, sur la route de Liège à Herve par Soumagne.

L'ensemble de ce chemin est fort satisfaisant : sous le rapport de la construction, de la régularité, de la propreté, de l'état d'entretien, etc., il peut être comparé à une très-bonne route.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE Verviers.

Chemin de grande communication de Dison à Henri-Chapelle, par Andrimont.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maxim.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Dison.....	Dison.....	"						
Andrimont.....	"	"	12,212	9 p. o/o sur une petite portion.	5.00 de pavage, 5.30 d'empierre- ment.	7.00	1.20	Terrassements, empierre- ment, pavage. — Maté- riaux d'Andrimont et de Dison.
Henri-Chapelle....	"	Henri-Chapelle...						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, etc de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Dison.....																
Andrimont....	"	"	120	2,677	"	9,415	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Henri-Chapelle..																
						12.212										

Ce chemin réunira les routes de Battice à Verviers et de Battice à Aix-la-Chapelle. Il est en construction ; on lui donne 7 mètres en crête avec un empierrement de 3^m,50.

La partie sur Dison est achevée ; la traverse du village est pavée et en assez bon état, mais

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 ; calcaire et grès. — Provenance indiquée à la colonne précédente.	11 56	7 à 15	370 00	3/5 de bar- rière A Andrimont.	480 00 (a)	(a) Il se fait actuellement par régie. L'entre- preneur a fait défaut.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
1,95,68	12,404 avec 1 maison	1,200	9,507	1,800	6,883	»	»	»	31,794	7,844	5,900	13,550	4,500	3 25	Un avant-projet seule- ment a été dressé pour le restant de ce chemin. Il porte la dépense à 109,000 fr. On exécutera en 1852 un lot de 1,076 mètres, éva- lué à 10,250 francs.
										31,794					

d'une largeur variable par suite de l'irrégularité des constructions préexistantes. Depuis la sortie du village jusqu'au pied de la côte sur la commune d'Andrimont, l'empierrement est en assez mauvais état et le chemin présente encore des irrégularités dues à la cause signalée

plus haut. A partir du pied de la côte, l'état des choses change et le chemin devient bon et régulier sous tous les rapports, et reste tel jusqu'au point, situé à 600 mètres de la limite des communes d'Andrimont et de Henri-Chapelle, où finit l'amélioration sur la première de ces communes. A partir de la limite susdite, une section de 700 mètres est en construction sur Henri-Chapelle.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENTS DE VERVIERS ET DE HUY.

Chemin de grande communication du pont de Turon (Verviers)
à Remouchamps (Huy).

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON moyenne.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTAL.		
La Reid.....	Turon (à la route de Theux à Spa).	"	Mètres. (a) 10,500	Mètres. 6 % sur une pe- tite por- tion.	Mètres. 5.50	Mètres. Moyenne. 8.00 jusqu'à la Reid. 7.00 au delà.	Mètres. 1.20	Terrassement, empierrement, travaux d'art. — Matériaux de la Reid.
Aywaille.....	"	Remouchamps (à la route d'Aywaille à Louveigné).						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, etc. de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
La Reid.....	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H.	A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Aywaille.....	"	"	"	6,633	"	(a) 3,867	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
10,500																

Ce chemin doit réunir la route de Liège à Spa avec les routes : 1° de Remouchamps à Louveigné ; 2° de Remouchamps à Liège ; 3° de Remouchamps à Bastogne ; 4° de Remouchamps à Barvaux. Cette simple énumération montre que la communication dont il s'agit est

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1831 à 1832.	Emplacement.	DÉPENSES ANNUELLES.	
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
3 ponceaux, 20 aqueducs, 2 murs de soutènement et un perré. — Matériaux de la Reid et de Pepinster, calcaire et pierres des fanges, quartzeuses et siliceuses.	10 00	6 à 40 (6,300)	385 00	1 barrière, 3 bureaux : à Turon, à la Reid et à Belvaux.	(b) 800 00	(a) Y compris la partie située sur Aywaille, arrondissement voyer de Iluy. (b) Environ. — Il se fait actuellement en régie, l'entrepreneur ayant failli.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
6 04 00	17,000	6,500	17,200	»	25,306 60	»	»	»	66,006 60 ^(b)	19,668	9,664	36,644	»	2 85	(a) A l'époque de mon inspection il ne restait plus à améliorer que 500 mètres composant la traverse du hameau de Remouchamps. (b) Il reste un déficit de fr. 642-60.
										66,006					

d'une haute importance : il est donc très-essentiel que les 500 mètres de la traverse du village de Remouchamps qui restent à construire soient promptement achevés.

Ce chemin, dans la partie terminée, a 8 mètres de largeur en crête, depuis le pont de Turon

jusqu'à la Reid ⁽¹⁾, et 7 mètres depuis la Reid jusqu'à l'entrée de Remouchamps ; l'empierrement a 3^m,50. Il est construit en grès, en calcaire et en blocs erratiques des fanges. Le tracé de cette communication est entièrement neuf, sauf dans la traverse des villages (Hestroumont et la Reid), où l'on a en partie suivi l'ancien chemin.

Depuis le point de départ (pont de Turon), sur la route de Liège à Spa, jusqu'à Hestroumont, le chemin est en bon état sous tous les rapports. Dans la traverse de Hestroumont, les accotements sont un peu boueux par suite de l'écoulement des eaux ménagères. De Hestroumont à la Reid le chemin est en très-bon état. Dans la traverse de la Reid l'empierrement est des meilleurs, mais les accotements, au voisinage des maisons, sont sales et boueux ; le purin et les eaux ménagères s'échappent abondamment de toutes les fermes et coulent dans les fossés et dans le ruisseau.

Entre la Reid et Hautregard un aqueduc, construit dans une partie marécageuse, a été emporté deux fois par les eaux des marais très-abondantes dans la saison pluvieuse. On l'a supprimé et on a ménagé aux eaux un écoulement vers un boit-tout (agolina), construit en fissures dans une roche calcaire qui suffisent à l'absorption des eaux en temps ordinaire. De la Reid à Hautregard, sauf dans le point que je viens d'indiquer, le chemin est bon sous tous les rapports.

De la ferme de Hautregard jusqu'à la limite de l'arrondissement de Huy, il y a 1,400 mètres, formant une section du chemin non encore reçue et au parachèvement de laquelle on était occupé en cassant les blocailles et donnant une ouverture régulière aux fossés.

De la limite entre les arrondissements de Verviers et de Huy, le chemin descend jusqu'à l'entrée de Remouchamps avec une pente régulière de 5 1/2 p. ‰. La première partie, 1,200 mètres environ, sur laquelle il reste quelques parachèvements à faire, n'est pas encore reçue ; la deuxième partie est dans le meilleur état sous tous les rapports.

Cette voie de communication, établie dans un pays extrêmement accidenté, est bien tracée, bien construite et bien entretenue. L'exploitation du minerai de fer, le transport des écorces et les visites à la grotte de Remouchamps y occasionnent une grande circulation : je crois donc devoir insister sur l'urgence qu'il y a de construire la lacune de 500 mètres que présente la traverse du village de Remouchamps.

(1) Dans un point situé à 600 mètres en avant de Turon et où le chemin domine le sol à droite de 5 à 6 mètres, la largeur totale est de 9 mètres. Il serait utile de construire en cet endroit une banquette garde-corps.

PROVINCE DE LIÉGE.



ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.



Chemin de grande communication de Basse-Bodeux à Regné (Luxembourg).

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Bihain	Regné (à la route de Fraiture à Vielsalm.)	•	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Terrassements, empierre- ment, pavage et ouvrages d'art — Pierres sauvages des fanges et pierres des carrières de Lierneux et de Bodeux.
Lierneux		•	(a) 14,809	7 p. o/o dans la montagne de Saxeux.	5.00 de pavage 5.50 d'empierre- ment.	7.00	1.20	
Bodeux		Bodeux (à la route de Huy à Stavelot.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection de projets, etc de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensalement.		Con- tenance.	Sommes.								
Bihain	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Lierneux	"	"	415	14,394	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bodeux																
14,809																

Ce chemin met en communication la route de Stavelot à Werbomont avec celle de Salm-Château à la baraque de Fraiture. Il est entièrement terminé tant sur la province de Liège que sur celle de Luxembourg où il a une longueur d'environ 1,000 mètres sur la commune 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.	Francs.	
4 ponceaux. 26 aqueducs et 2 murs de soutènement. — Pierres quartzenses et sili- ceuses; schiste ardoisier; cal- caire pour tablettes, etc.	5 98	6 à 20	"	" (b)	1,500	(a) Y compris la partie de Bihain (Luxem- bourg). (b) La proposition de placer trois barrières sur ce chemin est soumise à l'instruction.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Parage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
(a) 2.00.00 (b) 8.00.00	2,500	5,500	16,500	700	23,822 56	"	"	"	59,022 52	14,900 00	9,491 96	34,630 60	"	1 13 (c)	(a) Environ. de terrain particulier. (b) Environ. de terrain communal. (c) Pour le terrain par- ticulier
										59,022 56					

Bihain. Une de ses extrémités se trouve à Basse-Bodeux (Liège) et l'autre à Regné, commune de Bihain (Luxembourg).

A partir de Bodeux la route, jusqu'à la sortie des haies du village, est établie dans l'ancien

chemin sans rectification d'axe ni de pente, mais bien de la largeur qui est portée uniformément à 7 mètres. La pente va jusqu'à 91 p. ‰. L'empierrement d'une largeur de 3^m,50 était en bon état et récemment rechargé. Les accotements étaient bons, et les fossés bien ouverts, mais un peu dégradés par suite de la friabilité des terrains. Par suite de cette friabilité, qui rend les aqueducs peu solides, les chemins aboutissants sont réunis à celui qui nous occupe au moyen de cassis. Cette partie est déjà ancienne.

Depuis la sortie des haies du village jusqu'à la rencontre du chemin allant à Manhay par Bras, le chemin est parfait sous le rapport du tracé, de la régularité, de la construction et de l'entretien. Un rechargement récent en rendait le parcours difficile.

Depuis la rencontre du chemin vers Manhay par Bras jusqu'à un grand hêtre situé à peu près au sommet de la fange, le chemin est bien tracé, l'empierrement très-bon et rechargé récemment d'une manière complète, mais les accotements et surtout les fossés ravagés par l'abondance et la rapidité des eaux et la friabilité du terrain. Cette partie n'est, du reste, pas encore requise.

Du hêtre jusqu'à Haudrimont, bon tracé et bon empierrement ; les accotements et les fossés deviennent beaucoup meilleurs que dans la partie précédente.

De Haudrimont à Lierneux, le chemin n'a plus que 6 mètres entre les crêtes ; deux vieux ponts en maçonnerie, de 4 mètres entre les têtes, à élargir.

Au delà du deuxième pont et un peu avant d'arriver à Lierneux, on commence une rectification qui réduira de 4 p. ‰ la rampe qui conduit au village. Dans cette partie les accotements et les fossés sont bons ; l'empierrement est très-viable, mais a perdu son bombement.

Dans la traverse de Lierneux on a établi un pavage en pavés bruts, à l'entrée, et, plus loin, en pavés réguliers. Le purin coule à flots dans les rigoles et les fossés. Grande mare à l'entrée du village.

A l'issue du village il y aura une maison à abattre, parce qu'elle réduit la largeur du chemin à 8 mètres ; au delà, il y aura une banquette à établir pour la sûreté des communications.

De la sortie du village jusqu'à la limite de la province, l'empierrement est en bon état ainsi que les fossés, les accotements demanderaient un peu d'entretien ; ce chemin en rampe continue est bien tracé. De la limite de la province jusqu'à Regné, il y a 1,000 mètres que le défaut de temps m'a empêché de parcourir. Ils m'ont paru, à la vue, en bon état.

Ce chemin, d'un tracé très-difficile, à cause des accidents nombreux et considérables du sol, présente une communication très-importante et très-bien exécutée.

Il reste à y dépenser 4 à 5,000 francs pour des parachèvements de détail.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE Verviers.



Chemin de grande communication de Bodeux à Manhay (Luxembourg)
par Bra.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maxim.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Vaux-Chavanne ...	Manhay (à la route de Liège à Basto- gne).	"	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrement, pierres sau- vages des fanges et schiste ardoisier de Villettes.
Bra.....	"	"	12,472	3 p. o/o	3.50	7.00	1.20	
Bodeux.....	"	Bodeux (à la route de Huy à Stave- lot).						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité		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.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Vaux-Chavanne ..	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Bra	"	"	"	6,893	"	(a) 5,579	1.00.00	967	165	5,637	"	7,201 37	"	"	"	13,971 37
Bodeux																
	12,472															

Ce chemin est destiné à mettre en communication la route de Stavelot à Werbomont avec le chemin de grande communication de Bodeux à Regnée et la grande route de Liège à Bastogne.

Il est situé, en grande partie, sur la province de Liège et s'étend sur le territoire de Vaux-Chavanne dans la province de Luxembourg.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit.	Emplacement.	DÉPENSES — ANNUELLES.	
			— 1851 à 1852.			
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont sur la Lienne, 14 aques- ducs, 1 perré et 1 mnr. — Matériaux comme à la co- lonne précédente, plus, du calcaire de Harzé.	7 59	6 à 40	•	(a)	(b)	(a) On ne mettra des barrières que quand la section en construction sera livrée à la circula- tion. Elle est portée dans les chiffres ci-contre. (b) Il est toujours à charge des entrepreneurs.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
4.54.61	7,184	9,100	13,000	"	23,060	"	"	"	52,344	6,968	"	"	"	2 17	(a) Y compris la partie de Vaux-Chavanne (Luxem- bourg). (b) La répartition de la dépense n'a pas encore eu lieu. On compte que les communes interviendront à peu près pour la moitié.

Commune de Vaux-Chavanne. Cette commune n'a construit jusqu'ici qu'environ 150 mè-
tres à partir de la limite vers Bra. Il serait essentiel que ce travail fût achevé, sans quoi il
rendra inutile la partie sur la province de Liège, qui sera terminée dans le courant de cette
année, à 1,000 mètres près, qui resteront à faire vers Vaux-Chavanne.

La partie achevée sur la province de Liège commence à 300 mètres environ du village de Bra. Une première section traverse le village et se continue sur 1,000 mètres environ au delà; elle est reçue; je l'ai trouvée en bon état, sauf en un point où une source avait entraîné une partie du chemin et où le remblai apporté pour le reconstruire n'avait pas encore pris la consolidation nécessaire. Les bordures en schiste ardoisier n'ont pas une épaisseur suffisante : à cela près, cette section est en très-bon état. Dans l'intérieur du village de Bra, les fossés sont remplacés par des rigoles pavées de 2 mètres.

A la section précédente en succède une autre non reçue encore et qui, quoique bien construite et en bon état, devra être démontée parce que l'entrepreneur ne s'est pas conformé au profil adopté.

Dans cette section on voit un beau pont sur la Lienne. Il a deux arches présentant, réunies, un débouché de 12 mètres; 9 mètres entre les têtes avec deux garde-corps en pierre de 0^m,50 et deux trottoirs de 0^m,80. Il est construit en maçonnerie de moellons essuillés du terrain ardoisier avec culées, pile, angles, voussoirs de têtes et tablettes en pierres de taille. Cette section a, en outre, donné lieu à des déblais considérables dans des roches fort dures du terrain ardoisier.

A cette section succède une partie d'une construction ancienne, assez viable, mais qui devra donner lieu à des réparations, équivalant presque à une reconstruction.

Au delà commence la section non construite : elle a une longueur de 4,100 mètres et a été adjugée pour 22,100 francs.

J'ai trouvé les travaux de terrassement commencés sur différents points de la ligne et il n'est pas douteux que cette partie ne soit achevée cette année. Elle aura, comme la partie construite, 7 mètres de largeur totale avec empiérement de 3^m,50.

Ce chemin traverse un pays très-accidenté; son tracé est satisfaisant, et, sauf les observations ci-dessus, il est bien construit et en très-bon état.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

**Chemin de Dison à la route de Battlee, par Chaineux (non déclaré de
grande communication).**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON MILIEUR.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment	TOTALE.		
Dison.....	Dison.....	"	Mètres. 4,984.80	Mètres. 6 p. ‰	Mètres. 4 à 20 de pavage dans Dison, 3.80 d'empierre- ment.	Mètres. Moyenne. 7.00	Mètres. 1.20	Pavage, empierrement ; ma- tériaux provenant des car- rières de Dison et de Petit- Rechain.
Battice.....	"	Hautregard (à la route).						

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Dison et Dattiec.	"	"	390.00	4,594.50	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
			4,984.50													

Ce chemin est entièrement terminé : il réunit deux points différents de la route de Herve à Verviers. Il a 7 mètres en crête et 3^m,50 d'empierrement. De la route jusqu'à Chainoux, forte descente bien tracée. Cette portion du chemin est en très-bon état, seulement les acco-

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.	
4 ponceaux, 9 aqueducs, un perré de 261 mètres de longueur, une voûte de 250 mètres de longueur et 8 mètres de largeur sur le ruisseau et d'autres petits travaux.— Les matériaux proviennent des carrières et des briqueteries de Dison et de Petit-Rechain; calcaire, grès, silex et briques.	20 72 (a) 102 26 (b) 15 10 (c)	6 à 40	1,010 00	$\frac{3}{5}$ et $\frac{2}{5}$, à Dison et à Chaineux.	1,400 00	(a) Prix moyen, en comprenant le voûtage du ruisseau et le pavage dans l'intérieur de Dison, sans lesquels il n'y avait pas de chemin possible. (b) L'intérieur de Dison. (c) Chemin proprement dit.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.	
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	l'Ét.	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.		
3.09.73	19,000	20,000	20,117	9,000	35,150 30	»	»	»	103267 30	18,500 »	9,354 01	58,582 68	16830 61	10 » (a) 3 74 (b)	(a) Intérieur de Dison. (b) Chemin proprement dit.	
										103,267 30						

tements laissent un peu à désirer dans une partie où le chemin traverse un lambeau de gault du terrain crétacé. L'empierrement est en silex au haut de la côte, puis en calcaire et en grès. La traverse du village de Chaineux est dans un état parfait : des rigoles pavées y sont

établies pour l'écoulement des eaux. Dans le village il y a un ponceau en maçonnerie de 1^m,50 d'ouverture avec têtes en pierres de taille en très-bon état.

De Chaineux à Dison, le chemin est dans le meilleur état d'entretien : aux abords du village on a construit un perré de 261 mètres, pour le séparer d'un ruisseau. La traverse de Dison est pavée et en très-bon état jusqu'au point où l'on rejoint la route de Herve à Verviers.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

Chemin de Clèrmont à Froidthier (non déclaré de grande communication).

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.	Francs.	
3 aqueducs et un puits. — Matériaux de la provenance indiquée à la colonne précéd- ente.	8 05	6 à 10	270	$\frac{3}{5}$ à Clermont et $\frac{2}{5}$ à Froidhier.	425 (a)	(a) Pour ce prix l'entrepreneur a fait défaut ; la commune exécute provisoirement l'entretien par régie.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1881.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement	Ensalement.	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.	
1.25.43	7,043 72	1,000	4,000	3,600	19,356 28	»	»	»	35,000	6,000	2,900	26,100	»	2 30	

jusqu'à la route d'Aix-la-Chapelle. L'empierrement est construit presque entièrement en grès
houiller.

Ce chemin est bien tracé et bien construit. On regrette l'absence de fossés sur une lon-

gueur d'environ 500 mètres aux abords de Froidthier. Une partie des pierres employées à l'empierrement sont si dures que, dans une section terminée depuis 1849, elles ne sont pas encore broyées : cette circonstance a empêché qu'elles ne fussent cassées à la grosseur voulue et rend le parcours difficile. Les fossés et les accotements sont bien établis, mais laissent un peu à désirer sous le rapport de l'entretien. L'intérieur du village de Clermont est pavé. Au delà, l'empierrement recommence. De Clermont à la route d'Aix-la-Chapelle, on a établi un redressement en alignement avec rampe de 7 p. ‰, tandis que l'inclinaison de l'ancien chemin était de 14 p. ‰. Sur cette partie, l'empierrement et le fossé sont excellents : les accotements demandent un peu d'entretien.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

**Chemin de Soumagne à Petit-Rechain, par Bruyère (non déclaré
de grande communication).**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON basiveau.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment	TOTALE.		
Battice.....	De la route de Liège à Aix-la-Chapelle.	A la route de Bat- tice à Verviers.	Mètres. 5,500	Mètres. 5 p. ‰	Mètres. 3.50	Mètres. Moyenne. 7.00	Mètres 1.20	Empierrement. Matériaux d'une carrière trouvée sur les lieux et de celles de Petit-Hechain.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Easement.	Frais de confection de projets, etc de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- sénance.	Sommes.								
Battice.	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. 3,500	Mètres. "	Mètres. "	H. A. C. "	Francs. "	Francs. "	Francs. "	Francs. "	Francs. "	Francs. "	Francs. "	Francs. "	Francs. "

Ce chemin réunit la route de Liège à Aix-la-Chapelle à la route de Verviers à Maestricht. Il a 7 mètres de largeur entre les crêtes intérieures des fossés et un empierrement de 3^m,50 entre les bordures. Les deux extrémités sont respectivement à des distances assez considéra-

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.		
2 ponceaux, 3 aqueducs. Matériaux de la provenance indiquée à la colonne précédente. — Calcaire, grès houiller et un peu de silex.	Francs. 8 53	Francs. 6 à 30	Francs 1,400	$\frac{2}{5}$ à chaque bout de la route.	Francs. (a) 1,100	(a) Ce prix est tout à fait accidentel. Lorsque l'on réadjudgera l'entretien, il y aura augmentation.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage	Empierrement	Ensalement.	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.	
1.20.14	10566 08	2,500 »	8,000 »	»	8,876 30	»	»	»	29,942 30	9,620	6,050 98	6,771 32	7,500 »	2 44	
										29,942 30					

bles des deux villages dont elle porte les noms. Il est entièrement sur la commune de Battice.

La seconde section de ce chemin, partant de la route de Liège à Aix-la-Chapelle et s'éten-

dant jusqu'au village de Bruyère, n'est point encore reçue. Elle est en très-bon état, sauf quelques petits soins à donner aux accotements, aux fossés et à l'empierrement pour rendre à ce dernier le bombement voulu de 0^m,12 et mettre le tout en état de réception.

La deuxième section, s'étendant de Bruyère au lieu dit *Barrière-Niset*, sur la route de Verviers à Battice, serait parfaite si, en quelques endroits, les accotements ne laissaient un peu à désirer.

Malgré son simple caractère de petite vicinalité, ce chemin donne lieu à une grande circulation ; l'écoulement des eaux y est parfaitement assuré, et il est tracé, construit et entretenu avec autant de soin qu'une bonne route.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE Verviers.

Chemin d'Ayeneux à Olne (non déclaré de grande communication).

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'empierre- ment	TOTALE.		
Ayeneux	Ayeneux (route de Liège à Aix-la- Chapelle).	Olné (a)	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres	Empierrement. — Matériaux de St-Hadelin (Olné).
Olné			4,485	7 % au Thier de St-Hadelin.	5.00	8.00	1.20	

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enasblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Enasble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Ayeneux	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Olné	"	"	"	2,100	"	2,385	Le projet dressé pour la 2 ^e section, porte une dépense totale de 27,000 francs. Ce projet doit être modifié.									
						4,485										

Ce chemin a donné lieu, de ma part, à un rapport spécial (du 18 mai 1852) consacré à l'examen de la direction la plus convenable à donner à la seconde partie de ce chemin, celle qui s'étend entre Olné et Saint-Hadelin, pour laquelle deux tracés sont proposés, l'un par le lieu dit *Rafhai*, l'autre par le lieu dit *Froid-Heid*.

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 et 2 aqueducs. — Matériaux comme ci-contre. — Calcaire en général.	(b) 8 90	6 à 30	(c)	(c)	250 00	(a) Pour être prolongé jusqu'à la grande communication d'Ensival à la Maison-Brûlée, à Xhen- delesse ou à Soiron. (b) Pour la 1 ^{re} section, de 2,100 mètr., exécutée. (c) On ne placera la barrière qu'après l'achè- vement de la 2 ^e section.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
0.08.00	2,050	2,300	5,000	»	8,650	»	»	»	18,000	5,000	6,000	7,000	»	1 78	

La partie du chemin exécutée s'étend entre l'ancienne route de Liège à Herve (à l'endroit dit *la Bascule*) et le village de Saint-Hadelin. Elle a 2,100 mètres de longueur. En partant du village, une pente d'environ 5 p. % conduit au ruisseau qui occupe le fond de la vallée et que l'on franchit sur un pont d'une arche, de 6 mètres d'ouverture et de 8 mètres de largeur.

Ce pont est construit en moellons calcaires, à l'exception de la voûte qui consiste en deux rouleaux de briques et des cordons et tablettes qui sont en pierre de taille. Ce pont, par suite du tracé défectueux de la voûte elliptique et de la mauvaise disposition des briques qui forment cette voûte, a éprouvé un affaissement très-notable sur la clef, surtout à la tête d'aval. Cet ouvrage d'art n'eût pas dû être reçu. Ses murs en ailes ont un besoin urgent d'être rejointoyés.

Du pont jusqu'à la route de la Clef, on gravit une côte fort élevée au moyen d'un tracé en lacet et d'une rampe qui a d'abord 0^m,07 et ensuite 0^m,05 par mètre.

Ce chemin a 8 mètres de largeur totale, dont 5 mètres d'empierrement et 3 mètres d'accollements.

Du village jusqu'au pont, l'empierrement est exécuté en calcaire ; du pont jusqu'à la bascule sur la route de Liège à Herve, il est construit en grès houiller. La différence des matériaux s'explique par la circonstance que le pont se trouve à la limite des terrains anthraxifère et houiller.

Le chemin était, du reste, sous tous les rapports, dans le meilleur état ; quelques flaques que l'on y remarquait venaient d'être remplies par des pierrailles qu'un ouvrier était occupé à réduire au volume convenable.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

Chemin du Marteau à Desnié par Winanplanche (non déclaré de grande communication.)

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
La Reid et Spa	Au Marteau (route de Liège à Spa).	Desnié	3,516	2 p. o/o en général 9 p. o/o dans la Mon- tagne de Desnié.	3.00	7.00	1.20	Terrassement, empierremt, travaux d'art. Matériaux des environs.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
La Reid et Spa . .	"	"	"	3,516	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Ce chemin est entièrement terminé jusqu'à Desseignée. Il est de nature à être prolongé d'environ 2,000 mètres jusqu'à la rencontre du chemin de La Reid vers Stoumont, lorsque ce dernier sera terminé. Il a 7 mètres entre les crêtes et 3 mètres d'empierrement. Le tracé jusqu'à Winanplanche est entièrement neuf et suit la vallée, tandis que l'ancien chemin était

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.		
5 ponceaux, 5 aqueducs et un mur de soutènement; calcaire et grès provenant des terrassements et de Popins-ter.	8 19	6 à 30	240	² / ₅ à Marteau et ² / ₅ à Winanplanche.	423	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										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.	
1.90.18	5,325 04	2,200	8,770	"	12474 96	"	"	"	28,770	8,500	4,000	6,270	10,000	2 73	

dirigé par les hauteurs. Dans cette partie l'empierrement a été fait avec des roches du terrain ardoisier provenant des coupures faites pour l'ouverture du chemin, ou avec des cailloux roulés pris dans le lit du ruisseau. Du Marteau à Winanplanche on remonte la vallée, avec une pente d'environ 2 p. ‰. De Winanplanche à Desnié, la rampe est d'environ 8 p. ‰.

Ce chemin est bien tracé, bien exécuté et en très-bon état. La traverse de Winanplanche est salie par les eaux ménagères et le purin qui s'échappent des habitations. Il y a dans ce village deux ponts : un neuf, avec culées en maçonnerie et tablier en bois ; un vieux, tout entier en maçonnerie ; tous deux sont en bon état.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

Chemin de Charneux à la route de Battice à Maestricht (non déclaré de grande communication).

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Charneux	Charneux	A la route de Bat- tice à Maestricht.	Mètres. (a) 3,332	Mètres 7 p. o/o sur une lon- gueur insi- gnifiante.	Mètres. 4 00 de pavage, 5.80 d'empierre- ment.	Mètres. Moyenne. 6.00	Mètres. 1.20	Terrassements, pavage, em- pierrément. Silex et grès houiller des environs.

[illegible]

Ce chemin est entièrement achevé. Il a une largeur totale de 6 mètres entre les crêtes

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.	
Un ponceau et un mur de soutènement. Calcaire et grès provenant de Petit-Rechain et de Charneux.	7 76	7 à 40)	135 »	2/5 près du vil- lage.	700 » environ.	(a) Y compris les prolongements vers Aubel et Neufchâteau, respectivement de 470 mètres et de 968 mètres.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.	
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.		
0.48.00	5,085 »	600 »	3,000 »	2,000 »	15,171 33	»	»	»	25,856 33	6,200 »	2,900 »	(a) 14,756 33	2,000 »	3 50 le pavage, 2 » l'empierre- ment.	(a) La commune espère encore obtenir des subsi- des pour diminuer ce con- tingent.	
										25,856 33						

intérieures des fossés qui sont continus et un empierrement de 3^m,50, entre bordures, con-

struit entièrement en silex. Dans l'intérieur du village l'empierrement est remplacé par un pavage.

Ce chemin ne laisse rien à désirer sous aucun rapport et il était dans un état de viabilité parfait lorsque je l'ai parcouru.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE Verviers.

**Chemin de Montzen à la chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle (non déclaré
de grande communication).**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Montzen.....	Montzen.....	A la chaussée de Liège à Aix-la- Chapelle.	1,433	6 p. % sur une pe- tite éten- due.	3.50	6.00	1.20	Terrassement, empierrement et travaux d'art. — Maté- riaux de Montzen, d'Alsen- berg, etc.—Un peu de silex.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		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.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Montzen	»	»	»	1,453	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Ce chemin a 6 mètres en crête, avec empierrement de 3^m,50 en calcaire, grès et silex,

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.	
2 ponceaux. — Calcaire et grès, provenant des carrières de Montzen, etc.	Francs. 11 42	Francs. 6 à 40	Francs. »	»	Francs. 400 environ.	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DEC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.			
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.																	
Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.				
1.06.77.	5,615 30	1,800	»	4,500	»	»	4,688 35	»	»	»	16,603 65	3,900	»	3,118 30	9,585 35 ^(a)	»	3 26	(a) La commune espère obtenir un nouveau sub- side pour diminuer ce contingent

bordures en calcaire. Tout y est en bon état: empierrement, accotements et fossés.

136

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

**Chemin de Teuven à la route d'Aubel à la Planck, avec embranchement
vers Sippenaeken (non déclaré de grande communication).**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Teuven	Teuven	La route de la Planck.	3,411	5 p. % dans le fond de Sinnich.	5.50	6.00	1.20	Terrassements, empierre- ment, travaux d'art. — Silex extrait des environs.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	U. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Teuven	"	"	"	3,411	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"

Le tronc principal est terminé jusqu'au delà du village de Teuven. Il a, ainsi que l'embranchement, 6 mètres en crête et 3^m,50 d'empierrement, construit entièrement en silex. Ce

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIEAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	DÉPENSES ANNUELLES.	
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 pont, 1 ponceau, 6 aqueducs. Briques, silex et calcaire de Petit-Rechain.	9 60	8 à 50 (4,000)	»	(a)	800 environ.	(a) Le conseil communal a admis la proposition du commissaire-voier d'arrondissement de placer une barrière et d'adjuger l'entretien.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.			
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.					
Con- tenance.	Sommes.																	
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.				
0,65,22	4,863 23	4,000	»	6,300 00	»	17,497 16	»	»	»	32,760 39	6,100	»	3,968 30	15,392 09 ^(a)	7,100	»	2 74	(a) La commune espère obtenir de nouveaux sub- sides.

chemin est entièrement satisfaisant sous le rapport du tracé, de la construction et de l'entre-
tien. Sous ce dernier rapport, une longueur d'une cinquantaine de mètres, au début, dans

la traverse d'un bois communal, laisse un peu à désirer. Avant d'arriver au village, on trouve, sur un affluent de la Jalpe, un ponceau de 1^m,50 d'ouverture en briques avec tablettes en pierre de taille, en très bon état.

L'embranchement n'est construit que jusqu'à la rivière de la Jalpe, sur laquelle il y a un pont d'une arche de 4 mètres de débouché. Ce pont est construit en briques avec tablettes, cordons, angles des culées et murs de face en pierre de taille. Le chemin et le pont sont en excellent état.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE Verviers.

**Chemin de Petit-Rechain à Xhendelesse, par Grand-Rechain (non déclaré
de grande communication).**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Petit-Rechain.	Petit-Rechain, à la chaussée de Bat- tice à Verviers.	"						
Grand-Rechain.	"	"						
Soiron.	"	"	5,712	3 p. %	5.80	6.00	1.20	Terrassement, empierrement et ouvrages d'art. — Cal- caire provenant de roches que l'on rencontre dans le tracé.
Xhendelesse.	"	Aux cours, à Xhen- delesse, à la gran- de communication d'Ensival à la Mai- son-Brûlée.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Petit-Rechain. . .																
Grand-Rechain. .																
Soiron.				3,712												
Xhendelesse. . .																

Ce chemin étant encore en construction, je ne l'ai point parcouru.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1831 à 1832.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 ponceau, 4 aqueducs et 1 perré	8 34	6 à 40	•	•	•	Ce chemin est en construction. — Il sera prochainement livré à la circulation.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillances, 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.	
1,02.00	11,800	6,000	7,000	»	7,700	»	»	»	31,700	2,200	800	(a) 27,700	1,000	2 44	(a) Les communes de- vront nécessairement ob- tenir de nouveaux secours

Outre les chemins qui précèdent, j'ai visité d'autres chemins de petite vicinalité. Voici leur indication et les résultats de l'inspection.

Chemin de petite vicinalité de Trois-Ponts au Coë.

Ce chemin, d'une longueur de 2,500 mètres environ, a une largeur irrégulière : on y a établi un empierrement de 3 mètres ; il est dans un état de viabilité parfait, seulement il présente en divers points des inclinaisons considérables allant jusqu'à 14 p. ‰. Il offre aussi plusieurs passages dangereux qui réclament impérieusement l'établissement de garde-corps ou de banquettes.

Chemin de petite vicinalité de Spa à Creppe.

Ce chemin a été construit sans subside : la partie que j'ai visitée était en très-bon état.

Chemin de petite vicinalité de la Reid à Stoumont par le Vert-Buisson, avec embranchement sur la Gleize.

Ce chemin qui n'est exécuté que sur une longueur de 900 mètres, à partir de la Reid, a été entrepris, sans subside, dans l'intérêt de l'exploitation du minerai de fer. Il a 6 mètres en crête, 3 mètres d'empierrement entre les bordures. La partie améliorée est en bon état.

Chemin de petite vicinalité de Henri-Chapelle à la vallée de la Meuse, par Aubel, Neufchâteau et Bombaye.

Ce chemin est en construction. Il part de la route de Liège à Aix-la-Chapelle en un point situé entre Belœil et Henri-Chapelle. Il est terminé sur une longueur de 1,200 mètres ; une longueur égale est adjugée et sera construite cette année. Ce chemin a 8 mètres entre les crêtes, et empierrement de 3^m,50 en silex, avec bordure en calcaire. Il est très-viable, mais il a perdu son bombement et commence à montrer des ornières dont une partie seulement sont réparées. Les fossés sont bons, les accotements passables.

Chemin de petite vicinalité de Charneux vers Neufchâteau.

Ce chemin est en construction. Il forme le prolongement de celui de la route de Battée à Maestricht à Charneux et s'embranche, dans le village, sur celui de Charneux à Thimister. Il n'y a que 700 mètres achevés à partir de Charneux : les 300 premiers construits en 1849 et les 400 autres en 1851. Le chemin a 6 mètres de largeur en crête et l'empierrement 3^m,50 ; l'enrochement et les bordures sont en grès, les pierrailles en silex. Dans l'intérieur du village, le chemin est bon, mais un peu irrégulier, quant à la largeur : hors du village il est régulier et très-bon.

Chemin de petite vicinalité d'Aubel vers Aix-la-Chapelle.

Ce chemin n'est amélioré que sur une longueur de 800 mètres à partir d'Aubel ; on construira cette année une partie adjugée de 1,200 mètres, allant jusqu'au lieu dit Marekhoff. La partie terminée est en bon état. Elle a 7 mètres en crête avec empierrement de 3^m,50.

Chemin de petite vicinalité de Charneux vers Aubel, Thimister, Dison et Verviers.

Ce chemin est en construction ; on y établit un empierrement de 3^m,50 de large avec enrochement et bordures en grès houiller et pierrailles de rechargement en silex. Trois tronçons sont achevés.

Le premier partant de Charneux vers la route de Battice à Aubel, construit l'année dernière, a une longueur de 600 mètres.

Le deuxième part de la route de Battice à Aubel et va au hameau de la Minerie ; il a une longueur d'environ 500 mètres.

Le troisième part au nord-ouest de Thimister, traverse le village et se continue jusqu'à la route de Liège à Aix-la-Chapelle. Il a environ 2,000 mètres de longueur.

Ces trois parties sont en bon état ; l'écrasement des matériaux n'étant pas encore opéré sur la première, le parcours en est difficile.

Chemin de petite vicinalité de la barrière Niset à Cheneux.

Ce chemin a une longueur totale d'environ 1,300 mètres. Il est entièrement amélioré au moyen d'un empierrement, sauf une longueur de 73 mètres qui reste à faire aux abords du village. Cette interruption et une autre voie de communication existante est cause que l'on ne fait presque pas usage de celle-ci ; elle reste donc en bon état quoiqu'elle soit légèrement construite et que l'empierrement n'ait guère que 0^m,15 d'épaisseur.

Chemin de petite vicinalité de Stavelot à Challe.

Ce chemin d'environ 1,000 mètres de longueur sert de promenade et de chemin agricole pour communiquer avec les prés de la vallée de l'Amblève à l'amont de la ville. Il est ouvert au pied d'une côte dans la roche dite *Poudingue de Malmedy* qui a servi à la construction de l'empierrement. Ce chemin est en bon état.

Chemin de petite vicinalité de Stavelot à Ladamez.

Ce chemin sert à mettre quelques hameaux (Warichalle, Ladamez, Beaumont, Trouville) en relation avec Stavelot. L'empierrement est établi dans l'ancien chemin. Sur les premiers 1,000 mètres, à partir de Stavelot, on a uniformisé la largeur, régularisé la pente et établi une plantation d'arbres. Au delà la largeur et l'inclinaison sont restées irrégulières et la dernière est parfois très-forte. A la

jonction de ces deux parties les eaux ont ravagé une partie de l'empierrement et rejeté les pierres sur l'un des côtés, parce qu'il n'y a qu'un fossé d'écoulement qui est insuffisant. L'empierrement est usé et l'on roule sur les pierres de l'encoffrement. Somme toute, le chemin est très-viable.

Chemin de petite vicinalité de Stavelot à Wasme.

Ce chemin est entièrement achevé dans la commune de Stavelot; on a établi un empierrement de 3 mètres dans l'ancien chemin dont on a conservé le tracé et la largeur en régularisant la pente. On y regrette l'absence de fossés. C'est le seul des chemins que j'ai visités dans l'arrondissement de Verviers où cette circonstance se présente. Il est du reste en très-bon état de viabilité.



PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

Travaux exécutés depuis 1841, aux chemins vicinaux autres que les chemins de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1851.

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSES effectuées.
	parés.	empierrés.	ensablés.		
Andrimont	"	1,325.00	9,751	1 ponceau	8,931 65
Aubel	745.00	283.00	14,224	2 aqueducs	21,615 30
Baelen	15.00	2,917.00	895	3 aqueducs et 1 ponceau . .	11,625 17
Basse-Bodeux	"	2,726.00	150	8 aqueducs et 1 ponceau . .	10,551 83
Battice	"	8,567.50	2,499	4 ponceaux, 17 aqueducs et un mur de soutènement.	142,115 40
Bilstain	"	1,199.63	4,252	1 aqueduc	6,995 79
Bra	120.00	2,130.00	"	"	10,564 14
Charneux	126.85	3,529.93	10,100	2 ponceaux	44,891 64
Chevron	"	3,126.00	140	4 aqueducs	6,566 07
Clermont	140.00	7,705.00	4,932	10 aqueducs	71,420 92
Cornesse	10.00	2,235.00	5,944	3 aqueducs et 1 mur de sou- tènement.	12,564 43
Dison	1,472.00	1,118.00	17,737	Une voûte, un mur de soutènement, 1 perré, 4 ponceaux, 3 aqueducs.	36,996 72
Ensival	332.00	2,377.00	2,525	1 pont, un mur de soutène- ment et 8 aqueducs.	29,377 79
Fosse	"	2,670.00	450	3 aqueducs et 1 ponceau . .	5,704 65
Fouron-Saint-Martin . . .	"	1,224.00	5,697	2 aqueducs	7,669 75
Fouron-Saint-Pierre . . .	"	261.00	3,581	"	1,665 37
Francorchamps	"	2,489.00	"	2 aqueducs	4,979 89
Gemmenich	"	662.00	6,131	1 ponceau, 3 aqueducs . . .	7,848 16
La Gleize	295.00	764.00	3,174	2 aqueducs	10,474 45
Goé	"	488.00	3,264	2 aqueducs et 1 perré . . .	2,719 71
Grand-Rechain	"	248.00	5,244	"	4,102 21
Henri-Chapelle	166.00	1,383.00	12,188	2 aqueducs	19,964 74
Herve	"	343.00	2,952	Prolongement d'un canal . .	7,266 92
Heusy	"	1,788.00	6,656	"	4,842 86
Hodimont	78.00	"	305	Un canal	600 "
Hombourg	"	210.00	8,414	1 aqueduc	6,861 77
Jalhay	5.00	2,107.00	2,291	2 aqueducs	15,475 51
Julémont	"	216.00	2,720	1 aqueduc	1,794 95
Lambermont	6.00	185.00	3,857	1 aqueduc	19,364 52
Lierneux	432.00	6,825.00	200	2 ponceaux, 3 aqueducs et un mur de soutènement.	35,840 "

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
89,351 65	"	"	"	
18,767 98	247 32	3,500 "	"	
10,550 17	"	"	1,075 "	
9,951 83	"	606 "	"	
90,589 21	22,526 19	29,000 "	"	
5,902 79	"	"	1,092 "	
6,814 14	1,000 "	2,750 "	"	
34,691 64	2,500 "	5,700 "	"	
5,982 41	173 66	400 "	"	
54,930 92	5,400 "	11,000 "	"	
9,064 43	2,500 "	1,000 "	"	
37,005 72	"	"	"	
16,337 79	5,840 "	7,200 "	"	
5,704 65	"	"	"	
7,669 75	"	"	"	
1,665 37	"	"	"	
3,979 89	"	1,000 "	"	
7,848 16	"	"	"	
9,174 45	150 "	1,150 "	"	
2,719 71	"	"	"	
4,102 21	"	"	"	
19,964 74	"	"	"	
7,266 92	"	"	"	
4,842 86	"	"	"	
600 "	"	"	"	
6,861 77	"	"	"	
14,275 51	"	1,200 "	"	
1,794 95	"	"	"	
9,364 52	5,000 00	5,000 "	"	
24,840 "	2,900 "	8,100 "	"	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSES effectuées.
	parés.	empierrés.	ensablés.		
Limbourg	370.00	4,399.00	5,284	3 aqueducs	10,999 88
Membach	107.00	230.00	3,023	1 pont sur la Vesdre, 1 aque- duc.	6,957 80
Montzen	10.00	1,832.00	14,420	2 ponceaux, 2 aqueducs. . .	22,706 01
Moresnet	4.00	838.00	2,210	2 aqueducs	4,360 58
Neufchâteau	152.00	1,260.00	4,598	"	4,568 73
Olne	"	2,126.00	19,367	1 pont, 2 aqueducs, un mur de soutènement.	27,994 09
Pepinster	"	160.00	58	Un canal de 10 mètres de lon- gueur.	828 "
Petit-Rechain	70.00	212.00	6,118	"	6,766 25
Polleur	"	1,045.00	10,227	1 aqueduc	7,950 60
Rabier	"	1,051.00	998	2 aqueducs	3,104 91
La Reid	43.00	8,477.00	25,381	1 perré, 7 aqueducs et 2 ponts	54,583 54
Sart	90.00	1,341.00	6,179	2 aqueducs	10,695 84
Sippenaeken	"	1,766.00	2,630	3 aqueducs	4,697 97
Soiron	84.00	829.00	4,527	2 aqueducs	7,143 37
Spa	83.00	2,489.00	10,260	1 pont, 2 aqueducs	18,451 70
Stavelot	20.00	6,769.00	2,830	7 aqueducs	28,635 32
Stembert	617.00	1,063.00	1,872	1 aqueduc	11,343 89
Stoumont	"	586.00	4,050	5 aqueducs	4,584 06
Teuven	"	3,476.00	3,444	1 pont, 1 ponceau, 5 aque- duc.	38,642 19
Theux	117.00	1,114.00	8,108	Un mur de soutènement de 90 mè- tres, 2 ponts et 1 ponceau.	18,988 66
Thimister	59.00	1,927.00	8,632	3 aqueducs	27,186 92
Verviers	"	1,001.00	6,051	Un mur de soutènement. . .	10,214 09
Wasme	5.00	1,898.00	1,701	3 aqueducs	4,680 29
Wegnez	"	1,061.00	5,882	2 aqueducs	7,207 94
Welkenraedt	"	2,127.00	6,323	1 aqueduc	11,573 01
Xhendelesse	"	275.00	5,999	1 ponceau	6,756 61
TOTAUX	5,713.85	107,472.03	332,823	4 perrés, 7 murs de soutènement, 140 aqueducs, 15 ponceaux, 6 ponts, 4 voutes et canaux.	939,217 51

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
7,658 74	"	3,371 14	"	
4,307 78	950 "	1,700 "	"	
18,506 01	1,450 "	2,750 "	"	
2,146 63	"	"	"	
4,568 78	"	"	"	
21,894 09	3,000 "	3,000 "	"	
828 "	"	"	"	
6,766 25	"	"	"	
7,950 60	"	"	"	
3,104 91	"	"	"	
42,152 54	4,900 "	7,500 "	"	
9,092 "	"	"	1,602 84	
8,291 97	"	400 "	"	
7,142 37	"	"	"	
18,451 70	"	"	"	
27,635 32	400 "	600 "	"	
6,542 89	500 "	4,300 "	"	
3,484 08	200 "	900 "	"	
36,774 89	868 30	1,000 "	"	
18,988 66	"	"	"	
22,276 60	1,710 32	3,200 "	"	
10,214 09	"	"	"	
3,860 29	"	1,000 "	"	
7,207 94	"	"	"	
9,205 01	"	"	2,368 "	
6,756 61	"	"	"	
761,882 74	62,402 79	108,794 14	6,137 84	

152

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE VERVIERS.

Désignation des communes non rattachées jusqu'ici à quelque communication pavée ou empierrée; moyen de pourvoir à leur rattachement.

COMMUNES A RATTACHER.	COMMUNICATION LA PLUS RAPPROCHÉE.	LONGUEUR DU RATTACHEMENT		
		sur le territoire de	LONGUEUR.	LONGUEUR totale.

CANTON

Hombourg	1 ^{re} section du chemin d'Aubel à Aix-la-Chapelle.	Hombourg	7,000	11,000
Gemmenich		Gemmenich	4,000	
Neufchâteau	Route de Battice à Maestricht . .	Neufchâteau	1,800	1,800
Fouron-Saint-Pierre . .	Chemin de Fouron-Saint-Martin à Berneau.	Fouron Saint-Pierre . .	600	600

CANTON

Bilstain	Route de Verviers à Eupen . . .	Bilstain	1,500	1,500
Membach	Id.	Membach	1,000	2,100
		Baelen	1,100	

CANTON

Lambermont	Embranchement de Hodimont . .	Lambermont	1,471	1,544
		Hodimont	73	

CANTON

Fosse	Route de Huy à Stavelot	Fosse	2,000	2,000
Rahier	Id.	Rahier	2,253	2,253
La Gleize	Id.	La Gleize	3,000	5,500
		Stavelot	2,500	
Stoumont	Chemin de grande communica- tion de Turon à Remouchamps par la Reid.	Stoumont	6,000	14,000
		La Reid	8,000	

CHEMINS A AMÉLIERER.	EMPIERREMENT A EFFECTUER.		COUT DES TRAVAUX		Observations.
	LONGUEUR par commune	LONGUEUR totale.	PAR commune.	PAR rattachement	
D'AUBEL. -					
Chemin d'Aubel (a) à Aix-la-Chapelle	6,700 3,700	10,400	60,000 32,000	92,000	(a) Le Gouverne- ment a ordonné les études de ce chemi pour en faire un route de l'État.
Chemin de Neufchâteau à Mortroux	1,400	1,400	12,000	12,000	
Prolongement du chemin de Fouron-Saint- Martin à Berneau.	500	500	3,000	3,000	
DE LIMBOURG.					
Chemin de Bilstain à Dolhain	1,000	1,000	8,000	8,000	
Chemin de Membach à la route de Verviers à Eupen.	2,000	2,100	6,000 6,600	12,600	
DE SPA.					
Chemin de Lambermont vers Verviers . . .	1,471 73	1,544	19,000 500	19,500	
DE STAVELOT.					
Chemin de Fosse à la route de Huy à Stavelot.	1,800	1,800	10,000	10,000	
Chemin de Rahier id.	1,850	1,850	10,000	10,000	
Chemin de la Gleize aux Trois-Ponts	3,000	3,000	25,000	25,000	
Chemin de Stoumont vers la Reid.	7.500 5,000	12,500	52,500 35,000	87,500	
	36,094	36,094	279,600	279,600	

156

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE VERVIERS.

Subsides annuels accordés par l'État, pour l'amélioration des chemins vicinaux
de l'arrondissement voyer de Verviers, avec spécification des travaux
exécutés au moyen de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN											
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851	1852
Aubel.....	"	"	"	"	"	"	"	"	5,000	500	500 200	700
Teuven.....	"	"	"	"	"	"	"	"	2,000	2,000	600	1,500
Fouron-Saint-Martin.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Membach.....	"	"	"	500	"	"	"	"	"	"	"	"
Andrimont.....	"	"	"	4,000	"	2,661	"	"	"	"	"	"
Dison.....	"	"	"	"	"	1,185	"	"	"	"	"	"
Ensival.....	"	"	"	"	3,000	3,000	"	"	"	"	"	"
Lambermont.....	"	"	"	"	"	"	"	"	2,166 66	2,400	400	600
Wegnez.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Cornesse.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Soiron.....	"	"	"	"	1,000 700	"	3,000	"	"	"	"	"
Xhendelesse.....	"	"	"	"	2,500 500	"	"	"	"	"	"	"
Battice.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Charneux.....	"	"	"	"	3,000	"	"	700	"	"	"	500
Cornesse.....	"	"	"	"	1,000	"	"	"	"	"	"	"
Battice.....	"	"	"	"	"	3,000	"	2,500	"	1,000	620	500
Thimister.....	"	"	"	"	2,400	"	"	"	"	400	150	200
Limbouurg.....	"	"	"	"	2,000	"	"	1,300	"	"	"	"
La Reid.....	"	"	"	"	4,000	"	3,000	4,400 2,199	"	2,199	400	1,500
Stembert.....	"	"	"	"	2,500	1,000	"	400	400	"	"	"
Jalhay.....	"	"	"	"	1,200	"	"	"	"	"	"	"
Clermont.....	"	"	"	"	"	"	3,000	1,000	"	"	"	"
Sippenaeken.....	"	"	"	"	"	400	"	"	"	"	"	"
Olne.....	"	"	"	"	"	"	"	5,000	"	2,000	"	"
Stavelot.....	"	"	"	"	"	"	"	600	"	"	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.	LONGUEUR.
SELON le gouvernement	SELON la province.		
4,900 »	4,900 »	Chemin d'utilité générale d'Aubel à Marckhoff et Aix..... { Pavage.....	243
		{ Empierrement..	1,870
6,100 »	6,100 »	Id. de Teuven à la route de la Planck..... Empierrement..	3,411
		La somme de 6,000 francs, allouée aux communes ci-contre en 1841 et 1843, ayant été transférée, en 1849, au profit des communes d'Aubel, Henri-Chapelle et Hombourg, on n'a pas porté ces allocations sur les exercices auxquels elles appartiennent, mais on les a comprises dans l'exercice 1849, époque du transfert.	
800 »	»	Pont sur la Vesdre, restauration. (Il y a eu une allocation de 800 fr. du chef du Département des Finances.)	
7,844 »	7,844 »	Chemin de grande communication de Dison à Henri-Chapelle, par { Pavage.....	120
		Andrimont. { Empierrement..	2,677
23,266 66	23,266 66	Chemin de grande communication d'Ensival à la Maison Brûlée..... { Pavage.....	168
		{ Empierrement..	8,171
6,200 »	6,200 »	Id. d'utilité générale de Charneux à la route de Battice à Maes- { Pavage.....	127
		tricht. { Empierrement..	3,205
1,000 »	1,000 »	Id. id. de Cornesse à Pepinster..... Empierrement..	630
9,620 »	9,620 »	Id. id. de Soumagne à Petit-Rechain..... Empierrement..	3,800
3,180 »	2,780 »	Id. id. de Thimister à la Minerie..... Empierrement..	1,800
3,800 »	3,800 »	Id. id. de Limbourg à Jalhay..... Empierrement..	1,500
19,698 »	10,698 »	Id. de grande communication de Turon à Remouchamps, par la { Pavage.....	
		Reid. { Empierrement..	6,653
4,300 »	4,300 »	Id. d'utilité générale de Verviers à Stembert..... Pavage.....	1,210
1,200 »	1,200 »	Id. id. de Charneux à la route de Verviers, par { Pavage.....	
		Jalhay { Empierrement..	1,920
6,000 »	6,000 »	Id. id. de Clermont à Froidthier..... { Empierrement..	4,243
		{ Pavage.....	101
400 »	400 »	Id. id. de Sippenaeken vers Hombourg..... Empierrement..	500
3,000 »	3,000 »	Id. id. d'Ayeneux à Olne..... Empierrement..	2,100
600 »	600 »	Id. id. de Stavelot à Vielsalm, par Wanne..... Empierrement..	2,000

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.		LONGUEUR.
SELO le gouvernement	SELO la province.			
4,700	4,700	Chemin d'utilité générale de Henri-Chapelle à la vallée de la Meuse.	Empierrement..	2,342
900	900	Id. id. de Stoumont à Verd-Buisson.....	{ Empierrement.. Terrassement..	400
9,700	(a) 14,900	Id. de grande communication de Regné à Bodeux, par Lierneux.	{ Empierrement.. Pavage.....	14,394 413
8,500	8,500	Id. d'utilité générale du Marteau à Desnée, par Winanplanche.	Empierrement..	3,516
18,500	18,500	Id. id. de Dison à la route de Battice, par Chaineux.	{ Empierrement.. Pavage.....	4,894 390
3,900	3,900	Id. id. de Montzen à la chaussée de Liège à Aix..	Empierrement..	1,455
550	550	Id. id. de Francorchamps au Coq et Grappe de Chaineux.	{ Empierrement.. Terrassement..	1,000
400	400	Id. id. de Chevron à la route de Huy à Stavelot.	Empierrement..	500
400	400	Id. id. de Bahin id. id. id.	Empierrement..	400
6,968	6,968	Id. de grande communication de Manhay à Bodeux, par Bra...	Empierrement..	6,895
2,200	2,200	Id. d'utilité générale de Petit-Rechain à Xhendelesse, par Grand-Rechain.	Empierrement..	3,712
(a) Dont 5,200 francs pour lesquels les exercices sont inconnus.				

Récapitulant les résultats des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de l'état des choses dans l'arrondissement voyer de Verviers quant aux chemins vicinaux des deux catégories.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR restant à améliorer.	COUT des améliorations effectuées.
		parée.	empierreée.	ensablée.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
D'Ensival à la Maison Brûlée...	8,559.00	200.00	8,159.00	"	"	91,259 71
De Dison à Henri-Chapelle par Andrimont.....	12,212.00	120.00	2,677.00	"	9,415.00	51,794 "
De Tiron à Remouchamps.....	10,500.00	"	6,655.00	"	3,867.00	66,006 "
De Basse-Bodeux à Regnée.....	14,809.00	415.00	14,594.00	"	"	59,022 56
De Bodeux à Manhay.....	12,472.00	"	6,895 10	"	5,579.00	52,544 "
TOTAUX des chemins de grande vicinalité.....	58,552.00	735 00	58,756 00	"	18,861 00	500,406 27
		59,471.00 ou 8 lieues.				
De Dison à la route de Battice à Chainoux.....	4,984.50	590.00	4,594 50	"	"	105,267 50
De Froidthier à Clermont.....	4,546.00	101.00	4,245.00	"	"	53,000 "
De Soumagne à Petit-Rechain, par Bruyères.....	5,500.00	"	5,500.00	"	"	29,942 50
D'Ayeneux à Olne.....	4,485.00	"	2,100.00	"	2,585.00	18,000 "
Du Marteau à Desnée, par Winauplanche.....	5,516.00	"	5,516.00	"	"	28,770 "
De Charneux à la route de Battice à Maestricht.....	5,352.00	127.00	5,205.00	"	"	28,836 55
De Montzen à la chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle.....	1,453.00	"	1,453.00	"	"	16,605 68
De Teuven à la route d'Aubel à la Planck avec embranchement vers Sippenaeken.....	5,411.00	"	3,411.00	"	"	52,760 59
De Petit-Rechain à Xhendelesse, par Grand-Rechain.....	5,712.00	"	5,712.00	"	"	51,700 "
TOTAUX des chemins les plus importants non déclarés de grande vicinalité.....	52,759.50	618.00	29,756.50	"	2,585.00	521,899 97
		59,554.50 ou 6 lieues.				
Chemins de petite vicinalité....	"	5,715.85	107,472 05	552,825.00	"	959,217 51
		446,008.88 ou 89 lieues.				
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande vicinalité....	"	735.00	58,756.00	"	"	500,406 27
Chemins les plus importants non déclarés de grande vicinalité..	"	618.00	29,756.50	"	"	521,899 97
Chemins de petite vicinalité....	"	5,715.85	107,472.05	552,825.00	"	959,217 51
TOTAL GÉNÉRAL.....	"	7,068.85	178,944.55	552,825.00	"	1,561,525 75
		518,834.38 ou 103 lieues.				

Le mètre courant de chemin de grande vicinalité reviendrait à.....	$\frac{500,406.27}{59,471}$	= fr. 7 61
Le mètre courant de chemin non déclaré de grande vicinalité reviendrait à.....	$\frac{521,899.97}{50,554.50}$	= fr. 10 60
Le mètre courant de chemin de petite vicinalité reviendrait à.....	$\frac{959,217.51}{446,008.88}$	= fr. 2 11
Le mètre courant de l'ensemble reviendrait à.....	$\frac{1,561,525.75}{518,834.38}$	= fr. 3 05

ARRONDISSEMENT DE HUY.

L'arrondissement de Huy compte 7 chemins de grande communication construits ou en construction : savoir :

- 1^o Chemin de Xhoris à Hamoir ;
- 2^o Id. de Hamoir à Huy ;
- 3^o Id. de Huy à Héron ;
- 4^o Id. de Terwagne à Strée ;
- 5^o Id. du Fraineux à la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe ;
- 6^o Id. de Huy à Ramet.

Il y a de plus sur cet arrondissement une partie du chemin du Pont de Turon à Remouchamps, dont j'ai rendu compte en traitant de l'arrondissement de Verviers.

Les chemins sont combinés de telle façon, que les quatre premiers formeront, en y comprenant un trajet d'une lieue environ sur la route d'Aywaille à Barvaux, et la traverse pavée de Huy et de ses faubourgs, une excellente communication non interrompue de 14 à 15 lieues de longueur, recoupant le chemin de fer de Huy à Namur, la Meuse, l'Ourthe, l'Amblève, plus une grande quantité d'autres chemins vicinaux et de routes.

Ces chemins sont en général bien conçus, bien tracés et bien exécutés et entretenus avec soin ; l'écoulement des eaux y a été, en général, l'objet de soins convenables et efficaces.

Cet arrondissement possède aussi un grand développement de chemins de petite vicinalité, conçus en général dans des vues d'ensemble qui permettront de les transformer en grandes lignes continues. Je citerai entre autres celles qui pourront y être établies :

1^o De Clermont sur Meuse par St-Séverin, Nandrin, Fraiture, Seny, Terwagne, d'où elle se bifurquera, d'une part sur les Avins, d'autre part sur Ocquier avec une seconde bifurcation de Clavier à Borsut, etc.

2^o Celle de Poulseur sur Comblain-au-Pont, Anthisne et Hody, d'où elle se bifurquera *a* sur la Neuville en Condroz, *b* sur Nandrin, *c* sur Seny.

3^o Celle d'Ampsin et d'Amay sur la Paix-Dieu, Villers-le-Bouillet, Vinalmont, Moha, Couthuin et Landenne.

4^o Celle de Huy à Pailhe, aux Avins et à Borsut.

Les bons et nombreux matériaux de construction que fournissent les divers systèmes quarto-schisteux et calcareux du terrain anthraxifère qui, avec le terrain houiller, constituent presque exclusivement le sol de l'arrondissement du Huy, ont facilité et rendu moins coûteux l'établissement de ces communications qui sont toutes construites en empierrement.

Je dois faire observer que j'ai visité cet arrondissement précisément à l'époque qui précède celle où les cultivateurs, ayant terminé leurs semailles d'automne, peuvent commencer à être employés à la réparation des accotements et des fossés.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE HUY.

Chemin des 4 bras (Fraineux) à la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Abée-Sery.....	Aux 4 bras	"	Mètres 308	Mètres 0.03	Mètres. 5.50	Mètres. Moyenne 7.00	Mètres. 1.00	Par adjudication publique. Empierrement. Les maté- riaux proviennent des communes traversées.
Nandrin.....	"	"	4,706	0.03	5.50	7.00	1.00	
Tavier.....	"	Au lieu dit la Cha- pelle.	1,434	0.03	5.50	7.00	1.00	
			6,468					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Abée-Sery	"	"	"	308	"	"	0.30.80	924	80	918	"	1,078	"	"	"	3,000
Nandrin	"	"	"	4,706	"	"	3.83.99	8,664	2,650	12,959	"	10,604	"	"	"	34,877
Tavier	"	"	"	"	"	1,454	1.37.40	3,435	2,963	5,450	"	4,085	"	"	"	15,935
	"	"	"	5,014	"	1,454	5.57.19	13,023	5,695	19,327	"	15,767	"	"	"	53,812
				6,468												

Ce chemin de grande communication part du point de jonction des deux routes de Marche à Liège et de Dinant à Liège. Il est construit en empierrement calcaire entre bonnes bordures de même substance, avec accotements et fossés.

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.....	9 74	80	"	"	521	L'entretien revient à fr. 0-15 par mètre courant.
2 aqueducs et 1 ponceau de 5 mètres d'ouverture.	6 60	2,232	"	"		
"	"	"	"	"		

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES , tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.														
U. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
0.30.80	924	80	918	"	1,078	"	"	"	3,000	600	400	2,000	"	2 78	Les travaux sur cette commune seront adjugés en février 1853
3.68.99	8,664	2,232	11,026	"	9,016	"	"	"	30,960	4,900	4,420	21,640	"	1 90	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
4.19.79	9,588	2,332	11,946	"	10,094	"	"	"	33,960	5,500	4,820	23,640	"		
										33,960					

L'empierrement a 3^m,50 ; chaque accotement 1^m,75 et chaque fossé 1 mètre de large, d'où
largeur totale 9^m,00.

Du point de départ pendant une cinquantaine de mètres l'empierrement présente de fortes

ornières contre les bordures. Ensuite, jusqu'au village de Nandrin, le chemin est dans un état parfait.

La traverse du village de Nandrin est très-bonne. Seulement il me paraîtrait nécessaire de construire un ponceau sur le ruisseau en remplacement du cassis qui y existe aujourd'hui.

De l'extérieur du village de Nandrin jusqu'au chemin de petite vicinalité allant vers St-Séverin le chemin est dans un état satisfaisant sous tous les rapports.

Du chemin de petite vicinalité allant vers St-Séverin jusqu'à celui qui va vers Ouchenée. — Cette section est parfaite. Elle est terminée par un pont à une arche, en maçonnerie de moellons calcaires et tablettes en pierres de taille : ce pont est bien construit et en très-bon état.

Du chemin de petite vicinalité allant vers Ouchenée jusqu'à celui qui va au moulin d'Elva. — Cette section moins satisfaisante que la précédente, en ce qu'elle a perdu une partie de son bombement, est, à cela près, en très-bon état.

Au chemin du moulin d'Elva commence une partie d'empierrement neuve et non encore brisée s'étendant jusqu'au sommet de la côte de Baugnie. Cette partie est très-bien construite; un peu au-delà du chemin du moulin les accotements restent à parfaire en quelques points d'un grand remblai surmontant un aqueduc en bon état, construit en moellons.

Il reste encore environ 1454 mètres d'empierrement à construire pour rejoindre la route dite d'Entre-Meuse-et-Ourthe, limite à laquelle s'arrêtera le présent chemin.

Ce chemin peut être comparé à la meilleure route : toutes les parties en sont parfaitement soignées, ainsi que les raccordements avec les chemins de petite vicinalité qui y aboutissent.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE HUY.

Chemin de grande communication de Huy à Hamoir.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Huy	Ville de Huy.....	"	Mètres. 2,000	Mètres. 0.083	Mètres. 5.00	Mètres. Moyenne. 9.00	Mètres. 1.50	Adjudication publique. — Empierrement. — Maté- riaux provenant des com- munes traversées.
Tibange	"	"	2,130	0.04	5.00 et	9.00	1.50	
Vierset-Barse.....	"	"			5.50			
Strée	"	"	4,456	0.06	5.50	9.00	1.50	
Abée-Scry.....	"	"	1,615	0.03	5.50	7.00	1.00	
Soheit-Tinlot.....	"	"	2,667	0.05	5.50	7.00	1.00	
Seny.....	"	"	2,462	0.09	5.50	7.00	1.00	
Warzée	"	"	2,710	0.03	5.50	7.00	1.00	
Ouffet.....	"	"	6,540	0.03	5.50	7.00	1.00	
Hamoir.....	"	Village de Hamoir.	2,242	0.03	5.50	7.01	1.00	
			26,822					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment		Con- tenance.	Sommes.								
Huy	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. 2,000	Mètres. "	Mètres. "	H. A. C. 0.98.38	Francs. 3,500	Francs. 2,268	Francs. 19,945	Francs. "	Francs. 3,362	Francs. "	Francs. "	Francs. 925	Francs. 30,000
Tihange	"	"	"	2,130	"	"	1.44.00	4,513	2,946	21,232	"	23,116	"	"	"	51,857
Vierset-Barse	"	"	"		"	"										
Strée	"	"	"	4,456	"	"	"	"	1,057	4,993	"	4,557	"	"	"	10,607
Abée-Scry	"	"	"	1,615	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Soheit-Tinlot	"	"	"	2,667	"	"	0.45.00	900	578	2,802	"	6,965	"	"	"	11,245
Seny	"	860	"	1,802	"	"	0.80.00	3,230	1,033	6,626	"	7,720	"	"	"	18,609
Warzée	"	"	"	2,462	"	"	1.23.67	5,079	1,993	6,894	"	9,072	"	"	"	23,038
Ouffet	"	1,552	"	4,988	"	"	3.18.10	10,147	5,140	22,342	"	17,206	"	"	"	54,835
Hamoir	"	"	"	2,242	"	"	0.97.74	1,009	1,834	15,015	"	7,556	"	"	"	25,264
						"	9.06.89	23,378	16,949	99,840	"	79,354	"	"	925	225,455
26.822																

Ce chemin réunit la Meuse à l'Ourthe et les routes qui passent par Huy avec le chemin de grande communication de Hamoir à Xhoris et avec la route d'Aywaille à Barvaux ; il traverse les routes de Liège à Dinant et à Marche. A son extrémité, on construit, à environ 100 mètres à l'aval de l'ancien pont (qui n'a jamais été achevé) et, du confluent du Néblon

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DEPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.	DÉPENSES ANNUELLES.	
28 aqueducs et 1 ponceau de 5 mètres d'ouverture.	Francs. 17 80	Francs.	Francs.	"	Francs.	Le produit des barrières ne concerne que la distance entre Huy et le village d'Ouffet, soit une longueur de 19,000 mètres. La rampe de 0 ^m ,09 se trouve dans une partie améliorée avant la déclaration de grande vicina- lité.
				Sarte...		
				"		
				Strée....		
				"		
				Tinlot...		
	7 00	15,569	3,990	Seny....	4,527	
				"		
				Ouffet...		

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée	Observations.
Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art	Terrassements.	Pavage	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
0.08.38	3500 "	2,800	24,500	"	4,200	"	"	"	35000 "	9,700	7,400	17900 "	"	3 50	
												7000 "	"		
1.44.00	4515 "	2,305	16,333	"	17,782	"	"	"	40933 "	2,890	5,043	6000 "	"		
												20000 "	"		
"	"	1,123	5,293	"	4,820	"	"	"	11215 "	2,550	1,950	6745 "	"		
0.45.00	900 "	578	2,802	"	6,965	"	"	"	11245 "	3,500	3,250	4495 "	"	2 "	
0.80.00	3230 "	1,033	6,626	"	7,720	"	"	2,391	21000 "	6,900	3,600	10500 "	"		
1.23.67	5079 "	2,092	7,504	"	9,525	"	"	"	24200 "	7,900	4,750	11550 "	"		
3.18.10	10147 70	4,615	19,239	"	14,606	"	"	"	48607 70	11,350	9,300	27958 70	"		
0.97.74	1009 30	1,212	9,609	"	4,707	"	"	"	16537 30	6,500	4,500	5537 30	"		
9.06.89	25379 "	15,758	91,906	"	70,334	"	"	2,391	208768 "	51,290	39,792	117686 "	"		
										205,768					

dans l'Ourthe, un nouveau pont sur l'Ourthe pour l'usage de la route de Huy à Stavelot. Ce pont servira aussi à réunir les deux chemins de grande communication que je viens d'indiquer. Ce chemin est construit en empierrement calcaire.

Ce chemin part, à Huy, du faubourg de la Sarte : il s'élève sur le plateau du Condroz au

moyen d'une rampe de 8 1/2 p. ‰. Cette rampe était de 15 p. ‰ avant l'amélioration du chemin.

Sur toute cette rampe, l'empierrement est en bon état : en quelques endroits seulement, il porte de légères traces de ravinage causé par les eaux, effet qu'il est difficile d'éviter avec une pareille inclinaison. Les accotements laissent aussi un peu à désirer par suite de la même cause.

Du sommet de la rampe jusqu'à la Sarte, le chemin est, sous tous les rapports, dans un état parfait. Cette partie a reçu une plantation de peupliers.

De la Sarte jusqu'à un ponceau situé près du chemin de petite vicinalité allant à Outrelouxhe, le chemin est dans le meilleur état sous tous les rapports. Cette section est, en partie, plantée de peupliers.

Du ponceau jusqu'au village de Strée, le chemin est parfait dans tous ses points : il porte une plantation de peupliers.

Dans la traverse de Strée, l'empierrement est large, propre et en bon état. Seulement, l'écoulement régulier des eaux n'est pas suffisamment assuré.

De Strée à la route de Liège à Dinant, l'empierrement et les accotements sont parfaits : les fossés demanderaient à être couverts en quelques points. On remarque deux carrières de sable ouvertes des deux côtés du chemin et venant jusque contre les accotements.

De la route de Dinant jusque vis-à-vis du château d'Abée, empierrement en très-bon état ; accotements présentant quelques ornières. Il eût été désirable que l'on établît un remblai dans le fond d'Abée pour diminuer les deux rampes qui y aboutissent.

Du fond d'Abée jusqu'au chemin de petite vicinalité allant vers Ramelot, la route est dans un état parfait.

Du chemin de petite vicinalité allant vers Ramelot jusqu'à Tinlot (route de Liège à Marche), la route, quoique traversant un bois, est dans le meilleur état possible.

De Tinlot au ponceau au bas de la côte, la route était en rechargement. Cette opération s'exécutait bien ; seulement les pierrailles n'étaient pas suffisamment concassées.

Du ponceau jusqu'au sommet de la côte au chemin allant à Fraiture, le rechargement est terminé et bien exécuté, si ce n'est que la pierraille est trop grosse.

Du chemin de Fraiture jusqu'au bas de la côte de Sény, empierrement en parfait état. On travaillait aux accotements : un ponceau me paraît nécessaire au pied de cette côte.

Du pied de la côte jusqu'à Sény, empierrement parfait. On ouvrait les fossés pour limiter et assécher la route qui ne l'était pas en cet endroit. A l'entrée de Sény, les accotements diminuent de largeur et sont en mauvais état.

Traverse du village de Sény en bon état d'entretien et de propreté.

De Sény à Warzée. La route est, sous tous les rapports, dans un état parfait. A l'entrée du village, on construit un perré contre le talus de gauche. La traverse du village est en bon état quant à l'empierrement ; les accotements y perdent un peu de leur régularité, et il y a quatre mares dont l'une débordait sur l'empierrement.

De Warzée à Ouffet. On travaillait aux fossés et aux talus dans un déblai. Route en parfait état sous tous les rapports. Aux abords d'Ouffet, il y a encombrement de pierres sur les deux accotements et une carrière ouverte immédiatement contre l'accotement de droite.

La traverse du village d'Ouffet laisse à désirer quant à la largeur et à la régularité du chemin : les accotements disparaissent presque entièrement ; là où il y en a, ils sont obstrués. L'écoulement régulier des eaux n'est pas assuré.

Du village d'Ouffet jusque près du sommet de la pente qui mène à Hamoir, l'empierrement est parfaitement viable, mais porte deux fortes ornières continues, et a, dans plusieurs endroits, perdu son bombement. Toute cette partie demanderait un rechargement et des réparations aux accotements et aux fossés.

A l'extrémité de cette partie et aux abords de la descente dans la vallée de l'Ourthe commence une partie neuve et non encore brisée, qui se continue jusque dans le village de Hamoir, vis-à-vis de l'église. Il reste environ 150 mètres à empierre pour arriver à l'Ourthe. Toute cette partie est bien construite et en bon état, sauf que la pierraille n'est pas suffisamment réduite. On y remarque un pont oblique à une arche en moellons calcaires avec tablettes en pierres de taille. Sur quelques points de cette section, un garde-corps serait nécessaire. Toute cette route, de 6 lieues de longueur, est parfaitement construite et ne laisse rien à désirer, si ce n'est dans la traverse d'Ouffet.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE HUY.

Chemin de grande communication de Hamoir à Xhoris.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maxim.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment	TOTALE.		
Xhoris	Route de Barvaux à Aywaille.	"	Mètres. 4,024	Mètres. 0.03	Mètres. 5.50 à 5.00	Mètres. 7.00	Mètres. 1.00	Adjudication publique. — Empierrement. — Maté- riaux des localités.
Hamoir		Pont sur l'Ourthe à Hamoir.	2,793	0.03	3.50	7.00	1.00	
			6,819					

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.	Entassement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Entassement.		Contenance.	Sommes.									
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Xhoris.	"	"	"	2,525	"	1,499	"	8,720	2,896	4,603	"	8,201	"	"	"	24,420	
Hamoir	"	"	"	"	"	2,795	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
	"	"	"	2,525	"	4,294		8,720									
6,819																	

Ce chemin de grande communication doit réunir la route d'Aywaille à Barvaux à celle de Huy à Stavelot (en construction) et au chemin de grande communication de Huy à Hamoir.

Ce chemin, à partir de la première de ces routes, est exécuté sur une longueur de 2,525 mè-

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.	
8 aqueducs.....	8 59	23 90	»	»	»	L'entretien à raison de 0-15 par mètre courant.
4 aqueducs et 1 pont de 4 mèl.	»	»	»	»	»	Les travaux seront adjugés en 1855.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	Il y a un déficit de 8,000 fr. sur les travaux exécutés.
»	8,720	2,390	3,795	»	6,785	»	»	»	21,690	2,800	2,400	13,690	»	2 00	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	

tres seulement. Le reste du trajet qui n'offre aucune difficulté d'exécution sera continué successivement. Ce chemin ne présentera d'utilité que quand le pont sur l'Ourthe à Hamoir, que l'on commence en ce moment (octobre 1852), sera terminé.

176

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE HUY.

Chemin de grande communication de Terwagne à Strée, par la Belle
Bottresse.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON MAXIMUM.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du passage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Terwagne.....	Route de Liège à Marche.	"	Mètres. 1,592	Mètres. 0.06	Mètres. 3.30	Mètres. Moyenne. 7	Mètres. 1.00	Adjudication publique. — Empierrement. — Maté- riaux venant des commu- nes traversées. *
Ramelot.....		"	2,136	0.07	3.30	5 à 7	1.00	
Strée.....	"	Route de Liège à Dinant.	492	0.06	3.30	7	1.00	
			4,230					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enrèglement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensa- blement.		Con- tenance.	Sommes.								
Terwagne	Mètres. "	Mètres "	Mètres. "	Mètres. 1,053	Mètres. "	Mètres. 537	H. A. C. "	Francs. "	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Ramelot	"	1,200	"	956	"	"	"	"								
Strée	"	"	"	492	"	"	0.23 00	700								
	"	1,200	"	2,503	"	537										
	3,703															
	4,240															

Ce chemin réunit les deux routes de Liège à Marche, de Liège à Dinant et le chemin de grande communication de Hamoir à Huy. Il part du village de Terwagne sur la première de ces routes et aboutit au village de Strée au susdit chemin de grande communication.

A partir de Terwagne on trouve d'abord 500 à 600 mètres d'ancien empierrement défoncé,

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 60	"	"	"	678 40	L'entretien revient à fr. 0-16 par mètre courant.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE REPORTÉE 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.	
»	»	»	1,055	»	2,968	»	»	»	4,023	1,000	600	2,423	»	1 09	
»	»	»	2,000	»	6,970	»	»	»	8,970	2,800	1,560	4,670	»	1 10	
0.23.00	700	»	1,753	»	1,600	»	»	»	4,053	1,490	713	1,850	»	2 35	
0.23.00	700	»	4,808	»	11,538	»	»	»	17,046	5,240	2,813	8,943	»		
										17.046					

puis environ 200 mètres de chemin de terre ; ensuite commence l'empierrement nouveau qui a 3^m50 de largeur avec accotements de 1^m50 et fossés de 1 mètre. Les accotements et les fossés n'existent malheureusement pas partout, parce qu'une partie de ce chemin a été construite avant la déclaration de grande vicinalité.

De l'origine jusqu'à Ramelot. Dans une première partie l'empierrement est parfaitement viable et le chemin a une largeur et des dimensions régulières, mais le tout laisse à désirer sous le rapport de l'entretien, notamment les accotements et les fossés ; ces derniers sont mal ouverts et manquent de profondeur.

Dans une deuxième partie, les accotements perdent leur largeur. Dans un remblai et dans une tranchée, l'un des accotements disparaît tout à fait et l'autre est réduit presque à rien. Les fossés n'y existent pas et l'empierrement est raviné par les eaux surtout contre les bordures.

Au delà de cette tranchée les fossés, autrefois couverts, sont complètement remplis et les accotements détestables et profondément ravinés.

Aux approches de Ramelot le tout devient moins mauvais sans être bon.

Traverse de Ramelot. Une grande mare empiétant sur l'accotement qui la surplombe à une hauteur de 2 mètres sans garde-corps ; ornières profondes sur l'empierrement ; pas de fossés ; accotements très-boueux ; une fontaine déborde sur celui de droite qu'elle ravine faute d'un écoulement régulier.

De Ramelot à la route de Dinant à Liège, on trouve d'abord une espèce de précipice de plusieurs mètres de profondeur et non garanti contre l'accotement de gauche. Plus loin, un bel alignement est coupé en deux parties par une courbe irrégulière et sans motifs. Les accotements et les fossés continuent à être irréguliers : quelquefois les derniers manquent tout à fait ; il en est de même des premiers, sur une longueur de 200 mètres resserrée entre deux haies. Dans toute cette partie l'empierrement est du reste parfaitement viable.

A la sortie du dernier bois commence une partie neuve atteignant la route de Dinant à Liège ; au delà de cette route l'empierrement se prolonge vers Strée sur une longueur d'environ 200 mètres ; mais cette longueur n'appartient plus au chemin de grande communication dont nous nous occupons. Cette partie est régulièrement construite : seulement la pierraille, n'est pas suffisamment concassée et les fossés ne m'ont point paru assez profonds.

Une partie de ce chemin a été construite avant la déclaration de grande vicinalité. C'est sans doute à cette circonstance que l'on doit les irrégularités que j'y ai reconnues et que je viens de signaler. Il demande un parachèvement et un entretien général et immédiat.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE HUY.

Chemin de grande communication de Huy à Héron.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Wanze.....	Route de Huy à Tirlemont.	"	Mètres. 1,867	Mètres. 0.02	Mètres. 5.30	Mètres. 7.00 Moyenne.	Mètres. 1.00	Adjudication publique. — Empierrement. — Maté- riaux provenant des com- munes traversées.
Bas-Oha.....		"	3,789	0.088	5.30	6 et 7	1.00	
Couthuin.....		"	4,450	0.010	3.30	7.00	0.50	
Héron.....		Burdinne.....	4,340	0.030	5.30	7.00	0.50 et 1	
			14,446					

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	Empristes, indemnités.		Ouvrages d'art.	Tornasants	Pavage	Empierrement.	Ensalement	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.		Con-tenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Wanze	"	"	"	1,360	"	507	"	"	2,480	1,310	"	"	"	"	"	7,870
Bas-Oha	"	789	"	3,000	"	"	0.53.04	5,304	1,136	6,442	"	"	"	"	"	27,994
Couthuin	"	"	"	4,450	"	"										
Méron	"	"	"	3,705	"	635										
	"	789	"	12,515	"	1,142										
	13,304															
	14.446															

Ce chemin qui n'est que la suite de celui de Héron à Burdinne (dont j'ai rendu compte dans l'arrondissement de Waremme), met en communication la route de Tirlemont à Namur avec celle de Tirlemont à Huy

Ce chemin commence à la route de Tirlemont à Huy dans la commune de Wanze. Une

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1852 à 1853.	Emplacement.	DÉPENSES ANNUELLES.	
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
6 aqueducs et 1 ponceau de 1 ^m ,80 d'ouverture.			100	Wanze.	200 "	
			675	Bas-Oha et Lamalle.	458 "	La dépense d'entretien doit être évaluée, par mètre courant, à fr. 0-50. Elle est adjugée à 0-12.
	5 05	4,650	2,000	Sur les Trieux et Marlinne.	1,112 50	La dépense d'entretien doit être évaluée, par mètre courant, à fr. 0-50. Elle est adjugée à 0-25.
			"	"	750 "	

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.	Ensemblement.	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.		
"	"	2,480	1,310	"	4,080	"	"	"	7,870	3,400	1,300	3,170	"	1 70		
0.53.04	5,304	1,136	6,442	"	15,112	"	"	"	27,994	8,800	2,366	16,828	"	2 11		
"	2,351	534	3,000	"	8,900	"	"	"	14,785	3,968	1,783	5,034	4,000	" 91		
"	1,000	500	3,815	"	11,115	"	"	"	16,430	3,500	2,800	10,130	"	1 27		
"	8,655	4,650	14,567	"	39,207	"	"	"	67,079	19,668	8,249	35,162	4,000			
										67,079						
La partie restant à ame- liorer est estimée à 7,000 francs.																

longueur d'environ 500 mètres, à compter du point de départ, n'est pas améliorée parce qu'elle doit se confondre avec la route de Wavre à Huy dont la direction n'est pas encore arrêtée. Dans le reste de la traverse de la commune de Wanze, l'empierrement est en parfait état de viabilité, les accotements passables, les fossés mauvais ou nuls.

Commune de Bas-Oha. On trouve d'abord une partie de chemin étroite, resserrée entre deux haies et manquant d'accotements et de fossés. Cette partie a été construite avant la déclaration de grande vicinalité, l'empierrement y est bien viable, mais usé et sans bonnement.

Au delà, le chemin reprend une largeur un peu plus considérable et traverse le chemin de fer : le raccordement est mal exécuté, les deux courbes sont trop brusques et l'une des rampes trop forte.

Traverse de Bas-Oha. Empierrement parfaitement viable. Cassis mal construits. Écoulement mal assuré. Largeur générale irrégulière. Dans une assez longue partie longeant la Meuse, au-dessus d'un perré, un garde-corps serait indispensable. Vis-à-vis de l'église on traverse de nouveau le chemin de fer et l'on arrive au pied d'une forte rampe.

Cette rampe de $8 \frac{1}{2}$ p. % aurait pu être avancée. L'empierrement y est très-viable, mais l'entretien de l'ensemble du chemin y laisse considérablement à désirer.

Sur un petit plateau qui couronne la rampe, l'état des choses est meilleur sans être tout à fait satisfaisant. Le chemin a 7 mètres plus deux fossés.

Sur une deuxième rampe (5 p. %) venant après le plateau, le chemin est dans un état qui laisse peu de choses à désirer. Le chemin a 7 mètres plus deux fossés.

Dans la traverse du hameau de Lamalle, l'empierrement était rechargé de pierrailles insuffisamment concassées ; la largeur totale est irrégulière et l'écoulement non assuré.

Au dehors du hameau jusqu'à la commune de Couthuin, l'empierrement est passable, les accotements mauvais, les fossés nuls.

Commune de Couthuin. Jusqu'au château d'Envoz, l'empierrement et les accotements sont passables et les fossés insignifiants à cause de leurs dimensions insuffisantes. Du château d'Envoz au château Lamaye, le chemin n'a que la largeur de l'empierrement qui y est en mauvais état.

Du château Lamaye au hameau sur les Trieux, l'empierrement est passable. Traverse du hameau des Trieux, empierrement bon, accotements passables. Du hameau des Trieux à la limite des communes de Couthuin et de Héron, empierrement et accotement passable, fossés insuffisants.

En résumé, ce chemin forme actuellement une communication parfaitement viable, mais ne présentant pas le soin et la régularité que l'on trouve dans d'autres chemins du même arrondissement ; une partie du projet a été rédigée et exécutée avant l'entrée en fonctions du commissaire voyer actuel. On doit regretter l'établissement d'une rampe de $8 \frac{1}{2}$ p. % qu'il eût été possible d'adoucir. On doit surtout regretter la fixation d'une grande partie du chemin à une largeur totale de 7 mètres, ce qui ne permet point l'établissement des fossés.

Il serait essentiel de remédier à cet état des choses dans les parties du chemin situées en pleine campagne, au moyen d'une emprise de 2 mètres et, dans la traverse des hameaux et villages, au moyen de l'établissement de rigoles pavées.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE HUY.

Chemin de grande communication de Huy à Ramet.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON MATHÉMATIQUE.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Huy.....	Rue des Augustins à Huy.	"	Mètres. 800	Mètres. "	Mètres. 3.30	Mètres. Moyenne. 6 à 7	Mètres. "	Adjudication publique. — Empierrement. — Maté- riaux venant des commu- nes traversées.
Tihange.....	"	"	3,334	0.02	3.50	6 à 7	1.00	
Neuville-sous-Huy.	"	"	1,234	0.03	3.30	7.00	1.00	
Ombret-Rausa....	"	"	3,311	0.03	"	"	"	
Hermalle-sous-Huy.	"	"	3,721	0.03	3.50	6 à 7	1.00	
Clermont.....	"	"	1,022	0.03	"	"	"	
Ehein.....	"	"	2,360	0.03	"	"	"	
Ramet.....	"	Ramet.....	2,114	0.03	"	"	"	
			17,896					

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.									
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Huy.	"	"	"	800	"	"						Inconnu.					
Tihange.	"	2,000	"	1,334	"	"						Id.					
Neuville-sous-Huy	"	"	"	1,234	"	"	0.93.78	4,689	1,295	4,850	"	3,815	"	"	"	14,649	
Ombret-Rausa . .	"	"	"	"	"	3,311						Inconnu.					
Hermalle-sous-Huy	"	"	"	1,400	"	2,321	"	"	"	756	"	3,916	"	"	"	4,672	
Clermont	"	"	"	"	"	1,022						Inconnu.					
Ebein	"	"	"	"	"	2,360						Id.					
Ramet.	"	"	"	"	"	2,114						Id.					
	"	2,000	"	4,766	"	11,128											
	6,769																
	17,896																

Ce chemin, situé dans la vallée de la Meuse, est d'une haute utilité en ce qu'il forme la seule communication régulière pour les villages qu'il traverse (sauf pour le village de Clermont) et qui seront ainsi mis en relation les uns avec les autres, ainsi qu'avec Huy et avec Liège par Ramet et Seraing.

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.	
"	10 "	"	"	"	"	
6 aqueducs.....	6 "	782 "	"	"	500 "	L'entretien à fr. 0-15 par mètre courant. L: chemin est en construction.
5 aqueducs.....	10 90	990 "	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	5 34	"	"	"	280 "	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	8,000	"	"	8,000	"	2 86	
"	"	782	3,334	"	10,000	"	"	"	14,116	1,400	300	12,416	"	1 72	
0.93.78	4,689	990	4,010	"	3,250	"	"	"	12,939	4,000	6,939	2,000	"	3 11	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	756	"	3,916	"	"	"	4,672	1,100	700	2,872	"	" 95	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
									39,727	6,500	7,939	25,288	"		
										39,929					

Il est à regretter que ce chemin, contrairement aux propositions du commissaire-voyer, n'ait point été projeté au-dessus du niveau des plus hautes eaux de la Meuse. Le projet exécuté dans ce sens eût coûté 6,000 francs de plus que le projet actuel. Une seule inondation causera des dégâts pour une somme probablement supérieure à cette différence.

Il n'y a qu'une petite partie de ce chemin exécutée régulièrement jusqu'à présent. C'est celle qui, partant de la rue des Augustins à Huy, traverse les territoires des communes de Huy, de Tihange et de Neuville.

Sur Huy, le chemin a une longueur de 800 mètres et une largeur de 6^m,50 et de 7 mètres.

Sur Tihange, une partie de 1,000 mètres a une largeur de 9 mètres avec les fossés, et une seconde partie de 800 mètres a une largeur de 7 mètres, plus un seul fossé.

L'empierrement est bien construit entre bonnes bordures et en bon état. Il serait très-désirable que la largeur de la partie construite fût régulière et portée partout, ainsi que dans les parties à construire, à 9 mètres.

Dans la partie sur Hermalle, on s'est borné à opérer l'empierrement dans le chemin ancien sans terrassements ni élargissement. Ce n'est qu'un travail provisoire.



Parmi les chemins de petite vicinalité que j'ai pu visiter, en tout ou en partie, je citerai les suivants comme étant bien construits et en bon état :

De Nandrin vers Fraiture ;

De Nandrin vers Saint-Séverin ;

Du chemin de grande communication de Nandrin à Baugnies vers Ouchenée ;

Du chemin de Hamoir à Huy vers Ramelot ;

De Strée vers Vierset ;

De Seny *a* sur Ellemelle, *b* sur Terwagne, *c* à Pair par Pagepont du hameau *des Trieux* (Couthuin) au hameau *sur le May* (commune de Couthuin).

Ce dernier chemin a été exécuté comme travail d'hygiène : la fièvre typhoïde régnait, en permanence, dans ces deux hameaux par suite des émanations des eaux croupissantes dans le vieux chemin qui était impraticable. Elle a disparu complètement depuis la création du chemin nouveau.



190

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE HUY.

Travaux exécutés, depuis 1841, 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.	DÉPENSES effectuées.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Canton de Huy.					
Linchet	"	570	"	"	995 69
Modave	"	1,000	"	"	2,197 51
Marchin.	"	11,483	"	"	31,700 "
Outrelouxhe.	"	645	"	"	2,596 49
Tihange.	"	1,904	"	"	7,319 20
Vyle et Tharoul	"	2,126	"	"	6,349 17
Vierset-Barse	"	4,704	"	1 aqueduc et 1 mur de sou- tènement.	13,369 23
Ombret-Rausa.	"	200	"	"	1,286 66
Strée	"	2,675	"	"	11,770 "
TOTAL	"	25,307	"	"	77,583 95
Canton de Nandrin.					
Avins (les).	"	3,050	"	2 aqueducs	4,919 14
Abée-Scry.	"	2,360	"	"	4,107 74
Bois-Borsu	"	5,985	"	"	9,956 "
Clavier	"	19,323	"	"	41,412 05
Clermont	"	1,838	"	1 perré et 1 pont en bois.	6,884 70
Ehein	"	1,740	"	"	6,015 59
Ellemelle	"	4,858	"	"	13,846 06
Fraiture.	"	2,957	"	"	10,358 52
Hermalle-sous-Huy	"	200	"	1 perré et 1 pont en bois.	1,175 68
Nandrin.	"	6,121	"	1 aqueduc	17,174 01
Neuville-en-Condroz.	"	3,834	"	"	17,134 74
Ocquier	"	2,062	"	"	5,496 15
Pailhe.	"	5,200	"	2 aqueducs	14,522 07
Seny	"	2,999	"	1 aqueduc	9,243 "
Saint-Séverin	"	2,540	"	1 ponceau	8,054 73
Soheit-Tinlot	"	80	"	"	123 60
Tavier	"	5,007	"	1 aqueduc	9,854 20

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
995 69	"	"	"	
2,197 51	"	"	"	
29,900 "	"	1,800 "	"	
1,996 49	200 "	400 "	"	
7,319 20	"	"	"	
4,049 17	800 "	1,500 "	"	
11,769 23	200 "	1,400 "	"	
1,286 66	"	"	"	
8,270 "	500 "	3,000 "	"	
67,783 95	1,700 "	8,100 "	"	
4,419 14	100 "	200 "	"	
3,587 74	220 "	300 "	"	
7,471 "	470 "	965 "	1,050 "	
27,991 08	300 "	2,200 "	10,921 "	
4,384 70	"	2,500 "	"	
6,015 59	"	"	"	
12,326 06	570 "	950 "	"	
8,324 52	334 "	1,700 "	"	
1,175 68	"	"	"	
13,774 01	1,400 "	2,000 "	"	
14,534 74	200 "	2,400 "	"	
5,496 15	"	"	"	
7,922 07	"	"	6,600 "	
8,843 "	"	400 "	"	
7,304 73	300 "	450 "	"	
133 60	"	"	"	
6,513 20	"	"	3,341 "	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSES effectuées.
	payée.	empierrée.	ensablée.		
Terwagne	»	436	»	»	1,058 64
Villers-le-Temple	»	3,054	»	»	8,873 50
Yernée-Fraineux	»	1,519	»	1 aqueduc	5,778 79
TOTAL	»	75,157	»	»	195,798 91
Canton voyer de Héron.					
Amay	1,981	4,087	»	»	35,067 27
Ampsin	»	7,734	»	»	28,951 65
Antheit	18	3,873	»	»	16,401 14
Bas-Oha	»	403	»	»	810 92
Ben-Ahin	»	7,050	»	»	28,892 »
Couthuin	»	560	»	»	1,701 »
Hucorgne	»	1,662	»	Construction d'un pont sur la Mehaigne.	10,477 27
Landenne	»	2,194	»	»	10,828 »
Lavoir	»	2,350	»	»	4,961 08
Moha	»	1,077	»	»	2,076 37
Seilles	1,109	3,090	»	»	14,900 »
Vinalmont	»	6,121	»	»	16,676 75
Waret-l'Évêque	»	920	»	»	2,916 78
TOTAL	3,108	41,121	»	»	174,660 33
Canton de Ferrières.					
Comblain-Fairon	17	3,440	»	1 ponceau	5,754 07
Ernonheid	»	3,438	»	4 aqueducs	6,315 39
Ferrières	»	5,917	»	1 aqueduc et 1 ponceau .	7,615 80
Filot	»	3,041	»	2 aqueducs	4,810 69
Hamoir	»	744	»	1 pont	3,007 93

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
1,058 64	"	"	"	
8,878 50	"	"	"	
4,228 79	300 "	1,250 "	"	
154,377 91	4,194 "	15,315 "	21,912 "	
35,087 37	"	"	"	
28,951 65	"	"	"	
14,301 14	300 "	1,800 "	"	
810 92	"	"	"	
28,892 "	"	"	"	
1,701 "	"	"	"	
7,477 27	1,000 "	2,000 "	"	
8,628 "	400 "	1,800 "	"	
3,761 08	600 "	600 "	"	
2,076 37	"	"	"	
14,900 "	"	"	"	
15,076 75	400 "	1,200 "	"	
2,916 78	"	"	"	
164,560 33	2,700 "	7,400 "	"	
5,754 07	"	"	"	
4,684 84	"	300 "	1,330 55	
6,415 80	"	1,200 "	"	
3,724 61	200 "	400 "	486 08	
3,007 93	"	"	"	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSES effectuées.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Harzé	»	1,989	»	4 aqueducs	3,918 35
Hody	»	2,924	»	3 aqueducs et 1 ponceau.	10,254 71
Lorcé	»	1,470	»	2 aqueducs	4,940 96
Ouffet.	»	2,806	»	3 aqueducs	7,434 »
Sy-Vieux-Ville.	»	1,557	»	2 aqueducs	3,148 45
Villers-aux-Tours	»	803	»	»	2,207 10
Warcée	»	2,057	»	3 aqueducs	5,340 »
Werbomont	»	1,875	»	4 aqueducs	1,951 09
Xhoris	»	1,733	»	1 aqueduc	3,986 19
TOTAL	17	33,304	»	»	70,694 73
ARRONDISSEMENT DE LIÈGE.					
Aywaille.	»	6,926	»	»	12,038 60
Anthisnes	»	4,656	»	»	13,381 94
Comblain-au-Pont.	»	4,061	»	»	7,893 08
Total pour les trois communes de l'arrondissement administratif de Liège.	»	15,643	»	»	33,313 62

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
3,918 25	"	"	"	
8,074 71	250 "	1,020 "	"	
4,940 96	"	"	"	
7,434 "	"	"	"	
3,148 45	"	"	"	
2,207 10	"	"	"	
5,340 "	"	"	"	
1,451 09	"	500 "	"	
2,486 19	"	1,500 "	"	
62,598 10	450 "	5,820 "	1,816 63	
11,038 60	"	1,000 "	"	
11,931 94	550 "	900 "	"	
7,893 08	"	"	"	
30,863 62	550 "	1,900 "	"	

RÉCAPITU

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSES effectuées.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Canton de Huy	"	25,307	"	3 ponts, 3 ponceaux, 40 aqueducs et 2 murs de soutènement.	77,383 95
Id. Nandrin	"	75,157	"		195,793 91
Id. Héron	3,108	41,121	"		174,660 33
Id. Ferrières.	17	33,304	"		70,694 73
Total pour l'arrondisse- ment de Huy.	3,125	174,889	"		518,737 92
COMMUNES DE L'ARRONDISSE- MENT DE LIÈGE.					
Aywaille	"	6,928	"		12,038 60
Anthisnes	"	4,656	"		13,381 94
Comblain-au-Pont	"	4,061	"		7,893 08
Total pour ces trois com- munes	"	15,645	"		33,313 62
TOTAL GÉNÉRAL. . .	3,125	190,532	"		552,051 54

LATION.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
67,783 95	1,700 "	8,100 "	"	
154,377 91	4,194 "	15,315 "	21,912 "	
164,560 88	2,700 "	7,400 "	"	
62,598 10	450 "	5,880 "	1,816 63	
449,320 29	9,044 "	36,645 "	23,728 63	
11,038 60	"	1,000 "	"	
11,931 94	550 "	900 "	"	
7,893 08	"	"	"	
30,863 62	550 "	1,900 "	"	
480,183 91	9,594 "	38,545 "	23,728 63	

PROVINCE DE LIÈGE. —

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.	LONGUEUR totale.
Avins (les).	Route de Huy à Stavelot.	Avins	3,100	4,300
		Clavier.	1,200	
Clermont	Au village de St-Séverin	Clermont	2,500	3,100
		St-Séverin	600	
Ehein	Route de Liège à Marche	Ehein	1,000	1,000
Fairon-Comblain . . .	De Xhoris à Hamoir et à Aywaille.	Fairon-Comblain . . .	3,000	4,000
		Xhoris	1,000	
Sy-Vieux-Ville.	Route décrétée de Huy à Stavelot	Vieux-Ville.	3,000	4,000
		Filot	1,000	
Fraiture.	Route de Liège à Marche	Fraiture	800	2,950
		Soheit-Tinlot.	2,150	
Ellemelle	Chemin de Huy à Hamoir.	Seny.	340	340
Lorcé	Route de Liège à Bastogne	Lorcé	7,000	9,000
		Harzé	2,000	
Villers-aux-Tours . . .	Route d'Entre-Meuse-et-Ourthe.	Villers-aux-Tours. . .	1,000	1,800
		Hody	800	
Vyle-et-Tharoul	Route de Huy à Stavelot.	Vyle-et-Tharoul . . .	2,000	2,000
Yernée-Fraineux	Route de Liège à Marche	Yernée-Fraineux. . .	1,500	1,500

Indépendamment des 33,990 mètres, désignés dans le présent tableau, estimés à 111,250 francs, il restera à améliorer une longueur de 122,680 mètres estimés à 358,750 francs pour rattacher les hameaux aux voies de communication les plus rapprochées.

Enfin, s'il fallait tenir compte des chemins intérieurs qui doivent être améliorés pour l'utilité des communes, les chiffres devraient être plus que décuplés.

ARRONDISSEMENT DE HUY.

nication pavée ou empierrée : 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	
Du Petit-Avin au Grand-Avin vers Terwagne.	3,100 1,200	4,300	6,200 4,200	10,400	Le village de St-Séverin est relié à la route de Liège à Marche.
Des Fontaines à St-Séverin et autres chemins pour relier les hameaux.	2,500 600	3,100	10,000 1,800	11,800	
D'Ehein à la Neuville.	1,000	1,000	3,000	3,000	
De Comblain à Xhoris	3,000 1,000	4,000	9,000 3,000	12,000	
De Filot à Sy.	3,000 1,000	4,000	9,000 3,000	12,000	Cette communication reliera aussi le village de Soheit à la route de Liège.
De Fraiture à Tinlot	800 2,150	2,950	2,400 13,400	15,800	
D'Ellemelle à Seny.	340	340	850	850	
De Targnon à la route d'Aywaillé à Bastogne.	7,000 2,000	9,000	14,000 4,000	18,000	
De Villers-aux-Tours à Hody	1,000 800	1,800	3,000 2,400	5,400	Y compris la construction d'un pont de 12 mètres d'ouverture.
De Vyle au Hoyoux	2,000	2,000	16,000	16,000	
D'Yernée au Fraineux	1,500	1,500	6,000	6,000	
		21,990		101,250	

202

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE HUY.

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement de Liège avec spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Vierset-Barse					1,000	"	"	"	400	"	"
Strée.....	2,890	"	"	"	2,000	1,000	"	"	"	"	1,290/ 200/ 400
Tihange.....					"	"	"	"	"	"	"
Tihange.....	"	"	"	"	"	1,000	"	"	"	"	400
Héron.....					"	"	"	"	"	"	"
Couthuin.....					2,500	"	1,468	"	"	"	"
Huy	"	"	"	5,700	2,500 3,700	"	"	"	"	"	"
Wanze.....	1,000	"	1,500	"	"	"	3,000	"	"	400	"
Moha					"	"	"	"	"	"	"
Bas-Oha.....					"	"	3,000	"	"	2,500	"
Burdigne.....	"	1,800	"	"	1,000	1,500	"	"	"	"	"
Neuville-en-Condroz.....	"	"	"	"	600	"	"	"	"	600	"
Tavier	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,820
Ellemelle.....	"	1,000	"	"	280	"	"	"	"	"	600/ 100
Warzée					400	5,000 1,500	3,000	"	"	"	"
Ouffet.....	"	"	"	"	1,000	1,200 450	1,200	"	"	4,000 2,500	2,000
Hamoir.....	"	"	500	"	900	"	"	"	"	3,000 1,500	"
Saint-Séverin	"	"	"	"	430	"	"	"	"	"	"
Yernéc-Fraineux	"	"	"	"	130 500	"	"	"	400	"	"
Abée-Scry.....	"	"	"	"	1,800 750	"	"	"	"	"	500
Abée-Scry.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Soheit-Tinlot.....	"	"	"	"	750 2,750	"	"	"	"	"	511
Sény.....	"	"	"	"	400	2,500 1,500	2,500	400	"	500	"
Seraing-le-Château.....	"	"	"	"	500 500	700	"	"	200	"	"
Verlaine.....	"	"	"	"	800 900	"	"	400	"	"	"

TOTAUX		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS		LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.		
1,400	1,400	Chemin de petite vicinalité.....	Empierrement..	4,704
6,090	3,000	Id. de grande communication de Huy à Hamoir.....	Empierrement..	6,586
1,690	2,890	Id. de petite vicinalité.....	Empierrement..	2,675
"	1,490	Id. de grande communication de Terwagne à Strée.....	Empierrement..	492
"	"	"	"	"
1,400	1,400	Id. id. de Huy à Ramet.....	Empierrement..	3,354
3,300	"	Id. id. id. à Héron.....	Empierrement..	3,705
3,968	3,968	Id. id. id. id.	Empierrement..	4,430
9,700	9,700	Id. id. id. à Hamoir.....	Empierrement..	2,000
"	3,400	Id. id. id. à Héron.....	Empierrement..	1,360
11,400	"	"	"	"
"	8,800	Id. id. id. id.	Empierrement..	3,789
4,100	1,800	Id. id. de Burdinne à Héron (arrondisse- ment de Waremme).	Empierrement..	3,137
1,200	2,400	Id. de petite vicinalité.....	Empierrement..	3,834
1,820	"	Les travaux sur cette commune seront adjugés en février 1855.		"
930	930	Chemin de petite vicinalité.....	Empierrement..	4,838
8,900	7,900	Id. de grande communication de Huy à Hamoir.....	Empierrement..	2,462
12,530	11,330	Id. id. id. id.	Empierrement..	6,540
3,900	6,300	Id. id. id. id.	Empierrement..	2,242
430	430	Id. de petite vicinalité	Empierrement..	2,540
1,050	1,250	Id. id.	Empierrement..	1,519
2,550	2,550	Id. de grande communication de Huy à Hamoir.....	Empierrement..	1,615
500	300	Id. de petite vicinalité.....	Empierrement..	2,560
3,500	3,500	Id. de grande communication de Huy à Hamoir.....	Empierrement..	2,667
311	"	"	"	"
7,600	6,900	Id. id. id. id.	Empierrement..	2,462
"	400	Id. de petite vicinalité	Empierrement..	2,999
1,500	1,500	Id. id. (voir l'arrondissement voyer de Waremme)	Empierrement..	1,573
2,100	2,100	In. id. (id. id.)	Empierrement..	3,008

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Jehay-Bodegnée.....	"	"	"	"	800 1,500	"	"	900 800	"	"	"
Les Waleffes.....	"	"	"	"	500 407	"	"	500	"	500	"
Borlez.....	"	"	"	"	"	800	"	"	"	200	"
Lierneux.....	"	"	"	"	5,000	5,500	1,600 1,000	"	"	"	1,000
Bois-Borsu.....	"	"	"	"	514 280	"	"	"	"	200	"
Nandrin.....	"	"	"	"	800	"	"	"	400	600	400
Ramelot.....	"	"	"	"	2,000	"	"	500	"	"	500
La Gleize.....	"	"	"	"	1,000	"	"	400 200	"	"	150
Vinalmont.....	"	"	"	"	1,000	"	"	"	"	"	700 200
Huicorgne.....	"	"	"	"	500	"	"	"	"	1,500	"
Ferrières.....	"	"	"	"	1,200	"	"	"	"	"	"
Landenne.....	"	"	"	"	1,200	"	"	"	"	600	"
Wanne.....	"	"	"	"	1,000	"	"	"	"	"	"
Clermont.....	"	"	"	"	2,500	"	"	"	"	"	"
Hody.....	"	"	"	"	1,000	"	"	700	"	"	"
Stoumont.....	"	"	"	"	600	"	"	"	"	"	"
Marchin.....	"	"	"	"	1,800	"	"	"	"	"	"
Warnant-Dreye.....	"	"	"	"	1,000	250	"	"	"	"	"
Hannêche.....	"	"	"	"	500	550	"	"	"	"	"
Vieux-Waleffe.....	"	"	"	"	564	"	"	"	"	"	125
Chapon-Seraing.....	"	"	"	"	580	"	"	"	"	"	"
Fize-Fontaine.....	"	"	"	"	600	"	"	"	"	"	"
Aineffe.....	"	"	"	"	200	"	"	"	200	"	"
Oteppe.....	"	"	"	"	564	"	"	"	"	400	"
Villers-le-Bouillet.....	"	"	"	"	872	"	"	800 400	"	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS				LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.				
4,000 "	4,775 "	Chemin de petite vicinalité (voir arrondissement voyer de Waremmé). Empièrrement..				7,248.00
1,747 "	1,500 "	id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement..	1,150.20
1,000 "	1,000 "	Id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement..	2,551.00
10,100 "	"	Id. de grande communication de Bodeux à Regnée (voir arrondissement de Verviers).				"
764 "	965 "	Id.	de petite vicinalité.....			Empièrrement.. 5,985.00
2,200 "	4,900 "	Id.	de grande communication d'Entre-Meuse-et-Ourthe.....			Empièrrement.. 4,706.00
	2,000 "	Id.	de petite vicinalité.....			Empièrrement.. 6,121.00
2,800 "	2,800 "	Id.	de grande communication de Terwagne à Strée.....			Empièrrement.. 2,156.00
1,750 "	1,150 "	Id.	de petite vicinalité (voir arrondissement voyer de Verviers).			{ Pavage..... 295.00 Empièrrement.. 764.00
1,900 "	1,200 "	Id.	id.	.....		Empièrrement.. 6,121.00
2,000 "	2,000 "	Id.	id.	.....		Empièrrement.. 1,662.00
1,200 "	1,200 "	Id.	id.	.....		Empièrrement.. 5,917.00
1,800 "	1,800 "	Id.	id.	.....		Empièrrement.. 2,194.00
1,000 "	1,000 "	Id.	id.	(voir arrondissement voyer de Verviers)..	{ Pavage..... 5.00 Empièrrement.. 1,898.00	
2,500 "	2,500 "	Id.	id.	.....		Empièrrement.. 1,858.00
1,700 "	1,950 "	Id.	id.	.....		Empièrrement.. 2,954.00
600 "	900 "	Id.	id.	(voir arrondissement voyer de Verviers)...	Empièrrement.. 586.00	
1,800 "	1,800 "	Id.	id.	.....		Empièrrement.. 11,485.00
1,250 "	1,250 "	Id.	id.	(voir arrondissement voyer de Waremmé).	Empièrrement.. 7,091.00	
850 "	850 "	Id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement.. 2,380.00	
469 "	469 "	Id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement.. 1,586.00	
580 "	580 "	Id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement.. 2,273.00	
600 "	600 "	Id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement.. 4,810.00	
400 "	400 "	Id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement.. 1,510.00	
764 "	764 "	Id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement.. 1,624.00	
2,072 "	2,072 "	Id.	id.	(id. id. id.)	Empièrrement.. 3,667.00	

TOTAUX		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS		LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.		
1,100 »	1,700 »	Chemin de petite vicinalité..... Empierrement..		2,957
2,200 »	2,200 »	Id. id. Empierrement..		19,522
1,800 »	1,800 »	Id. id. Empierrement..		5,891
1,035 »	1,160 »	Id. id. Empierrement..		2,855
300 »	500 »	Id. id. (voir arrondissement voyer de Waremme). Empierrement..		1,575
300 »	300 »	Id. id. Empierrement..		3,438
1,230 »	»	» »		

Récapitulant les résultats des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de l'état des choses dans l'arrondissement voyer de Huy, quant aux chemins vicinaux des deux catégories.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR restant à améliorer.	COUT des améliorations à effectuer.
		parée.	empierreée	ensablée.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
Chemin des Quatre-Bras à la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe.....	6,468	"	5,014	"	1,454	55,960 "
Chemin de Huy à Hamoir.....	26,822	"	26,822	"	"	208,768 "
Chemin de Xhoris à Hamoir.....	6,810	"	2,823	"	4,294	21,690 "
Chemin de Terwagne à Strée....	4,240	"	5,705	"	537	17,046 "
Chemin de Huy à Héron.....	14,446	"	15,504	"	1,142	67,097 "
Chemin de Huy à Ramet.....	17,796	"	6,768	"	11,028	59,727 "
TOTAL pour les chemins de grande communication.	76,591	"	58,156	"	18,435	588,270 "
		58,156 ou 11 $\frac{1}{2}$ lieues.				
Chemins de petite vicinalité....	"	5,123	190,352	"	"	532,031 54
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande communication	"	"	58,156	"	"	588,270 "
Chemins de petite communication.	"	5,123	190,352	"	"	532,031 54
TOTAL GÉNÉRAL.....	"	5,123	248,668	"	"	940,321 54
		231,793 ou 30 lieues.				

Le mètre courant de chemin de grande communication coûte donc $\frac{588,270}{58,156} = \text{fr. } 10 \text{ } 68$

Le mètre courant de chemin de petite communication coûte donc $\frac{532,031.54}{193,657} = \text{fr. } 2 \text{ } 85$

Le mètre courant de l'ensemble coûte donc $\frac{940,321.54}{231,793} = \text{fr. } 4 \text{ } 78$

ARRONDISSEMENT DE WAREMME.

Les chemins de grande vicinalité de l'arrondissement de Waremmé sont au nombre de cinq, savoir : 1^o la chaussée Romaine ; 2^o la route de la chaussée Romaine, par Wasseiges à Burdinne ; 3^o la route de Wasseiges à Champion ; 4^o la route de Burdinne à Héron ; la route de Fexhe-le-Haut-Clocher à Waremmé (en construction).

Je dois dire ici, d'une manière générale, qu'un point capital, et sans lequel il n'y a point de bonnes routes possibles, l'écoulement régulier des eaux a été complètement négligé. Il serait de la plus haute importance d'exécuter à cet égard les travaux nécessaires et d'en faire comprendre l'utilité aux autorités locales.

La dernière de ces routes est en construction. Les trois qui la précèdent sont entièrement neuves et à peine achevées. On sait que la première est un vestige du passage des armées romaines dans notre pays. Son tracé, dans la province de Liège, offre les mêmes particularités que j'ai eu l'occasion de signaler dans mon rapport d'inspection de la province de Limbourg. Son axe est très-sinueux et son profil, très-irrégulier, offre cette singulière circonstance que, non-seulement aucune coupure n'a été pratiquée dans les crêtes, mais que, sur presque chacune d'elles, la route a été exhaussée de plusieurs mètres au moyen de remblais.

La nécessité d'éviter les emprises et de profiter des parties de route restées praticables a fait une loi de ne pas s'écarter du tracé ancien. Mais, selon moi, il eût été essentiel d'aplanir la route en faisant disparaître les remblais ajoutés sur les crêtes et même en pratiquant des coupures dans celles-ci. L'importance de la communication dont il s'agit exigeait l'exécution de ces améliorations.

Si de ces points capitaux nous passons aux détails d'exécution, nous ne pourrions non plus leur donner notre approbation. Le ragréement des parties anciennes n'a point eu un bon résultat, car, dans le pays, on déclare, d'une manière unanime et formelle, que la chaussée Romaine est presque impraticable pendant l'hiver et qu'on ne peut essayer d'y passer qu'avec un attelage double de celui qui est nécessaire sur les routes ordinaires. L'écoulement des eaux, comme je l'ai dit plus haut, y a été complètement négligé et, dans les parties au niveau du sol, le manque de fossés a encore pour résultat que l'on vient entamer et dégrader les accotements en labourant les champs voisins.

En résumé, je crois que l'on a trop visé au bon marché en entreprenant la restauration de la chaussée Romaine, et que, si des raisons sérieuses ont porté à rejeter le chiffre élevé qui avait été fixé pour cette opération par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées, on a eu le tort de descendre trop bas dans le système que l'on a adopté et qui tend à rendre inutile la dépense que l'on effectue, puisque la circulation pendant l'hiver reste, sinon impossible, au moins très-difficile.

Cependant l'utilité de cette voie de communication est considérable. Bien qu'aucun village n'existe sur son long trajet et que l'on y voie à peine quelques maisons isolées, établies surtout à son intersection avec les routes nouvelles, elle passe (dans la province de Liège) à proximité (1,000 à 2,000 mètres) de vingt villages et se poursuit sur quatre des neuf provinces du royaume. Je regarde

donc comme nécessaire que, pour les parties qui restent à restaurer, on adopte des projets propres à mettre cette chaussée en aussi bon état que les chemins de grande communication bien établis, et que l'on revienne, pour les perfectionner, sur les parties déjà restaurées aujourd'hui, d'après le système suivi jusqu'à présent.

Les tableaux ci-après donnent les détails relatifs aux quatre premiers chemins de grande communication susmentionnés. Je n'ai point visité le cinquième dont les renseignements qui m'ont été fournis par l'administration centrale ne faisaient point mention et dont j'ignorais, par conséquent, l'existence à l'époque de mon inspection.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE WAREMME.

Chemin de grande communication, dit CHAUSSÉE ROMAINE.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON moyenne.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Oreye.....	Oreye.....	»	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Empierrement. Restauration au moyen : 1° des anciens matériaux; 2° de pierres provenant de Limont, de Bergilez, de Fexhe-le- Haut-Clocher, de Latinne, etc.
Grandville.....	»	»				Moyenne.		
Lens-sur-Geer....	»	»						
Bergilez.....	»	»						
Lantremange.....	»	»						
Waremmé.....	»	»						
Celles.....	»	»						
Grandaxhe.....	»	»						
Hollogne-sur-Geer.	»	»						
Omal.....	»	»	33,033	5 p. ‰	4.00	6.00	0.30	
Ligney.....	»	»						
Lens-Saint-Remy..	»	»						
Tourinne.....	»	»						
Braive.....	»	»						
Avennes.....	»	»						
Moxhe.....	»	»						
Villers-le-Peuplier.	»	»						
Ambresin.....	»	»						
Merdorp.....	»	»						
Wasseiges.....	»	Wasseiges.....						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Oreye.....	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Grandville.....																
Lens-sur-Geer....																
Bergilez.....																
Lantremange....																
Waremmé.....																
Celles.....																
Grandaxhe.....																
Hollogne-sur-Geer																
Omal.....																
Ligney.....	33	8,118	»	11,862	8,500	4,500	»	»	»	»	»	»	»	»	»	(a) 300,000
Lens-Saint-Remy.																
Tourinne.....																
Braive.....																
Avennes.....																
Moxhe.....																
Villers-le-Peuplier																
Ambresin.....																
Merdorp.....																
Wasseiges.....																
						33,033										

Je reprendrai la description de l'état de ce chemin au point où je l'ai laissé dans mon rapport d'inspection de l'année dernière, c'est-à-dire à la chapelle Saint-Éloi, à la limite des provinces de Limbourg et de Liège et des communes d'Orange et d'Oreye.

De la chapelle Saint-Éloi à la route de Liège à Saint-Trond, chemin parfaitement viable et en assez bon état d'entretien.

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		
5 aqueducs construits en briques.	Francs. 6 (a) de fr. 0-20 à fr. 1 (b)	Francs. 12 le mètre courant.	Francs. 1,516	» Grandville. » Bergilez... » Waremmé. » Grandaxhe. » Omal..... » » » Braive.... » Moxhe.... » Ambresin.. » Wasseiges.	Francs. Le produit des bar- rières.	(a) Prix des parties construites à neuf. (b) Prix des anciennes parties simplement ragréées.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
»	»	950	(b) 33,508	»	71,298	4,250	»	»	110,000	34,382	37,850	37,768	»	1-50 et 0-15	(a) Ce chiffre est le montant d'un devis esti- matif dressé par MM. les ingénieurs des ponts et chaussées. (b) Les ragréments des parties anciennes sont comptés dans ce chiffre
										110,000					

De la route à la chapelle de Bon-Secours, la chaussée est en parfait état de viabilité, mais les ornières sont marquées et le bombement de l'empierrement a disparu.

De la chapelle de Bon-Secours jusqu'au pont Malpas, même observation que la précédente.

Le pont Malpas, sur le Geer, est à une seule arche surbaissée; il est entièrement construit en maçonnerie de briques, sauf les tablettes de couverture des murs de garde-corps qui sont

en pierres de taille. Il y a sans doute eu un vice dans la construction de ce pont, car les deux voûtes de tête ont subi à la clef un affaissement considérable qui s'est propagé sur toute la hauteur de la maçonnerie jusqu'aux tablettes. Le moindre mouvement ultérieur de l'une des deux culées compromettrait la solidité de cet ouvrage dont la maçonnerie d'élévation a partout besoin d'être rejointoyée et réparée.

Du pont Malpas jusqu'au chemin de Pousset à Lantremange. La chaussée est parfaitement viable; seulement, près de l'intersection des deux chemins, une portion de la route est défoncée et formait, malgré la sécheresse générale, une véritable cuve de boue.

Du chemin de Pousset à Lantremange jusqu'à celui d'Oleye à Pousset. Le chemin est parfaitement viable et en assez bon état d'entretien. Seulement, à l'intersection avec le dernier chemin, un mauvais cassis donne un écoulement insuffisant aux eaux qui en proviennent et qui ravinent la chaussée.

Du chemin d'Oleye à Pousset jusqu'au chemin d'Oleye à Bleret. Le chemin est parfaitement viable, mais le bombement de l'empierrement a disparu.

A partir du chemin d'Oleye à Bleret, on trouve dans la restauration une lacune de 200 mètres environ, puis un empierrement d'environ 100 mètres, puis une lacune jusqu'à la chapelle Saint-Éloi. Cette lacune se continue au-delà de la chapelle sur une longueur d'environ 1,800 mètres : pour y suppléer et rattacher la ville de Waremmé à la chaussée, on a établi deux embranchements.

Le premier, allant de la chapelle Saint-Éloi jusqu'à Waremmé, est en très-mauvais état quant à l'empierrement et aux accotements qui sont d'une extrême malpropreté. Le pavage dans la traverse de Waremmé est lui-même très-mauvais et très-sale.

Le second, partant de Waremmé, passe sous le chemin de fer et rejoint la Chaussée romaine, après un trajet d'environ 1,000 mètres, contre le bois de Longchamps : il est en bon état de viabilité et d'entretien quant à l'empierrement et aux accotements. La chaussée reste bonne sur le territoire de Waremmé jusqu'à la limite de la commune de Grandaxhe.

De la limite de la commune de Grandaxhe jusqu'au chemin de Saive, l'empierrement est très-irrégulier et très-raboteux : on signale cette partie comme à peu près impraticable pendant l'hiver.

Du chemin de Saive jusqu'à la route de Bierset, l'empierrement est mauvais et présente des ornières prononcées ; il est très-raboteux et le bombement a fait place à une concavité.

De la route de Bierset jusqu'aux tombes d'Omal, la route est en meilleur état que dans la partie précédente.

Des tombes d'Omal à la Barrière (ferme Polet), la route est mauvaise et présente de nombreuses et profondes ornières.

De la Barrière à la maison Cadawe et de cette maison jusqu'au chemin de Blehen à Tourinne, on rencontre une succession de parties empiérrées, médiocres ou mauvaises, alternant avec des parties non restaurées, formant un ensemble en mauvais état et que l'on déclare être presque impraticable pendant l'hiver.

Du chemin de Blehen à Tourinne jusqu'à la route de Tirlemont à Huy, on trouve d'abord une partie non réparée de 200 à 300 mètres ; puis un empierrement neuf, bien fait, en silex ; puis un empierrement moins récent, en très-bon état, muni à gauche d'un bon fossé d'écoulement.

De la route de Tirlemont jusqu'au chemin de Brivoule, le chemin était parfaitement viable, mais la terre qui le recouvrait dans un grand nombre de points empêchait de discerner l'état de l'empierrement. Cette partie est signalée comme détestable pendant l'hiver. La chaussée surplombe verticalement le chemin de Brivoule sur une hauteur de 4 à 5 mètres : il faudrait un garde-corps en cet endroit.

Du chemin de Brivoule jusqu'à celui de Blehen à Avennes, partie de chaussée en médiocre état et partie qui semble non restaurée.

Au-delà du chemin de Blehen à Avennes, la lacune se continue sur environ 200 mètres ; puis on arrive à un empierrement en gravier en fort mauvais état et se continuant jusqu'au sommet d'une côte.

Du sommet de cette côte jusqu'à la maison dite *l'Empereur*, à l'intersection avec la grande route de Hannut à Namur, on trouve une alternative de parties passables et de parties mauvaises : aux abords de *l'Empereur* on n'a plus qu'un chemin de terre irrégulier et en mauvais état. Contre la route de Hannut à Namur, grande mare à gauche.

De *l'Empereur* au lieu dit *le Soleil*, l'écoulement est si mal assuré que l'un des fossés des champs vient jusque contre l'empierrement ; celui-ci est devenu concave, irrégulier, présente de grandes ornières et ressemble presque à un chemin de terre ordinaire, surtout aux environs du *Soleil* où il est en fort mauvais état.

Du *Soleil* jusqu'au chemin de Merdorp à Wassieges et de ce chemin jusqu'à la limite de la province de Namur. En divers points, l'eau des fossés des champs vient jusqu'au milieu de la route qui est irrégulière, médiocre ou mauvaise et ressemble beaucoup plus à un chemin de terre qu'à un chemin empiérré.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE WAREMME.

**Chemin de grande communication de la Chaussée romaine, par Wasseiges,
à Burdinne.**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Wasseiges.....	Chaussée romaine.	»	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrement. — Adjudica- tion publique. — Pierrail- les de . celle, Forville, etc.
Meeffe.....								
Acosse.....								
Burdinne.....	»	Route de Namur à Tirlemont.	7.884	6 p. ‰	5.50	6.00	»	

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- tenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Wasseiges.....																
Meeffe.....																
Acosse.....	»	2,780 40	188 60	4,915 »	»	»	»	3,600 »	223 33	1,764 55	3,772 55	27,054 05	»	507 50	900 »	37,822 18
Burdinne.....																
	7,884 »															

Cette route part de la Chaussée romaine, à la limite des communes de Wasseiges et de Merdorp, et aboutit, dans la commune de Burdinne, à la route de Namur à Tirlemont.

Cette route est construite en empierrement, au moyen de silex, provenant de Meeffe, de Forville, etc.; établis en un lit de 0^m,25 à 0^m,28 entre bordures.

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.	
Deux aqueducs.....	4 55	11 » le mètre cube.	» (a)	» (a)	»	(a) Un projet pour l'établissement de barrières est soumis à l'enquête.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.	
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.		
»	2,000	200	»	»	32,485	»	»	507 50	700	35,892 50	8,500	8,100	19,292 50	»	1 30	
										35,892 50						

De la Chaussée romaine au village de Wasseiges, la route est en bon état de viabilité ; les accotements sont assez satisfaisants : il y a, en certains points, des contre-fossés trop petits et en mauvais état. Dans le plus grand nombre des points, ils manquent tout à fait.

Depuis l'entrée du village jusqu'au pont sur la Mehagne, la route est pavée en pierres de

Folx-les-Caves : ce pavé est très-viable, mais il présente des ornières et des déchaussements de bordures. Il n'y a pas de fossés, de sorte que le purin et les eaux ménagères, que j'ai vus se perdre à grands flots presque hors de chaque maison, coulent sur les accotements où elles croupissent et qu'elles transforment en véritables cloaques.

Le pont sur la Mehagne est ancien : il y a deux arches en plein cintre d'un débouché insuffisant lors des crues. Dans ces circonstances, qui se produisent généralement deux fois par an, le chemin au-delà du pont s'inonde pour livrer passage aux eaux surabondantes. Ce pont semble solide et en assez bon état.

Du pont jusqu'à l'extérieur du village on était occupé à recharger l'empierrement. La route manque absolument de fossés et les accotements sont de vrais bourniers où les eaux et le purin qui se perd restent stagnants.

De l'extérieur du village de Wasseiges jusqu'au village de Meeffe, l'empierrement est parfaitement viable, mais la route est mal réglée quant à la largeur, irrégulière quant aux talus, mal soignée quant aux accotements et elle manque de fossés.

A l'entrée du village de Meeffe il y a deux ponceaux d'une arche qui paraissent assez délabrés faute d'entretien. L'intérieur du village est en bon état de viabilité, mais il n'y a point de fossés, de sorte que les eaux et le purin rendent les accotements détestables.

De l'extérieur du village de Meeffe jusqu'à Acosse on trouve, d'abord, un rechargement partiel récent, malgré lequel l'empierrement présente d'assez fortes ornières. Les accotements sont en mauvais état et en plusieurs points on y voit des terres éboulées provenant des talus. Il n'y a point de fossés.

On voit ensuite un rechargement continu sur une assez grande longueur et qui n'est point satisfaisant parce que la pierraille n'est point suffisamment brisée. Les accotements de cette partie sont en très-mauvais état par suite de l'absence de fossés pour l'écoulement et pour limiter la route, on vient entamer les accotements en labourant les terres là où elles sont au niveau de la route.

Dans le village d'Acosse, dont on traverse une petite longueur, on trouve d'abord :

L'empierrement et les accotements dans le plus mauvais état ;

Puis, l'empierrement et les accotements passables et, enfin, l'empierrement et les accotements très-mauvais.

De l'extérieur du village d'Acosse jusqu'à la route de Tirlemont à Namur, commune de Burdinne, l'empierrement est parfaitement viable et en bon état, ainsi que les accotements, mais dans cette partie comme dans les autres il n'y a point de fossés.

Sur toute la route, l'écoulement des eaux de l'un des accotements sur l'autre se fait au moyen de fossés tous mal construits.

PROVINCE DE LIÈGE.

ARRONDISSEMENT DE WAREMME.

Chemin de grande communication de Wasseiges à Champion.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Wasseiges.....	Pont sur la Mehagne à Wasseiges.	Champion, route de Louvain à Namur.	1,167	4 p. o/o	3.50	6.00	•	Empierrement, par adjudication. — Pierres de Hemptinne.

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.	Entablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Entablement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Wasseiges . . .	»	279	»	(a) 383	»	»	0.48.00	2,004	»	306	»	4,440	»	60	900	7,730
	1,167															

Cette route part, dans le village de Wasseiges, du pont sur la Mehagne et aboutit, dans la province de Namur, à la grande route de Namur à Louvain. Je n'ai à m'occuper ici que de la partie existante dans la province de Liège, commune de Wasseiges.

Cette partie a été construite dans le courant de la présente année et vient d'être l'objet

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 80	"	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
0,48,00	2,004	"	"	"	"	"	"	"	5,241 50	960	800	3,481 50	"	1 30	(a) Ces 886 mètres ont été terminés cette année et, par conséquent, ne de- vaient pas à la rigueur figurer ici comme exécu- tés.
										5,241 50					

d'une réception provisoire. Elle est exécutée en empierrement de silex et de grès établis, sur une épaisseur de 0^m,25, entre des bordures d'une dimension généralement insuffisante et dont quelques-unes sont déjà déjetées. Dans le village, les accotements sont en très-mauvais état ; par suite du manque de moyens d'écoulement pour les eaux, au dehors du village on a

construit des fossés, mais ils sont d'une section évidemment insuffisante et la pente de leurs talus est telle qu'ils ne tarderont pas à se combler et à disparaître.

Cette route a donné lieu à un beau redressement; il a permis de quitter l'ancien chemin qui faisait un coude considérable et présentait un encaissement de 4 à 5 mètres. Le propriétaire du sol a cédé gratis le terrain nécessaire à l'exécution des redressements et a permis de faire des emprunts indispensables aux terrassements, en recevant, en échange, le lit de l'ancien chemin.

Cette partie de route est construite jusqu'à la limite de la commune de Hemptinne où elle rejoint la partie exécutée dans la province de Namur.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT DE WAREMME.

Chemin de grande communication de Burdinne à Héron.

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'empierre- ment.	TOTALE		
Burdinne.....	Burdinne, route de Namur à Tirle- mont.	"	Mètres. 5,137	Mètres 7 p. o/o	Mètres. 3.50	Mètres. Moyenne. 6.00	Mètres. "	Empierrement, par adjudication publique. Pierres de Héron.
Héron.....	"	Héron, centre du village.						

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.								
Bardinne	m.	m.	m.	m.	m.	m.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Héron	"	540	" (a)	4,617	"	"	"	"	1,827 70	1,781 45	" (a)	33,262 46	"	"	"	26,871 61
	5,157															

Ce chemin part de la route de Namur à Tirlemont, commune de Burdinne, au point où y débouche le chemin de grande communication de la chaussée Romaine par Wasseiges à Burdinne, dont il forme, en quelque sorte, la continuation et se termine actuellement dans l'intérieur du village de Héron.

Il est construit en empierrement avec des matériaux provenant des carrières de Héron.

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, deux ponceaux.....	4 30	15 » le mètre cube de maçonnerie en briques.	»	Burdinne.	1,000	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais courus, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	23,206 50	1,800 »	2,000 »	19,406 50	»	1 30	(a) Il y a 200 mètres environ de bon pavage dans l'intérieur du village de Héron. C'est sans doute par oubli qu'ils n'ont pas été indiqués dans les colonnes ci-contre. Tous les chiffres de ce tableau sont approximatifs.
										23,203 50					

De son point de départ, jusqu'à la première ferme du village de Burdinne, le chemin est en bon état, mais il manque de fossés. Vis-à-vis de ladite ferme, il y a un passage détestable où un abreuvoir a enlevé tout un accotement de la route et arraché les bordures qui maintiennent l'empierrement.

Dans la traverse du village de Burdinne l'empierrement est très-viable, mais présente

de fortes ornières, des cassis mal construits et de mauvais accotements bordés de fossés insuffisants.

Vers la fin du village, après un tournant à angle droit sous lequel il y a un aqueduc en maçonnerie, l'accotement de droite est raviné par les eaux venant des champs. A la sortie des haies du village il y a un pont d'une arche de 1^m,75 environ d'ouverture. Il est en maçonnerie de briques avec pieds-droits, revêtements des culées, voûte de tête et tablettes en maçonnerie, et garde-corps en fer, radier en briques. Ce pont semble en bon état, mais la maçonnerie des têtes a besoin d'un rejointoyage.

Le passage et les abords du pont sont pavés, le pavage est en mauvais état.

Sur toute la côte que l'on gravit après avoir franchi le pont, l'empierrement est raviné par les eaux, qui y circulent par suite du manque de moyens d'écoulement régulier, au point que la pierraille est enlevée sur de longues lignes continues et que l'enrochement est mis à nu. De plus, au milieu de l'accotement de droite, l'eau s'est formé un véritable lit. Cet état des choses dure jusqu'à la rencontre du chemin allant à Waret-l'Évêque.

A partir de ce chemin on monte une légère rampe, bien alignée, où l'empierrement parfaitement viable aurait cependant besoin d'un rechargement. Les accotements sont en assez bon état et bordés de deux fossés qui, quoique insuffisants, sont cependant utiles.

Dans la pente que l'on descend ensuite jusqu'à un grand aqueduc en maçonnerie, l'empierrement est comme dans la côte précédente, mais les accotements, celui de gauche surtout, ont une largeur irrégulière, les courbes du chemin sont mal tracées et la pente est irrégulière.

L'aqueduc, en maçonnerie de briques avec pieds-droits, voûte de tête et tablettes en pierres de taille, a ses murs de garde-corps dégradés.

La rampe au delà de l'aqueduc présente dans l'empierrement de fortes ornières et des bordures déchaussées ; les accotements sont en mauvais état. Faute de fossés, les eaux descendaient sur l'empierrement dans les deux ornières qu'elles ravinaient.

Au sommet de cette rampe, l'empierrement est détestable, très-boueux, avec de profondes ornières ; le chemin y perd sa largeur et le peu d'accotements qui y restent sont détestables. A l'intersection d'un chemin allant au château de Boing, la route est dans le plus mauvais état, et offre un véritable danger pour les véhicules par suite des dégradations qui y existent.

Au delà de ce chemin, sur une longueur d'environ 300 mètres, l'empierrement est presque démonté et forme avec les accotements une espèce de mare croupissante. Au delà, jusqu'à la maison Éloi Melon, l'empierrement est fort mauvais et sert, ainsi que les accotements, de lit pour l'écoulement des eaux.

De cette maison jusqu'à l'entrée de Héron l'empierrement devient moins mauvais ; il est bien viable, mais il demande un rechargement et des réparations à deux cassis on ne peut plus mal établis.

La traverse du village de Héron jusqu'à l'église est en très-mauvais état. A partir de l'église l'empierrement est remplacé par un pavé qui se continue sur une longueur d'environ 200 mètres jusqu'à la fontaine du village, point où cessent les améliorations exécutées. Ce pavage est bien établi et bordé de deux rigoles pour l'écoulement ; mais elles sont insuffisantes, car l'eau baigne le corps de la route. Somme toute, le chemin est presque tout entier en mauvais état. Il serait urgent de le perfectionner, de le réparer et de poursuivre les améliorations jusqu'au dehors du village, car le chemin qui y conduit en partant de la fontaine est un vrai casse-cou par suite de la pente, de son manque de largeur, de son encaissement, de l'irrégularité de son fond et des eaux abondantes qui y coulent.

CHEMINS DE PETITE VICINALITÉ.

Une indisposition a empêché le commissaire-voyer de l'arrondissement de se rendre au rendez-vous que je lui avais assigné pour m'accompagner dans ma tournée d'inspection. Cette tournée a donc été manquée en partie en ce sens que je n'ai pu voir les chemins de petite vicinalité, qui sont très-nombreux dans l'arrondissement de Waremmé.

La nature argileuse du sol dans presque toute cette partie de la province de Liège a produit les mêmes inconvénients et fait naître les mêmes besoins que dans la partie argileuse de la province de Limbourg (arrondissement de Tongres).

Pendant la saison pluvieuse, les chemins intérieurs, détremés par l'eau du ciel, à laquelle se joignait le purin que, dans la Hesbaye, on laisse perdre partout comme à plaisir, devenaient de véritables lacs de boue qui rendaient la circulation impossible dans l'intérieur des villages ainsi qu'entre les fermes et les champs. On a donc pourvu à ce qui semblait le plus pressant, et les chemins de petite vicinalité ont pris un développement plus prompt et plus rapide que les chemins de grande communication.

Parmi les chemins de petite vicinalité, j'ai surtout regretté de ne pouvoir visiter, par suite de la circonstance que j'ai indiquée tout à l'heure, ceux de la commune de Horion-Hozémont. La voix publique les signale comme remarquablement construits et remarquablement entretenus. Leur longueur est de 19,574 mètres ou de 4 lieues. Ce qui n'est pas moins remarquable que leur développement, leur construction et leur entretien, c'est le dévouement et le désintéressement du promoteur de leur exécution, M. le baron de Blanckart. On se fera une idée du premier, en remarquant que cette commune possède, à elle seule, les $\frac{7}{100}$ du développement total des chaussées de petite vicinalité des 112 communes de l'arrondissement. On appréciera le second en voyant, dans le tableau ci-après, relatif aux chemins de petite vicinalité, que ses dons, pour contribuer à une dépense de 181,485 francs, se montent à 120,613 francs.

PROVINCE DE LIÈGE. —

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.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Acosse.	"	731.00	"	"	2,091 "
Aineffe	"	1,510.50	"	"	6,930 25
Ambresin	"	1,992.00	"	Un pont.	6,858 32
Attenhoven	1,293.50	412.50	"	"	21,040 59
Avennes.	"	356.95	"	"	1,510 40
Avernas-le-Bauduin	1,223.00	881.00	"	"	17,123 20
Avin.	"	4,739.10	"	"	16,568 43
Awirs.	"	1,480.00	"	"	4,426 "
Bergilez.	"	3,388.20	"	Un ponceau.	13,488 "
Berloz.	"	3,321.80	"	"	22,371 50
Bertrée	640.00	1,005.70	"	"	16,302 92
Bettincourt	"	1,508.20	"	"	10,761 "
Bleret.	"	2,280.00	"	"	9,060 "
Boelhe	"	1,699.50	"	"	10,776 "
Borlez.	"	2,351.00	"	"	12,204 "
Bovenistier.	"	1,163.50	"	"	5,146 "
Braives	"	2,895.10	"	"	15,581 "
Burdinne	"	2,763.10	"	"	9,270 "
Celles	"	3,221.50	"	"	16,277 "
Chapon-Seraing	"	2,278.00	"	"	7,710 "
Ciplet	"	2,450.20	"	"	10,443 "
Cras-Avernas	1,372.05	823.00	"	"	24,377 06
Crehen	"	1,580.00	"	"	6,717 10
Crisnée	"	1,711.40	"	"	6,467 20
Darion.	"	777.50	"	Un pont.	4,763 40
Donceel	"	2,498.50	"	"	10,144 "

ARRONDISSEMENT VOYER DE WAREMME.

communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1851.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				LONGUEUR restant à construire pour que la com- mune soit reliée à une route ou à un chemin de grande communication	Observations.
la commune.	la province.	l'État.	les particuliers.		
2,091 "	"	"	"	"	
6,210 25	320 "	400 "	"	500.00	
5,949 32	784 "	125 "	"	200.00	
18,990 59	650 "	1,400 "	"	1,180.00	Y compris 180 mètres sur le terri- toire de Landen.
1,252 40	158 "	100 "	"	580.00	
14,533 20	850 "	1,750 "	"	"	
14,366 43	500 "	1,700 "	"	"	
2,821 "	550 "	1,055 "	"	"	
13,354 "	534 "	1,600 "	"	"	
18,601 50	1,470 "	2,300 "	"	1,110.00	Y compris 190 mètres sur Wa- remme.
12,990 42	1,212 50	2,100 "	"	450.00	Y compris 200 mètres sur Avernas- le-Bauduin.
8,431 "	730 "	1,600 "	"	"	
6,918 "	942 "	1,200 "	"	"	
9,062 "	600 "	1,114 "	"	1,650.00	Y compris 950 mèr. sur Hollogne- sur-Geer.
10,752 "	452 "	1,000 "	"	1,375.00	Y compris 550 mèr. sur Viemme.
4,559 "	200 "	337 "	"	"	
11,881 "	1,200 "	2,500 "	"	"	
7,970 "	"	1,300 "	"	"	
13,815 "	954 "	1,508 "	"	"	
7,210 "	120 "	320 "	"	"	
8,253 "	1,150 "	1,040 "	"	"	
20,877 06	1,000 "	2,500 "	"	1,500.00	Y compris 630 mètres sur Bertrée.
6,717 10	"	"	"	"	
5,502 30	200 "	765 "	"	"	
3,920 76	356 64	486 "	"	1,130.00	
8,146 50	600 "	1,397 50	"	"	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE ET EN NATURE.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Elixem	635.00	374.00	»	»	7,659 37
Engis	»	750.00	»	»	1,500 »
Fallais.	»	3,662.80	»	»	14,396 66
Fexhe-le-haut-Clocher.	»	2,339.50	»	»	9,281 50
Fize-Fontaine	»	4,810.80	»	»	11,913 20
Fize-le-Marsal	»	1,092.00	»	»	4,616 50
Flône	»	762.00	»	»	1,905 »
Fooz	»	1,263.60	»	»	6,729 »
Fréloux	»	398.00	»	»	1,990 »
Fumal.	»	4,993.30	»	Un ponceau.	12,658 16
Geer	»	1,493.00	»	»	8,404 50
La Gleixhe.	»	732.60	»	»	2,928 »
Grand-Axhe	»	2,599.80	»	»	15,882 80
Grand-Hallet.	1,892.60	2,681.50	»	»	22,676 29
Grandville.	»	1,648.00	»	»	6,616 »
Hannèche	»	2,380.00	»	»	13,170 39
Hanneffe	»	2,483.50	»	»	8,633 »
Hannut	»	2,442.00	»	»	6,960 50
Hodeige.	»	2,498.00	»	»	10,352 »
Hollogne-sur-Geer.	»	4,380.30	»	»	27,279 65
Horion-Hozémont	»	19,374.00	»	Dix ponceaux.	181,485 »
Houtain-l'Evêque	3,080.30	1,401.00	»	Un pont.	49,513 77
Jehay-Bodegnée	»	7,248.50	»	Deux ponceaux	22,795 85
Jeneffe	»	2,526.00	»	»	12,488 »
Kemexhe	»	2,070.50	»	»	9,955 50
Laer.	210.00	»	»	»	2,431 »
Laminne.	»	1,424.60	»	»	7,101 40
Lamontzée.	»	1,622.00	»	Un pont	7,651 »
Landen	141.50	558.70	»	»	4,308 40
Lantremange	195.00	2,179.90	»	»	26,783 30

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				LONGUEUR restant à construire pour que la com- mune soit reliée à une route ou à un chemin de grande communication.	Observations.
la commune.	la province.	l'État.	les particuliers.		
6,859 37	400 "	400 "	"	1,005.00	
1,500 "	"	"	"	"	
11,181 66	800 "	2,415 "	"	"	
6,356 50	1,050 "	1,875 "	"	"	
11,078 20	235 "	600 "	"	"	
4,316 50	150 "	150 "	"	796.00	Y compris 84 mètres sur Crisnée.
625 "	500 "	780 "	"	"	
5,812 "	260 "	657 "	"	1,173.00	Y compris 543 mètres sur Villers- l'Evêque.
1,740 "	100 "	150 "	"	1,265.00	Y compris 775 mètres sur Fexhe- le-haut-Clocher.
8,298 16	910 "	3,450 "	"	"	
7,454 50	350 "	600 "	"	1,735.00	Y compris 1,000 mètres sur Hollo- gne-sur-Geer.
1,940 50	312 50	675 "	"	108.00	
14,149 80	533 "	1,200 "	"	"	
17,501 39	1,425 "	3,750 "	"	"	
6,316 "	150 "	150 "	"	"	
11,490 39	830 "	850 "	"	"	
6,465 "	868 "	1,300 "	"	"	
6,640 50	200 "	120 "	"	"	
8,252 "	825 "	1,275 "	"	550.00	Y compris 130 mètr. sur Laminne.
21,679 65	2,600 "	3,000 "	"	"	
48,280 "	2,400 "	10,192 "	120,613 "	600.00	Mitoyens avec Mons.
41,313 77	1,300 "	2,900 "	4,000 "	"	
16,187 85	1,833 "	4,775 "	"	"	
11,138 "	350 "	1,000 "	"	"	
9,255 50	300 "	400 "	"	"	
2,431 "	"	"	"	2,205.00	Y compris 1,005 mètr. sur Elixem.
6,129 40	250 "	722 "	"	"	
6,251 "	600 "	800 "	"	"	
3,526 40	300 "	482 "	"	"	
24,453 30	830 "	1,500 "	"	"	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavés.	empierrés.	ensablés.		
Latinne	»	3,101.90	»	Un pont.	12,981 20
Lens-St-Remy, Bolens-Blehen.	»	3,896.60	»	»	20,723 50
Lens St-Servais.	»	637.00	»	»	3,484 50
Lens-sur-Geer.	»	1,948.10	»	»	8,376 »
Ligney.	»	1,062.50	»	»	5,502 »
Limont	»	2,518.80	»	»	10,573 70
Lincen	3,713.30	781.00	»	»	49,802 77
Marneffe	»	1,463.50	»	Un pont.	6,272 50
Meeffe.	»	300.00	»	»	750 »
Merdorp.	»	3,242.00	»	»	12,543 50
Momalle.	»	4,149.50	»	»	20,402 50
Moxhe	»	1,208.70	»	»	4,110 »
Neerhespen	614.80	»	»	»	5,603 40
Néerwinden.	341.00	»	»	»	3,884 50
Néerlanden	1,004.50	»	»	»	15,166 45
Noville	»	1,379.00	»	»	6,639 »
Odeur.	17.00	1,322.20	»	»	6,374 50
Oleye	58.00	2,698.40	»	»	16,017 90
Omal	»	1,049.50	»	»	4,899 50
Oreye	252.00	2,687.50	»	»	13,966 »
Oteppe	»	1,624.00	»	»	4,108 28
Overhespen	98.00	»	»	Un pont sur la Geete . . .	980 »
Overwinden.	»	1,167.50	»	»	4,624 68
Pellaines	1,830.00	»	»	Un ponceau.	23,208 80
Petit-Hallet	»	1,772.00	»	»	4,410 »
Poucet	»	781.50	»	»	3,608 60
Pousset	»	2,912.20	»	»	12,525 »
Racour	938.00	526.50	»	»	11,346 68
Remicourt.	»	1,842.90	»	»	7,868 50
Roloux	»	1,704.00	»	»	7,808 »

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				LONGUEUR restant à construire pour que la com- mune soit reliée à une route ou à un chemin de grande communication.	Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
10,769 70	1,211 50	1,000 "	"	"	
19,423 50	650 "	650 "	"	1,000.00	Destinés à relier le hameau d'Abo- lens à la route par Lens-St-Remy.
3,484 50	"	"	"	2,125.00	Y compris 903 mètres sur Lens-St- Remy.
7,301 "	425 "	650 "	"	"	
4,502 "	250 "	750 "	"	568.00	
7,551 20	1,325 "	1,697 50	"	"	
45,002 77	2,300 "	2,500 "	"	"	
6,047 50	100 "	125 "	"	2,131.00	Le chemin de grande communica- tion projeté entre Huy et Bur- dinne par les vallées de Mehain- gne et de Burdinale traversera cette commune.
750 "	"	"	"	"	
10,843 50	500 "	1,200 "	"	"	
15,915 "	1,812 50	2,675 "	"	"	
4,110 "	"	"	"	"	
4,353 40	750 "	500 "	"	1,900.00	Y compris 1,100 mètres sur Over- hespen.
3,884 50	"	"	"	3,405.00	Y compris { 1,800 mètr. sur Laer, 1,003 id. sur Elixem.
12,966 45	600 "	1,600 "	"	2,100 "	Y compris { 1,150 sur Rumsdorp, 600 sur Landen.
5,414 "	325 "	900 "	"	"	
5,974 50	200 "	200 "	"	"	
13,005 90	300 "	2,712 "	"	592.00	Ces 592 mètres se trouvent sur Waremmé.
4,003 50	396 "	500 "	"	"	
12,031 "	435 "	1,500 "	"	"	
3,031 28	313 "	764 "	"	1,040.00	Le chemin de grande communica- tion projeté entre Huy et Bur- dinne par les vallées de Mehain- gne et de Burdinale, traversera Oteppe.
530 "	150 "	300 "	"	900.00	Y compris 1,500 mètr. sur Landen.
4,274 68	150 "	100 "	"	1,950.00	
21,428 80	880 "	1,000 "	"	"	
4,222 50	112 50	75 "	"	"	
3,608 60	"	"	"	1,375.00	Y compris 875 mètres sur Villers- le-Peuplier.
9,982 "	1,117 "	1,428 "	"	"	
8,396 68	950 "	2,000 "	"	700.00	
7,118 50	150 "	600 "	"	331.00	Y compris 190 mètr. sur Laminé.
7,308 "	225 "	275 "	"	"	

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	parés.	empierrés.	ensablés.		
Rosoux	35.00	3,697.90	"	"	30,397 22
Crenwick					
Rumsdorp.	"	362.50	"	"	2,515 50
St-Georges	"	8,839.50	"	Un pont.	28,468 "
Seraing-et-Château	"	1,375.00	"	"	6,979 "
Thisnes	"	4,819.70	"	"	16,588 12
Thys	"	2,729.00	"	"	9,227 90
Tourinne	"	717.00	"	"	2,648 "
Trognée.	889.00	382.00	"	"	11,989 50
Vaux-et-Borset.	"	2,835.00	"	Un ponceau.	9,110 50
Verlaine.	"	5,008.00	"	"	21,113 "
Viemme.	"	1,484.00	"	"	7,868 "
Ville-en-Hesbaye	"	6,239.50	"	Un ponceau.	30,541 "
Villers-le-Peuplier.	"	2,442.00	"	"	10,347 92
Villers-le-Bouillet	"	3,667.50	"	"	13,940 "
Vissoi	"	415.70	"	"	1,174 80
Vieux-Waleffe.	"	1,586.50	"	"	6,142 50
Voroux-Goreux	"	1,150.20	"	"	5,290 "
Les Waleffes.	"	3,487.70	"	"	18,467 82
Walsbets	"	755.00	"	"	4,233 21
Wamont	1,654.70	"	"	"	24,457 "
Wanghe.	35.75	84.00	"	"	544 70
Waremmé.	"	5,866.48	"	Un pont.	34,351 90
Wasseiges	"	3,994.70	"	"	11,349 30
Warnant	"	7,091.00	"	Deux ponceaux	23,289 "
Wezeren	"	945.00	"	"	3,833 67
Wansin	"	762.00	"	"	2,034 05
TOTAUX.	22,465.95	249,822.95	"		1,345,775 15

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				LONGUEUR restant à construire pour que la com- mune soit reliée à une route ou à un chemin de grande communication.	Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.		
26,497 22	1,100 "	2,800 "	"	250.00 1,100.00	De la station ou halte du chemin de fer à Goé.
1,778 "	287 50	450 "	"	850.00	Y compris 600 mètres sur Landen.
21,235 50	1,212 50	1,020 "	5,000 "	"	
4,894 "	585 "	1,500 "	"	1,805.00	L'embranchement de la route de Waremmé à Huy traversera cette commune.
15,650 62	387 50	550 "	"	"	Cette commune sera reliée à Hannut par le prolongement de la route de Wavre à Hannut.
7,677 90	150 "	1,400 "	"	"	
2,648 "	"	"	"	"	
8,869 50	585 "	2,535 "	"	2,100.00	Y compris { 850m. sur Cras-Avernas, 650m. sur Bertrée.
7,665 50	285 "	1,160 "	"	1,500.00	Y compris 800 mètres sur Chapon- Seraing.
18,813 "	200 "	2,100 "	"	3,161.00	L'embranchement de la route de Waremmé à Huy doit traverser cette commune.
4,758 "	1,470 "	1,640 "	"	"	La route en construction de Wa- remmé à Huy passe à Viemme.
27,616 "	750 "	2,175 "	"	"	
8,302 92	750 "	1,295 "	"	"	
10,798 "	1,070 "	2,072 "	"	"	
1,174 80	"	"	"	1,409.00	Le chemin de grande communica- tion, projeté entre Huy et Bur- dinne par les vallées de Mehaigne et de Burdinale, passe à Vissoul.
5,367 50	306 "	469 "	"	"	
4,840 "	150 "	300 "	"	"	
16,691 38	726 44	1,050 "	"	1,585.00	Y compris 825 mètres sur Celles.
3,933 22	150 "	150 "	"	"	
20,257 "	1,200 "	2,000 "	1,000 "	950.00	Y compris 580 mètres sur Houtain- l'Évêque.
544 70	"	"	"	1,180.00	
30,251 90	1,200 "	2,900 "	"	"	
10,349 20	"	"	1,000 "	"	
20,799 "	240 "	1,250 "	1,000 "	"	
3,733 67	100 "	"	"	"	
2,034 05	"	"	"	"	La partie qui reste à construire de la route de Wavre à Hannut, tra- versera cette commune.
1,038,067 57	58,223 58	116,871 "	122,613 "	55,319.00	

Je n'ai pu obtenir, d'une manière complète, pour cet arrondissement, le tableau contenant la désignation des communes non rattachées jusqu'ici à quelque communication pavée ou empierrée et les moyens de pourvoir à leur rattachement. — Ce qui m'a été fourni à cet égard ne comportait pas la rédaction d'un tableau particulier et figure dans les deux dernières colonnes du tableau précédent.

PROVINCE DE LIÉGE.

ARRONDISSEMENT VOYER DE WAREMME.

Subsides annuels accordés par l'État, pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement voyer de Waremmé, avec spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Waremmé.....	2,250	3,750	"	"	1,200 600 893	"	"	800	"	300	"
Donceel.....	"	250	"	"	200	"	"	"	"	200	"
Limont.....	"	"	"	"	143 450 600	"	"	"	200	200	"
Haneffe.....	"	250	"	"	"	700	"	550	"	"	"
Avin.....	"	"	1,000	"	600	"	"	"	"	100	"
Houtain-l'Évêque.....	"	"	600	"	700	1,600	"	"	"	"	"
Saint-Georges.....	"	"	500	"	"	"	"	"	"	700	170
Hollogne-sur-Geer.....	"	"	2,000	1,000	995	"	"	"	"	"	"
Elixem.....	"	"	"	400	"	"	"	"	"	"	"
Racour.....	"	"	"	600	"	1,500	"	"	"	"	"
Darion.....	"	"	"	186	"	"	"	"	"	"	200
Toutes les communes longeant la chaussée Romaine, dans les cantons de Waremmé et d'Avennes.....	"	"	"	1,980	"	"	"	"	"	"	"
Fexhe-le-Haut-Clocher.....	"	"	"	"	1,375	"	"	500	"	"	"
Fumal.....	"	"	"	"	2,300	800 150	"	"	"	"	"
Cras-Avernas.....	"	"	"	"	2,800	"	"	"	"	"	"
Rosoux-Crenwick.....	"	"	"	"	1,200 1,000	"	"	"	"	"	400
Lens-Saint-Remy.....	"	"	"	"	250 497	"	"	"	400	"	"
Grand-Axhe.....	"	"	"	"	1,200 796	700	"	"	"	"	"
Fallais.....	"	"	"	"	450	"	"	"	"	"	265
Lincent.....	"	"	"	"	2,500 500	1,100	"	"	"	"	"
Wamont.....	"	"	"	"	1,200	"	"	"	"	"	"
Hodeige.....	"	"	"	"	525	"	"	200	"	"	"
Noville.....	"	"	"	"	250	500	"	"	"	150	"
Bettincourt.....	"	"	"	"	500	700	"	600	"	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEURS SUR LESQUELLES LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES, JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1851.	LONGUEUR.	
SELON le gouvernement.	SELON la province.		Parago.	Empièrment.
9,795 »	2,900 »	Chemin de grande communication dit <i>Chaussée romaine</i>	»	»
2,045 »	1,597 50	Id. de petite vicinalité.....	»	2,498.50
	1,697 50	Id. id.	»	2,518.80
1,300 »	1,500 »	Id. id.	»	2,485.80
1,700 »	1,700 »	Id. id.	»	4,759.10
2,900 »	2,900 »	Id. id.	5,080.50	1,401.00
1,370 »	1,020 »	Id. id.	»	2,859.80
5,895 »	3,000 »	Id. de grande communication dit <i>Chaussée romaine</i>	»	4,580.50
400 »	400 »	Id. de petite vicinalité.....	635 00	574.00
2,100 »	2,000 »	Id. id.	938.00	526.50
386 »	486 »	Id. id.	»	777.50
1,950 »	»	» » » » »	»	»
1,875 »	»	Id. id.	»	2,559.50
5,450 »	5,430 »	Id. id.	»	4,995.50
2,500 »	»	Id. id.	1,572.05	825.00
2,600 »	600 »	Id. id.	55.00	5,697.90
1,147 »	650 »	Id. de grande communication dit <i>Chaussée romaine</i>	»	5,896.60
2,696 »	3,750 »	Id. de petite vicinalité et chemin de grande communication dit <i>Chaussée romaine</i>	»	2,899.80
715 »	2,415 »	Id. de petite vicinalité.....	»	5,662.80
4,100 »	2,500 »	Id. id.	5,713.50	781.00
1,200 »	2,000 »	Id. id.	1,654.70	»
725 »	3,000 »	Id. id.	»	2,498.00
900 »	900 »	Id. id.	»	1,579.00
1,600 »	»	Id. id.	»	1,508.20

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Latinne.....	"	"	"	"	548	400	"	"	400	"	"
Grand-Hallet.....	"	"	"	"	800	600 1,500	"	400	"	500	"
Bleret.....	"	"	"	"	298	1,500 1,200	"	"	"	"	"
Momalle.....	"	"	"	"	400	1,150	"	1,000	"	250	"
Celles.....	"	"	"	"	985 598	"	"	400	"	"	250
Viemme.....	"	"	"	"	1,490	"	"	"	150	"	"
Neerlanden.....	"	"	"	"	800	800	"	"	"	"	"
Omal.....	"	"	"	"	597	"	"	"	"	500	"
Tourinne.....	"	"	"	"	597	"	"	"	"	"	"
Ligney.....	"	"	"	"	497 550	"	"	"	400	"	"
Braives.....	"	"	"	"	1,988	"	"	2,500	"	"	"
Villers-le-Peuplier.....	"	"	"	"	597	693	"	600	"	"	"
Moxhe.....	"	"	"	"	2,984	"	"	"	"	"	"
Avennes.....	"	"	"	"	597	"	"	"	"	"	"
Ambresin.....	"	"	"	"	2,482	"	"	"	"	250	"
Wasseiges.....	"	"	"	"	1,295	"	"	"	"	1,500	350
Merdorp.....	"	"	"	"	995	1,200	"	"	"	"	"
Oreye.....	"	"	"	"	995 500	1,200	"	"	"	"	"
Bergilez.....	"	"	"	"	796 400	1,000	"	"	200	"	"
Grandville.....	"	"	"	"	597	"	"	"	"	500	"
Lens-sur-Geer.....	"	"	"	"	548	"	"	500	"	500	"
Lantremange.....	"	"	"	"	696 500	"	"	1,000	"	"	"
Pousset.....	"	"	"	"	199	1,226	"	200	"	"	"
Crisnée.....	"	"	"	"	563	"	"	400	"	"	"
Lamotte.....	"	"	"	"	500	422	"	"	"	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEURS SUR LESQUELLES LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES, JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1831.	LONGUEUR	
SELON le gouvernement.	SELON la province.		Pavage.	Empierrement.
1,148 "	1,000 "	Chemin de petite vicinalité.....	"	5,101.90
5,600 "	5,730 "	Id. id.	1,892.60	2,681.50
1,798 "	1,200 "	Id. id.	"	2,280.00
2,800 "	2,675 "	Id. id.	"	4,149.50
2,031 "	1,508 "	Id. de petite vicinalité et chemin de grande communication dit <i>Chaussée romaine</i>	"	3,221.50
1,640 "	1,640 "	Id. de petite vicinalité.....	"	1,884.00
1,600 "	1,600 "	Id. id.	1,004.50	"
1,097 "	500 "	Id. de grande communication dit <i>Chaussée romaine</i>	"	1,049.50
397 "	"	Id. id. id.	"	717.00
1,247 "	750 "	Id. id. id.	"	1,062.50
4,488 "	2,500 "	Id. id. id.	"	5,895.10
1,892 "	1,295 "	Id. id. id.	"	2,442.00
2,984 "	"	Id. id. id.	"	1,208.70
597 "	155 "	Id. id. id.	"	536.95
2,752 "	125 "	Id. id. id.	"	1,992.00
3,145 "	960 "	Id. de petite vicinalité, 3,994 ^m .70; chemin de grande vicinalité (<i>Chaussée romaine vers Burdinne</i>), 1,167 mètres; chemin de grande communication de Wasseiges à Champion.....	"	1,167.00 5,994.70
2,195 "	1,200 "	Id. de petite vicinalité.....	"	3,242.00
7,936 "	1,500 "	Id. de petite vicinalité, 252 mètres pavage et 2,687 ^m .50 empierrement; chemin de grande vicinalité (<i>Chaussée romaine</i>).....	252.00	2,687.50
	1,600 "	Id. de petite vicinalité, 3,588 ^m .50 empierrement; chemin de grande vicinalité (<i>Chaussée romaine</i>).....	"	5,588.50
	150 "	Id. de petite vicinalité, 1,648 mètres empierrement; chemin de grande vicinalité (<i>Chaussée romaine</i>).....	"	1,648.00
	650 "	Id. de petite vicinalité, 1,948 ^m .10 empierrement; chemin de grande vicinalité (<i>Chaussée romaine</i>).....	"	1,948.10
1,996 "	1,500 "	Id. de petite vicinalité, 195 mètres pavage, 2,179 ^m .90 empierrement; chemin de grande vicinalité (<i>Chaussée romaine</i>).....	195.00	2,179.90
1,625 "	"	Id. de petite vicinalité.....	"	781.50
765 "	765 "	Id. id.	"	1,711.40
722 "	722 "	Id. id.	"	1,424.60

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEURS SUR LESQUELLES LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES, JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1851.		LONGUEUR.	
Selon le gouvernement.	Selon la province.			Parage.	Empierrement.
724 "	"	Chemin de petite vicinalité		"	300.00
2,712 "	2,712 "	Id. id.		80.00	2,898.40
600 "	"	Id. id.		"	1,842.90
2,775 "	2,175 "	Id. id.		"	6,259.50
2,500 "	2,300 "	Id. id.		"	3,521.80
1,400 "	1,400 "	Id. id.		"	2,729.00
1,000 "	1,000 "	Id. id.		"	2,826.00
1,114 "	1,114 "	Id. id.		"	1,699.50
587 "	387 "	Id. id.		"	1,163.50
1,040 "	1,040 "	Id. id.		"	2,430.20
2,200 "	2,100 "	Id. id.		640.00	1,005.70
482 "	482 "	Id. id.		141.50	558.70
1,400 "	1,400 "	Id. id.		1,295.50	412.50
1,100 "	1,750 "	Id. id.		1,225.00	881.00
300 "	550 "	Id. id.		"	4,819.70
1,300 "	2,555 "	Id. id.		889.00	582.00
150 "	150 "	Id. id.		"	598.00
200 "	200 "	Id. id.		17.00	1,525.20
550 "	675 "	Id. id.		"	1,493.00
400 "	400 "	Id. id.		"	2,070.50
200 "	"	Id. id.		"	4,759.10
4,000 "	1,300 "	Id. de petite vicinalité et chemin de grande vicinalité de la chaussée Romaine		"	2,765.10
	1,300 "	Id. de petite vicinalité		"	751.00
150 "	275 "	Id. id.		"	1,704.00
250 "	1,160 "	Id. id.		"	2,855.00

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Pellaines	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,800	130
Fize-le-Marsal.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	300	"
Petit-Hallet.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	130	"
Gleixhe	"	"	"	"	"	"	"	"	"	130	"
Overhespen.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	300	"
Neerhespen.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	400	"
Voroux-Goreux.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	300	"
Meefle	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,800
Wasseiges	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Waremme.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lantremange.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Bleret.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Pousset	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,750
Laminne	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Momalle.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Fexhe-le-Haut-Clocher.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Awirs.....	"	"	"	"	235	"	"	{ 300 500 }	"	"	"
Fooz.....	"	"	"	"	357	"	"	300	"	"	"
Haccourt.....	"	"	"	"	"	"	"	200	"	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEURS SUR LESQUELLES LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES, JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1851.	LONGUEUR.	
SELO le gouvernement	SELO la province.		Pavage.	Empierrément.
1,650 »	1,000 »	Chemin de petite vicinalité.....	1,850.00	»
500 »	150 »	Id. id.	»	1,092.00
150 »	75 »	Id. id.	»	1,772.00
150 »	1,200 »	Id. id.	»	752.00
700 »	300 »	Id. id.	98.00	»
	300 »	Id. id.	614.80	»
300 »	500 »	Id. id.	»	1,150.20
4,500 »	»	Id. de grande vicinalité.....	»	»
2,750 »	1,426 »	» » » » »	»	»
»	1,875 »	» » » » »	»	2,539.50
1,033 »	1,033 »	Chemin de petite vicinalité.....	»	1,480.00
657 »	657 »	Id. id.	»	1,263.60
200 »	»	Id. id. (Voir l'arrondissement de Liège).....	»	»

Récapitulant les résultats des tableaux qui précèdent nous aurons l'ensemble de l'état des choses, dans l'arrondissement voyer de Waremme, quant aux chemins vicinaux des deux catégories.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR restant à améliorer.	COUT des améliorations effectués.
		parée.	empierrée.	ensablée.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
Chaussée Romaine.....	55,055.00	55.00	20,000.00	8,500.00	4,500.00	110,000 "
De la chaussée Romaine à Burdinne.....	7,884.00	188.00	7,695.40	"	"	35,892 50
De Wasseiges à Champion (sur la province de Liège).	1,167.00	"	1,167.00	"	"	5,241 50
De Burdinne à Héron.....	5,157.00	"	5,157.00	"	"	25,206 50
TOTAUX des chemins de grande communication.	47,241.00	221.60	34,019.40	8,500.00	4,500.00	174,540 50
		42,741.00 ou 8½ lieues.				
Chemins de petite vicinalité.	"	22,165.95	249,522.95	"	"	1,545,775 15
		271,686.88 ou 54 lieues.				
RÉCAPITULATION.						
Chemins de grande com- munication.....	"	221.60	34,019.40	8,500.00	"	174,540 50
Chemins de petite commu- nication.....	"	22,165.95	249,522.95	"	"	1,545,775 15
TOTAL GÉNÉRAL.....	"	22,385.55	283,542.35	8,500.00	"	1,520,215 65
		508,927.88 ou 65 lieues.				

Le mètre courant de chemin de grande communication coûte donc..... $\frac{174,540.50}{42,741} =$ fr. 4 80

Le mètre courant de chemin de petite communication coûte donc..... $\frac{1,545,775.15}{271,686} =$ fr. 4 96

Le mètre courant de l'ensemble coûte donc... $\frac{1,520,215.65}{508,927} =$ fr. 4 97

Nous terminerons ce qui est relatif à la province de Liège par la récapitulation générale de ce qui a été fait jusqu'au 31 décembre 1851 dans chacun des quatre arrondissements voyers qu'elle contient.

DÉSIGNATION DES ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSE TOTALE des améliorations effectuées.
		pavée.	empierreée.	ensablée.		

Chemins de grande communication.

De Liège.....	66,742.00	8,270.00	38,166.00	»	23,306.00	410,094 »
De Verviers.....	58,552.00	758.00	38,756.00	»	18,861.00	500,406 27
	32,759.80	618.00	29,756.80	»	2,388.00	521,899 97
De Huy.....	76,891.00	»	38,156.00	»	18,483.00	388,270 »
De Waremme.....	47,241.00	221.60	34,019.40	8,500.00	4,500.00	174,540 80
	281,645.80	6,844.60	198,798.90	8,500.00	67,807.00	1,598,010 74
214,138.30						
ou 45 lieues.						

Chemins de petite vicinalité.

De Liège.....	»	7,663.80	110,476.00	12,609.00	»	496,186 98
De Verviers.....	»	5,715.88	107,472.03	532,823.00	»	939,217 81
De Huy.....	»	5,128.00	190,832.00	»	»	882,051 54
De Waremme.....	»	22,165.93	249,822.93	»	»	1,548,778 15
	»	38,666.50	688,002.96	545,432.00	»	3,353,201 18
1,042,101.26						
ou 208 lieues.						

Ensemble des chemins vicinaux (LIÈGE).

DÉSIGNATION DES ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR			DÉPENSE TOTALE des améliorations EFFECTUÉES.
	pavée.	empierrée.	ensablée.	
De Liège.....	12,953.80	148,642.00	12,609.00	906,250 98
De Verviers.....	7,066.83	175,944.85	332,825.00	1,561,523 75
De Huy.....	5,123.00	248,668.00	"	940,321 54
De Waremme.....	22,388.55	285,542.53	8,500 00	1,520,213 65
TOTAL GÉNÉRAL pour la province de Liège.....	48,510.90	856,796.86	555,952 00	4,928,511 92
1,256,259.00				
ou 281 lieues.				

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

1° Des chemins de grande communication revient à	$\frac{1,595,010.74}{214,138.50} = \text{fr. } 7 \text{ } 45$
2° Des chemins de petite communication à	$\frac{3,333,201.18}{1,042,101.26} = \text{fr. } 3 \text{ } 20$
3° Des chemins de grande et de petite vicinalité à	$\frac{4,928,311.92}{1,256,259.00} = \text{fr. } 3 \text{ } 92$



PROVINCE D'ANVERS.

GÉNÉRALITÉS.

Le sol de la province d'Anvers présente, en général, comme on le sait, deux circonstances particulières principales de nature à exercer de l'influence sur la construction des routes.

L'une, c'est qu'il est presque entièrement horizontal, excepté dans quelques rares localités, telles que Heyst-op-den-Berg, etc ; l'autre, c'est que, dans une grande partie de son étendue, notamment au Nord-Est d'une ligne passant par Putte, Lierre et Cappellen, il est peu fertile et même inculte en beaucoup d'endroits. Il en résulte que l'on est dispensé de terrassements dispendieux et que les emprises ne sont ni fréquentes ni coûteuses.

Malheureusement ces circonstances sont contrebalancées par l'absence de bons matériaux propres à faire des pavages ou des empièrrements. On a essayé, à la vérité, d'employer à ce dernier usage les minerais de fer qui abondent en Campine ; mais cet essai n'a pas été heureux, comme nous le verrons en parlant du chemin de Boisschot à Hulshout, à la construction duquel ce minerai a été employé. Dans quelques autres, on a fait usage, en petite quantité, de pavés de grès récent, provenant, je pense, de carrières ouvertes dans la partie nord de la province de Brabant. Mais ces matériaux sont également loin d'être satisfaisants.

Dans cet état des choses, devant faire venir les matériaux de construction de localités éloignées, on a, avec raison, arrêté en principe que les routes vicinales seraient améliorées en pavages et non en empièrrements. Ce premier point résolu, on a, avec non moins de raison, décidé que les pavés seraient demandés aux carrières de Quenast ou de Lessines.

Mais l'emploi de ces matériaux éloignés et de première qualité nécessitant des dépenses assez considérables, on a cherché à les réduire en n'employant, en général, que des pavés de très-petit échantillon et en ne donnant aux pavages qu'une largeur de 2^m,50.

Il est à regretter que cette double décision ait été prise, car, dans l'hypothèse d'un roulage un peu considérable, elle aura pour résultat la prompte détérioration des voies ou bien la nécessité d'un entretien coûteux.

Il résulte, en outre, de la dernière, que deux voitures ne peuvent se croiser sans être obligées de prendre l'accotement.

Cette obligation, supportable dans les chemins sablonneux, entraîne de si graves inconvénients, dans les chemins argileux des polders, que l'on est, en ce moment, occupé à élargir le pavage de la route d'Anvers à Santvliet et à le porter à 4^m,50.

Il est donc à désirer que, dans les constructions nouvelles, on adopte une largeur de pavage plus considérable que celle usitée jusqu'à ce jour.

Un certain nombre de chemins sont garnis de plantations sur une partie de leur trajet; les autres parties ainsi que d'autres chemins se trouvant, autant que j'ai pu en juger, dans des circonstances entièrement analogues aux parties plantées, sont dépourvus d'arbres. Il semble qu'à cet égard il conviendrait d'adopter une manière de faire uniforme, après avoir pesé ses avantages et ses inconvénients.

On ne peut, en parcourant les chemins vicinaux de la province d'Anvers, s'empêcher d'être frappé de la propreté absolue qui les distingue, tant dans la traverse des campagnes que dans celle des villages. Dans ces derniers, quand, par hasard, on rencontre un tas de fumier, il est toujours hors du chemin et établi avec un soin qui rend son voisinage inoffensif. Nulle part on n'aperçoit de traces de purin perdu et, en général, les haies, assez rares d'ailleurs, et les plantations sont taillées et élaguées de manière à n'avoir aucune influence fâcheuse sur les voies de communication le long desquelles elles sont établies.

Les eaux sont peu à craindre dans la plupart des chemins sablonneux; toutefois leur écoulement y a, en général, été l'objet des soins convenables. Dans les chemins argileux des polders cet écoulement a été assuré par de larges fossés.

Les redressements et les emprises m'ont paru rares sur les chemins vicinaux améliorés de la province d'Anvers.

Vingt-sept chemins de grande vicinalité m'ont été indiqués par le Département de l'Intérieur comme construits ou en construction dans la province d'Anvers. J'ai parcouru ces chemins à l'exception d'un seul, celui de Saint-Amand vers la station du chemin de fer à Malderen qui n'a, d'ailleurs, qu'une longueur améliorée de 600 mètres et qu'il m'a été impossible de trouver sur le terrain.

Ces chemins sont fort inégalement répartis entre les trois arrondissements de la province :

L'arrondissement d'Anvers en possède.	12 (¹).
Id. de Malines	13 (²).
Id. de Turnhout. . . .	2
Total	27

A ces vingt-sept chemins, il faut en ajouter un dont je n'ai eu connaissance qu'après mon inspection terminée : c'est un chemin qui s'étendrait de Thielen à Gierle, dans l'arrondissement de Turnhout. Dans le même arrondissement se trouve aussi la partie du chemin de Heppen à Veerle (*voir mon rapport d'inspection des provinces de Limbourg, de Brabant et de Hainaut, pages 37-40*), située sur les communes de Veerle et de Vorst.

(¹) Il paraîtrait qu'il en renferme un treizième dont il ne m'a pas été donné connaissance, c'est un chemin qui irait de Borgerhout à Broeckem. Il ne serait pas terminé et pourrait figurer dans un travail ultérieur.

(²) Dont un s'étend, pour une partie, sur l'arrondissement d'Anvers.

Aucun travail n'y avait été exécuté lors de mon inspection. Mais, depuis, une section a été mise en adjudication.

Enfin, toujours dans l'arrondissement de Turnhout, il existe deux autres chemins déclarés de grande communication. Ce sont ceux de Turnhout à Eyndhoven par Arendonck et d'Hérentals à Casterlé par Lichtaert. Ces deux chemins ne figuraient pas non plus parmi ceux qui m'avaient été indiqués comme existants dans la province d'Anvers. On n'y a, d'ailleurs, mis la main qu'en 1852; de sorte que, mon travail s'arrêtant au 31 décembre 1851, quant aux travaux exécutés, ceux des chemins dont il s'agit n'auraient, en aucun cas, à figurer ici, et je n'aurai à tenir compte que de celui de Gierle à Thielen.

Le nombre des chemins vicinaux de grande communication serait donc de six dans l'arrondissement de Turnhout, et l'inégalité, tout en continuant à subsister, serait, en réalité, moins considérable.

Je dois expliquer le fait, que je viens de mentionner, de n'avoir pu trouver sur le terrain l'un des chemins qui m'avaient été indiqués, et de n'avoir été informé de l'existence de quelques autres qu'après avoir terminé mon inspection. Ce fait résulte de ce que j'ai accompli cette inspection seul et sans la participation d'aucune autorité provinciale. Cette dernière circonstance est la conséquence de l'état des choses dans la province d'Anvers quant au personnel chargé de l'administration des chemins vicinaux, état des choses que je crois devoir exposer ici.

Le règlement sur les chemins vicinaux a été arrêté, dans la province d'Anvers, les 18, 19 février et 14 mars 1842. Il a été approuvé par arrêté royal du 20 avril suivant.

Ce règlement a créé (art. 49) huit commissaires-voyers portant le titre d'inspecteurs des chemins vicinaux et jouissant d'une indemnité annuelle de 600 francs.

Ces agents n'ont jamais eu d'autres fonctions que celle de surveiller les chemins restés à l'état naturel : ils étaient avertis que leurs fonctions prendraient fin au 1^{er} janvier 1852. Tout ce qui concernait les chemins sur lesquels on établissait des pavages était dévolu à MM. les officiers des ponts et chaussées. Par suite du développement acquis pour leur service ordinaire, M. l'ingénieur en chef de la province s'est vu dans la nécessité de ne plus prêter leur concours à l'autorité provinciale, en ce qui concerne les chemins vicinaux, à dater du 1^{er} janvier 1852. Cette circonstance a obligé à proroger le mandat des inspecteurs-voyers jusqu'au 1^{er} juillet 1852. Il s'est donc trouvé qu'à l'époque de mon inspection (2^e trimestre de 1852), les agents préposés aux chemins que j'avais à inspecter n'avaient pris aucune part à leur construction : il était dès lors inutile que je réclamasse leur concours pour l'accomplissement de ma mission.

Cette circonstance est aussi la cause des lacunes qui existent dans les tableaux ci-après, relatifs aux chemins améliorés : il m'a été impossible de les combler, même en m'adressant au gouvernement provincial, qui ne possédait pas les données nécessaires à cet effet.

L'expérience ayant fait reconnaître la nécessité d'introduire des modifications dans le service de la voirie vicinale, des propositions spéciales ont été, à ce sujet, adressées au conseil provincial. Les résolutions adoptées par ce collège vous ont été soumises, Monsieur le Ministre, et ont fait l'objet du rapport spécial que j'ai eu l'honneur de vous adresser, à la date du 22 septembre 1852, sous le n° 902.

Je crois inutile de revenir ici sur les opinions que j'ai exprimées dans ce rapport, opinions dans lesquelles je persiste, d'ailleurs. Le système nouveau est, je pense, actuellement en fonctions à titre d'essai : l'usage le fera apprécier.

Il n'existe, d'après les renseignements que j'ai pu me procurer, qu'un très-petit nombre de chemins de petite vicinalité améliorés au moyen de pavages. On peut donc considérer la totalité des subsides de l'État comme consacrés à l'amélioration des chemins de grande communication. Je dois cependant faire observer que, parmi ces derniers, il y en a un certain nombre qui me paraissent n'avoir qu'un intérêt purement local, tandis que d'autres, par leur développement et leur situation, ont l'importance de véritables routes. Il est facile de reconnaître les uns et les autres en examinant la carte des localités. Je dois dire ici que quelques-uns de ceux de la première catégorie me semblent destinés à acquérir, par des prolongements qui les réuniraient, l'importance qui leur manque aujourd'hui. En parlant ainsi, j'ai surtout en vue les chemins dont les noms suivent :

Chemin allant de la route de Lierre à Aerschot jusqu'à Boisschot ;

Id. de Boisschot à Hulshout ;

Id. allant de la route de Lierre à Hérenthals jusqu'à Grobbendonck ;

Id. de Pulle à Pulderbosch ;

Id. de Halle à la grande route d'Anvers à Turnhout.

Ces chemins, tendant évidemment les uns vers les autres, acquerraient par leur réunion un développement d'à peu près 6 lieues, dont un tiers environ est exécuté aujourd'hui.

Un autre chemin appelle aussi un prolongement, c'est celui allant de Meerhout à la route de Gheel à Moll. Je l'indique en traitant de ce chemin.

Après les généralités qui précèdent, je vais entrer dans les détails qui concernent les arrondissements et les chemins qui y sont situés.

ARRONDISSEMENT VOYER D'ANVERS.

Cet arrondissement comprend , comme nous l'avons dit , douze chemins de grande communication. Parmi eux, les uns convergent vers le chef-lieu, les autres rejoignent des voies de communication qui y aboutissent.

Les premiers sont au nombre de quatre, savoir :

- 1° Chemin de grande communication d'Anvers à Santvliet ;
- 2° Id. d'Anvers à Brecht ;
- 3° Id. de Wyneghem à Brecht ;
- 4° Id. allant de Grobbendonck à la route d'Anvers à Turnhout.

Les seconds sont au nombre de huit ; savoir :

- 5° Chemin de grande communication du fort Frédéric à Beirendrecht ;
- 6° Id. du fort Lillo à la route d'Anvers à Berg-op-Zoom ;
- 7° Id. du Donck au Hoogetruck ;
- 8° Id. d'Eeckeren à Hoevenen.

Ces quatre chemins se greffent sur le n° 1, et sont, ainsi que lui, au Nord d'Anvers.

- 9° Chemin de grande communication allant de Halle à la route d'Anvers à Turnhout ;
- 10° Id. de Santhoven à Grobbendonck.

Ces deux chemins n'en forment en réalité qu'un seul non terminé.

- 11° Chemin de grande communication de Deurne à Merxem ;
- 12° Id. de la station de Linth sous Contich, par Contich, à l'Escaut.

Je donne dans les tableaux suivants les documents que j'ai pu me procurer sur ces chemins et les résultats de leur inspection.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

Chemin de grande communication d'Anvers à Santvliet.

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.	
Anvers.....	Porte de Slicke à Anvers.	»	19,892	(a) 1 p. o/o	4.20 à 4.80	7.00	1 à 2	Pavage en pierres de Lessi- nes ; 5 ^e échantillon.
Austruweel.....	»	»						
Wilmarsdonck....	»	»						
Oorderen.....	»	»						
Beirendrecht.....	»	»						
Santvliet.....	»	Santvliet.....						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Eosablement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Anvers.....																
Austruweel....																
Wilmarsdonck..																
Oorderen (a) ..	»	»	19,892	»	»	»										
Lillo.....																
Beirendrecht..																
Stabroek.....																
Santvliet.....																

Ce chemin part de la ville d'Anvers, hors la porte de Slicke, et se termine au village de Santvliet. Il est amélioré sur toute cette longueur au moyen d'un pavage exécuté avec des matériaux de 5^e échantillon provenant des carrières de Lessines. La largeur du pavage, depuis Anvers jusqu'au Koolpot, est de 4 mètres. Du Koolpot à l'extrémité, le pavage se réduit à une

les abords des fossés et des ponts sont garantis par de bons garde-corps. La plus grande partie du chemin est en bon état. Voici les observations que j'ai faites à cet égard : Dans la partie qui longe le fort d'Austruweel, on voit quelques ornières qui demandent des réparations. Il y a, à pied-d'œuvre, des pavés pour les exécuter. Au delà, le pavage est en bon état. Un atelier de terrassiers répare les accotements aux abords du village d'Austruweel. Aux abords du lieu dit *Hooge-Broek*, les bordures commencent à se déchausser ; les accotements exigent, par conséquent, un rechargement. Entre Hooge-Broek et Wilmarsdonck, on ne remarque qu'un petit nombre d'ornières insignifiantes. Entre Wilmarsdonck et Oorderen, la route est appuyée contre la digue du polder d'Oordam et l'accotement de gauche disparaît ou est réduit à une largeur de 0^m,30 à 0^m,50. Au delà d'Oorderen, on voit les bordures se déchaussant dans quelques endroits. Même observation pour la rampe qui franchit la digue de S'Hertogendyk près du Kraeg. De cette digue jusqu'au chemin de grande communication de Lillo à Putte, le chemin est dans un état parfait. De cette route de Lillo à Putte jusque près de la digue de Beirendrecht, les ornières sont profondément marquées et exigent un prompt relèvement. Des tas de sable, qui sont à pied-d'œuvre dans toute cette partie, indiquent que l'on a l'intention d'y travailler ; mais ce sable est de mauvaise qualité. Depuis ce point jusqu'à Santvliet, le pavage est en fort bon état, et dans cette partie les accotements, qui, jusque-là, étaient en terre grasse des polders, sont sablonneux et sans cohérence.

Sauf la partie entre le chemin de Lillo à Putte et la digue de Beirendrecht, partie qui, comme je l'ai dit, exige de promptes réparations, ce chemin forme une excellente voie de communication dans un état d'entretien satisfaisant. La voie et ses abords sont entièrement libres sur toute la longueur ; elle est d'une propreté remarquable, surtout dans la traverse des villages.

Les raccordements des chemins transversaux et des chemins d'exploitation sont faits avec soin, et la continuité des fossés y est maintenue au moyen de buses ou d'aqueducs.

Le chemin est entièrement dégagé de haies ou de plantations de nature à lui être nuisibles.

Il existe trois barrières sur ce chemin, l'une à Austruweel, la deuxième à Wilmarsdonck, la troisième à la rencontre du chemin de grande communication de Lillo à Putte.

PROVINCE D'ANVERS.**ARRONDISSEMENT D'ANVERS.**

**Chemin de grande communication d'Anvers à Brecht, par Schooten
et St-Job-in-'t-Goor.**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Merxem.....	De la Vieille-Barrière sur la route d'Anvers à Bréda.	»						Pavage en pierres de Lessines, de 3 ^e échantillon.
Schooten.....		»	21,485	1 p. ‰	2.30	10.50	1.00	
St-Job-in-'t-Goor..		»						
Brecht.....		A l'église de Brecht.						

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 surveillances, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. G.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Merxem.....																
Schooten.....			21,485	»	»	»										
St-Job-in-'t-Goor.	»	»									Inconnu.					
Brecht.....																

Ce chemin part de la route d'Anvers à Bréda, contre l'auberge dite *la Vieille Barrière*. Ce chemin est entièrement amélioré depuis son point de départ jusqu'à l'église de Brecht. On a l'intention de le poursuivre jusqu'au village de Saint-Léonard, ancien hameau de la commune de Brecht, aujourd'hui érigé en commune distincte. L'amélioration consiste en un

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1881.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Dépenses, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Con- tenance.	Sommes	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
				Inconnu.					201060 39	59,799 33	60,047 17	78,248 49	2,065 60	3 74	
										201,060 59					

pavage de 2^m,50 de largeur, fait avec des pavés de Lessines, 5^e échantillon, et garni de bordures. Les accotements ont une largeur moyenne de 4 mètres chacun. Ils sont plus ou moins consistants, selon la nature du sol : quand il offre un certain degré de consistance, ils sont en bon état et bordés de fossés d'une bonne dimension. Quand le sol est composé de sable sans

cohérence, ils sont moins bons, et les fossés n'existent pas, soit qu'ils n'aient pas été creusés, soit que le sable mobile les ait remplis. Ce dernier cas est, au surplus, de beaucoup le plus rare.

Le pavage, les accotements et les fossés sont excellents jusqu'à 300 mètres environ du village de Schooten. De ce point jusqu'au village, le pavage reste bon, mais les accotements établis dans un sable pulvérulent n'ont aucune consistance.

La traversée du village de Schooten est en très-bon état; un pavage transversal de petite vicinalité relie l'intérieur du village à l'église située à l'une de ses extrémités. Le chemin dans ce village est de la plus remarquable propreté.

De Schooten jusqu'à la deuxième barrière, on aperçoit quelques rares ornières à peine indiquées. En face de la deuxième barrière et au-delà, les ornières commencent à se marquer plus fortement.

Entre la deuxième et la troisième barrière. Le pavage est en bon état. On voit qu'il y a été exécuté récemment des relèvements.

A partir de la troisième barrière, on trouve une partie de la route, d'environ 600 mètres, venant d'être entièrement relevée à bouts vieux. L'atelier de paveurs était à l'œuvre pour la continuer. Le besoin de cette réparation se fait sentir jusqu'à environ 900 mètres du village de Brecht. En ce point, le pavage redevient bon et continue ainsi à travers le village jusqu'à l'église, où il se termine. Le chemin dans l'intérieur du village est d'une très-grande propreté. Quelques tas d'engrais, que l'on remarque dans le voisinage, sont dispersés avec soin et symétrie.

Le chemin, pavage et accotements, est entièrement libre dans toute son étendue, excepté à son point de départ à la route de Bréda, point où l'accotement de gauche est encombré par l'atelier d'un scieur de long.

A l'exception de la partie située entre la troisième barrière et le village de Brecht, le chemin est presque partout bordé de plantations d'âge et d'essences diverses : leur disposition, ainsi que la largeur du chemin et sa nature sablonneuse, font qu'elles ne lui sont pas nuisibles.

Il ne pourrait peut-être en être autrement qu'en un seul point, en face du château de Colisberg, où le chemin est bordé, sur une longueur de 200 mètres environ, d'une avenue de quatre rangs de beaux arbres, se rejoignant, au-dessus du chemin, de manière à y former voûte.

Les raccordements des chemins latéraux avec celui qui nous occupe sont faits avec soin et de manière à ne pas interrompre la continuité des fossés. Il en est de même des raccordements avec les chemins d'exploitation qui sont tous pourvus d'un aqueduc ou d'une buse. Les travaux d'art (aqueducs), existants sur le chemin, m'ont semblé en bon état.

On doit regarder cette communication comme étant bien établie, bien entretenue et en très-bon état de viabilité. Quatre barrières sont établies sur son parcours : la première, à 400 mètres environ avant le village de Schooten; la deuxième, à 700 mètres au-delà du chemin allant à Botermelk; la troisième, au delà de Schooten; la quatrième, à l'entrée du village de Brecht. (26 mars 1852.)

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

**Chemin de grande communication de Wyneghem à Brecht,
par 's Gravenwezel.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximam.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Wyneghem.....	Grande route d'An- vers à Turnhout.	"	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Pavage.....
's Gravenwezel		's Gravenwezel...	43,310	"	2.50	7.50 à 10.50	"	
St-Job-in-'t-Goor ..		"	"					
Brecht.....		"	"					

[illegible]

Ce chemin part de la grande route d'Anvers à Turnhout contre l'église de Wyneghem. Il n'est amélioré que jusqu'à s'Gravenwezel.

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.....	8 90	»	•	•	?	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
				Inconnu.					38,427 59	12,500 »	11,500 »	6,978 12	7,449 47	3 56	
														33,960	

L'amélioration consiste en un pavage de 2^m,50 bordé d'accotements de 2^m,50 et de fossés qui ne sont pas constamment libres.

Le chemin est excellent sous tous les rapports jusqu'au château de Kykuyt. A partir de ce point, les accotements acquièrent une largeur de 4 mètres et sont, de plus, bordés, sur une certaine longueur, de contre allées ; le pavage, de son côté, continue à être dans le meilleur état dans toute la partie améliorée qui se termine, comme nous venons de le dire, à 's Gravenwezel à la rencontre du chemin qui va, vers l'Est, à Caters-Hof et, vers le Nord-Est, à Botermelk.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

**Chemin de grande communication de la route d'Anvers à Turnhout à
Grobbendonck, par Wommelghem, Ranst, Broechem et Viersel.**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Wommelghem	Grande route d'An- vers à Turnhout.	Pont de la Petite- Nèthe, chemin de Grobbendonck à Bouwel.	18,514	.	2.50	9.50	1.50	Pavés de Lessines
Ranst								
Broechem								
Viersel								

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Empristes, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Wommelghem . .																
Ranst	"	"	18,314	"	"	"										
Broechem																
Viersel																

Le pavage de ce chemin est entièrement terminé. Il a 2^m,50 de largeur en pierres de Lessines, 5^e échantillon, et est bordé d'accotements ayant en moyenne 3^m,50, limités par des fossés de 0^m,75. Il part de la grande route d'Anvers à Turnhout. Depuis son origine il est en bon état jusqu'au pont sur le Grand-Schyn : ce pont est vieux, en assez mauvais état et ses

La traverse de Wommelghem est en très-bon état, parfaitement propre et dégagée d'objets encombrants.

De Wommelghem à Ranst, le chemin est excellent sous tous les rapports ; seulement, à l'entrée de Ranst, les bordures de gauche commencent à se déchausser en deux ou trois points.

La traverse du village est pavée en pierres irrégulières : elle est, du reste, très-satisfaisante sous tous les rapports.

De Ranst à Broechem, le chemin est en bon état ; seulement, dans la première partie au delà de Ranst, il demanderait quelques réparations aux bordures qui se déchaussent ; les fossés manquent sur un grand nombre de points.

La traverse du village de Broechem est très-bien tenue et parfaitement libre, mais le pavage y demanderait quelques réparations.

De Broechem à la route de Lierre à Oostmalle, le pavage est bon : un atelier de terrassiers réparait les accotements et les fossés. Avant d'arriver à la route, on trouve sur le Tappelbeek un vieux pont assez délabré.

Arrivé à la route de Lierre à Oostmalle, on la suit pendant quelques centaines de mètres, puis on trouve la continuation du chemin vers Grobbendonck.

De la route de Lierre à Oostmalle jusqu'à Viersel, le pavage est très-bon : les accotements plus sablonneux sont plus meubles que dans les parties précédentes. La traverse de Viersel est en très-bon état sous tous les rapports. On doit regretter que le chemin y soit trop étroit.

De Viersel à Vierseldyk, le chemin est très-satisfaisant ainsi que dans la traverse de Vierseldyk. Au sortir de ce hameau, on trouve sur le Pullschebeek et sur une dérivation, deux ponts en bon état.

Au delà de Vierseldyk, dans la traverse d'une série de monticules sablonneux, les ornières commencent à se marquer fortement jusqu'au début d'un grand alignement. Dans tout cet alignement, le pavage est très-bon ainsi que les fossés et les accotements qui y sont portés à 4^m,50. A cet alignement, en rampe légère, en succède un second, qui se prolonge horizontalement jusqu'à l'entrée de Grobbendonck, et sur toute la longueur duquel le chemin ne laisse rien à désirer.

Le pavage se continue dans le village jusqu'au pont sur la Petite-Nèthe, où il se rejoint avec le chemin de grande communication de Grobbendonck à Bouwel. La traverse du village est dans un état parfait.

Il y a trois barrières sur ce chemin : la première à 200 mètres au delà du pont du Grand-Schyn ; la seconde à Ranst ; et la troisième à 100 mètres avant la route de Lierre à Oostmalle.

Les plantations existant sur le chemin ou sur les abords, en un grand nombre de points, sont bien élaguées et ne peuvent lui nuire en aucune façon et cette voie de communication doit être regardée comme dans un état très-satisfaisant.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

Chemin de grande communication, dit ZWAENENWEG, allant du fort Frédéric
au village de Beirendrecht.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON moyenne.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Beirendrecht.....	Village de Beiren- drecht.	"	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres, Moyenne.	Mètres.	Pavage en pierres de Lessines, 5 ^e échantillon.
Santvliet.....	"	Fort Frédéric, sur l'Escaut.	2,815	4 p. ‰	2.30	5.50 à 8.50	1.00	

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		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.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Beirendrecht . . .	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Santvliet	"	"	2,015	"	"	800					Inconnu.					
	2,815															

Ce chemin part du petit port établi dans l'Escaut au fort Frédéric.

Il aboutit au village de Beirendrecht où il rejoint le chemin de grande communication d'Anvers à Santvliet : mais son amélioration n'est pas encore entièrement terminée. Le chemin partant du port, traverse la digue de mer à l'aide de deux rampes à 4 p. ‰, puis franchit le

de Beirendrecht et de Lillo ; il est appuyé contre le pied de cette digue jusqu'à la rencontre de la digue qui porte le nom de Zwaenendyk : il traverse cette digue par une coupure et s'étend ensuite en ligne droite jusqu'aux premières maisons du village, point où le pavage est momentanément arrêté, à 800 mètres environ du chemin de grande communication d'Anvers à Santvliet. Le pavage est en fort mauvais état depuis le pont jusqu'au point où il rejoint la digue séparatoire susmentionnée. Cet état continue dans la partie du chemin qui longe la portion sinueuse de cette digue. Au delà et sur toute la distance longeant la partie rectiligne de la digue jusqu'au Zwaenendyk, le pavage, quoique moins détérioré que dans les morceaux précédents, est cependant encore en mauvais état ainsi que l'accotement. Le chemin sur toute cette longueur a un besoin pressant de réparations. Au delà du Zwaenendyk, le pavage se prolonge sur une longueur de 300 mètres jusqu'aux premières maisons du village : dans cette partie il est en bon état. Sur toute la longueur pendant laquelle il longe la digue, le chemin n'a qu'un accotement de 3 mètres environ et qu'un fossé. Des cassis sont établis sur la route, de distance en distance, pour conduire, dans ce fossé, les eaux pluviales qui tombent sur le revers nord de la digue. Au delà du Zwaenendyk, le chemin a deux accotements de 3^m,40 chacun et deux fossés.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

Chemin de grande communication du fort de Lillo à la route d'Anvers
à Berg-op-Zoom, par Stabroek.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON mètres.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTAL.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Lillo.....	Du fort Lillo.....	"	9,286	5 p. o/o	3.50	10 et 11	"	?
Stabroek.....	"	A la route d'Anvers à Berg-op-Zoom.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensalement.		Con- tenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Lillo.....	"	"	8,386	"	"	400										
Stabroek.....																
	9,286															

Ce chemin part du fort Lillo et aboutit à la grande route d'Anvers à Berg-op-Zoom, après avoir traversé le village de Stabroek.

Il reste à améliorer la partie qui, partant du pont-levis du fort, suit le chemin couvert, puis descend le glacis pour se terminer au pont établi sur le grand watergang débouchant à l'écluse

à 5 p. % ; quant à la digue intérieure en avant de Stabroek, elle a été démolie. L'amélioration consiste en un pavage de 2^m,50 bordé d'accotements de 4 mètres limités par des fossés. Cependant, dans la traverse du village de Stabroek, les accotements, qui se divisent en contr'allées, acquièrent une largeur qui va jusqu'à 10 et 11 mètres. La partie qui excède la largeur ordinaire, sert de dépôt à une foule d'objets divers qui, cependant, n'entravent pas la circulation.

Du pont sur le watergang jusqu'à la digue circulaire, le chemin est très-viable, mais on y remarque quelques ornières, et sur toute cette longueur les bordures, déjetées et déchaussées, auraient besoin de restauration.

Depuis la digue jusqu'à la rencontre du chemin de grande communication d'Anvers à Santvliet, le chemin est dans un état parfait.

Du chemin d'Anvers à Santvliet jusqu'à Stabroek, le pavage, quoique facile à parcourir, offre beaucoup d'ornières et a besoin de réparations, ainsi que les accotements au milieu de l'un desquels (celui de droite) on remarque deux gros tas de fumier arrangés avec symétrie et qui semblent avoir été déposés là pendant l'hiver pour être plus rapprochés des terres où ils doivent être employés au printemps.

Dans le village de Stabroek, le pavage, en meilleur état que dans la partie précédente, n'est cependant pas encore entièrement exempt d'ornières. L'intérieur de ce village est d'une grande propreté, on n'y voit pas de traces d'eaux ménagères, de fumier ni de purin. Le chemin y est bordé d'une belle plantation de quatre rangs d'arbres qui, vu sa grande largeur et sa nature sablonneuse, ne peuvent nuire à son entretien.

Depuis la sortie du village jusqu'à la rencontre de la route d'Anvers à Berg-op-Zoom, le pavage présente aussi des ornières ; les accotements qui ont une grande largeur dans cette partie (6 à 7 mètres) sont aussi un peu dégradés.

Il serait essentiel de ne pas différer de faire à cette belle voie de communication les quelques réparations nécessaires pour qu'elle se trouve tout à fait en bon état.

Aucune barrière n'est établie sur ce chemin.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

**Chemin de grande communication de la route d'Anvers à Berg-op-Zoom au
chemin de grande communication d'Anvers à Santvliet, ou du Donck au
Hoogebrug.**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Eeckeren	Route d'Anvers à Berg-op-Zoom.	Chemin de grande communication d'Anvers à Sant- vliet.	Mètres. 5,705	Mètres. 4 p. ‰	Mètres. 2.50	Mètres. Moyenne. 7.50	Mètres. 1.00	Pavés de 5 ^e échantillon des carrières de Lessines.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enlèvement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensa- blement.		Con- sénance.	Sommes.								
Eeckeren	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. 5,705	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. "	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.

Ce chemin part de la route d'Anvers à Berg-op-Zoom, vis-à-vis des jardins du château du Donck et se termine après avoir traversé le village d'Eeckeren, au lieu dit Hoogetbrug, sur le chemin de grande communication d'Anvers à Santvliet. Il est amélioré sur toute sa longueur.

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 aqueducs.....	5 98	o	»	1 au delà du village d'Eeckeren.	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.											PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enlèvement.	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.		
				Inconnu					33,949	12,000	8,988 40	11,960 60	1,000	2 38		
														33,949		

L'amélioration consiste en un pavage de 2^m,50 de large, en pavés de 5^e échantillon des carrières de Lessines. Les accotements ont en général 2^m,50 de largeur chacun et sont bordés de bons contre-fossés.

Le chemin, pavage, accotements et fossés, est dans l'état le plus satisfaisant sur toute sa longueur. Il est entièrement libre et d'une propreté parfaite spécialement dans la traverse du village d'Eckeren.

Les raccordements des chemins de diverses espèces sont faits avec beaucoup de soins et de manière à ne pas interrompre les contre-fossés.

Il y a une barrière au delà du village d'Eckeren.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

**Chemin de grande communication, dit LEUGENBERG, allant d'Eeckeren
à Hoevenen.**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Eeckeren.....	Eeckeren.....	Hoevenen.....	2,597	1 p. o/o	2.30	8.50 et 10.50	1.00	Pavés de Lessines, 3 ^e échan- tillon.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection des projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensalement.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	B. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Eeckeren.	"	"	2,597	"	"	"										Inconnu.

Ce chemin part du chemin de grande communication du Donck à Hoogebrug, dans le village d'Eeckeren, et aboutit au chemin de Capellen à Oorderen, contre le moulin à vent du hameau de Hoevenen, dit *Witten-Molen*. Il est pavé sur toute sa longueur en pierres 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.	
	9 07	"	"	Au Boerendyk.	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.											PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités,		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empiècement.	Ensemblement.	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.		
				Inconnu.					23,539 40	1,400 "	1,400 "	17,939 40	2,800 "	3 63		

Lessines de 5^e échantillon. Le pavage a 2^m,50 de largeur, et au dehors du village il est bordé par des accotements de 3 à 4 mètres chacun, limités eux-mêmes par de bons fossés qui assurent l'écoulement des eaux.

Le chemin est en très-bon état sous tous les rapports : il réclame à peine, en un ou deux points, quelque entretien aux bordures qui y montrent une tendance à se déchausser.

Un peu au delà du Boerendyk, qui forme la limite du polder de Muysbroeck, on trouve, sur le Schoonschyn, un pont assez délabré, trop étroit et dont les abords ne sont pas suffisamment garantis.

Le chemin, dans toute son étendue, est entièrement libre de tous objets qui pourraient l'obstruer : il est d'une propreté remarquable, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur du village d'Eeckeren.

Il y a une barrière au Boerendyk.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

Chemin de grande communication de Halle à la grande route d'Anvers
à Turnhout.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Halle.....	Route d'Anvers à Turnhout.	Halle.....	2,997	"	2.50	9.50	"	Pavage

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Halle	"	"	2.997	"	"	"										Inconnu.

Ce chemin, partant de la route d'Anvers à Turnhout, n'est amélioré que jusqu'au village de Halle. L'inspection des localités ou de la carte montre que cette amélioration doit être prolongée jusqu'à la route d'Anvers à Oostmalle, à la rencontre du chemin de Santhoven à Pulderbosch et à Pulle. Quand cette opération sera faite et qu'une lacune de 1,000 mètres,

L'église de Halle (250 mètres), le chemin est en très-bon état. La traverse du village est aussi en très-bon état quant au pavage. Les accotements étaient en plusieurs points occupés par des matériaux provenant de démolitions et par d'autres destinés à des constructions nouvelles. Du reste, les dépôts n'étaient évidemment que temporaires.

A environ 250 mètres au delà du village, une barrière est établie. A partir de cette barrière et sur une longueur d'environ 200 mètres, le chemin a le plus urgent besoin de réparations : les bordures sont rejetées bien avant dans les accotements et les ornières complètement défoncées.

Sur les 400 mètres qui suivent, le mal est moins grand, mais des réparations sont néanmoins urgentes pour relever les ornières.

Enfin, au delà de ces 400 mètres et jusqu'à l'extrémité du chemin, à la route d'Anvers à Turnhout, le pavage s'améliore un peu, mais néanmoins des réparations y sont fort nécessaires.

Ce chemin est entièrement bordé par une plantation de jeunes chênes. Les accotements, qui ont 3^m,50, et les fossés sont en bon état.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

**Chemin de grande communication de Santhoven à Pulderbosch, Pulle
et Grobbendonck.**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Santhoven.....	Heykant.....	Pulle.....	4,920	»	2.50	7.50	0.75	Pavage.....
Pulle.....								
Pulderbosch.....								

[illegible]

Ce chemin, partant du lieu dit Heykant, sur la route de Lierre à Oostmalle, va au village de Grobbendonck, à l'entrée duquel il rencontre le chemin de grande communication venant de la route d'Anvers vers Turnhout à Grobbendonck. Il n'est point amélioré de Grobbendonck

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	9 83	?	?	1 barrière au delà de Pulderbosch.	?	

[illegible]

à Pulle. Cette lacune, d'environ 1,000 mètres, doit être comblée, ainsi qu'une seconde lacune, d'environ 1,800 mètres, au chemin de Halle à la route d'Anvers à Turnhout, afin que ces deux chemins et celui de Grobbendonck à Bouwel ne forment qu'un ensemble.

De Grobbendonck à l'église de Pulle, le chemin est en terrain sablonneux naturel. A l'église de Pulle commence un pavage de 2^m,50 de largeur avec les accotements de 2^m,50 et les fossés de 0^m,75.

Depuis le début à l'église jusqu'au pont sur le Pulderboschbeek, c'est-à-dire sur presque toute la longueur, le chemin a reçu une plantation de jeunes peupliers.

Dans la traverse de Pulle, le chemin est en très-bon état sous tous les rapports. Il continue ainsi jusqu'à un vieux pont en bois, assez délabré, sur le Pullschebeek. Au delà de ce pont jusqu'à Pulderbosch, le chemin serait irréprochable si les ornières ne commençaient à se marquer en quelques points. La traverse de Pulderbosch est complètement satisfaisante. De Pulderbosch au pont sur le Pulderboschbeek, le chemin est parfait. De ce pont jusqu'à l'extrémité du chemin à la route de Lierre à Oostmalle, les ornières commencent à se marquer. Il y a sur ce chemin une barrière au delà de Pulderbosch.

Sauf les petites observations mentionnées ci-dessus, le chemin de grande communication qui nous occupe peut être considéré comme en très-bon état, sous tous les rapports.

PROVINCE D'ANVERS.



ARRONDISSEMENT D'ANVERS.



Chemin de grande communication de Deurne à Merxem.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Deurne.....	Route d'Anvers à Turnhout en fa- ce de l'église de Deurne.	"	Mètres. 5,281	Mètres. "	Mètres. 2.50	Mètres. Moyenne. 7.50	Mètres. "	2 ponts, 1 aqueduc
Merxem.....	"	Merxem (route d'An- vers à Bréda).						

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.	Parage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Parage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Deurne	}	"	1,500	"	"	1,751										
Nerxem																
	3,251															

Ce chemin part de la route d'Anvers à Turnhout vis-à-vis de l'église de Deurne, passe contre cette église, longe les fossés du château de Lokbors et se dirige, ensuite, presque en ligne droite, sur la route d'Anvers à Bréda au village de Merxem. Ce chemin n'est pas achevé, et sa construction est suspendue par suite de contestations entre l'entrepreneur et l'adminis-

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — dépenses ANNUELLES.	<i>Observations.</i>
	Par mètre courant.	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement.		
Pierres de Lessines et de Que- nast, 5 ^e échantillon.	Francs. 12 92	Francs. »	Francs. »	»	Francs. »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.														
fl. A. G.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
				Inconnu.					42,000	14,000	14,000	14,000	»	5 17	
										42,000					

tration. Il est pavé sur environ 1,500 mètres de longueur continue à partir de Deurne, et non sur 3,251 mètres, comme le portent les renseignements qui m'ont été remis par l'administration centrale. Cette longueur de 3,251 mètres est la longueur totale du chemin. La partie pavée se compose de trois alignements à peu près à angle droit l'un sur l'autre et dont le

premier est à peu près perpendiculaire lui-même à la route d'Anvers à Turnhout. Sur les deux premiers alignements, le pavage est bon, mais commence à laisser voir quelques traces d'ornières; sur le troisième, le pavage est excellent. Sa largeur est partout de 2^m,50. Sur l'ensemble, les accotements sont très-bons et les moyens d'écoulement pour les eaux bien assurés, soit dans les fossés de la route, soit dans des fossés plus grands qui bordent les propriétés riveraines.

Le premier et le deuxième alignement sont bordés d'un double rang de saules et de têtards bien élagués : les accotements ont 2^m,50 de large. Les pierres sont en partie des 5° échantillons de Lessines ou de Quenast, et, en partie, des pavés irréguliers.

A 400 mètres en avant du point où finit le pavage, il y a deux aqueducs et un pont sur le Schyn : ces ouvrages peuvent être considérés comme achevés sauf leurs abords qui sont à construire. Les aqueducs sont en maçonnerie de briques et tablettes en pierres de taille. Le pont a ses culées en maçonnerie de briques, tablettes en pierres de taille; tablier en chêne et garde-corps en fer. Il serait urgent de terminer ce chemin de grande communication qui ne peut plus être parcouru par suite de la construction des travaux d'art qui font sur le sol des saillies de 0^m,50 à 1^m,50 par suite du manque de construction des abords.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

**Chemin de grande communication de la station de Linth (sous Contich) par
Contich à l'Escaut.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maxim.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Hemixem.....	Escaut.....	"	11,310	"	2.30	4.50 à 7.50 et de 6.00 à 7.00	"	Pavés de Quenast.....
Contich.....	"	Contich.....						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Hemixem.....	"	"	11,510	"	"	"					Inconnu.					
Contich.....																

Ce chemin part de l'Escaut qu'il réunit avec les routes d'Anvers : 1° à Niel, 2° à Boom, 3° à Malines et avec le chemin de fer d'Anvers à Bruxelles à la station de Contich (ferme de Linth). De l'Escaut à la route d'Anvers à Niel, le chemin est en bon état. La partie du chemin entre cette route et Hemixem est en très-bon état. La traverse de Hemixem ne laisse rien à désirer.

Entre Hemixem et la route d'Anvers à Boom, le pavage est excellent, les fossés et les acco-

gissent successivement jusqu'à 2^m,50, mais ils sont un peu dégradés. Du château de Groeninge à Contich, le pavé reste fort bon sauf dans quelques endroits où les ornières commencent à se marquer : les accotements sont redevenus étroits (1^m,75 à 2^m,25) et ont, en général, besoin de réparations.

A Contich, on rencontre la route d'Anvers à Malines que l'on suit, vers le Nord-Est, sur une longueur de 150 mètres, puis on retrouve la continuation du chemin jusqu'à la station du chemin de fer à la ferme de Linth.

Dans la partie que l'on traverse d'abord pour sortir du village, le chemin, pavé sur toute sa largeur, est très-étroit (3^m,50 à 4^m,50) mais en bon état. Au delà il reprend et garde, jusqu'à la station, la largeur qu'il avait précédemment, c'est-à-dire 2^m,50 de pavage et 1^m,50 d'accotement de chaque côté. Du village à la station, le chemin est excellent sous tous les rapports.

L'ensemble du chemin, fort sinueux et qui paraît n'avoir donné lieu à aucune rectification, sauf peut-être au delà du Hosterbeek, forme une communication bien établie et en bon état : les accotements seuls réclament un peu de réparations. La propreté de ce chemin est complète et il est absolument dégagé de tous objets encombrants. Les plantations qui le bordent sur une grande partie de la longueur, sont parfaitement élaguées.

Il y a sur ce chemin une barrière à Hemixem et une à Contich.

Chemins de petite vicinalité.

Ainsi que je l'ai dit, d'après des renseignements verbaux que l'on a bien voulu me donner au gouvernement provincial, il n'y a pour ainsi dire pas de chemins de petite vicinalité améliorés dans la province.

Le très-petit nombre de ceux qui existent se trouvent dans l'arrondissement et peu éloignés d'Anvers. J'en ai visité trois : voici l'indication de l'état dans lequel je les ai trouvés.

Chemin reliant la route d'Anvers à Niel avec l'Escaut à Hoboken. — Depuis la route jusqu'au centre du village de Hoboken, le pavage a 3 mètres et les accotements 4 mètres. Ils sont bordés d'un double rang d'arbres. Toute cette partie est dans le meilleur état. Du centre du village à l'Escaut, les dimensions en largeur du chemin sont réduites à 2 mètres et 2^m,50 pour le pavé et à 0^m,50 à 1 mètre pour les accotements. Cette seconde partie est en aussi bon état que la première. Elle se termine à 300 mètres environ du fleuve, contre une petite crique, dite *de Kil*, qui porte bateau à marée haute.

Chemin reliant le village de Bouchout à la route de Lierre à Anvers. — Ce pavage est parfaitement viable : il a 2 mètres de large et est bordé d'accotements de 1 mètre chacun. Il aurait néanmoins un grand besoin d'être relevé dans les ornières.

Chemin reliant la route d'Anvers à Turnhout (au faubourg de Borgerhout) avec la route d'Anvers à Breda (au Dambrugge). — Il forme diverses rues du faubourg de Saint-Willebrord, notamment celle de l'Église, de la Babillarde, de Seevehoek, Basse et de Dambrugge. Ce chemin, en grande partie trop étroit, a son pavage en bon état, sauf dans la rue de Dambrugge. Les pavés sont en général de 5^e échantillon, réguliers au centre et irréguliers aux ornières. Dans plusieurs endroits il y a trottoirs ou accotements pavés. L'écoulement des eaux paraît bien assuré.

306

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT D'ANVERS.

Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement d'Anvers avec spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides.

TOTAUX		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS		LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.		
2,500 »	2,500 »	Chemin de grande communication dit <i>Zwaenenweg</i> de Beirendrecht à l'Escaut. Pavage..		2,015
48,634 »	48,634 »	Id.	d'Anvers à Santvliet..... Pavage..	19,892
7,500 »	20,800 »	Id.	du fort Lillo à la route d'Anvers à Berg-op-Zoom..... Pavage..	8,886
12,000 »	12,000 »	Id.	de la route d'Anvers à Berg-op-Zoom à la route d'Anvers à Santvliet..... Pavage..	5,705
1,400 »	1,400 »	Id.	d'Eeckeren à Hoevenen Pavage..	2,597
8,400 »	8,400 »	Id.	de Santhoven à Pulderbosch..... Pavage..	3,920
12,500 »	12,500 »	Id.	de Wyneghem à Brecht par s' Gravenwezel. Pavage..	4,310
9,402 88	8,933 »	Id.	de Halle à la grande route d'Anvers à Turnhout..... Pavage..	2,997
61,044 58	59,799 33	Id.	d'Anvers à St-Léonard, par Schooten, St-Job-in-t'Goor et Brecht..... Pavage..	21,485
5,000 »	8,800 »	Id.	de la station de Linth sous Contich. (Voir Lierre, tableau de l'arrondissement d'Anvers, 5,000 + 3,700 = 8,700)..... Pavage..	5,905
25,605 »	37,505 »	Id.	de la route d'Anvers à Turnhout à Grobbendonck par Wommelghem, Ranst, Broeckem, Viersel Pavage..	18,311
7,100 »	14,000 »	Id.	de Deurne à Merxem Pavage..	3,251

Résumant les tableaux qui précèdent, nous aurons l'état des choses dans l'arrondissement d'Anvers, quant aux chemins vicinaux de grande communication. Nous avons dit que ceux de petite vicinalité étaient sans importance quant à leur nombre et à leur longueur. Aucun renseignement n'a d'ailleurs pu m'être donné à cet égard. Je porterai, cependant pour ces chemins, d'après les observations que j'ai pu faire sur la carte, un chiffre global qui ne s'écartera que peu, je pense, de la réalité.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR RESTANT à améliorer.	DÉPENSE TOTALE des améliorations effectuées.
		parée.	empierrée.	ensablée.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
D'Anvers à Santvliet.....	19,892.00	19,892.00	»	»	»	162,177 »
D'Anvers à Brecht, par Schooten.....	21,483.00	21,483.00	»	»	»	201,060 59
De Wyneghem à Brecht..	15,510.00	4,510.00	»	»	11,000.00	38,427 59
De la route d'Anvers à Turnhout, à Grobben- donck.....	18,511.00	18,511.00	»	»	»	144,391 35
Du fort Frédéric à Beiren- drecht.....	2,815 00	2,015.00	»	»	800.00	13,220 »
Du fort Lillo à la route d'Anvers à Berg-op-Zoom	9,236.00	8,836.00	»	»	400.00	68,430 »
Du Donck au Hoogebruck.	5,703.00	5,703.00	»	»	»	33,949 »
D'Eeckeren à Hoevenen...	2,597.00	2,597.00	»	»	»	23,839 »
De Halle à la grande route d'Anvers à Turnhout...	2,997.00	2,997.00	»	»	»	26,800 »
De Santhoven à Grobben- donck.....	4,920.00	5,920.00	»	»	1,000.00	38,623 04
De Deurne à Merxem.....	5,251.00	1,500.00	»	»	1,751.00	42,000 »
De Linth à l'Escaut.....	11,510.00	11,510.00	»	»	»	90,000 »
TOTAL des chemins de grande communicat ^{on} .	118,079.00	103,128.00	»	»	14,951.00	884,639 57
		103,128 mètres ou 21 lieues.				
Chemins de petite vicinalité	»	17,000.00	»	»	»	68,000 »
		17,000 mètres ou 3 lieues.				
TOTAL GÉNÉRAL.....	»	120,000.00	»	»	»	952,639 57
		120,000 mètres ou 24 lieues.				

Le prix de revient du mètre courant de grande vicinalité. . . . = $\frac{884,639.57}{103,128.00}$ = fr. 8 58

Le prix de revient du mètre courant de petite vicinalité a été supposé = 4 »

ARRONDISSEMENT VOYER DE MALINES.

L'arrondissement de Malines renferme treize chemins de grande vicinalité dont l'un appartient aussi en partie à l'arrondissement d'Anvers; en voici l'indication :

1°		Chemin de grande communication de la station de Linth sous Contich à Lierre;
2°	Id.	de Lierre à Herenthout par Berlaer;
3°	Id.	de Duffel à la station du chemin de fer;
4°	Id.	de Putte à Koningshoyckt;
5°	Id.	de Boisschot à la route de Lierre à Aerschot ;
6°	Id.	de Boisschot à Hulshout;
7°	Id.	de Malines à Capelle par Humbeek ;
8°	Id.	de Willebroeck à l'Escaut;
9°	Id.	de Bornhem à Saint-Amand;
10°	Id.	de Saint-Amand à la route de Malines à Termonde ;
11°	Id.	de Saint-Amand vers la station de Malderen ;
12°	Id.	de Breendonck à la route de Malines vers Termonde ;
13°	Id.	de Thisselt à Blaesveld.

Les deux premiers de ces chemins forment la continuation l'un de l'autre. Quand ils seront achevés ainsi que ceux d'Herenthals à Casterlé et de Turnhout à Eynthout (arrondissement de Turnhout), si l'on prolongeait le deuxième jusqu'à Herenthals on aurait, au moyen du chemin construit de l'Escaut à Contich, une belle communication non interrompue traversant la province, dans le sens de sa longueur de l'Ouest à l'Est, et d'un développement d'environ douze lieues.

Les tableaux qui suivent contiennent les renseignements que j'ai pu obtenir touchant les chemins susmentionnés et la relation du résultat de leur inspection.

312

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENTS DE MALINES ET D'ANVERS.

Chemin de grande communication de Lierre à la station de Linth
sous Contich.

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'empièrem- ent.	TOTALE.		
Contich	Station de Contich.	"	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Pavés de Quenast.....
Lierre.....	"	Route provinciale de Duffel à Lierre.	3,905	"	2.50	7.50 à 8.50	1.00 à 1.50	

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.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Contich	»	»	3,030	»	»	2,875										
Lierre																
	5,905						Inconnu.									

Ce chemin forme le prolongement de celui conduisant de Hemixem à Contich. Il part de la station du chemin de fer de l'État à Contich (ferme de Linth) et longe le chemin de fer vers le sud pendant environ 400 mètres, dont les 150 premiers seuls sont pavés. Il traverse

du village de Linth est aussi très-bonne. Le pavage cesse à l'extrémité du village. Il recommence environ 600 mètres après qu'on est entré sur la commune de Lierre, et il se continue, sur une longueur d'à peu près 1,000 mètres, jusqu'à la rencontre de la route provinciale de Duffel à Lierre, à laquelle il s'arrête. Cette dernière partie a 2^m,50 de pavage, des accotements de 3 mètres et des fossés de 0^m,75. Le tout est dans l'état le plus satisfaisant. On communique, de l'extrémité du chemin avec la ville de Lierre, en suivant, sur une longueur d'environ 1,200 mètres, la chaussée susdite de Duffel à Lierre.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

Chemin de grande communication de Lierre à Herenthout,
par Berlaer.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Lierre.....	Lierre.....	»	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Pavage. Pierres de Quenast et grès blancs récents.
Berlaer.....	»	»	15,992	»	2 30	8.50	1.00	
Herenthout.....	»	Herenthout.....						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensalement.		Con- tenance.	Sommes.								
Lierre.....	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Berlaer.....	»	»	7,996	»	»	7,996										
Herenthout.....																
	15,992															

Cette voie de communication n'est achevée que depuis la commune de Berlaer jusqu'à Lierre, c'est-à-dire sur environ la moitié de sa longueur totale. L'amélioration consiste en un pavage de 2^m,50 avec accotements de 3 mètres et fossés. Depuis l'extrémité de la commune

différence de dimensions et de qualités des pierres. Les accotements, sillonnés de profondes ornières, auraient aussi besoin de réparations.

Dans les deux tournants à angles droits que l'on traverse au Nieuwen-Kletz, les bordures sont déchaussées et hors d'alignement.

Du Nieuwen-Kletz au Becksken, les pavés blancs dominant : les ornières sont en bon état, mais le centre de la route est mauvais. Les accotements et les fossés sont en très-bon état.

Du Becksken jusqu'à la rencontre du chemin venant du Schollebeek, le pavage est en pierres de Quenast, 5^e échantillon, irrégulier : le pavé est raboteux ; l'un des deux accotements est en grande partie réparé.

Depuis le chemin du Schollebeek jusqu'à Lierre, la moitié de la longueur est pavée en pierres de Quenast, plus grandes et plus régulières que dans les parties précédentes, et l'autre moitié en grès blancs. Le pavage, les accotements et les fossés y sont bons. Le bord du fossé qui entoure la ville est insuffisamment garanti.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

Chemin de grande communication de Duffel à la station du chemin de fer.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-POSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Duffel.....	Duffel.....	Station du chemin de fer.	709	"	2.50	8.50	"	Pavage. — Pavés de Que- nast et grès blancs récents.

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.									
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Duffel	"	"	709	"	"	"										Inconnu.	

Ce chemin, partant de la route provinciale de Lierre à Malines, réunit le village de Duffel à la station du chemin de fer du même nom, au moyen de deux embranchements, dont l'un,

Dans l'intérieur du village, les ornières sont pavées en pierres de Quenast ; le milieu et les accotements en grès blancs ; le tout est en très-bon état.

A partir de l'église, tout le pavage est en pierres de Quenast ; jusqu'à 150 mètres de la station, le pavage et les fossés sont dans un état parfait ; les accotements laissent à désirer.

Dans l'espace de 150 mètres qui précède la station, le pavage est mauvais, les ornières profondes, les bordures déchaussées et déplacées.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

Chemin de grande communication de Putte à Koningshoyckt.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Putte	Putte	"	4,131	1 p. ‰	2.50	7.30	1.00	Pavage. Pavés de Quenast et grès blancs récents.
Koningshoyckt. ...	"	Koningshoyckt. ...						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		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.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Putte	"	"	4,131	"	"	"	Inconnu.									
Koningshoyckt. ...																

Ce chemin s'étend entre les deux routes provinciales de Malines à Westerloo et de Malines à Aerschot, et réunit les villages de Putte et de Koningshoyckt. Il est amélioré sur toute sa longueur. On y a établi un pavage de 2^m,50 en pavés de 5^e échantillon, assez irrégulier, de

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	.DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1852 à 1853.	Emplacement.		
Un aqueduc et un vieux pont.	Francs. 7 75	Francs. »	Francs. »	» »	Francs. »	

[illegible]

Quenast, mêlés de grès blancs. Les accotements ont 3 mètres et sont bordés de fossés en général libres et bien ouverts. Dans la traverse du village de Putte, qui a une longueur d'environ 500 mètres, le pavage, très-viable, a cependant besoin de relèvement sur toute la

surface. Au-delà du village jusqu'à la commune de Koningshoyckt, le chemin reste très-viable et en assez bon état ; il demande aussi des relèvements sur presque tout son ensemble.

Sur la commune de Koningshoyckt, le pavage est mieux entretenu.

A 300 mètres environ avant d'arriver à l'extrémité du chemin, on rencontre, sur un ruisseau assez important, dit *Ilterbeek* ou *Hoyksbeek*, un vieux pont en briques, en très-mauvais état. Les matériaux (briques) tombent dans le ruisseau, et les garde-corps en bois sont pourris et en partie arrachés. Il serait urgent de réparer cet ouvrage.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

**Chemin de grande communication entre la route de Lierre à Aerschot
et le village de Boischot.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON MILIEUR.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Boischot.....	Route provinciale de Malines à Wes- terloo.	Route de Lierre à Aerschot.	Mètres. 2,044	Mètres. 1 p. ‰	Mètres 2.80	Mètres. Moyenne. 8.50 et 9.50	Mètres. »	Pavés de Lessines.....

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Boischoi.	"	"	2,044	"	"	"								Inconnu.		

Ce chemin réunit les routes provinciales de Malines à Westerloo et de Lierre à Aerschot. Ce chemin est amélioré, sur toute sa longueur, au moyen d'un pavage de 2^m,50 avec accotements de 3 mètres à 3^m,50, bordés de bons fossés.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art	Produit. — 1831 à 1852.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
"	11 95	"	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tout frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enselement.	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. G.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
				Inconnu.					24,410 68	4,000 »	4,000 »	16,410 68	»	4 77	
										24,410 68					

Depuis la route de Lierre à Aerschot jusqu'au premier chemin croiseur, le pavé est en très-mauvais état : les ornières y sont profondes et les bordures déplacées.

Du premier au deuxième chemin croiseur, le pavé, quoique moins mauvais, est cependant loin d'être bon.

Du deuxième chemin croiseur jusqu'au village de Boischot sur la route de Malines à Westerlo, l'état du pavage, quoique plus satisfaisant, laisse encore à désirer.

Il serait urgent de pourvoir aux réparations qu'exige la première partie de cette voie de communication. Les plantations qui la bordent sur toute sa longueur ne sont pas de nature à lui nuire. La plupart sont soigneusement élaguées.

PROVINCE D'ANVERS.



ARRONDISSEMENT DE MALINES.



Chemin de grande communication de Boischot à Hulshout.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Boischot.....	Route de Malines à Westerloo.	»	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Minerai de fer de la Campine.
et			2,692	»	2,30	»	»	
Hulshout.....	»	Boischot.....						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		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.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensable- ment.		Con- tenance.	Sommes								
Boischot.....	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
et	»	»	»	2,692	»	»					Inconnu.					
Hulshout.....																

Ce chemin part de la route de Malines à Westerloo, à l'extrémité orientale du village de Boischot et s'étend jusqu'au village de Hulshout, en traversant la grande Nèthe, non loin de la ferme de Broekberg. Au lieu d'améliorer ce chemin à l'aide d'un pavage, comme on l'a fait pour tous les autres chemins de grande communication de la province d'Anvers, on l'a

première, c'est qu'un chemin ainsi accommodé est très-loin de valoir un chemin pavé ; la deuxième, c'est que, d'après les notes qui m'ont été remises, les 2,692 mètres de longueur (6,730^m) améliorée ont coûté fr. 25,430-70, soit fr. 9-40 par mètre courant (y compris un pont levis en bois sur la Nèthe), tandis que la moyenne du prix de revient du mètre courant des chemins de grande communication pavés de la province d'Anvers ne revient qu'à fr. 7-50 (y compris les travaux d'art) ; la troisième, c'est qu'on se repentirait un jour d'avoir enlevé à notre sidérurgie une ressource à laquelle elle a déjà eu besoin de recourir et à laquelle elle recourra encore.

Ce chemin a été construit de 1838 à 1842, comme on le voit sur une colonne en minéral de fer, érigée au bord du chemin, entre la Nèthe et Hulshout, et qui porte l'inscription suivante, gravée sur son piédestal :

TZER STERNWEG AENGELEGD
IN 1838
DOOR DE GEMEENTENS BOISSCHOT EN HULSHOUT
MET HULP DER PROVINTIE ANTWERPEN
EN VOLTROKKEN IN 1842.

Ce chemin semble avoir été construit avec beaucoup de soin : il a reçu un bombement convenable et régulier qu'il conserve encore, et il est bordé dans toute sa longueur de deux fossés servant à son assèchement complet.

Malgré les soins d'entretien dont il est l'objet, on ne peut le comparer qu'à un chemin de terre en très-bon état, suffisant pour le roulage des charrettes, mais laissant beaucoup à désirer pour la circulation des véhicules suspendus et à allures plus rapides, parce que les ornières s'y creusent promptement.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

Chemin de grande communication de Malines à Cappellen, par Hombeeck.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON moyenne.	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.	
Cappellen (Flandre orientale),	Cappellen.....	»	3,400	»	2.30	7.30	1.00	Pavage. Pierres de Quenast et grès blancs récents.
Hombreeck	»	»						
Malines	»	Malines						

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Con-tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Cappellen (Flandre orientale),																
Hombreeck.	»	»	5,400	»	»	»										Inconnu.
Malines																

Ce chemin part du canal de Capelle-au-Bois (Flandre orientale) au canal de Bruxelles à Boom, coupe deux fois le chemin de fer de Malines à Gand, traverse la Senne au village de Hombreeck et débouche à Malines, après avoir franchi le canal de Louvain à Sennegat. Ce chemin est entièrement amélioré. L'amélioration consiste en un pavage de 2^m,50, avec

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.		
3 aqueducs	Francs. 7 90	Francs. »	Francs. »	 »	Francs. »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1881.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Con- tenance.	Sommes.	Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.		
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
				Inconnu.					42,503 49	10,726 »	10,720 36	21,057 13	»	3 16	
										42,503 49					

accotements de mêmes dimensions, bordés de fossés généralement en bon état. A commencer du canal, origine du chemin, le pavage est fait sur une longueur d'environ 400 mètres en grès blancs mêlés de quelques Quenast ; ensuite, ces derniers matériaux sont exclusivement employés. Le pavage est en bon état jusqu'à la première traversée du chemin de fer, point

auquel on rentre dans la province d'Anvers. Les dimensions et les matériaux du chemin sont les mêmes dans cette province que dans la province précédente. Au début on remarque des bordures fortement déchaussées et les accotements de la route coupés par un fossé transversal, ce qui, en tout temps, mais surtout dans l'obscurité, forme un passage dangereux.

Jusqu'au village de Hombeeck les ornières sont fortement creusées et l'on voit même quelques pavés poussés hors place. Sur une dizaine de mètres de longueur, un fossé d'environ 1 mètre de profondeur creusé, je ne sais pourquoi, sur presque toute la largeur de l'accotement de gauche, présente un passage dangereux. Il en est de même à la première maison de la commune de Hombeeck où une petite mare est creusée dans l'accotement de gauche. Du village de Hombeeck jusqu'au point où on coupe pour la deuxième fois le chemin de fer, les ornières diminuent et le chemin est en bon état. A partir de ce point jusqu'à Malines les pavés sont en grès blancs. On franchit la Senne sur un pont en bois ancien, mais qui semble en bon état et dont les abords sont bien garantis. De ce pont jusqu'à Malines le pavage serait en bon état, sans les ornières trop profondes qui le sillonnent.

Somme toute, le chemin très-viable, demande, sur presque toute son étendue, des réparations assez urgentes.

341

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

**Chemin de grande communication de Willebroeck à l'Escaut,
par Sauvegarde, Eykevliet et Windham.**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Willebroeck	Willebroeck	"	9,897	"	2.50	5.50 à 6.50	1.00	Pavés de Quenast, 5 ^e échan- tillon.
Puers	"	"						
Ruysbroeck	"	"						
Hingene	"	Windham						

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.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Willebroeck . . .																
Puers																
Ruysbroeck . . .	"	"	5,273	"	"	4,624										
Hingene																
	9,897															

Ce chemin part de l'extérieur du village de Grand-Willebroeck, à la chaussée provinciale qui réunit ce village à celui de Petit-Willebroeck, coupe la chaussée provinciale allant du Puers à Ruysbroeck et s'étend jusqu'à l'Escaut, dans l'Oudbroeck polder, en face de Ruppelmonde. Il n'est amélioré que jusqu'au hameau de Windham, commune de Hingene. L'amélio-

rante et mal dans les autres endroits. Pont en maçonnerie sur le Boschbeek. De ce pont jusqu'au hameau de Sauvegarde le pavage est en bon état, sauf les ornières qui sont, en général, fortement creusées; à l'entrée du hameau un atelier de paveurs était occupé à les relever.

A Sauvegarde on rejoint la route de Puers à Ruysbroeck que l'on suit, vers l'ouest, pendant 700 à 800 mètres, puis le chemin reprend. Il est en bon état sous tous les rapports jusqu'à l'entrée du hameau d'Eykevliet, point où le pavage a besoin de relèvement. Une plantation d'arbres, serrés à 1^m,50, sert de garde-corps dans cette partie entre le chemin et le Vliet. A l'entrée du village, pont-levis en bon état sur le Vliet, pour permettre la navigation des bateaux venant du Ruppel à marée haute. A l'intérieur du village le pavé en pierres de diverses natures et échantillons est en bon état sous tous les rapports. D'Eykevliet au hameau d'Eykenbroeck, le chemin est en bon état, sauf le manque ou l'obstruction des fossés. La traverse d'Eykenbroeck et celle de Windham, qui en fait la continuation immédiate, sont très-satisfaisantes sous le rapport de l'entretien, de la liberté et de la propreté du chemin. Le pavage cesse immédiatement à l'extrémité du hameau de Windham.

L'ensemble des parties améliorées de cette voie de grande communication est satisfaisant et très viable. Les plantations qui la bordent sont soigneusement élaguées. Il reste à effectuer l'amélioration de la partie du chemin entre Windham et l'Escaut.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

Chemin de grande communication de Bornhem à Saint-Amand.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON moyenne.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment	TOTALE.		
Bornhem	Chaussée de Born- hem à St-Amand.	"	Mètres. 4,800	Mètres. "	Mètres. 2.50	Mètres. Moyenne. 9.50	Mètres. "	Pavés de Quenast.....

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection de jets, etc. de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensalement.		Con- tenance.	Sommes.								
Bornhem	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. 4,800	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. "	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.

Ce chemin part à l'entrée du village de Bornhem, de la route provinciale de Malines à l'Escaut, par Heffen, Blaesveld, Puers et Bornhem. Ce chemin est entièrement pavé en pierres de quatrième échantillon de Quenast, sur une largeur de 2^m,50. Les accotement, de 3^m,50,

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	8 33	?	?	?	?	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enasblément.	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.	
				Inconnu.					40,000	13,500	13,500	13,000	»	3 33	
										40,000					

sont bons et réguliers, mais les fossés manquent en beaucoup de points. Le centre du pavage est en bon état, mais les ornières fortement marquées demandent un relèvement. On doit regretter que l'exécution du pavage terminé vers la fin de l'année dernière laisse à désirer

en ce sens que les pavés sont trop éloignés les uns des autres. Ce chemin, présentant quelques beaux alignements, est presque entièrement bordé de plantations composées pour la plupart de jeunes mélèzes et de chênes. Une plantation de grands arbres, formant voûte au-dessus du chemin un peu avant d'arriver à St-Amand, est marquée pour être abattue. La traverse du village de St-Amand, très-propre et très-viable, est, cependant, assez raboteuse pour demander un relèvement. Le pavage y est fait avec des grès blancs de divers échantillons.

Le présent chemin ne forme qu'un ensemble avec celui dit de Saint-Amand à la route de Malines à Termonde.

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

**Chemin de grande communication de Saint-Amand à la route de Malines
vers Termonde.**

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Saint-Amand.....	Chaussée de Saint-Amand.	Route de Malines vers Termonde.	1,915	"	2.80	7.50 et 8.50	"	"

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.	U. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Saint-Amand . . .	"	"	1,915	"	"	"										Inconnu.

Le présent chemin forme la continuation immédiate du chemin dit de Bornhem à St-Amand. Il est entièrement amélioré au moyen d'un pavage de 2^m,50 de large, avec bons accotements de 2^m,50 et de 3 mètres, bordés de fossés bien ouverts. Sur la première moitié du chemin le pavage est en assez bon état, mais les ornières, très-marquées, y demandent un relèvement.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION		BARRIÈRES.		ENTRETIEN — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant	Travaux d'art	Produit. — 1831 à 1832.	Emplacement.		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc.	8 41	"	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enrobement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et de surveillances, etc.	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.	
				Inconnu.					16,000	4,000	3,000	9,000	"	2 35	
														16,000 "	

On remarque quelques mares le long de cette partie du chemin. Sur la seconde moitié, le pavage est excellent : en deux ou trois points seulement, on remarque dans les bordures une tendance à se déverser dans les accotements.

352

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

**Chemin de grande communication de St-Amand vers la station du chemin
de fer à Malderen.**

COMMUNES TRAVERSÉES	POINT		LONGUEUR	INCLINAISON MATHÉMATIQUE	LARGEUR		CONTRE FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX
	DE DÉPART	D ARRIVÉE			du pavage ou de l'empierre- ment	TOTALE		
			Mètres	Mètres	Mètres	Mètres Moyenne	Mètres	
St-Amand . . .	"	"	2,515	"	"	"	"	"

[illegible]

Je n'ai pu trouver ce chemin.

356

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

Chemin de grande communication de Breendonck à la route de Malines
vers Termonde.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Breendonck.....	Village de Breen- donck.	Route de Malines à Termonde.	Mètres. 2,000	Mètres. 1 p. ‰	Mètres. 2.50	Mètres. Moyenne. 6.50 à 8.50	Mètres. 1.00	Pavage. Pierres de Quenast.

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.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement		Contenance.	Sommes.								
Breendonek . . .	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
	"	"	2,000	"	"	"					Inconnu.					

Ce chemin réunit le village de Breendonck à la route de Malines à Termonde. Il est entièrement amélioré au moyen d'un pavage de 2^m,50 avec accotements de 2 à 3 mètres, bordés de fossés libres et bien ouverts. Les pavés employés sont des 5^e échantillons de Quenast. Le pavage en bon état demande cependant des relèvements aux ornières. La traverse du village

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATERIAUX	DEPENSES DE CONSTRUCTION		BARRIÈRES.		ENTRETIEN — DEPENSES ANNUELLES	Observations
	Par mètre courant	Travaux d'art	Produit — 1851 à 1852	Emplacement		
1 aqueduc	Francs 6 85	Francs »	Francs »	»	Francs »	

[illegible]

est parfaitement propre : le pavage se termine contre la maison d'école. Ce chemin est bordé sur une très-grande partie de sa longueur de haies, de têtards et d'arbres de haute futaie le tout donnant beaucoup d'ombrage. On était occupé à l'égavage sur quelques points.

360

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE MALINES.

Chemin de grande communication de Thisselt à Blaesveld.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Thisseld	Village de Thisseld, canal de Bruxelles.	"	2,214	"	2.50	4.30 à 5.30	1.00	Pavage. Pierres de Quenast irrégulières.
Blaesveld	"	Route de Malines à Termonde.						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensa- blement.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Thisseld																
"	"	"	2,214	"	"	"										Inconnu.
Blaesveld																

Ce chemin réunit la route de Malines à Termonde avec le canal de Bruxelles au Rûppel et le village de Blaesveld (sur la route) avec celui de Thisseld (sur le canal). Ce chemin est entièrement amélioré au moyen d'un pavage de 2^m,50 en pavés de Quenast, en grande partie

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètrecourant.	Travaux d'art.	Produit — 1851 à 1852.	Emplacement.		
Prolongement de deux ponts.	Francs. 6 07	Francs. »	Francs. »	»	Francs. »	

[illegible]

de 5° échantillon, avec accotements de 1 mètre à 1^m,50, bordés de fossés assez bien ouverts. Les raccordements avec les chemins de campagne, étant faits sans buses pour la plupart, y occasionnent cependant des obstructions.

En approchant de Thisselt, la forme et les dimensions des pavés deviennent irrégulières : il en est résulté des enfoncements inégaux qui rendent le pavage raboteux. Dans le village, le pavage a 3 mètres de large et le chemin y est bon et propre. Le chemin se termine au canal.



Il n'existe, à ma connaissance, dans l'arrondissement de Malines aucun chemin de petite vicinalité amélioré.



PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT VOYER DE MALINES.



Subsides annuels accordés par l'État, pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement voyer de Malines, avec spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Putte	3,277 77	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Koningshoeve		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Duffel	"	1,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Willebroeck	"	"	630	700	2,630	}	}	}	}	}	}
Ruysbroeck	"	"	600	800	600						
Puers	"	"	600	1,000	1,000						
Hingene	"	"	1,000	"	1,000						
Hombreeck	"	"	"	"	"	4,000	2,000	"	2,826	}	}
Leest	"	"	"	"	"	1,000	900	"	"		
Berlaer	"	"	"	"	2,800	3,200	2,000	"	"	"	"
Breendonck	"	"	"	"	"	"	"	"	2,666	1,698 54	"
Boischot et Hulshout	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Thisselt	"	"	"	"	3,500	}	}	}	}	}	}
Blaesveld	"	"	"	"	400						
Bornhem	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	6,500
Saint-Amand	"	"	"	"	4,000	"	"	"	"	"	"
Saint-Amand	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,600
Lierre	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,700
Boischoot	"	"	5,000	1,000	"	"	"	"	"	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.	LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.		
3,277 77	3,277 77	Chemin de grande communication de Putte à Koningshoyekt. — Pavage sur 4,131.	3,690
			441
1,000 »	1,000 »	Id. de Duffel à la station du chemin de fer. Pavage.	709
10,600 »	10,600 »	Id. de Willebroeck à l'Escaut. Pavage.	9,897
10,726 »	10,726 »	Id. de Malines à Cappelle-au-Bois par Hombreeck et Leest. Pavage.	10,200
8,000 »	10,000 »	Id. de Lierre à Herenthout par Berlaer. . . Pavage.	7,996
4,364 84	4,364 84	Id. de Breendonck à la route de Malines vers Termonde. Pavage.	2,000
»	»	Id. de Boischoot à Hulshout (sans subside). Empierrement.	2,692
3,900 »	3,900 »	Id. entre l'écluse du canal de Bruxelles à Willebroeck et la route de Malines à Termonde. Pavage.	1,913
6,300 »	13,300 »	Id. de Bornhem à Saint-Amand. Pavage.	4,800
4,000 »	4,000 »	Id. de Saint-Amand à la route de Malines à Termonde. Pavage.	1,913
1,600 »	1,600 »	Id. de Saint-Amand à la route du chemin de fer à Malderen. Pavage.	2,313
3,700 »	»	Id. de la station de Linth sous Contich par Contich (repris dans le tableau de l'arrondissement d'Anvers). Pavage.	3,903
4,000 »	4,000 »	Id. de Boischoot à la route de Lierre à Aerschot. »	2,044

Récapitulant les tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble des travaux exécutés, dans l'arrondissement de Malines, pour la construction des chemins vicinaux.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR restant à améliorer.	CÔUT des améliorations à effectuer.
		parée.	empierrée	ensablée.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
De Lierre à la station de Linth sous Contich.....	5,905	3,050	»	»	2,875	27,500 »
De Lierre à Herenthout par Ber- laer.....	13,992	7,996	»	»	7,996	80,731 10
De Duffel à la station du chemin de fer.....	709	709	»	»	»	5,322 »
De Putte à Koningshoyekt.....	4,131	4,131	»	»	»	31,991 04
De Boischot à la route de Lierre à Aerschot.....	2,044	2,044	»	»	»	24,410 18
De Boischot à Hulshout.....	2,692	»	2,692	»	»	25,430 70
De Malines à Capelle par Hum- beek.....	5,400	5,400	»	»	»	42,505 49
De Willebroeck à l'Escaut.....	9,897	5,275	»	»	4,624	41,895 35
De Bornhem à Saint-Amand.....	4,800	4,800	»	»	»	40,000 »
De Saint-Amand à la route de Malines vers Termonde.....	1,915	1,915	»	»	»	16,000 »
De Saint-Amand vers la station de Malicren.....	2,515	600	»	»	1,915	4,500 »
De Breendonck à la route de Ma- lines vers Termonde.....	2,000	2,000	»	»	»	15,700 »
De Thisselt à Blaesveld.....	2,214	2,214	»	»	»	13,436 69
TOTAL des chemins de grande communication.....	60,214	40,112	2,629	»	17,410	367,420 55
		42,804 ou 9 lieues.				
Chemins de petite vicinalité.....	»	»	»	»	»	»
TOTAL GÉNÉRAL.....	60,214	40,112	2,692	»	17,410	367,420 55

Le prix de revient du mètre courant du chemin de grande communication,.... $\frac{367.420\ 55}{42,804} =$ fr. 8 58

ARRONDISSEMENT VOYER DE TURNHOUT.

L'arrondissement de Turnhout renferme trois chemins de grande communication dont j'avais à m'occuper lors de mon inspection. Deux d'entre eux seulement m'ayant été signalés, je n'ai pas inspecté le troisième.

Ces trois chemins sont ceux :

- 1° De Grobbendonck à la route de Lierre à Hérenthals ;
- 2° De Meerhout à la route de Gheel à Moll ;
- 3° De Thielen à Gierlé.

Ce dernier n'ayant pas été visité et aucun chiffre ne m'ayant été fourni à son égard, je ne pourrai donner sa description et je serai forcé, dans la récapitulation, d'évaluer sa longueur d'après des mesures prises sur la carte et d'adopter, pour son prix, le prix moyen des deux autres chemins de l'arrondissement.

Nous avons vu que, dans le courant de 1852, on s'était occupé de trois autres chemins de grande communication dans l'arrondissement de Turnhout; savoir :

- Chemin de Veerle à Heppen, section de Veerle à Vorst ;
- Chemin de Hérenthals à Casterlé par Lichtaert ;
- Chemin de Turnhout à Eyndhoven par Arendonck.

J'ai expliqué pourquoi je n'avais pu les inspecter et j'ai montré que je n'avais pas à en tenir compte dans l'évaluation des longueurs, etc., qui s'arrête au 31 décembre 1854.

370

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE TURNHOUT.

**Chemin de grande communication de Grobbendonck à la route de Lierre
à Hérentals.**

COMMUNES TRAVERSEES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Grobbendonck.....	Pont de Grobben- donck.	Route de Lierre à Hérenthals.	2,460	.	2.50	8.50 10.50	»	Pavés de Lessines.....

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.	Ensemblement.	Frais de confection de piquets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierement.	Pavage.	Empierement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Grobhendonek . .	»	»	2,460	»	»	»										Inconnu.

Ce chemin part du pont de Grobbendonck sur la Petite-Nèthe canalisée et rejoint, à Bouwel, la route provinciale de Lierre à Hérenthals.

Ce chemin est évidemment destiné à ne faire qu'un ensemble avec ceux déjà construits de Pulle à Pulderbosch et de Halle à la route d'Anvers à Turnhout, quand deux lacunes, l'une

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.	7 36	"	"	"	"	

[illegible]

de 1,000 mètres environ et l'autre d'à peu près 1,800 mètres, seront comblées. Il est déjà relié avec le chemin de grande communication allant de la route d'Anvers à Turnhout jusqu'à Grobbendonck, chemin avec lequel il se relie au pont de Grobbendonck.

Depuis le pont jusqu'à une chaîne de dunes qu'il traverse, c'est-à-dire sur une longueur

d'environ 400 mètres, le pavage a besoin de réparations quoiqu'il soit encore parfaitement viable. Au delà de la chaîne de dunes, le pavage s'améliore sans être jamais tout à fait bon. A son extrémité vers Bouwel, il redevient dans le même état qu'au début. Le pavage a donc besoin de réparations ou d'entretien sur toute sa longueur. Les accotements sont généralement en bon état malgré la nature très-sablonneuse du sol.

Ce chemin est parfaitement propre et libre de toute matière encombrante dans tout son parcours.

Le pavage a 2^m,50 et les accotements 3 à 4 mètres.

Il y aurait probablement lieu de prolonger le présent chemin par Hérenthout (où il rencontrerait le chemin de grande communication de Lierre à Hérenthout par Beerlaer), soit jusqu'à Iteghem où il s'embrancherait sur la route provinciale d'Iteghem à Heyst-op-den-Berg, soit jusqu'à Hulshout où il aboutirait au chemin de grande communication de Hulshout à Boisschot.

375

PROVINCE D'ANVERS.

ARRONDISSEMENT DE TURNHOUT.

**Chemin de grande communication de Meerhout à la route de Gheel
à Moll.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON moyenne.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Meerhout.....	Village de Meerhout.	Rencontre de la route de Gheel à Moll.	3,000	2 p. o/o	2 50	9.50	1.00	Pavage. Pierres de Lessines, 3 ^e échantillon.

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises. Indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensam- blement.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Meerhout.....	"	"	5,000	"	"	"										Inconnu.

Ce chemin part de l'extrémité nord-ouest du village de Meerhout et se termine à la rencontre de la route de Gheel à Moll. Ce chemin est pavé sur une largeur de 2^m,50 en pierres de cinquième échantillon de Lessines. Il est bordé de deux accotements de 3^m,50 chacun,

dernière, se trouve, déjà maintenant, dans l'état le plus déplorable. Dans la première partie du chemin, entre le village et le pont sur la Nèthe, partout où le sable ne recouvre pas le pavé sur une grande épaisseur, des ornières profondes et continues sont marquées.

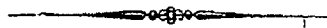
Entre le pont sur la Nèthe et la route de Gheel à Moll l'état des choses est encore plus mauvais. Non-seulement il y existe des ornières profondes sur toute cette longueur, mais dans un très-grand nombre d'endroits les bordures sont rejetées à 0^m,30 dans les accotements, les pavés sont bouleversés, inclinés à 45 degrés et présentent aux piétons et aux voitures leurs arêtes au lieu de leurs faces. Le corps de la route s'est affaissé et offre une concavité au lieu d'une convexité.

Les nombreuses parties où les choses sont comme je viens de le dire, sont à refaire à neuf : il en sera de même de toute la route si de très-prompts réparations ne sont effectuées.

On trouve sur ce chemin un pont de 6 mètres d'ouverture sur la Nèthe; ses culées sont en maçonnerie (briques et pierre calcaire), son tablier en bois, ses garde-corps en fer, et il a la même largeur que la route. Il est bien construit dans sa partie apparente et en bon état.

Il n'existe pas de barrière sur ce chemin. On remarque à son origine dans l'intérieur du village une grande mare qui doit être inutile, car on voit aux environs une pompe et des puits.

Il y a nécessité évidente de continuer le chemin dont il s'agit ici, d'abord jusqu'au hameau de Genendyk, commune de Quaedmechelen (Limbourg), où il rencontrera le chemin de grande communication en construction de Veerle (Anvers) à Heppen (Limbourg) et, ensuite, jusqu'à Tessenderloo, où il rejoindra le chemin de grande communication de Schafen à Genendyk (commune de Quaedmechelen, Limbourg), arrêté, aujourd'hui, à l'extrémité du village de Tessenderloo. Ces divers chemins, destinés à se compléter mutuellement, formeraient un réseau qui se trouverait en communication d'une part, avec toute la Campine et, d'autre part, avec la province de Brabant. (Voir mon Rapport de 1851, chemins de grande communication de Veerle à Heppen et de Schafen à Quaedmechelen.)



Il n'existe à ma connaissance aucun chemin de petite vicinalité amélioré dans l'arrondissement de Turnhout.



PROVINCE D'ANVERS.**ARRONDISSEMENT VOYER DE TURNHOUT.**

Subsides accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux de l'arrondissement voyer de Turnhout, avec spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides.

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Hérenthals.....	700	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Gierlé.....	1,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Thielen.....		"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Voorst.....	200	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Arendonck.....	"	"	"	"	150	"	"	"	"	"	"
Westerloo.....	"	"	"	"	"	"	"	400	"	"	"
Herenthout.....	"	"	"	"	1,200	4,300	5,500	"	"	"	"
Meerhout.....	"	"	"	"	"	"	"	"	6,000	9,000	10,500
Grobbendonck.....	"	5,000	"	"	"	"	"	"	3,000	"	8,600

TOTAUX		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE L'AMÉLIORATION A ÉTÉ EFFECTUÉE.	LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.		
700	?	Construction d'un pont sur la Nèthe.....	"
1,000	?	Chemin de Gierlé à Thielen.....	1,480
200	?	Chemin de Voorst à la chaussée de Turnhout à Diest.....	2,000
180	?	Restauration de plusieurs chemins.....	"
400	?	Id. id.	"
11,000	19,000	Chemin de grande communication de Lierre à Herenthout. Voir le tableau de l'arrondissement de Malines, Berlaer 8,000, Herenthout 11,000, ensemble 19,000. Pavage.....	"
23,000	23,000	Chemin de grande communication de Gheel à Meerhout. Pavage.....	3,000
14,600	3,000	Id. de Grobbendonck à la route de Lierre à Hérenthals...	2,460

Récapitulant les tableaux qui précèdent, nous aurons l'état des choses, dans l'arrondissement de Turnhout, en ce qui concerne les chemins vicinaux.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR restant à améliorer.	COUT des améliorations effectuées
		pavée.	empierrée.	ensablée.		
	Mètres	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	Francs.
De Grobbendonck à la route de Lierre à Hérentbals..	2,460	2,460	»	»	»	18,000
De Meerhout à la route de Gheel à Moll.....	5,000	5,000	»	»	»	70,900
	7,460	7,460	»	»	»	88,900
Chemin de Thielen à Gierlé.	5,100	5,100	»	»	»	52,577
TOTAL des chemins de grande vicinalité...	12,560	12,560	»	»	»	141,277
TOTAL des chemins de petite vicinalité....			Néant.			
TOTAL GÉNÉRAL.....	12,560	12,560	»	»	»	141,277

Le prix de revient du mètre courant de chemin de grande communication.... = $\frac{141,277}{12,560}$ = fr. 11 25

Nous terminerons ce qui est relatif à la province d'Anvers par la récapitulation de ce qui y a été fait jusqu'au 31 décembre 1881, dans chacun des trois arrondissements voyers qu'elle comprend.

Chemins de grande communication.

DÉSIGNATION DES ARRONDISSEMENTS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR restant à améliorer.	VALEUR TOTALE des améliorations effectuées.
		pavée.	empierrée.	ensablée.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
D'Anvers.....	118,079	103,128	»	»	14,951	884,659 87
De Malines.....	60,214	40,112	2,692	»	17,410	567,420 53
De Turnhout.....	12,560	12,560	»	»	»	141,277 »
TOTAUX des chemins de grande vicinalité....	190,853	155,800	2,692	»	52,561	1,593,557 12
158,492 mètr. ou 52 lieues.						

Chemins de petite vicinalité.

D'Anvers.....	»	17,000	»	»	»	68,000 »
De Malines.....	Néant.					
De Turnhout.....	Néant.					
TOTAUX des chemins de petite vicinalité....	»	17,000	»	»	»	68,000 »
17,000 mètr. ou 3 lieues.						

Ensemble des chemins.

D'Anvers.....	»	120,128	»	»	»	952,639 37
De Malines.....	»	40,112	2,692	»	»	567,420 53
De Turnhout.....	»	12,560	»	»	»	141,277 »
TOTAUX des chemins de grande et de petite vicinalité.....	»	172,800	2,692	»	»	1,461,337 12
175,492 mètr. ou 53 lieues.						

On déduit de ce tableau les prix de revient suivants :

1° Du mètre courant de chemin de grande communication	$= \frac{1,393,337.12}{158,492.00} = \text{fr. } 8 \text{ } 80$
2° Du mètre courant de chemin de petite vicinalité	$= \frac{68,000.00}{17,000.00} = \text{fr. } 4 \text{ } »$
3° Du mètre courant de chemin des deux espèces	$= \frac{1,461,337.12}{175,492.00} = \text{fr. } 8 \text{ } 33$

384

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

La province de Luxembourg appartient à deux grands bassins hydrographiques différents.

La partie à l'est d'une ligne brisée passant, entre autres points, par Arlon, Recogne, Bastogne et Buret, se trouve dans le bassin de la Sure, appartenant au grand bassin de la Moselle : elle forme environ le $\frac{1}{6}$ de la surface totale de la province.

Le reste de la province est situé dans la partie du bassin hydrographique de la Meuse, qui comprend les bassins partiels : 1° du Chiers ; 2° de la Semois ; 3° de la Lesse ; 4° de l'Ourthe ; 5° de l'Amblève.

Sous le rapport des circonstances qui influent sur la construction des voies de communication, cette province offre un contraste presque complet avec la province d'Anvers dont je viens d'avoir à m'occuper. On sait, en effet, que le relief du sol y est très-accidenté et que l'on trouve, presque partout, des matériaux de construction. Le peu d'élévation du prix des terrains dans la plus grande partie de leur étendue est le seul point de ressemblance existant entre les deux provinces.

La présence de bons matériaux existants presque partout, soit à pied d'œuvre, soit à peu de distance des lieux où l'on avait à en opérer l'emploi, a fait proscrire le pavage et adopter exclusivement l'empierrement pour l'amélioration des chemins vicinaux. Ces travaux ont lieu de la manière et aux conditions indiquées dans le modèle de détail estimatif, dont je donne copie ci-après (annexe n° 1). La réception des ouvrages a lieu par un procès-verbal, dont je joins également copie plus loin (annexe n° 2). Les accidents du terrain et les nombreux cours d'eau qui le sillonnent ont nécessité la construction de beaucoup de travaux d'art, parmi lesquels on observe un certain nombre de ponts, remarquables par leurs dimensions et leur belle construction. Malgré cette circonstance défavorable, presque tous les chemins ont été construits à des prix très-bas, ainsi qu'on pourra en juger par les détails que je donne ci-après.

L'ensemble des chemins améliorés peut être considéré comme formant un tout satisfaisant sous le rapport de la construction. On doit cependant regretter, entre les différents chemins et souvent entre les diverses parties d'un même chemin, des différences entre les dimensions adoptées. Ces différences sont de 3 à 5 mètres pour les empierrements et de 5 à 10 mètres pour les largeurs totales. Il y a aussi des différences très-notables dans le soin apporté à l'entretien des chemins, à l'ouverture et à l'entretien des fossés ainsi qu'aux autres moyens d'écoulement. Ces différences doivent être attribuées, ici comme ailleurs, au défaut d'un chef de la voirie vicinale dans la province et à ce que les travaux ne s'exécutent jamais, outre la participation d'un commissaire-voyer, sous les auspices d'un comité

affecté à chaque chemin, mais bien sous la surveillance de trois autorités locales des communes traversées.

Il résulte encore de cette dernière circonstance que les commissaires-voyers ne dressent point de projets généraux pour les chemins et que l'on se borne, dans le détail estimatif, à donner, par commune, la description des travaux exécutoires dans l'année, sans les relier aux travaux des autres communes ou des autres exercices.

Ce qui rend les divergences plus fréquentes encore, c'est que le règlement de la province de Luxembourg, en date du 13 juillet 1843, approuvé par arrêté royal du 22 août suivant, en instituant les commissaires-voyers, a préposé un de ces fonctionnaires à la direction de chacun des treize cantons administratifs de la province, sans instituer de commissaires-voyers d'arrondissement pour surveiller et régulariser l'action des premiers. Il résulte, en outre, de cette particularité qu'il n'y a point de juge régulier entre les autorités locales et les commissaires cantonaux lors des divergences d'opinion qui, d'après ce qui m'a été rapporté, s'élèvent fréquemment entre eux touchant les travaux; et, enfin, qu'il n'y a point d'avancement possible pour les commissaires cantonaux qui ne reçoivent qu'un traitement de 700 francs, plus un supplément de 100 francs, alloué par le Gouvernement, pour leur participation au service de l'hygiène, et une gratification provinciale éventuelle qui peut s'élever, en moyenne, à 150 francs.

Je ne saurais trop attirer l'attention de qui de droit sur l'insuffisance évidente d'une semblable rémunération, même dans une province où la vie est à bon marché. Les conséquences fâcheuses qui en résultent, et pour les fonctionnaires capables et pour le service, sont trop évidentes pour que j'aie besoin de les signaler ici.

On doit regretter que, dans certains cas, on ait donné trop peu de largeur aux chemins améliorés. On a aussi, dans beaucoup de circonstances, adopté pour principe, dans une vue d'économie, de ne modifier ni le tracé ni les pentes : on en rencontre ayant 10 et 11 p. ‰ dans des endroits où il eût été facile et désirable de les diminuer. Cette même vue d'économie a porté à adopter souvent, pour les fossés, une largeur de 0^m.50, insuffisante dans presque tous les cas, et qui, dans la pratique, est parfois réduite à un chiffre moindre encore, ce qui rend ces constructions illusoire.

Il n'existe pas de barrières sur les chemins vicinaux de la province de Luxembourg (*). Cette circonstance a pour effet de porter les voituriers à abandonner les routes toutes les fois que faire se peut, même au prix d'un détour. Il en résulte que les chemins vicinaux subissent un surcroît d'usure non compensé par l'augmentation du produit, puisque le parcours est gratuit. Il en résulte également une diminution dans le produit des barrières établies sur les routes de l'État et de la province.

Une autre cause de détérioration pour les chemins vicinaux résulte de l'emploi des voitures à jantes étroites. Dans toutes les parties de la province, j'ai

(*) Il n'y en a qu'une seule sur le chemin de Sainte-Cécile à Muno.

entendu unanimement regretter cet état des choses et exprimer le vœu de le voir modifier.

Ces réflexions me sont surtout inspirées par le désir de voir améliorer ce qu'il y a déjà de satisfaisant dans l'état de la voirie vicinale du Luxembourg. Il faudrait que ces nouvelles artères, sillonnant les intervalles dans lesquels manquent les routes gouvernementales ou provinciales, et abrégeant les trajets, pussent être parcourues par les messageries et les postes aussi bien que par le gros roulage. Cette circulation serait possible sur quelques-unes des routes communales : pour qu'elle le devînt sur toutes, il faudrait que ces communications offrissent plus de constance dans la perfection de leur construction, dans leur entretien et dans leur largeur. Il faudrait, de plus, que des plantations y servissent de jalons pour empêcher de quitter la route lorsque la neige couvre le sol. Pour que ces améliorations fussent rendues faciles, il faudrait que la construction et l'entretien fussent dirigés d'après des vues plus générales; il faudrait que les communes, dans leur territoire, et les commissaires-voyers, dans leur ressort, perdissent le pouvoir qu'ils ont aujourd'hui d'augmenter ou de restreindre les dimensions d'une route venant des territoires voisins; il faudrait, enfin, que l'action régulatrice du Gouvernement se fit sentir, action qu'il a le devoir et le moyen d'exercer, puisqu'il accorde des subsides à l'octroi desquels il a le droit de mettre des conditions.

La province de Luxembourg possède trente-quatre chemins de grande communication, dont deux ne sont que les extrémités de deux chemins venant de la province de Liège (chemin de Bodeux à Manhay et de Bodeux à Regnée), et dont l'un (chemin de Féchaux à Baillonville) appartient à la province de Namur, sauf une longueur de 432 mètres qui, quoique sur la commune d'Aye (Luxembourg), a été construite aux frais des communes de Hogne et de Serinchamps (Namur).

Le peu d'étendue de chaque ressort voyer fait que la plupart des routes communales appartiennent à plusieurs de ces ressorts à la fois. Je crois donc, pour ce motif, devoir classer les routes plutôt d'après les circonstances naturelles que d'après les divisions administratives. Je vais, en conséquence, présenter leur nomenclature d'après les bassins hydrographiques auxquels elles appartiennent.

BASSIN HYDROGRAPHIQUE DE LA MEUSE,

DIVISÉ EN BASSINS

DU CHIERS.	DE LA SEMOIS.	DE LA LESSE.	DE L'OURTHE.	DE L'AMBLÈVE.
1 De Virton à Somme- thonne.	10 De Habay à Jamoi- gue, par Tir- mes.	13 De Saint-Hubert à Marche.	20 De Houffalize à Samré et à Ter- wagne.	27 De Bodeux à Man- hay (b).
2 De Virton à Tillan- court.	11 De Bouillon à Char- leville.	14 De Saint-Hubert à la route de Bouil- lon à Dinant.	21 De Bastogne à La- roche.	28 De Bodeux à Re- guée (c).
	12 De Neufchâteau à Herbeumont.	15 De Paliseul à Libin.	22 De Laroche à Soy.	
		16 De Solier à Gru- pont.	23 De Laroche à Hot- ton.	
		17 De la route de Mar- che à Rochefort à celle de Roche- fort à St-Hubert.	24 De Laroche à Mar- che.	
		18 De Paliseul à Neu- pont.	25 De Laroche à Or- theuville.	
		19 De Fexhaux à Bail- lonville (a).	26 De Barvaux à Champ-de-Harre.	
3 De Neufchâteau à Vil- lers-devant-Orval (vers Stenay).	29 De Neufchâteau à Paliseul.	30 De Bodeux à Gru- pont.	31 De Houffalize à Bo- vigny.	
4 D'Étalle à Limes.				
5 De Neufchâteau à la frontière de France (par Virton).				
6 De Neufchâteau à la frontière de France (par Étalle).				
7 De Habay à Longwy.				
8 De Tintigny à la Croix Rouge, dit de Neuf- château à Mont- médy.				
9 De Sainte-Cécile à Muno.				
BASSIN HYDROGRAPH. DE LA MEUSE COMPRENANT LE BASSIN	BASSIN HYDROGRAPHIQUE DE LA MOSELLE COMPRENANT LE BASSIN	BASSIN HYDROGRAPH. DE LA MEUSE COMPRENANT LE BASSIN		
DE LA SEMOIS.	DE LA SURE.	DE L'OURTHE.		
»	32 De Fauvillers à Wiltz, par Tintange.	»		
33 De Neufchâteau à Martelange.		34 De Houffalize à Clervaux et à Wiltz, par Bovigny.		

(a) Ce chemin n'empruntant le territoire de la province de Luxembourg (commune d'Aye) que sur une longueur de 452 mètres, construite aux frais des communes de Hogue et de Serinchamps, province de Namur, sa description ne sera donnée qu'en traitant de cette dernière province.

(b) Il a été traité de ce chemin à l'article de la province de Liège, dans laquelle il est situé pour la plus grande partie.

(c) Même observation.

OBSERVATIONS.

Les onze premiers de ces chemins peuvent être considérés comme des communications internationales, puisqu'ils aboutissent directement (n° 1, 2, 3, 6, 7, 9, 11) ou indirectement (n° 4, 5, 8, 10) par des routes ou d'autres chemins à la frontière de France.

Il en est de même des chemins n° 32, 33 et 34, qui aboutissent directement à la frontière du grand-duché de Luxembourg.

D'autres chemins aboutissent 1° directement (n° 14, 16, 17, 19, 29, 30) ou indirectement (n° 18) à la limite de la province de Namur, 2° directement (n° 20, 26, 27, 28, 31) ou indirectement (n° 31) aux limites de la province de Liège.

Enfin, quant aux autres chemins n° 13, 15, 21, 22, 23, 24, 25), ce sont des chemins construits dans l'intérieur de la province; la ville de Laroche forme le centre ou le point de départ des cinq derniers.

Plusieurs de ces chemins se complètent mutuellement. et forment de belles lignes de communication. Je citerai, entre autres :

1° Les chemins de Paliseul à Neufchâteau et de Neufchâteau à Martelange, qui traversent toute la province, de l'Ouest (province de Namur) à l'Est (grand-duché de Luxembourg), et ont une longueur d'environ dix lieues ;

2° Les chemins de Terwagne à Houffalize et de Houffalize à Clervaux et Wiltz, qui réunissent la province de Liège (au nord-ouest) au grand-duché de Luxembourg (au sud-est), et présentent un développement d'environ dix lieues ;

3° Les chemins de Marche à Saint-Hubert et de Saint-Hubert à la route de Bouillon à Dinant, d'une longueur d'environ huit lieues, etc.

Ces beaux développements augmentent encore les regrets que j'ai déjà exprimés touchant le manque d'uniformité des chemins et font naître la certitude que des parachèvements ultérieurs devront leur donner ce qui manque, aujourd'hui, à quelques-uns. Mais alors, la dépense se trouvera, en fin de compte, plus forte que si, dès l'abord, on avait moins visé à l'économie.

Voici les deux annexes dont j'ai parlé tout à l'heure et qui servent pour l'évaluation et la réception des travaux.

Nº 1.

CHEMINS VICINAUX.

DÉTAIL ESTIMATIF ET CONDITIONS

*Instruction du 9 septembre
1842, n° 75 du Mémorial
administratif (").*

*Des travaux à exécuter en 1852 dans la commune
d aux chemins vicinaux suivants :*

ARRONDISSEMENT

d

CANTON ADMINISTRATIF

*d***COMMUNE**

Commissaire-royer.

Chemin n° (1) de à
Chemin n° (1) de à
Chemin n° (1) de à

Fonds
qui y sont destinés :

Imposition de 183	.....
Restant disponible des fonds des années antérieures	.....
Prélèvement sur les revenus communaux	.....
Subsides du Gouvernement et de la province	.....

TOTAL

(¹) Numéro du tableau général de l'atlas.

(*) Les devis seront faits suivant les modèles donnés par le Mémorial n° 75 de 1842 et sans confondre les travaux d'entretien avec les travaux neufs, ni les fournitures qui n'en font pas partie; ainsi les poteaux et les caisses de capacité seront l'objet d'articles séparés.

A réserver pour le salaire de mois du
cantonnier à raison de francs par an, à
partir du au 31 décembre 1852.

Reste à employer

[illegible]

Conditions des travaux.

ART. 1^{er}. L'adjudicataire commencera les travaux aux lieux et aux jours qui lui seront désignés par le commissaire-voyer.

ART. 2. Avant d'exécuter les travaux d'empierrement, l'adjudicataire régularisera l'alignement et le nivellement du chemin d'après les piquets indicateurs plantés par le commissaire-voyer et dont il est censé avoir parfaite connaissance.

L'évaluation des journées de terrassiers et de tombereaux, portée de ce chef au devis, n'est donnée qu'à titre de simple renseignement ; elle est à ses risques et périls.

ART. 3. L'adjudicataire se procurera, à ses frais, les terres d'emprunt nécessaires aux remblais et se débarrassera de même des terres à provenir des déblais à quelque distance qu'il doive aller les prendre ou les conduire. Les remblais seront élevés par couches successives de 0^m,30 au plus d'épaisseur, qu'il faudra damer fortement si le passage des tombereaux ou brouettes ne les avait pas assez affermies.

ART. 4. Le lit de la chaussée sera établi de manière à présenter partout le même bombement que la chaussée elle-même.

ART. 5. La largeur de l'empierrement sera de . . . mètres et celle des accotements de . . . mètres y compris les fossés.

Le bombement de la chaussée sera de 0^m,04 par mètre de largeur à compter de l'axe du chemin.

Les bordures, pour lesquelles on choisira les pierres les plus fortes, seront établies à distance égale de l'axe et parallèlement à sa direction. Les pierres de bordures seront posées au cordeau, jointivement, affermies à la main et à la masse. Elles devront porter liaison dans le corps de la chaussée par carreaux et boutisses ; elles seront encaissées et inclinées des deux côtés, de manière à ne montrer que leur arête supérieure, qui devra s'affleurer avec l'accotement ; les terres appuyant les bordures vers l'accotement seront fortement damées.

Les libages seront posés de champ entre les deux lignes de bordures et serrés à la main les uns contre les autres ; ils porteront sur le lit de la chaussée par leur base la plus large, tandis que leur crête sera dirigée par en haut.

Au fur et à mesure que l'on formera l'encaissement, on brisera les crêtes des libages qui présenteront une trop forte saillie.

Deux couches successives de pierrailles recouvriront l'empierrement, chacune de 0^m,05 d'épaisseur. La pierraille sera concassée, pour la première couche, à la grosseur d'un œuf de poule et, pour la seconde, à la grosseur d'une noix.

L'épaisseur de la chaussée sera communément de 0^m,25 à 0^m,30, l'encaissement aura au moins la hauteur de 0^m,15.

La pente transversale de l'accotement sera toujours de 0^m,04 par mètre, quand la pente longitudinale du chemin sera de 0^m,03 par mètre et au-dessous. Partout ailleurs la pente en travers aura 0^m,04 par mètre de plus que la pente en long.

ART. 6. Les fossés auront 0^m,50 d'ouverture en gueule et 0^m,50 de profondeur.

ART. 7. Les travaux de terrassements aux chemins qui ne recevront point d'empierrement, se feront comme pour les chemins à empierrer, c'est-à-dire, que la surface apparente du chemin présentera le même bombement de 0^m,04 par mètre, sauf qu'il s'étendra jusqu'aux arêtes des fossés. Ces travaux ne pourront être entrepris que par un temps sec et devront avoir été soumis à l'usage pendant quatre mois au moins et y avoir résisté, avant d'être définitivement reçus.

(Dans les cas très-rares où il pourrait être question de pavements, on transcrira à la suite du devis le n° 11 des conditions du modèle page 196 du *Mémorial*.)

L'entrepreneur restera responsable des travaux d'empierrement et de rechargement pendant six mois à dater du procès-verbal de la réception. Pour garantie de cette responsabilité, il lui sera fait une retenue de 10 p. % sur le montant de son entreprise, et il n'obtiendra le paiement de cette retenue que sur une déclaration du commissaire-voyer, constatant que les travaux sont en bon état. Cette déclaration sera annexée au mandat.

ART. 8. Pour mètres courants de chaussées à réparer, il sera fourni mètres cubes de pierres à déposer sur l'un des accotements de la route, chaque mètre cube a mètre d'un autre.

Pour le rechargement de mètres courants de chaussée, il sera fourni mètres cubes de pierres à déposer également sur l'un des accotements, chaque mètre cube a mètres d'un autre.

Ces matériaux seront employés conformément aux indications du commissaire-voyer, et d'après les règles déterminées au n° 5.

Avant de répandre la pierraille on nettoiera la chaussée à vif fond, en enlevant la boue et les parties terreuses. Les boues pourront servir à rétablir les accotements.

ART. 9. Les travaux de rétablissement des chaussées, des chemins de terre, des accotements et des fossés, sont assujettis aux règles déterminées par le présent pour les travaux neufs de ce genre.

ART. 10. Les matériaux seront pris aux meilleures carrières laissées au choix de l'adjudicataire, sous l'agrément néanmoins du commissaire-voyer.

Description des ouvrages d'art, tels que aqueducs, ponts, etc.

.

Conditions de l'adjudication.

1° L'adjudication aura lieu en autant de lots qu'il y a de chemins désignés au devis, au rabais et sur l'estimation globale du mètre courant.

2° Si les rabais obtenus laissent un excédant sur la somme du devis, l'adjudi-

cataire pourra être obligé à allonger les travaux jusqu'à concurrence de cette somme et ce, au prix résultant de cette adjudication.

3° Les travaux s'exécuteront sous la direction du commissaire-voyer, aux indications duquel l'adjudicataire devra se conformer. Ils commenceront au jour à indiquer par lui et devront être parfaitement terminés dans le délai de mois à partir de la date de l'approbation de l'adjudication.

A l'expiration de ce délai, le commissaire-voyer constatera par un procès-verbal la situation des travaux et le notifiera à l'entrepreneur, si celui-ci est trouvé en défaut, ainsi qu'à l'administration communale. De ce moment, l'entrepreneur subira une retenue de 5 p. % sur la totalité du prix des travaux. Pour chaque quinzaine ultérieure de retard constatée par de nouveaux procès-verbaux de situation, notifiés comme il est dit, il sera fait en outre une retenue de 1 p. %. Néanmoins l'adjudicataire peut exercer son recours près de la députation du conseil provincial.

Si le retard se prolongeait au delà de deux mois, l'adjudicataire autorise, dès maintenant pour alors, l'exécution par voie de régie à ses frais. La régie sera, conduite et surveillée par le commissaire-voyer, qui présentera l'état des dépenses faites.

4° Le commissaire voyer dressera procès-verbal de réception à l'intervention de l'adjudicataire et de l'autorité locale.

Ce procès-verbal, arrêté par le conseil communal et approuvé par la députation du conseil provincial, servira de titre à l'adjudicataire des travaux pour l'obtention du mandat de payement du prix de son entreprise.

(Soumettre au visa pour timbre les devis et les conditions, avant de porter à la suite le procès-verbal d'adjudication. (Circulaire du 27 janvier 1844, n° 10 du *Mémorial*.)

Une copie sur papier libre du procès-verbal d'adjudication sera transmise, *avec la minute*, à l'approbation de la députation.)

Aucun à compte ne pourra être fait à l'adjudicataire que sur une déclaration à délivrer par le commissaire voyer et à annexer au mandat de payement.

5° Les frais de l'adjudication seront à la charge de

6° L'adjudicataire pourra être obligé de fournir caution au gré des bourgmestre et échevins.

Ainsi fait et proposé par le commissaire-voyer.

A , le

Vu et arrêté par le conseil communal.

A , le

Le Bourgmestre,

Par le conseil :

Le Secrétaire,

ARRONDISSEMENT

ART. 24 ET 26 DU RÈGLEMENT DU 13 JUILLET 1842.

CANTON

COMMUNE

COMMISSAIRE-VOYER.

Ce procès-verbal devra être dressé et transmis en double à l'approbation de la députation.

TRAVAUX AUX CHEMINS VICINAUX. — PROCÈS-VERBAL DE RÉCEPTION.

Cejourd'hui

Je, commissaire-voyer du canton administratif me suis rendu dans la commune de afin de procéder à l'examen des travaux qui ont été exécutés par suite de l'adjudication passée le, où étant, et en présence du sieur adjudicataire et de MM. les bourgmestre et échevins de la commune, j'ai parcouru toute l'étendue des travaux et examiné en détail les ouvrages d'art. Le tout a été reconnu bien fait et conformément aux prescriptions du devis et des conditions de l'adjudication, sauf que par procès-verbal du dont copie est ci-jointe, j'ai constaté que l'entrepreneur n'a pas terminé les travaux dans le délai fixé par l'art. 3 des conditions de l'adjudication. Le mesurage a donné les quantités suivantes :

QUANTITÉS.

PAIX.	SOMMES.

Détailler ci-contre les quantités par nature de travaux, telles qu'elles le sont au devis ou au procès-verbal d'adjudication, avec les prix de l'unité résultant de l'adjudication, les prix d'ensemble et le total à payer.

S'il s'agissait d'un chemin rétabli par terrassement seulement, la réserve mentionnée à la page 499 du Mémorial de 1842, sera ajoutée.

En cas de fourniture de pierres pour rechargement, indiquer l'étendue de chemins rechargés au moyen de cette fourniture.

Ce procès-verbal doit, préalablement à son envoi à la députation, être agréé par le conseil communal.

En foi de quoi le présent a été dressé à date que dessus et ont les comparants signé avec moi.

Vu et approuvé par le conseil communal, ... mais attendu que, suivant procès-verbal ci-dessus relaté, l'entrepreneur n'a pas achevé les travaux dans le délai déterminé, et que par suite, il doit lui être fait une retenue de 5 p. % sur la totalité des travaux, laquelle s'élève à, il ne lui revient plus que

Fait en séance à

Par le conseil :

*Le bourgmestre,**Le secrétaire,*

Les bourgmestre et échevins de la commune d certifient que la décision qui précède a été notifiée à l'entrepreneur le

A

Par le collège :

*Les bourgmestre et échevins,**Le secrétaire,*



J'ai consigné, dans les tableaux suivants, les détails relatifs à la construction et à l'inspection de trente et un chemins de grande communication.

D'après l'indication que j'ai donnée tout à l'heure ils sont au nombre de trente-quatre ; mais j'ai inséré les détails relatifs à deux d'entre eux (Manhay à Bodeux, Regnée à Bodeux), en traitant de la province de Liège; et, quant au trente-quatrième, comme, sauf une longueur de 432 mètres, il est entièrement situé sur la province de Namur, il n'en sera question que dans le rapport relatif à cette province. Je dois faire observer que les chiffres relatifs aux cantons de Marche et de St-Hubert représentent, par exception, l'état de choses jusqu'au 31 décembre 1832.

396

397

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

ARRONDISSEMENT DE VIRTON.

Chemin de grande communication de Virton à Sommethone.

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'empierre- ment.	TOTAL.		
Virton	Virton	»	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Empierrement. Matériaux des communes traversées.
Villers-la-Loue.			1,567	10 p. o/o	4.00	5 et 6	0.25	
			6,906	11 p. o/o				
		Frontière de France, limite de la com- mune de Thonne- le-Long.	8,273					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment		Con- tinuance.	Sommes.								
Virton	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Villers-la-Loue	»	1,367	»	»	»	»	»	»	150	»	»	3,417	»	»	»	3,567
	»	5,674	»	1,232	»	»	»	»	3,000	»	»	13,812	»	»	»	16,812
	»	7,041	»	1,232	»	»	»	»	3,150	»	»	17,229	»	»	»	20,379
	8,273															

Ce chemin part de l'extérieur de Virton, à la route de Virton à Dampicourt.

Du point de départ jusqu'au bas de la première côte, le chemin est bien roulant, mais sort dégradé ; on roule partout sur l'enrochement irrégulièrement usé ; faute de fossés, les eaux

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1852 à 1853.	Emplacement		
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
1 aqueduc. Matériaux de la commune.	2 54	7 » le mètre cube de maçonnerie de moellons.	»	»	100 »	
1 ponceau sous voûte et 4 aqueducs. Moellons de la localité, pierre de taille de France.	2 »	Id. 35 » le mètre cube de maçonnerie en pierre de taille.	»	»	100 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
»	»	150	»	»	3,417	»	»	»	3,567	»	»	3,567	»	» 63	
»	»	3,000	»	»	13,812	»	»	»	16,812	1,060	780	14,972	»	» 50	
»	»	3,150	»	»	17,229	»	»	»	20,379	1,060	780	18,539	»		
										20,379					

s'écoulent sur l'empierrement qui est assez fortement raviné. Cette partie n'a presque pas d'accotement.

Du bas de la première côte au sommet d'une seconde, empierrement en fort mauvais état;

il présente sur son axe, au lieu d'un bombement, une concavité qui va quelquefois jusqu'à 0^m,10. Accotements assez bons. Fossés insuffisants.

Du haut de la côte jusqu'à la route de Florenville à Montmedy, le chemin a presque partout perdu son bombement ; partout on roule sur l'enrochement ; des sources sillonnent et ravinent le chemin. Accotements et fossés parfois nuls ou presque nuls.

De la route (que l'on suit sur environ 300 mètres) jusqu'au moulin de Villers-la-Loue, le chemin est en très-bon état, ainsi qu'un ponceau en maçonnerie.

Du moulin jusqu'à Villers-la-Loue, l'empierrement est presque entièrement bon partout, sauf que, dans quelques endroits, on roule sur l'enrochement. Fossés presque nuls. Accotements bons. Les abords et la traverse du village sont négligés, en mauvais état et fort sales : le chemin, faute d'un garde-corps, est dangereux sur presque toute la longueur du village. Un rechargement, pour lequel une grande quantité de pierrailles est à pied d'œuvre, est commencé à l'une des extrémités du village.

De Villers-la-Loue à Sommethone, le chemin est généralement en très-bon état, sous tous les rapports.

Cette communication, exécutée sur des dimensions très-restreintes en largeur, ne demanderait, pour être fort bonne, qu'un rechargement dans les parties détériorées et quelques parachèvements, tels que améliorations des cassis, déblaiement des fossés et établissement des accotements dans les points où ils manquent.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE VIRTON.

Chemin de grande communication de Virton à Tillancourt (France).

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON métrique.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierrement.	TOTALE.		
Virton	Virton	"	Mètres 470	Mètres. 7 p. ‰	Mètres 4.00	Mètres. Moyenne. 7.00	Mètres. 0.30	Empierrement. Matériaux des communes traversées.
Saint-Mard	"	"	200	7 p. ‰	4.00	6.00	0.30	
Latour	"	"	3,218	5 p. ‰	4.00	7.00	0.30	
Ruelle	"	Frontière de France, commune de Tillancourt.	5,502	9 p. ‰	4.00	7.00	0.30	
			9,390					

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Con- tenance.	Sommes.								
Virton	Mètres. "	Mètres. 470	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. "	H. A. C. "	Francs. "	Francs. 5,000	Francs. "	Francs. "	Francs. 1,410	Francs. "	Francs. "	Francs. "	Francs. 6,410
Saint-Mard	"	200	"	"	"	"	"	"	"	"	"	600	"	"	"	600
Latour	"	3,218	"	"	"	"	"	"	3,000	"	"	9,654	"	"	"	12,654
Ruelle	"	5,502	"	"	"	"	"	"	2,000	"	"	16,506	"	"	"	18,506
		9,390							10,000			28,170				38,170

Je n'ai parcouru le chemin que sur les communes de Virton, Saint-Mard et Latour. Dans tout ce trajet, il est établi sur des proportions suffisantes et bien construites. Je l'ai trouvé dans l'état où doit être un chemin très-fréquenté à la fin d'une campagne, c'est-à-dire qu'il

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 le mètre cube.	Francs		Francs.	
2 ponts dont un sous voûte, l'autre sous tablier, moellons de la commune, pierre de taille de France.	15 64	7 » 30 » 80 »	»	»	»	(a) Ces prix sont respectivement relatifs à la maçonnerie en moellons, à la pierre de taille et à la charpente.
»	3 90	»	»	»	»	
3 ponceaux sous tablier en charpente, blocaille de la commune, pierre de taille de France.	3 95	8 » 50 » 80 »	»	»	»	
2 ponceaux, 1 sous voûte 1 sous tablier, 12 aqueducs de 0 ^m ,40 à 1 mètre, matériaux de la commune.	3 38	7 » 50 » 80 »	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
»	»	5,000	»	»	1,410	»	»	»	6,410	»	»	6,410	»	3 41	
»	»	»	»	»	600	»	»	»	600	»	»	600	»	» 75	
»	»	3,000	»	»	9,654	»	»	»	12,654	»	»	12,654	»	» 98	
»	»	2,000	»	»	16,506	»	»	»	18,506	»	»	18,506	»	» 84	
		10,000			28,170				38,170			38,170			

présentait un bon nombre d'ornières et de flaques. Quand un rechargement, qui est préparé sur presque tous les points, sera achevé, il sera bien restauré et en très-bon état.

404

PROVINCE DE LUXEMBOURG.



CANTONS VOYERS DE NEUFCHATEAU ET DE FLORENVILLE.



**Chemin de grande communication de Neufchâteau vers Stenay,
par Villers-devant-Orval.**

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'empierre- ment.	TOTALE.			
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.		
Grapfontaine...	Canton voyer de Neufchâteau.	Route de Neufchâteau à Florenville.	3,923	7 p. o/o	4.00	6 à 8	0 50	Par adjudication publique. — Empierrement. — Matériaux des localités traversées ou peu éloignées.	
Suxy.....		"	"	7,840	9 p. o/o	4.00	6.00		0.50
Les Bulles.....	Canton voyer de Florenville.	"	"	"	4.00	6.00	0 50		
Jamoigne.....		"	"	15,102	"	4.00	6.00		0 50
Villers-devant-Orval.		"	Route de Virton à Florenville, près de la frontière de France.	24,867					

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Entablement.		Contenance.	Sommes								
Grapfontaine.	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Grapfontaine.	"	"	"	3,923	"	"	"	"	"	"	"	10,009	"	"	"	10,009
Suxy.....	"	600	"	7,240	"	"	0.12 00	120	2,610	"	"	18,830	"	"	"	21,560
Les Bulles . . .	"	3,017	"	"	"	"	Inconnu.									31,706 84
Jamoigne. . .	"	4,467	"	"	"	"										
Villers - de - vant-Orval.	"	5,618	"	"	"	"										
"	"	13,702	"	11,165	"	"	0.12 00	120	2,610	"	"	28,839	"	"	"	63,275 84
24,867																

Ce chemin part, dans la commune de Grapfontaine, de la route de Neufchâteau à Florenville, et aboutit, dans la commune de Villers devant-Orval, à la route de Virton à Florenville et à celle d'Orval à Carignan. Il a généralement 4 mètres d'empierrement, des accotements de 1 mètre qui vont à 2 mètres et 2^m,50 en quelques points, et des fossés fixés à 0^m,50.

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 25	"	"	"	200	
3 ponts dont 1 à 2 arches....	1 96	2,610	"	"	390	
5 aqueducs	2 42	3,000	"	"	850	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.											PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.			
Con- tenance.	Sommes.															
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	(a) Compris dans la va- leur de l'empierrement. Les renseignements qu' m'ont été fournis pour le cant ⁿ de Florenville étant extrêmement incomplets, je n'ai pu terminer conve- nablement ce tableau.	
»	»	»	(a)	»	8,822	»	»	»	8,822 »	3,322	2,533	2,967	»	» 56		
0.12.00	120	2,610	(a)	»	12,544	»	»	»	16,274 »	5,365	3,706	6,203	»	» 49		
					Inconnu.				31,706 84			Inconnu.		» 60		
0.12.00	120	2,610	»	»	21,366	»	»	»	55,802 84							

Commune de Grapfontaine. Jusqu'à l'entrée dans les bois communaux de Neufchâteau, le chemin est entièrement en bon état. Dans les bois jusqu'à la limite de la commune, l'empierrement est parfaitement viable, mais fatigué et ayant besoin d'un rechargement qu'on était occupé à effectuer. Accotements satisfaisants. Fossés trop petits.

Commune de Suxy. De la limite jusqu'aux haies du village : pont de deux arches en maçonnerie sur le ruisseau de Brenne-Virée, en bon état, sauf les tablettes. Le chemin est, sous tous les rapports, en très-bon état. Dans les haies du village il devient boueux et les accotements se rétrécissent. Dans le village, il y a deux points entre des maisons, où il est réduit à la largeur de l'empierrement qui est bon quoique un peu raboteux et boueux dans toute la traverse. Les abords du chemin y sont remarquablement sales ; on voit des mares de purin stagnant et des amas de fumier placés sous les fenêtres de presque toutes les maisons. Il y a dans le village deux ponts en maçonnerie en bon état sur le ruisseau. Pour sortir du village, pente rapide, tourmentée et dangereuse. A la sortie du village, rampe rapide. Dans sa partie extérieure, l'empierrement y est sillonné par les eaux qui le parcourent, faute de fossés. Du sommet de cette côte, le chemin, jusqu'à la limite, est en très-bon état quant à l'empierrement, sauf une partie ancienne d'environ 200 mètres, qui est détestable dans le bois dit *Croisette de Suxy*. Dans la traverse de ce bois, les accotements ont 2 mètres à 2^m,50, sauf dans un remblai, de 6 à 7 mètres de hauteur, coupant perpendiculairement un ravin : dans cette partie, ils sont réduits à leur largeur régulière de 1 mètre, et ce passage rétréci présente un danger réel. Les fossés sont parfois très-bons, parfois insuffisants. Dans toute cette commune, le chemin est très-accidenté.

Communes des Bulles et de Jamoigne. Depuis la limite jusqu'à moitié chemin du village des Bulles, l'empierrement est viable, mais en mauvais état. Les accotements de 2 mètres sont bons et les fossés passables. Sur la deuxième moitié du trajet, l'empierrement est meilleur, les accotements moins bons, et les fossés passables. Sur ces deux parties, on ne voit pas d'approvisionnement, quoique un rechargement y soit très-nécessaire.

Dans la traverse du village des Bulles, le chemin est bon, bien large et d'une propreté relative. Au-delà du village jusqu'à la rivière dite *la PIERRE*, le chemin perd l'un de ses accotements et est en mauvais état. On franchit cette rivière, qui a en ce point 30 à 40 mètres de largeur, dans un gué situé immédiatement à l'aval d'un déversoir et où le courant est très-rapide : pendant les hautes eaux, ce passage est très-dangereux et doit même devenir impraticable. Au-delà de ce gué jusqu'à la Semoy, le chemin est très-bon. On franchit la Semoy sur un beau pont de pierre à cinq arches en très-bon état. Du pont jusqu'à la route d'Étalle à Florenville, le chemin est en bon état. A partir de ce point jusqu'à l'extrémité, l'obscurité m'a empêché de juger en détail de la route. J'ai pu voir qu'on y avait pratiqué un assez grand nombre de rechargements avec de la pierraille très-finement concassée, et que les parties non rechargées étaient d'un parcours facile et convenable.

Je dois faire observer que la partie du chemin comprise entre la route d'Étalle à Florenville et une petite route transversale réunissant le présent chemin de grande communication avec celui de Limes à Étalle, en traversant la forêt de Merlanvaux et le bois de Matrigibois, a été, à ce que l'on m'a dit, déclarée route provinciale.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS D'ÉTALLE ET DE FLORENVILLE.

**Chemin de grande communication d'Étalle à la frontière de France
par Limes.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE		
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres	
Sainte-Marie..	Commune de Sainte- Marie, route d'Ar- lon à Bouillon. Canton voyer d'Étalle.	"	2,400	4 p. ‰	4.00	10.00	0.75	Par adjudicate, depuis 1841. — Empièrrement. — Ma- tériaux des communes tra- versées.
Tintigny		"	2,100	4 p. ‰	4.00	10.00	0.75	
Bellefontaine..		"	(a) 9,120	4 p. ‰	4.00	10.00	0.75	
Géranville (canton voyeur de Floren- ville).		"	Route de Floren- ville à Montmédy, par Lamorteau.	2,900	5 p. ‰	4.00	6 à 7	
			16,520					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empièrrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais	TOTAL.
	Pavage.	Empièr- rement.	Pavage.	Empièr- rement.	Ensam- blement		Con- tenance.	Sommes.								
Sainte-Marie.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Tintigny . . .	"	1,040	"	460	"	"	"									
Bellefontaine.	"	424	"	1,676	"	"										
Géranville (canton voyeur de Floren- ville).	"	3,049	"	6,071	"	"										
	"	2,900	"	"	"	"										
	"	8,313	"	8,207	"	"										
16,520																

Ce chemin part, au village de Limes, commune de Géranville, de la grande route de Florenville à Montmédy par Lamorteau et aboutit près d'Étalle à la grande route d'Arton à Bouillon.

Le raccordement du chemin avec la route à son point de départ est mal exécuté. La tra-

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, 1 ponceau mitoyen avec Tintigny.	2 50	570 50	»	»	570 »	
1 ponceau, avec Sainte-Marie.	1 53	274 50	»	»	550 »	
10 aqueducs	5 20	520 »	»	»	850 »	(a) Après la construction, 1,905 mètres ont été abandonnés à la province, pour faire partie de la route de Jamoigne à Gérardville, par le Dieu-de- Pitié.
3 aqueducs	2 10	»	»	»	125 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1881.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Outrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
"	"	370 50	"	"	5,640 "	"	"	"	6,010 50			6,010 50		" 63	
"	"	374 50	"	"	2,940 "	"	"	"	3,214 50	1,100 "	400 "	1,714 50	"	" 40	
"	"	320 "	12927 80	"	19,152 "	"	"	"	32,399 80	6,420 "	4,048 "	21,931 60	"	" 80	
"	"	965 "	12927 80	"	27,732 "	"	"	"	41,624 80	7,520 "	4,448 "	23,646 30	"		
					Inconnu				6,090 "			41,624 80			
									47,714 80			Inconnu.			

(a) Dans cette somme est comprise la dépense de construction de 299 mètres d'empierrement irrégulier pour une somme de 397 francs 10 c.

Les renseignements incomplets qui m'ont été fournis pour le canton de Florenville ne m'ont pas permis de terminer convenablement ce tableau.

Du village de Limes aux forges de Soye, l'empierrement est parfaitement roulant, mais sans bombement. Accotements irréguliers, pas de fossés.

Des forges de Soye jusqu'au chemin allant vers Valensart et Jamoigne, cette partie de la route pourra être considérée comme parfaite, quand la réouverture des fossés à laquelle on travaille, sera achevée. Une plantation de peupliers est faite contre le fossé droit de la route, le côté gauche est borné par le bois de Merlanvaux (cette partie du chemin de grande communication est déclarée, m'a-t-on dit, route provinciale).

Du chemin allant vers Valensart jusqu'à l'issue du bois de Matrigibois, la route est dans l'état le plus complètement satisfaisant.

De la fin du bois jusqu'à Bellefontaine, le chemin n'a besoin pour être parfait que du remplissage de quelques ornières et de la réouverture des fossés. Sur la plus grande partie de ce trajet, on ne voit pas de matériaux de rechargement. Il ne s'en trouve qu'aux approches de Bellefontaine.

Traverse de Bellefontaine. Empierrement et accotements excellents et propres : les abords du chemin et des maisons sont sales.

De Bellefontaine à Sainte-Marie. Une première partie est en rechargement partiel ; un rechargement général eût été préférable. Une deuxième partie est fort fatiguée surtout vers Sainte-Marie. Cependant à 4 ou 500 mètres avant le village, l'empierrement redevient très-bon. Il n'y a que peu de matériaux à pied d'œuvre. Les accotements sont excellents et les fossés assez bons.

Traverse de Sainte-Marie. Empierrement excellent. Accotements diminués de largeur : tout l'espace entre les accotements et les maisons est occupé par des mares à purin et des tas de fumiers alignés et contigus.

De Sainte-Marie à la route d'Étalle à Florenville. Empierrement très-roulant mais fatigué ; un rechargement partiel est commencé. Accotements et fossés satisfaisants.

Depuis les forges de Soye jusqu'à son extrémité, ce chemin forme une communication remarquablement bonne et qui ne le cède à aucune route.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.



CANTON VOYER D'ÉTALLE.



Chemin de grande communication de l'Église à la frontière de France
par Virton.

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'empierrem- ent	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Rulles	Commune de Rulles	"	5,335	4 p. %	4.00	10.00	0.75	Adjudication publique. Em- pierrement. Matériaux des localités traversées.
Villers-sur-Semois.		"	2,900	4 p. %	4.00	10.00	0.75	
Sainte-Marie ...		A la Croix rouge, route d'Etalle à Virton.	6,563	4 p. %	4.00	10.00	0.75	
			14,798					

[illegible]

Ce chemin de grande communication forme une espèce d'embranchement du chemin de l'église à la frontière de France par Étalle, Saint-Léger, Mussy et Baranzy. Il part de ce dernier chemin, à environ 1,500 mètres au sud du village de Rulles, traverse la grande 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. le mèt. cube.	Francs.		Francs.	
7 aqueducs, 1 ponceau, 1 grand pont (a). Moellons de la localité. Pierres de taille de Pas-Bayard (France).	5 93		"	"	475	(a) J'ai considéré ce pont comme construit non sur le présent chemin, mais sur celui de Habay-la-Neuve à Jamoigne par Termes.— Voyez ci-dessous la fin de la description du présent chemin. Ledit pont de 3 arches et de 5 mètres d'ouverture chacune, a coûté une somme totale de fr. 7.063-98.— J'en donne plus loin le dessin pour faire apprécier l'économie avec laquelle ce travail d'art a été exécuté.
8 aqueducs, 2 ponceaux, 1 pont mitoyen avec Sainte-Marie, en bois et pierres de la localité.	4 38	Maçonnerie en moellons 6 60 en pierres de taille 60 "	"	"	210	
10 aqueducs, 1 pont mitoyen avec Villers-sur-Semois. Bois et pierres de la localité.	3 16		"	"	600	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE ACCOMPTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terressemens.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de piquets, 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.	
0.48.32	899 65	7,213 98	7,627 50	648 "	13,729 50	"	174 "	"	30,292 63	4,061 "	4,942 "	20,289 63	(c) 1,000 "	1 48	(a) Cette partie est terminée aujourd'hui. (b) Y compris le subside de la province. (c) Pour le pont. (d) Ces deux communes ne sont indiquées d'une part, comme appartenant à l'arrondissement de Virton et, d'autre part, comme appartenant à celui de Neufchâteau.
0.11.00	761 "	330 "	2,030 "	"	10,150 "	"	"	"	13,291 "	2,241 "	1,417 "	9,633 "	"	1 15	
"	"	325 "	4,594 10	"	15,756 30	"	"	"	20,675 40	(b) 1,760 "	"	18,915 40	"	" 79	
0.59.32	1,660 65	7,888 98	14,251 60	648 "	39,635 80	"	174 "	"	64,259 03	8,062 "	6,359 "	48,838 03	1,000 "	"	
64,259 03										64,259 03					

de Florenville à Arlon, le chemin de grande communication de Limes à Étalle et aboutit au chemin de grande communication de Tintigny à la Croix rouge, dit de Neufchâteau à Montmédy, à 800 mètres environ de la Croix rouge.

Depuis son origine au chemin de Neufchâteau à Montmédy jusqu'au sortir du bois de Saint-Lambert, le chemin est parfaitement construit, en bon état sous tous les rapports et comparable à la meilleure route.

De la sortie du bois jusqu'à Sainte-Marie (route de Florenville à Etalle) le chemin est dans le même état ; seulement les fossés ouverts en général à 1 mètre en tête sont, en quelques points, remplis par le labour des champs limitrophes et devraient être curés.

De Sainte-Marie au pont sur la Semois. L'empierrement, les fossés et l'accotement sont en très-bon état. L'autre accotement (celui de gauche) est encombré par des terres qui proviennent du curage des fossés : l'administration locale qui veut vendre ces terres pour engrais sans pouvoir y réussir, s'oppose à leur enlèvement à titre gratuit. Le pont sur la Semois est à une arche avec culées en maçonnerie et tablier en bois. Il est vieux et son débouché est insuffisant. Dans les crues l'eau passe sur le chemin à la rive droite et le ravage. Un pont nouveau serait nécessaire.

Du pont à Villers-sur-Semois. Empierrement en fort bon état ainsi que les accotements. Les fossés avaient besoin d'un curage qui était commencé.

Traverse de Villers. Empierrement bon, chemin en général libre et d'une propreté relative.

De Villers à la jonction sur la commune de Rulles avec le chemin de l'église à la frontière de France par Etalle, l'empierrement vient d'être terminé et le chemin est entièrement en bon état.

Ce chemin, dans son ensemble, forme une voie de communication très-belle et très-bien construite.

J'ai considéré, dans la description qui précède, le chemin dont il s'agit ici comme se terminant à environ 1,500 mètres au sud du village de Rulles et du chemin de grande communication de Habay-la-Neuve à Jamoigne par Termes, tandis que, dans les chiffres portés au tableau, on considère le prédit chemin comme se continuant au delà du village de Rulles, sur toute la longueur de la commune jusqu'à la limite du territoire de Mellier.

Il résulte de là : 1° que dans les chiffres des tableaux ci-dessus, on tient compte du grand pont de cinq arches sur la Rulles, pont qui, selon moi, appartient plutôt au dit chemin de Habay à Jamoigne et dont je ne parle qu'à propos de l'inspection dudit chemin.

2° Que je considère la très-grande partie du trajet sur la commune de Rulles (5,335 mètres) comme appartenant au chemin de l'église à la frontière *par Etalle*, tandis qu'elle figure dans le tableau ci-dessus, au chemin de l'église à la frontière de France *par Virton*.

3° Que les 221 mètres figurant sur la commune de Rulles au tableau du chemin de l'église à la frontière de France *par Etalle* devraient être remplacés par la longueur de 5,335 mètres portée au tableau du présent chemin, dans lequel la longueur du trajet sur la commune de Rulles ne devrait être que d'environ 349 mètres.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE VIRTON, D'ÉTALLE ET DE NEUFCHATEAU.

**Chemin de grande communication de l'Église à la frontière de France
par Étalle.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment	TOTALE.		
Musson.....	Frontière de France à la limite des ^{com.} de Gorey (France) et de Musson.	"	Mètres. 2,590	Mètres. 8 p. o/o	Mètres. 4.00	Mètres. Moyenne. 7.00	Mètres. 0.50	Par adjudication publique. — Empierrement. — La plupart des matériaux pro- viennent des communes traversées. — Cependant pour la commune de Mus- sy-la-Ville, une grande partie des matériaux vien- nent de France.
Mussy-la-Vil- le.		"	5,686	11 "	3.00	7.00	0.50	
Saint-Léger..		"	6,293	8 "	4.00	7.00	0.50	
Vance.....	Canton voyer d'Italie.	"	4,203	5 "	4.00	9.50	0.75	
Étalle.....		"	4,791	5 "	4.00	9.50	0.75	
Villers-sur- Semois.		"	2,125	5 "	4.00	9.50	0.75	
Rulles.....	Canton voyer de Neufchâteau.	"	221	5 "	4.00	9.50	0.75	
Mellier.....		"	4,645	5 "	4.00	6.00	0.75	
L'Église.....		Route de Neufchâ- teau à Arlon.	1,754	7 "	4.00	6.00	0.75	
			50,272					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement	Ensemble- ment		Con- tenance.	Sommes.								
Musson...	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Musson... Mussy-la-Ville. Saint-Léger	"	723	"	1,857	"	"	"	"	3,500	"	"	10,280	"	"	"	13,780
Mussy-la-Ville. Saint-Léger	"	3,236	"	430	"	"	"	"	4,000	"	"	12,000	"	"	"	16,000
Saint-Léger	"	4,332	"	1,963	"	"	"	"	2,600	"	"	20,140	"	"	"	22,740
Vance.....	"	1,512	"	2,693	"	"	Cette évaluation n'a pas été faite.									
Étalle.....	"	1,620	"	3,171	"	"										
Villers-sur- Semois.	"	"	"	2,125	"	"										
Rulles.....	"	"	"	221	"	"										
Mellier.....	"	"	"	1,639	"	3,006	"	"	"	"	"	4,522	"	"	"	4,522
L'Église...	"	"	"	1,734	"	"	1.23.00	420	100	"	"	5,202	"	"	"	5,722
						3,006	1.23.00	420	10,200	"	"	52,144	"	"	"	62,764
27,266																
30,272																

Ce chemin, d'une grande longueur et d'une grande importance, ne sera entièrement terminé sur la commune de Mellier, que dans deux ou trois ans.

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.	
1 pont avec piles en maçonnerie et tablier en bois. Pierre de taille de France. Moellons de la commune.	Francs. 5 52	Francs. (a) 8-50-80	Francs. "	"	Francs. 150 "	(a) Ces prix respectifs sont ceux de la maçonnerie de moellons, de la pierre de taille et de la charpente, au mètre cube.
4 pontceaux; 1 sous voûte; 3 sous tablette. Pierre de taille de France. Moellons des localités.	4 02	(a) 9-53-80	"	"	200 "	
3 pontceaux sous voûte. Pierre de taille de France. Moellons des localités.	3 30	(a) 7-40	"	"	150 "	(b) Les mêmes à peu de chose près que les précédents.
2 aqueducs. 1 pontceau. 1 pont. Pierre de taille de Grandcour. Moellons de la localité.	5 58		"	"	280 "	
8 aqueducs. 1 pontceau. Pierre de la localité et du Pas-Bayard.	4 25	(b)	"	"	560 "	
4 aqueducs. Pierres de la localité, de Hully et de Habay.	5 56		"	"	650 "	
"	5 88		"	"	55 "	
"	1 95	(b)	"	"	180 "	
"	2 63		"	"	210 "	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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. (b)	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
"	"	3,500 "	"	"	10,280 "	"	"	"	13,780 "	2,439 "	916 "	10,375 "	"	1 33	(a) Compris dans la valeur de l'empierrement.
"	"	4,000 "	(a)	"	12,000 "	"	"	"	16,000 (b)	1,283 "	1,032 "	9,685 "	"	1 "	(b) Ces trois chiffres font un total de 51,574 tandis que la somme des subsides ne fait que 47,554
"	"	2,600 "	"	"	19,194 "	"	"	"	21,794 (b)	1,640 "	820 "	19,334 "	"	87	Différence . . . 4,020
"	"	4,019 84	2,185 60	"	8,830 50	"	"	"	15,066 94	942 "	470 "	13,654 94	"	90	
0.08.00	160 "	886 "	2,491 32	"	16,763 50	"	"	"	20,325 82	1,010 "	1,528 "	16,887 82	"	1 06	
"	"	123 "	2,250 "	"	4,758 48	"	"	"	7,136 48	2,763 "	1,113 "	3,260 48	"	84	N. B. La différence entre la dépense de construction et la somme y affectée pro- vient, comme je l'indique ci-dessus, des chiffres qui m'ont été donnés pour le canton voyer de Virton.
"	"	"	391 70	"	477 15	"	"	"	858 85	"	"	658 85	"	97	
"	"	"	(a)	"	3,163 "	"	"	"	3,163 "	915 "	457 "	1,791 "	"	48	
0.23.00	420 "	100 "	"	"	4,075 "	"	"	"	4,595 "	1,276 "	954 "	2,365 "	"	66	
0.31.00	600 "	15263 84	7,309 62	"	79,548 63	"	"	"	102720 09	13,168 "	7,320 "	78,212 09	"		
102,720 09										98,700 00					

Il part de la frontière de France à 2,000 mètres au sud des villages de Dezemont et de Baranzay et rejoint par deux branches différentes la route de Virton à Luxembourg.

De cette route jusqu'à Mussy-la-ville et jusqu'à un point situé à 1,500 mètres environ au delà de ce village, le chemin m'a paru en fort mauvais état. De ce point jusqu'à Saint-Léger, le chemin était meilleur et venait en différents points d'être l'objet de rechargements généraux.

De Saint-Léger au point où le présent chemin joint celui de Habay à Longwy il est en bon état, sauf en deux points situés dans le bois de Vance.

Surpris par la nuit, lorsque j'ai parcouru la partie dont je viens de parler, je n'ai pu l'apprécier d'une manière détaillée.

Du point de jonction avec le chemin de grande communication de Habay à Longwy jusqu'à Chantemelle, l'empierrement et les accotements sont dans le meilleur état : les fossés doivent être curés.

De Chantemelle à Sivry le tout est dans le meilleur état : les fossés seulement restent à curer sur une longueur d'environ 100 mètres. A Sivry on rejoint la route de Florenville à Arlon et on la suit jusqu'à Étalle où le chemin recommence à l'extrémité du village à la route d'Étalle à Habay. Aussi longtemps que l'on se trouve dans les haies du village, le chemin est médiocre et irrégulier : il y a dans un talus d'assez forts éboulements qui obstruent l'un des accotements sur une certaine longueur.

Des haies du village jusqu'à 600 mètres avant le chemin allant à Villers-sur-Semois, le chemin est parfaitement construit. Un rechargement général allait être opéré et quoique la construction de pierraille fût entièrement usée et qu'on roulât sur l'enrochement, le bombement était conservé et l'on voyait à peine quelques ornières. Bons accotements, fossés passables demandant à être nettoyés. Sur les 600 mètres qui précèdent le chemin allant à Villers-sur-Semois, l'empierrement est mauvais.

Du chemin allant de Villers-sur-Semois jusqu'à Rulles. L'empierrement est presque partout en très-bon état. Un rechargement proposé l'y mettra complètement sur tous les points. Les accotements sont bons, les fossés un peu petits.

Sur tout ce chemin le raccordement des chemins transversaux est fait avec beaucoup de soins.

A Rulles ce chemin rejoint le chemin de grande communication de Habay à Termes, le suit pendant quelques centaines de mètres, et puis s'en sépare dans l'intérieur du village dont il continue à former la grande rue. Cet intérieur est en assez bon état.

Depuis le village jusqu'au poteau indiquant les chemins allant à Mellier et à Marbehon, on trouve trois parties du chemin ayant des accotements de 2 mètres et où l'empierrement, quoique très-fatigué, est passable, séparées par deux parties de chemins anciens, où les accotements n'existent pas et où l'empierrement, extrêmement usé, a perdu entièrement sa pierraille.

Sur les premières parties, un rechargement serait désirable. Quant aux secondes, elles devraient être reconstruites à neuf, l'enrochement étant mal établi au moyen de libages ou moellons posés à plat. Un rechargement serait également désirable en quelques points de la partie du chemin qui s'étend du poteau susdit jusqu'à la limite des cantons voyers d'Étalle et de Neufchâteau. Il n'y a malheureusement que quelques tas peu considérables de matériaux pour l'entretien.

Commune de Mellier. On y trouve d'abord environ 1,400 mètres construits en 1851 : le chemin y est en bon état quant à l'empierrement, aux accotements et aux fossés. Dans les 1,300 mètres j'en compte 70 construits en 1850 ; des approvisionnements abondants (1 mètre cube par 10 mètres courants) bordent cette partie. A la suite vient une section d'environ 600 mètres construite en 1852 et non encore reçue. On trouve ensuite une lacune de 2 à 300 mètres non améliorée jusqu'à la limite entre la commune de Mellier et la commune de l'Église.

Commune de l'Église. Le chemin est entièrement amélioré dans tout son trajet sur cette commune où il finit à la route de Neufchâteau à Arlon. Cette partie est très-médiocre quant à la construction, à cause de la qualité de la pierre employée : l'entretien est assez satisfaisant.

Quant à la longueur portée au tableau pour le trajet du chemin sur la commune de Rulles, voyez l'observation portée à la fin du rapport relatif au chemin de l'Église à la frontière de France par Virton.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.



CANTONS VOYERS DE MESSANCY, D'ÉTALLE ET D'ARLON.



Chemin de grande communication de Habay-la-Neuve à Longwy.

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.		
Halanzy....	Frontière de France.	»	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Par adjudication. Empierrement. Matériaux provenant des communes traversées.
Rachecourt.			5,011	10 p. ‰	4.00	9.00	»	
Châtillon...	»	»	2,507	5½ »	4.00	9.50	0.75	
Vance.....			5,901	5½ »	4.00	9.50	0.75	
Hachy (canton voyer d'Arlon).	»	»	2,685	5½ »	4.00	8.00	0.75	
Habay - la - Neuve (canton voyer d'Étalle).	»	Habay - la - Neuve, route de Neuf- château à Arlon.	1,935	5½ »	4.00	9.50	0.75	
			25,937					

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Con- tenance.	Sommes.								
Halanzy ..	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Rachecourt.	»	2,614	»	1,702	»	695	»	»	1,200	»	»	15,106	»	»	»	16,306
Châtillon ..	»	1,590	»	4,510	»	»	?	?	1,250	»	»	30,600	»	»	»	31,850
Vance.....	»	979	»	1,328	»	»	Inconnu.									
Hachy (canton voyer d'Arlon).	»	1,145	»	4,756	»	»	Inconnu.									
Habay - la - Neuve (canton voyer d'Étalle)	»	»	»	2,685	»	»	Inconnu.									
	»	697	»	1,256	»	»	Inconnu.									
	»	7,023	»	16,237	»	695										
23,262																
23,957																

Ce chemin part de la frontière de France, à 2,000 mètres environ de Longwy, dans le bois dit *le bois haut*. Il ne se prolonge pas sur le territoire français, le génie militaire s'étant opposé à sa continuation vers la forteresse.

De Halanzy (route de Virton à Luxembourg) à Rachecourt, le chemin est bien construit et

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 ponceaux, 1 aqueduc. } Pierre de Grandcourt.	3 23	300 et 700	»	»	600	
2 ponceaux, 8 gargouilles. }	4 20	700 et 593	»	»	1,000	
5 aqueducs	3 58	42	»	»	830	
8 aqueducs : 1 gargouille de 105 mètr. cours. 1 pavagé de 190 mètr. cours. 2 ponceaux. — Pierres de la localité.	3 57	2,647	»	»	700	
5 gargouilles de 0.50 à 0.60. Pierres des localités.	3 52	140	»	»	600	
5 aqueducs en pierres de la localité.	2 15	72	»	»	400	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUEES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.		
Con- tenance.	Sommes.														
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
»	»	1,000	(a)	»	12,948 00	»	»	»	13,948 00	»	1,845 00	12,103 00	»	» 80	(a) Compris dans la va- leur des empièrrements (b) Y compris le subside de l'État.
»	»	1,295		»	24,400 00	»	»	»	25,695 00	»	1,947 50	23,747 50	»	1 03	
»	»	42	2,408 80	»	5,306 10	»	52 75	»	7,800 65	1,239	1,429 00	5,141 65	»	» 85	
»	»	2,647	2,658 62	»	13,572 30	»	»	»	19,877 92	5,445	3,873 00	10,559 92	»	» 85	
»	»	140	(a)	»	9,336 73	»	»	»	9,476 73	2,335	1,630 00	5,371 73	140 00	» 88	
»	»	72	750 00	»	3,376 40	»	»	»	4,198 40	»	(b) 1,092 00	3,106 40	»	» 54	
»	»	5,196	6,817 42	»	68,539 53	»	52 75	»	81,005 70	9,019	11,816 50	60,030 20	140 00		

en assez bon état : la largeur y est quelquefois réduite à celle de l'empierrement. Cette partie est très-montueuse.

De Rachecourt à Meix le-Tige, le chemin est bien construit, mais l'empierrement très-fatigué : un rechargement préparé le remettra en bon état. Les accotements sont en général

en bon état : en un point, au delà de Rachecourt, ils disparaissent presque complètement. Les fossés sont satisfaisants. Dans la traverse de Meix-le-Tige, l'empierrement est en mauvais état.

De Meix-le-Tige à la route de Virton à Arlon, l'empierrement a grand besoin d'être rechargé et il n'y a que bien peu de matériaux à pied d'œuvre.

De la route de Virton à Arlon jusqu'à la jonction avec le chemin de grande communication de l'Eglise à la frontière de France, par Étalle, une première partie de l'empierrement est assez raboteuse, une deuxième partie est bonne, ainsi que les accotements et les fossés, une troisième partie est parfaite en tous points.

De la jonction jusqu'à Vance (route d'Étalle à Arlon), le chemin est en parfait état sous tous les rapports. Aux abords de Vance, deux ponceaux sur la Semois sont en bon état.

De Vance au chemin de Hachy, les accotements demandent de l'entretien. Fossés en général très-bons. Empierrement bien construit et en bon état. Raccordements des chemins transversaux faits avec beaucoup de soins.

Du chemin de Hachy à Habay, fossés alternativement suffisants, insuffisants ou nuls. Aux abords de Habay, écoulement insuffisant des eaux; elles stagnent sur de grands espaces le long des accotements au niveau de leur crête. L'empierrement bien construit va être l'objet d'un rechargement général, dont il a besoin.

Ce chemin se termine à l'entrée de Habay-la-Neuve à la route de Neufchâteau à Arlon. Il forme dans son ensemble une belle voie de communication à laquelle il ne manque que quelques parachèvements de détail pour être semblable à une très-bonne route.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER D'ÉTALLE.

Chemin de grande communication de Tintigny à la Croix Rouge,
dit de Neufchâteau à Montmédy.

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'empierre- ment	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres Moyenne.	Mètres.	
Tintigny	Canton voyer d'Étalle. Route d'Arlon à Florenville.	"	1,595	5 p. o/o	4.00	10.00	0.75	Par adjudication, depuis 1841 ; en régie auparavant. — Em- pierrément. — Matériaux des localités traversées.
Bellefontaine..		"	5,425					
Sainte-Marie..		"	A la Croix Rouge, route d'Étalle à Virton.						2,072
				9,090				

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empièrrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empièr- rement.	Pavage.	Empièr- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Tintigny . . .	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Bellefontaine. (6)	"	1,593	"	"	"	"										
Sainte-Marie. (6)	"	3,960	"	1,465	"	"										
	"	508	"	1,474	"	"										
	"	6,151	"	3,929	"	"										
	9,090															

Ce chemin part du village de Tintigny à la route d'Étalle à Florenville, traverse le chemin de grande communication de Limes à Étalle, et aboutit au point dit *la Croix-Rouge*, dans le bois dit *Huonbois*, à la grande route d'Étalle à Virton.

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 aqueducs.....	2 05	9 60 le mètre cube de maçonnerie en moellons;	»	»	155 »	
5 id.	2 57	60 » le mètre cube de maçonnerie en pierre de taille	»	»	550 »	
»	2 63		»	»	208 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE REPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements,	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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	
"	"	62 "	(a)	"	3,186 "	"	"	"	3,248 "	"	"	3,246 "	"	" 51	(a) Compris dans la va- leur de l'empierrement.
"	"	165 "		"	13,502 50	"	"	"	13,727 50	1,200 "	600 "	11,927 50	"	" 64	(b) Ces communes ne sont indiquées, d'une part, comme appartenant à l'arrondissement de Vir- ton, et, d'autre part, à l'arrondissement de Neuf- château.
"	"	"		"	5,450 "	"	"	"	5,450 "	1,200 "	600 "	3,650 "	"	" 66	
"	"	227 "		"	22,198 50	"	"	"	22,425 50	2,400 "	1,200 "	18,825 50	"		
										22,425 50					

Dans la traverse de Tintigny l'empierrement, en bon état, est resserré entre des murs et des maisons et manque d'accotements et de fossés.

De Tintigny à Bellefontaine, il a deux branches se rejoignant hors des haies du village.

Dans les haies, le chemin est humide et irrégulier dans sa largeur. Au delà des haies, le chemin est parfaitement construit et sera en très-bon état, lorsque les opérations d'entretien ordinaire, qui sont en voie d'exécution, seront achevées.

Traverse de Bellefontaine : empierrement excellent, chemin large, bien dégagé et assez propre. Un pavage exécuté devant l'église est peu en harmonie avec le chemin.

De Bellefontaine à l'entrée du bois dit *grand bois de la Hage*, le chemin est très-bien construit. L'entretien ordinaire est commencé et ne peut être continué, parce que l'entrepreneur n'a pas fourni partout les matériaux de rechargement.

Traverse du bois sur la commune de Bellefontaine : à l'entrée du bois, rechargement complet, sur une longueur de 200 mètres environ, en deux parties. Avant l'opération du rechargement la boue du chemin n'a pas été suffisamment enlevée. Ce rechargement est en voie d'exécution dans la première moitié du bois. Dans la seconde moitié, l'entrepreneur n'a pas fourni les matériaux de rechargement.

Dans tout le bois, le chemin est bien construit, les accotements et les fossés sont dans un état satisfaisant.

Traverse du bois sur la commune de Ste-Marie : dans cette partie, les matériaux de rechargement ne sont fournis que sur les 700 derniers mètres. Le chemin y est, du reste, bien construit et en très-bon état jusqu'à la Croix-Rouge, point où il se termine à la route d'Étalle à Virton.

Quand cette voie de communication aura reçu partout l'exécution ordinaire, elle sera comparable à une excellente route.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE FLORENVILLE.

Chemin de grande communication de Sainte-Cécile à Muno.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON MILIMÈTRES.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Sainte-Cécile.....	Sainte-Cécile.....	.	8,268	.	4.00	7.00	0.50	Calcaire et grès.....
Muno.....	.	Frontière de France.						

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.	Engazonnement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Con-tenance.	Sommes.									
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Sainte-Cécile . . .	"	2,470	"	"	"	"											
Muno	"	5,798	"	"	"	"											
	"	8,268	"	"	"	"											

Ce chemin, bien que viable partout, est en mauvais état, à cause du manque d'entretien ; il est entièrement empierré d'ancienne date, n'a pas de bombement, offre beaucoup d'ornières et même des trous ; ses contre-fossés sont presque partout remplis. Il y a quelques rares tas

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.....	1 88	3,140 »	»	Muno...	365 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
				Inconnu.					15,543 84			Inconnu.		» 47	

de pierrailles en approvisionnement. La traversée de Muno, bien que plus récemment construite, n'est pas en meilleur état. Au delà de Muno et jusqu'à la frontière, le chemin est bon et entretenu; il y a une barrière.

Ce chemin paraît fort fréquenté et mériterait d'attirer l'attention pour son entretien.

Un riche propriétaire de Muno a offert de construire, à ses frais, un chemin empierré vers Bouillon, par une vallée qui se dirige vers la route d'Arlon à Bouillon, à la condition que la commune lui céderait gratuitement le terrain nécessaire pour l'établissement du chemin, qui pourtant serait public. Cette demande n'a pas été accueillie.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS D'ÉTALLE ET DE FLORENVILLE.

**Chemin de grande communication de Habay-la-Neuve à Jamoigne et
Florenville, par Termes.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON mâxim. m.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierré- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Habay-la-Neuve.	Habay-la-Neuve, route de Neuf- château à Arlon. " " " "	"	312	8 p. o/o	4.00	8.50	0.50	Par régie.....
Habay-la-Vieille		"	5,520	Id.	4.00	8.50	0.50	Id.
Rulles.....		"	4,510	Id.	4.00	8.50	0.50	Adjudication
Villers-sur-Se- mois.		"	2,070	Id.	4.00	8.50	0.50	Id.
Rossignol.....		"	5,270	Id.	4.00	8.50	0.50	Adjudication et régie.
Termes (canton voyer de Florenville).	"	Termes, route d'Ar- lon à Bouillon.	4,204	Id.	4.00	6.00	0.50	Id.
			18,086					

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Con-tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Habay-la-Neuve.	"	512	"	"	"	"										
Habay-la-Vieille.	"	3,520	"	"	"	"										
Rulles	"	2,915	14	1,581	"	"										
Villers-sur-Semois.	"	524	"	1,546	"	"										
Rossignol . .	"	2,794	"	476	"	"										
Termes (cant ⁿ voyer de Florenville).	"	4,204	"	"	"	"										
	"	14,469	14	3,603	"	"										
	18,086						Cette évaluation n'a pas été faite.									

Ce chemin part de la route d'Étalle à Florenville. Je n'ai pas vu la section de 2,500 mètres environ entre le point de départ et la Semois. Sur la Semois, beau pont en maçonnerie, à trois arches elliptiques de 6 mètres de débouché chacune avec voûtes de tête, pieds-droits, cordons, chaines, tablettes et becs en pierres de taille. Dans la côte qui suit le pont l'accote-

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, pierres de la localité.	2 95	24 "	"	"	150 "	
5 aqueducs, id.	5 50	140 "	"	"	500 "	
8 aqueducs-ponts, matériaux des communes de Villers et de Grandcourt.	5 60	250 " 1,802 "	"	"	400 "	
3 aqueducs et $\frac{1}{2}$ ponceau.	5 14	56 " 234 "	"	"	280 "	
4 aqueducs, $\frac{1}{2}$ ponceau et 1 pon- ceau et 47 ^m ,70 de mur de sou- tènement.	4 25	1,168 "	"	"	340 "	
5 aqueducs.....	5 05	759 "	"	"	200 "	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enachèvement.	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.	
"	"	24 "	250 "	"	1,236 40	"	"	"	1,510 40	"	"	1,510 40	"	" 72	(a) Pour 71 1/2 mètres carrés.
"	"	140 "	1,408 "	"	10,673 "	"	"	"	12,220 "	"	"	12,220 "	"	" 68	(b) Par Oye.
"	"	2,032 "	4,961 "	(a) 208 78	9,020 "	"	"	"	16,221 78	3,005 "	1,443 "	11,773 78	"	" 90 (b)	(c) Empierrement.
"	"	350 64	1,242 "	"	4,968 "	"	"	"	6,560 64	1,540 "	1,115 "	3,905 64	"	" 79 (c)	(d) Par suite des renseignements incomplets qui m'ont été fournis pour le canton de Florenville, j'ai dû supposer le chiffre des subsides égal au chiffre de la dépense.
"	"	1,168 30	4,905 "	"	7,848 "	"	"	"	13,971 39	"	"	13,921 39	"	1 06	
"	"	750 "	"	"	12,072 20	"	"	"	12,822 20	"	"	(d) 12,822 20	"	" 76	
"	"	4,465 03	12,766 "	208 78	45,816 60	"	"	"	63,256 41	4,545 "	2,558 "	56,153 41	"		
										63,256 41					

ment de gauche est extrêmement dégradé : jusqu'à Rossignol les accotements sont alternativement bons et mauvais et les fossés presque toujours mauvais ou nuls. Du pont jusqu'à Rossignol l'empierrement est viable, mais il offre une série presque non interrompue d'ornières ou de flaques, le bombement est perdu et on roule sur l'enrochement. Cette partie

est très-mauvaise et aurait besoin d'un rechargement immédiat, mais il n'y a pas un mètre cube d'approvisionnement à pied d'œuvre. A l'entrée de Rossignol, ponceau en assez bon état, mais négligé; les tablettes sont en partie enlevées.

Traverse de Rossignol, mauvaise, extrêmement sale, tant sur l'empierrement que sur les accotements, qui sont envahis, ainsi que les abords, par des mares de purin et des tas de fumier régnant sous les fenêtres de toutes les maisons.

De Rossignol jusqu'au ponceau sur la Sivanne, partie presque entièrement neuve, dont les accotements ne sont pas même encore achevés en certains points. Cette partie semble bien construite, mais pour la rendre plus promptement viable, on me paraît y avoir superposé une quantité de terre trop considérable. Le ponceau sur la Sivanne est en bon état.

Du ponceau à Orsinfang, le chemin est très-viable et généralement en bon état.

Traverse d'Orsinfang, en assez bon état pour l'empierrement, mauvaise quant à l'écoulement des eaux, extrêmement sale.

D'Orsinfang au pont sur le ruisseau de Millin, empierrement en bon état, sauf des ornières; pas de matériaux à pied d'œuvre; accotements bons, fossés passables. Le pont sur le ruisseau de Millin est en maçonnerie, a deux arches et en bon état.

Du pont jusqu'au village de Rulles, l'empierrement est bon, pas d'approvisionnement; accotements satisfaisants; fossés passables, ayant besoin d'être eurés.

Traverse de Rulles, jusqu'à la grande rue du village, empierrement d'abord mauvais, ensuite bon; accotements envahis par les ordures, le fumier, etc. Depuis la grande rue jusqu'au pont, empierrement parfait. Beau pont de cinq arches, en maçonnerie, de moellons et de pierres de taille, sur les deux Rulles réunies.

Du pont à Haudemont, empierrement et accotements bons, fossés passables.

Traverse de Haudemont: tout y est mauvais et horriblement sale: c'est ce que j'ai vu de plus malpropre avec la commune de Nalinne (province de Hainaut) citée dans mon Rapport de l'année 1851.

De Haudemont à Habay-la-Vieille, empierrement et accotements dans l'état le plus satisfaisant, fossés bons.

Traverse de Habay-la-Vieille, empierrement bon, le reste dans un état relativement satisfaisant.

De Habay-la-Vieille à Habay-la-Neuve, le chemin est dans un état satisfaisant sous tous les rapports, pendant sa première moitié; dans la seconde moitié, jusqu'à la route d'Étalle à Habay-la-Neuve, à laquelle il se termine, l'empierrement porte des ornières, les accotements et les fossés sont passables; il y a des approvisionnements suffisants (1 mètre par 10 mètres) pour un bon rechargement, mais ils ne sont pas encore cassés.

Quant au pont de cinq arches sur la Rulle, dont la valeur ne figure pas dans les tableaux ci-dessus, voyez l'observation portée à la fin du rapport relatif au chemin de l'Eglise à la frontière de France, par Virton.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.



CANTON VOYER DE BOUILLON.



Chemin de grande communication de Bouillon à Charleville.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Bouillon.....	Bouillon.....	»	5,461	12 p. o/o	4.00	7.00	0.50	Adjudication publique : em- pierrément.
Corbion	»	»	7,200	9 p. o/o	4.00	7.00	0.50	
Sugny	»	Pussemange à la fron- tière de France.	8,435	9 p. o/o	4.00	7.00	0.50	
			19,116					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Eusèblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres	Mètres	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.
Bouillon	»	3,461	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Corbion	»	1,352	»	2,902	»	2,946	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Sugny	»	1,057	»	5,023	»	2,375	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
	»	5,870	»	7,925	»	5,321										
	13,795															
	19,116															

Une nouvelle route ayant été construite de Bouillon vers Sedan (France), l'ancienne route est devenue chemin de grande communication jusqu'à la frontière, d'où s'embranchent le chemin nouvellement construit et entièrement empierré jusqu'à Corbion.

L'ancienne route, au sortir de Bouillon, est presque entièrement taillée dans le roc, avec une

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 "	"	"	"	" 25	Par mètre courant.
"	2 42	"	"	"	" 25	
5 aqueducs de 0 ^m ,60 sur 1 ^m ,20 en moellons de la commune.	4 91	le mètre cube. 8 "	"	"	" 25	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.	
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Entassement.	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- tinuance.	Sommes.															
H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.		
»	»	»	606 »	»	1,212 »	»	600	»	2,418 »	»	235 »	2,183 »	»	1 »	L'ancienne route de Bouillon à Sedan entre dans les 3,461 mètres pour 2,855. La commune de Bouillon n'a eu à faire construire que 606 mètres.	
»	»	»	2,362 24	»	7,657 20	»	268	»	10,307 44	2,106 »	1,338 »	6,863 44	»	» 60		
1.69.12	2,207	496 40	8,147 20	»	15,200 »	»	3,835	»	29,875 60	4,848 »	730 »	24,247 60	»	1 23		
1.69.12	2,207	496 40	11,135 44	»	24,069 20	»	4,703	»	42,601 04	7,004 »	2,303 »	33,294 04	»			
										42,601 04						

pente de 12 p. % très-longue ; les voitures y roulent en beaucoup d'endroits sur le roc vif, lequel, lavé par les eaux qui n'ont pas de direction tracée, faute de fossés ou de cassis, présente beaucoup de petites rigoles qui traversent le chemin et doivent le rendre très-dangereux en hiver. Vers la partie supérieure, le chemin est bon. La partie nouvellement empierrée

jusqu'à Corbion est assez bien faite, mais, en plusieurs endroits, manque de gargouilles ou d'aqueducs ; quelques parties de contre-fossés sont obstruées et les accotements mal soignés, le tout faute d'entretien.

Dans la traverse du village de Corbion, il y a des pentes excessives. Des égouts souterrains ont été établis pour se débarrasser des eaux pluviales.

Un pont en pierre est en construction sur le territoire de Corbion.

Le commissaire-voyer n'a pu obtenir que l'on fit les déblais nécessaires, non plus qu'une rectification avantageuse au bout de la partie empierrée.

Au delà du village rien n'est fait jusqu'à Sugny.

La partie terminée sur Sugny est bonne, bien faite et bien entretenue.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE NEUFCHATEAU ET DE BOUILLON.

Chemin de grande communication de Neufchâteau à Herbeumont.

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.	
Orgeo	Canton voyer de Neufchâteau.	Commune d'Orgeo : che- min de grande com- munication de Neuf- château à Paliseul.	1,830	0.04	4.00	6.00	0.50	Adjudication publique. Em- pierrement. Matériaux des communes traversées.
St-Médard . . .		"	5,853	0.073	4.00	6.00	0.50	
Herbeumont (canton voyeur de Bouil- lon).		Herbeumont à la rou- te dite des Ardoi- sières.	4,520	0.10	4.00	6.00	0.50	
			12,103					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Orgeo . . .	"	"	"	628	"	1,202	0.07.00	120								1,582
St-Médard.	"	1,250	"	1,120	"	3,485	"	"								5,451
Herbeumont (canton voyeur de Bouil- lon).	"	956	"	3,464	"	"	"	"	"	1,166	"	1,912	"	"	"	3,078
	"	2,206	"	5,212	"	4,687										
	7.418															
	12.103															

Ce chemin part du chemin de grande communication de Neufchâteau à Paliseul.

A partir de l'embranchement, on suit le vieux chemin, non empierré et mauvais ; sur Nevraumont (section de la commune d'Orgeo), partie empierrée assez bonne ; à Gribeaumont (section de la commune de St-Médard), la circulation est interrompue par le déblai du

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1852 à 1853.	Emplacement.	DÉPENSES ANNUELLES.	
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
"	1 75	"	"	"	40 "	(a) Par mètre courant.
1 pont à 2 arches et 1 ponceau.	1 60	2,300 "	"	"	130 "	
"	5 26	"	"	"	" 25(a)	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.	
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enasèlement.	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.		
0.07.00	120 »	Les adjudications ont eu lieu en bloc.								1,332 »	1,101 »	231 »	»	»	» 44	Les fonds communaux et une partie des fonds provinciaux ont été em- ployés dans la commune d'Orgeot à la construction du chemin de grande com- munication de Neufchâ- teau à Palisentr.
»	»								3,792 »	507 »	253 »	3,032 »	»	» 40		
»	»	»	3,182 40	»	11,050 »	»	300 »	»	14,432 40	2,649 »	1,958 »	9,825 40	»	» 81		
									19,556 40	4,257 »	2,442 »	12,857 40	»			
										19,556 40						

chemin que l'on est en train d'améliorer. Un pont y est en construction ; dans le hameau, le chemin est très-mauvais, mal empierré, raviné, enfin dangereux pour les voitures. Passé le hameau, la partie nouvellement empierrée est recouverte de pierrailles beaucoup trop grosses, et l'eau traverse le chemin qui manque de contre-fossés et se détériore. Vient alors une lacune

non empierrée, d'ancien chemin raviné jusque dans le bois, où le chemin a été empierré il y a assez longtemps, mais sans en déblayer le coffre, de sorte que les accotements sont beaucoup trop bas, et forment un escalier avec la partie empierrée qui ne paraît pas avoir jamais été entretenue. Au delà du bois, l'empierrement est récemment fait, mais mal cassé ; il devient meilleur et mieux battu à mesure que l'on approche d'Herbeumont, où l'on arrive par une descente très-forte.

Depuis le bois jusqu'à Herbeumont il y a beaucoup de pierraille en approvisionnement sur les accotements.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.



CANTONS VOYERS DE SAINT-HUBERT ET DE MARCHE.



Chemin de grande communication de Saint-Hubert à Marche, par Nassogne.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Saint-Hubert..	Rue du Fayt à Saint-Hubert.	"	7,590	11 p. o/o	5.50	6.00	0.50	Par adjudication. Empierrement. Matériaux des communes traversées.
Arville.....		"	553					
Awenne.....		"	427					
Masbourg.....	" Canton voyer de Marche.	"	1,943	8 id.	5.00	10.00	"	Id.
Nassogne.....		"	5,564	15 id.	5.00	10.00	"	Id.
Harsin.....		Route de Marche à Bastogne.	2,152	6 id.	5.00	10.00	"	Id.
			18,229					

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres faits.	TOTAL.
	Pavage	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Con-tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Saint-Hubert..	"	650	"	6,940	"	"	"	"	1,765	"	"	18,975	"	"	"	20,740
Arville.....	"	"	"	553	"	"	"	"	"	"	"	1,382	50	"	"	1,382 50
Awenne.....	"	"	"	427	"	"	"	"	"	"	"	1,067	50	"	"	1,067 50
Masbourg.....	"	650	"	7,920	"	"	"	"	1,765	"	"	21,425	"	"	"	23,190
Nassogne.....	"	"	"	1,943	"	"	Inconnu.									
Harsin.....	"	"	"	5,564	"	"										
	"	620	"	1,532 (a)	"	"										
	"	1,270	"	16,959	"	"										
						18,229										

Ce chemin de grande communication, encadré entre les deux grandes routes de St-Hubert à Marche, l'une par Rochefort et l'autre par Champlon, n'a pas une importance bien considérable, sauf pour les communes de Nassogne et de Harsin et pour l'exploitation des bois qu'il traverse.

que l'on rencontre au sortir de la partie étroite, occasionnerait une dépense de 5,000 à 6,000 francs.

En largeur régulière, ce chemin a d'empierrement 3^m,50; accotement 1^m,25; fossé 0^m,50 à 1 mètre. L'empierrement est construit en pierres siliceuses : l'enrochement a de 0^m,15 à 0^m,20 et le rechargement 0^m,10, avec de bonnes bordures.

De St-Hubert à la ferme de Chermont, c'est-à-dire sur une longueur d'environ 800 mètres, l'empierrement a été construit avant la déclaration de grande vicinalité; la construction, du reste, est postérieure à cette déclaration.

Dans toute la partie que l'on parcourt sur St-Hubert, avant d'entrer sur la partie construite par la commune d'Arville, on roule sur l'enrochement, mais l'empierrement doit avoir été construit avec une grande solidité et avec d'excellents matériaux, car le bombement est conservé; l'on ne voit pas de traces d'ornières et le chemin est très-sec.

Les accotements et surtout les fossés laissent à désirer.

Dans les 550 mètres, construits par la commune d'Arville, les choses sont à peu près dans le même état, si ce n'est que le chemin est assez boueux et que l'on y remarque des commencements d'ornières.

Au delà de la commune d'Arville, on rentre sur une partie construite par la commune de St-Hubert. Dans toute cette longueur on roule sur l'enrochement, excepté en quelques parties où la pierraille est si dure qu'elle n'est pas encore brisée. Jusqu'à 400 mètres environ avant d'arriver au château et aux anciennes usines de St-Michel, la section du chemin reste irréprochable, sauf la disparition de la pierraille et la section des fossés qui sont parfois remplis. A partir de ce point jusqu'à St-Michel, l'empierrement offre des ornières, mais il reste sec.

A St-Michel, pont d'une arche plein cintre, en moellons bruts, avec tablettes en pierres piquées, le tout en bon état.

Au delà de St-Michel, on trouve 200 mètres en mauvais état et fort boueux, faute de moyens d'écoulement pour les eaux; il faudrait, à cet effet, construire deux ou trois gargouilles. Au delà, jusqu'à la limite de la commune, l'état des choses redevient meilleur, sans être aussi bon que dans la partie qui précède St-Michel : on remarque notamment que les fossés sont entièrement comblés.

Au delà de St-Michel, on parcourt 427 mètres sur la commune d'Awenne. Le chemin y est en assez bon état dans son ensemble, sauf la disparition de la pierraille et l'apparition de quelques ornières.

Le temps m'a manqué pour voir la continuation de ce chemin.

La partie du chemin que je viens de décrire n'a donné lieu qu'à quelques redressements de peu d'importance et à quelques terrassements, le tout insuffisant pour réduire les pentes et les rampes à une limite convenable. Elle peut être considérée comme bien construite et en bon état, mais un rechargement presque général y est nécessaire; elle réclame aussi des soins aux accotements et surtout aux fossés qui sont très-négligés. La crête des accotements est gazonnée. Les pierres de bonne qualité pour l'entretien se trouvent presque partout à pied d'œuvre.

La commune de St-Hubert a un cantonnier pour l'entretien de ses chemins, qui ont un développement de plus de 20,000 mètres. On comprend que cette tâche est trop considérable pour un seul individu.

La partie du chemin sur la commune d'Arville est aussi entretenue par un cantonnier.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.



CANTONS VOYERS DE SAINT-HUBERT ET DE BOUILLON.



Chemin de grande communication de Saint-Hubert à la route
de Bouillon à Dinant, par Beauraing.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON moyenne.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTAL.		
St-Hubert	Rue du Four à St-Hubert.	"	Mètres. 1,850	9 p. ‰	Mètres. 5.50	Mètres. 5.50 à 7	Mètres. 0.50	Adjudication publique. Empierrement (sauf 100 mètr. de pavage à St-Hubert). Matériaux des communes traversées.
Hatrival		"	4,275					
Libin		"	6,640					
Willance		"	6,745					
Opont (canton voyer de Bouillon).		"	5,000					
Porcheresse		"	5,470					
Gembes	Canton voyer de St-Hubert.	"	1,680					
Hautfays		"	7,110					
Bièvre	Prov. de Namur. (Pour mémoire)	Limite de la province de Namur.	36,768					
Poligny								

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.								
St-Hubert	Mètres. 100	Mètres. 1,750	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. "	Mètres. "	U. A. C.	Francs. "	Francs. 250	Francs. "	Francs. "	Francs. 3,060	Francs. "	Francs. "	Francs. "	Francs. 3,330
Hatrival	"	"	"	4,275	"	"	"	"	850	"	"	6,840	"	"	"	7,690
Libin	"	"	"	6,640	"	"	"	"	850	"	"	10,624	"	"	"	11,474
Willance	"	1,250	"	5,493	"	"	"	"	1,575	"	"	11,748 80	"	"	"	13,323 80
Opont (canton voyer de Bouillon).	"	"	"	"	"	5,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Porcheresse	"	380	"	2,422	"	668	"	"	5,050	"	"	4,944	"	"	"	10,994
Gembes	"	"	"	1,540	"	140	"	"	250	"	"	2,926	"	"	"	3,176
Hautfays	"	650	"	5,180	"	1,280	"	"	"	"	"	9,911	"	"	"	9,911
Bièvre } Prov. de Namur. Poligny } (Pour mémoire)	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	100	4,030	"	25,550	"	7,088	"	"	9,825	"	"	50,073 80	"	"	"	50,898 80
	29,680															
	36,768															

Ce chemin emprunte le territoire de dix communes dont deux appartiennent à la province de Namur, et dont il ne sera question ici que pour mémoire. Il réunit les routes qui passent par Saint-Hubert aux routes de Rochefort à Recogne, de Wavreille à Menuchenet et Bouillon et de Dinant à Menuchenet et à Bouillon. Il part de Saint-Hubert à l'extrémité de la rue du Four.

Commune de Saint-Hubert. Dans la première moitié, on trouve d'abord une centaine de

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIEAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant	Travaux d'art	Produit. — 1851 à 1852.	Emplacement	DÉPENSES — ANNUELLES.	
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
½ pont.....	1 60	200	»	»	»	
½ pont.....	1 90	675	»	»	»	
½ pont.....	1 60	675	»	»	»	
½ pont et 1 pont.....	1 67	1,150	»	»	»	
1 pont.....	»	»	»	»	»	
1 pont.....	2 80	4,200	»	»	»	
4 fortes gargouilles	1 50	200	»	»	»	
	1 50	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enselement.	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.	
"	"	200	"	"	2,775 "	"	"	"	2,975 "	"	"	2,975 "	"	"	46
"	"	675	"	"	6,412 50	"	"	"	7,087 50	776	616	5,695 50	"	"	51
"	"	675	"	"	9,960 "	"	"	"	10,635 "	3,078	2,272	5,295 "	"	"	46
"	"	1,150	"	"	10,114 50	"	"	"	11,264 50	3,342	2,510	5,412 50	"	"	48
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	4,200	"	"	3,633 "	"	"	"	7,833 "	1,500	450	5,853 "	"	"	50
"	"	200	"	"	2,310 "	"	"	"	2,510 "	575	235	1,700 "	"	"	43
"	"	"	"	"	8,745 "	"	"	"	8,745 "	2,774	1,326	4,645 "	"	"	43
"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
"	"	7,100	"	"	43,950 "	"	"	"	51,050 "	12,045	7,439	31,566 "	"	"	
										51,050					

mètres de pavage détestable ; ensuite commence l'empierrement qui a perdu son bombement. Tant que le chemin reste dans les haies du village, il n'a pas sa largeur régulière. et quoique les haies soient basses et élaguées, le chemin est humide et boueux. Il n'y a point de fossés. Dans la deuxième moitié, la pierraille a disparu et on roule sur l'enrochement : les fossés sont insuffisants et l'eau de plusieurs sources sillonne l'empierrement.

Commune de Hativat. On rencontre d'abord une forte côte dans laquelle l'empierrement

est très-mauvais : rechargement emporté, bombement disparu, bordures déchaussées, ornières profondes et continues, fossés passables. Un rechargement va être fait sur cette partie, mais on a laissé les choses aller trop loin et il eût dû être opéré à la dernière saison. Du haut de la côte jusqu'au village, l'état des choses est le même ; de plus, les fossés sont en partie bouchés et les accotements détestables. La traverse du village est d'une grande malpropreté : les tas de fumiers et les mares posés sur la limite des chemins laissent écouler leurs liquides sur la place où devraient être les fossés. L'empierrement, que l'on ne peut voir sous l'épaisse couche de boue qui le recouvre, est fort raboteux. Dans les haies, au-delà du village, l'empierrement est mauvais, sale et offre de profondes ornières : les matériaux pour un rechargement sont à pied d'œuvre. Au-delà des haies jusqu'au sommet de la côte, chemin encaissé, boueux ; les fossés sont remplis. Du sommet de la côte jusqu'au ruisseau, la première moitié est mauvaise, on roule sur l'enrochement, il y a de fortes ornières, les accotements sont médiocres, les fossés mauvais, et il y a des cassis on ne peut plus mal construits ; dans la deuxième moitié, les accotements et les fossés sont beaucoup meilleurs, et un rechargement, bon quoique insuffisant, a été opéré. Sur cette commune le chemin porte à son extrémité, sur la rivière de l'Homme, un pont mitoyen avec la commune de Libin. Ce pont a deux arches en plein cintre, en moellons, est en bon état, mais a besoin d'un récrépissage.

En somme, sur Flatival, sauf dans la dernière partie, le chemin pêche partout par défaut d'écoulement régulier pour les eaux et par défaut de rechargement. Je dois faire observer que les matériaux qui sont à pied d'œuvre pour l'opérer représentent à peine la moitié du cube qui serait nécessaire.

Commune de Libin. A 200 mètres de la limite, ancien pont d'une arche sur une dérivation du ruisseau. Au-delà de ce pont, on abandonne l'ancien chemin qui montait sur Libin-Bas avec une rampe de 12 p. ‰, pour prendre un nouveau tracé allant sur Libin-Haut avec une rampe variant, à partir du pont, de 3 à 5, 8 et 10 (sur 150 mètres) p. ‰. Cette dernière rampe eût pu facilement être adoucie. Du reste, depuis l'entrée dans la commune jusqu'au sommet de la côte, le chemin est en bon état sous tous les rapports ; on doit seulement regretter qu'on ne lui ait pas donné un bombement assez considérable. Du sommet de la côte jusqu'au village, le tout est satisfaisant, si ce n'est qu'en quelques points on commence à rouler sur l'enrochement. La traverse du village est satisfaisante quant à l'empierrement, et assez satisfaisante quant au reste. La rampe de raccordement avec la route de Neufchâteau à Dinant est un peu trop rapide. De cette route à la limite de Libin, tout est en bon état, sauf que, sur les 600 premiers mètres, on remarque des ornières qui vont être l'objet d'un remplissage.

En somme, sauf les cassis qui sont très-mal construits, le chemin est fort satisfaisant sur Libin.

Commune de Willance. Dans les 700 à 800 premiers mètres, le chemin est en très-mauvais état : l'empierrement est sillonné de profondes ornières pleines d'eau, et il n'y a pas de matériaux de rechargement. Au-delà jusqu'au village, l'empierrement est bon, mais un peu usé. Accotements bons ; fossés insuffisants. Traverse du village : cassis détestables, empierrement raboteux, sale, sans bombement, pas d'accotements ni de fossés. En face de l'église, partie non empierrée, établie sur le rocher, purins débordant sur la route. Du village jusqu'à 600 mètres au-delà de la chapelle Saint-Antoine, morceau détestable sous tous les rapports. Au delà, sur 400 mètres, le chemin est moins mauvais, mais on roule sur l'enrochement. Au delà jusqu'à la Lesse, le chemin est réparé, rechargé et entièrement en bon état, sauf que la quantité de pierraille employée est insuffisante pour rendre le bombement complet au chemin. Le pont sur la Lesse a deux arches de 5 mètres d'ouverture ; il a besoin d'un rejointoyage et de tablettes neuves en pierre de taille. Du pont jusqu'à Maissin, l'empierrement est usé ; on roule sur l'enrochement. La largeur diminue successivement jusqu'au village, et, sur 600 à 700 mètres, elle est réduite à la largeur de l'empierrement. Près de l'église, on coupe la route de Wavreille à Menuchenet : on suit cette route sur une longueur d'environ 200 mètres, puis on reprend le chemin qui se continue jusqu'à la limite de la commune sur une longueur d'environ 1,500 mètres. Cette partie est en assez bon état : au début, elle a perdu de son bombement ; vers la fin, elle n'est pas encore frayée. Je n'ai pas inspecté le chemin au delà.

Commune d'Opont (canton-voyer de Bouillon). Rien n'est exécuté sur cette commune qui offre une lacune d'environ 5,000 mètres dans le chemin.

Commune de Porcheresse. Il reste 668 mètres à empiercer sur cette commune.

Commune de Gembes. Il reste 140 mètres à empiercer sur cette commune.

Commune de Hautfays. Il reste 180 mètres à empiercer sur cette commune.

Commune de Bièvre (Namur). Le chemin est entièrement empierré sur cette commune (1,200 mètres) aux frais de la commune de Gembes.

Commune de Poligny (Namur). Le chemin est entièrement empierré sur cette commune (1,811 mètres) aux frais de la commune de Gembes : il prend fin dans cette commune à sa rencontre avec la route de Dinant à Bouillon.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE SAINT-HUBERT ET DE BOUILLON.

Chemin de grande communication de Libin à Paliseul, par Anloy.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Libin.....	Canton royer de Saint-Hubert.	Libin, chemin de grande communication de St- Hubert à la route de Bouillon à Dinant.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Adjudication. Empierrement. Matériaux des communes traversées.
Willance...			417	7 p. %	5.50			
Anloy.....	Canton royer de Bouillon.	Paliseul.....	2,164	10 "	4.00	7.00	0.50	
Paliseul...			8,587	4 "				
			1,258					
			12,426					

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.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.		Con-tenance.	Sommes.									
Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.		
Libin.....	"	"	"	417	"	"	"	"	"	"	834	"	"	"	834		
Willance...	"	"	"	2,164	"	"	"	"	"	"	3,695 20	"	"	"	3,695 20		
Anloy.....	"	134	"	6,231	"	2,162	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
Paliseul ...	"	232	"	976	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
	"	416	"	9,833	"	2,162	"	"	"	"	4,729 20	"	"	"	4,729 20		
10,264																	
12,426																	

Au sortir de Paliseul, l'empierrement est bon, mais l'herbe y pousse : avant d'arriver au calvaire de Framont, il y a une lacune non empierrée d'environ 300 mètres, puis une partie neuve qui est bonne. Avant d'entrer dans le hameau de Framont, on suit une partie d'ancien

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 84	"	"	"	"	
	1 75	"	"	"	"	
	2 42	"	"	"	" 25 (a)	(a) Par mètre courant.
	2 "	"	"	"	" 25 (a)	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE RÉPARTIE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.	
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Entassement.	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.			
Con- tenance.	Sommes															
Il. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.		
"	"	"	"	"	767 28	"	"	"	767 28	254 "	127 "	386 28	"	" 53	Ces données compren- nent des travaux exécutés en 1852, après l'inspec- tion.	
"	"	"	"	"	3,743 72	"	"	"	3,743 72	1,240 "	620 "	1,883 72	"	" 50		
"	"	"	5,397 "	"	9,637 50	"	500 "	"	15,534 50	3,524 "	3,038 "	9,004 50	"	" 60		
"	"	"	629 "	"	1,987 "	"	"	"	2,516 "	"	"	2,286 "	"	" 50		
"	"	"	6,026 "	"	16,035 50	"	500 "	"	22,561 50	5,108 "	3,763 "	13,760 50	"			
										22,561 50						

empierrement en mauvais état, raviné par les eaux et sans contre-fossés. La traverse de Framont est assez bonne ; puis vient une lacune non empierrée d'environ 200 mètres. Passé cela, l'empierrement est en construction ; on extrait les pierres sur l'accotement. Un peu plus

loin, le chemin est bien achevé; mais à partir du Coin-du-Bois, la circulation des voitures venant d'un chemin latéral vers Anloy, a formé des ornières faciles à réparer, mais qui indiquent un manque d'entretien sur environ 1,000 mètres.

Près d'Anloy, l'augmentation de circulation a déprimé le chemin qui aurait besoin de rechargement. Il n'y a pas de contre-fossés; il serait urgent d'en faire creuser, là où le chemin est en déblai, car l'eau y prend déjà son cours par les ornières et aura bientôt dégradé l'empierrement.

Généralement les tas de pierres, dans cette partie-là, sont sur l'emplacement des contre-fossés, qui manquent jusqu'à Anloy.

De là à Libin, tout est en construction; les parties faites sont bonnes.

L'ensemble du chemin est d'un bon aspect, et la circulation y sera facile lorsqu'il sera entièrement achevé.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE SAINT-HUBERT.

Chemin de grande communication de Sohier à Grupont.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON MILIMÈTRES.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierré- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Sohier	Sohier.....	"	463					
Lomprez	"	"	1,843					
Wellin.....	"	"	2,170					
Chanly.....	"	"	2,714	6 p. %	3.30	7.00	0.30	
			(a)					
Resteigne (province de Namur.	"	"	2,600					
Tellin (canton voyer de St-Hubert).	"	"	3,393					
			(a)					
Bure (province de Namur).	"	Grupont : route de Namur à Arlon.	3,200					
			16,387					Adjudication publique. Em- pierrém ^t . Matériaux des communes traversées.

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.	Ensalement.	Prix de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.		Con-tenance.	Sommes.								
Sobier	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Lompres.	"	465	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wellia	"	1,245	"	600	"	"	"	"	400	"	"	900	"	"	"	1,300
Chanly	"	1,370	"	"	"	230	"	"	"	"	"	1,200	"	"	"	1,200
	"	570	"	"	"		"	"	"	"	"		"	"	"	
Resteigne (province de Namur).	"	"	"	2,003	"	711	"	"	"	"	"	4,071	"	"	"	4,071 ^(a)
Tellin (canton de St-Hubert).	"	"	"	2,600	"	"	"	"	"	"	"	3,900	"	"	"	3,900
Bare (province de Namur).	"	1,673	"	1,920	"	"	"	"	740	"	"	5,928	45	"	"	6,688
	"	"	"	3,200	"	"	"	"	"	"	"	5,280	"	"	"	5,280
	"	5,323	"	10,323	"	941	"	"	1,140	"	"	21,279	45	"	"	22,419
	15,646															
Dont la longueur sur la province de Namur: 2,600							16,587									
→ 3,200 = ...							5,600									
							10,787									

L'ancienne route de Luxembourg à Namur tient lieu de chemin de grande communication entre Sohier et Lomprez ; cette partie est mauvaise, tout à fait déprimée et sans aucun entretien ; sa largeur pourrait être diminuée.

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 ponceau.....	1 90	350	"	"	"	Ces 463 mètres appartiennent à la vieille route de Luxembourg.
"	1 30	"	"	"	"	Sur les 1,845 mètres il y en a 1,245 appartenant à la vieille route de Luxembourg.
1 pont à construire.....	1 30	"	"	"	"	Sur les 2,170 mètres il y en a 1,370 qui appartiennent à la route de Halma à Beauraing.
"	1 50	"	"	"	"	
2 ponceaux.....	1 70	680	"	"	"	(a) Ces chiffres ne sont qu'approximatifs, les longueurs qu'ils représentent appartenant à la province de Namur dont je n'ai pas eu à m'occuper cette année.
"	1 65	"	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	(a) Plus la dépense du chef du pont à construire. <

Sur le territoire de Wellin, il y a une lacune du 230 mètres très-mauvaise, qui n'a pas été améliorée, dans la prévision de la construction d'une route de Rochefort à Hautfays qui devrait suivre ce parcours.

Entre Wellin et Halma, la route de Bauraing tient lieu de chemin : puis suit une lacune très-mauvaise, d'environ 400 mètres, entre les deux routes.

Passé la route de Dinant jusqu'à Chanly, l'empierrement est neuf et bon. Le pont sur la Lesse à Chanly n'est pas encore fait ; on passe la rivière à gué, ce qui est dangereux pendant cinq mois de l'année. Il existe pour les piétons une passerelle en bois qui menace ruine.

Ce pont, qui coûterait 12,000 francs, est très-nécessaire. Malheureusement, le désaccord administratif entre les deux sections de la commune a rendu impossible la majoration des rôles pour y subvenir.

Au delà du gué, le chemin est viable sur tout son parcours jusqu'à Grupont ; mais les pier-railles sont mal cassées sur Chanly, et il y a urgence d'entretien sur Resteigne.

Sur Tellin, il est trop étroit, ancien et exige aussi entretien. Il y a pour cette commune un cantonnier mal payé et qui ne fait pas grand' chose.

Ce chemin commence à Sobier, partant d'une ferme ; de là à Halma, il n'est guère que chemin d'exploitation peu fréquenté. Cette partie devrait être retirée de la grande communication.

De Halma à Grupont, il acquiert plus d'importance, parce qu'il relie trois routes, mais n'est pas très-fréquenté.

Il y a urgence à construire le pont de Chanly pour que la communication soit continue.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE MARCHE.

Chemin de grande communication de la route de Marche à Rochefort à celle
de Rochefort à Saint-Hubert et de Hargimont à Wavreille.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Hargimont.....	Hameau de Jemeppe, route de Marche à Roche fort.	"	2,791	10 p. %	5.30	7.00	0.50	Par adjudication publique. — Empièrrement. — Ma- tériaux des communes tra- versées.
On.....	"	"	650	"	3.50	7.00	0.50	
Ambly (province de Namur).	"	"	"	"	"	"	"	
Forrières.....	"	"	3,790	7 p. %	3.30	7.00	0.50	
Wavreille (provin- ce de Namur).	"	Route de Roche fort à Saint-Hubert.	"	"	"	"	"	
			7,231					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empièrrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Il. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Hargimont	"	1,931	"	"	"	860										
On.	"	"	"	650	"	"										
Ambly (province de Namur).	"	"	"	"	"	"	Inconnu.									
Forrières	"	"	"	3,790	"	"										
Wavreille (prov. de Namur).	"	"	"	"	"	"										
	"	1,931	"	4,440	"	860										
	6,371															
	7,231															

Chemin de Hargimont à Forrières. — Sur le territoire de Hargimont une partie est nouvellement faite et bonne ; un pont sur un bras de la Waure y est en construction.

De là à Forrières rien n'est fait ; cette dernière localité est reliée à la route de Saint-Hubert à Roche fort par un chemin bien empièrré avec un pont de trois arches sur l'Homme.

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN. — DÉPENSES ANNUELLES.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1831 à 1832.	Emplacement.		
1 pont de 8 mètres, 1 pont de 10 mètres, et 2 aqueducs.	Francs. 6 80 (a)	Francs. 7,290 "	Francs. "	"	Francs. "	L'élévation du prix de revient du mètre courant, sur cette commune, provient de ce que les ouvra- ges d'art y entrent pour une somme de 7,290 fr.
"	2 52	"	"	"	"	
"	"	"	"	"	"	
1 pont à 3 arches, 3 aqueducs.	4 87	6,373 65	"	"	100 "	Id. id. pour une somme de fr. 6,373-65.
"	"	"	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensalement.	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.	
0.12.00	600 »	7,290 »	»	»	4,664 10	»	»	»	12,554 10	4,052 »	2,114 »	6,378 10	»	1 86	
»	»	»	»	»	1,509 90	»	»	»	1,509 90	865 »	644 90	»	»	» 66	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
0.69.46	799 96	6,375 65	»	»	11,263 51	»	»	»	18,439 12	6,693 »	3,575 »	8,171 12	»	1 40	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
0.81.00	1,399 95	13,665 65	»	»	17,437 51	»	»	»	32,503 12	11,620 »	6,333 90	14,519 12	»		
32,503 12										32,503 12					

Les administrations des communes à traverser par ce chemin n'étant pas d'accord sur le tracé à suivre, la construction de ce chemin se trouve arrêtée.

La commune d'Ambly préférerait se relier au chemin de Saint-Hubert à Marche sur le territoire de Harsin.

Hargimont demande à se relier à Harsin ; la partie faite leur resterait très-utile pour leur agriculture.

Le commissaire-voyer propose un chemin de grande communication de Nassogne à Ciney en passant par Ambly, On, Humain, Serainchamps, etc.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE ST-HUBERT ET DE BOUILLON.

Chemin de grande communication de Paliseul à Neupont.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Chanly.....	Hameau de Neupont, route de Neufchâteau à Di- nant par Halmay.	"	3,720	8 p. o/o	3.50	7.00	0.50	Adjudication publique. Em- pierrement. Matériaux des communes traversées.
Daverdisse....		"	4,074					
Porcheresse....		"	2,713					
Opont.....	"	"	7,413	9 p. o/o	4.00	7.00	"	
Paliseul.....	"	"	370	"	"	"	"	
Anloy.....	"	Territoire d'Anloy, route de Paliseul à Rochefort.	500	"	"	"	"	
			20,794					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Chanly	"	310	"	1,657	"	3,753	"	"	1,100	"	"	9,738	"	"	"	10,838
Daverdisse	"	420	"	3,580	"	74	"	"	1,100	"	"	6,577	20	"	"	7,677 20
Porcheresse	"	"	"	2,715	"	"	"	"	"	"	"	4,887	"	"	"	4,887
Opont	"	187	"	3,781	"	3,447	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Paliseul	"	"	"	"	"	370	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Anloy	"	"	"	"	"	500	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
	"	917	"	11,733	"	8,144	"	"	2,200	"	"	21,202	20	"	"	23,402 20
	12.650															
	20,794															

Ce chemin part de la route de Paliseul à Tellin sur le territoire d'Opont. A l'origine, rien n'est fait ; on suit l'ancien chemin qui est très-mauvais. Sur le territoire du hameau de Frêne, la circulation est interrompue par les travaux de déblai à l'origine de la partie en construc-

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.	
½ pont à construire	1 80	1,100	»	»	»	
Id.....	1 80	1,100	»	»	»	
»	1 80	»	»	»	»	
»	2 80	»	»	»	» 25	Par mètre courant.
»	»	»	»	»	»	Non commencé.
»	»	»	»	»	»	Non commencé.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensaiblément.	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.	
»	»	»	»	»	2,950 50	»	»	»	2,950 50	»	»	2,950 50	»	» 43	
»	»	»	»	»	7,200 »	»	»	»	7,200 »	1,495	1,011	4,691 »	»	» 51	
»	»	»	»	»	4,072 »	»	»	»	4,072 »	»	»	4,072 »	»	» 43	
»	»	»	3,769 60	»	6,944 »	»	560	»	11,273 60	1,861	1,830	7,582 60	»	» 70	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
»	»	»	3,769 60	»	21,166 50	»	560	»	25,496 10	3,356	2,841	19,299 10	»		
										25,496 10					

tion ; passé cela, une partie est faite, assez bonne, mais pas entretenue. Le chemin y est fort étroit.

Passé Frêne, vieux chemin, mal empierré et très-mauvais jusque sur Beth où il y a une

partie neuve, assez bonne après laquelle le chemin, pour l'amélioration duquel on n'a jamais rien fait, devient impraticable aux voitures.

Sur le hameau d'Our, l'empierrement est fait, mais mal achevé; la pierraille n'y est qu'à moitié cassée.

Entre Our et Porcheresse, très-mauvaise lacune.

Sur Porcheresse, l'empierrement est fait, mais la pierraille est beaucoup trop grosse.

Sur Daverdisse le chemin n'est pas encore bien achevé; il serait nécessaire d'y faire une double bordure pour contenir et limiter le ruisseau qui le longe. Les travaux sont terminés jusqu'au moulin; en quelques endroits c'est le roc vif qui forme le chemin; ce système est évidemment défectueux: si la roche est dure, le frottement la rend trop polie et par là dangereuse et difficile pour les chevaux; si elle est, au contraire, peu tenace, on a un chemin boneux et raviné.

Près du moulin de Daverdisse on doit passer le ruisseau à gué; la sortie en est difficile. Au delà du gué, le chemin est très-mauvais, non amélioré, et étroit. Après quoi vient une partie d'empierrement déjà ancienne qui devrait être rechargée. Depuis cette partie plus rien de fait jusqu'à Neupont.

Cette voie de communication sera très utile à l'agriculture, au transport de la chaux ainsi que des bois et des écorces vers Dinant.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

**CANTONS VOYERS DE HOUFFALIZE, DE LAROCHE
ET DE BARVAUX.**

Chemin de grande communication de Houffalize à Terwagne (Liège).

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON Moyenne.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.	
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.			
Mont	Canton royer de Houffalize.	Route de Liège à Houffalize.	"	Mètres. 3,239	Mètres. "	Mètres. 5.50	Mètres. 6.00	Mètres. 0.50	Adjudication publique. Em- pierrement. Matériaux des communes traversées.
Wibrin		"	"	8,940	"	5.50	6.00	0.50	
Samré.....	Canton royer de Laroché.	"	"	6,100	4 p. ‰	5.50	6.00	0.50	
Dochamps...		"	"	6,560	"	5.50	6.00	0.50	
Amonines....		"	"	4,287	"	5.50	6.00	0.50	
Erezée.....		"	"	1,000	"	"	"	"	
Soy.....	Canton royer de Barrant.	"	"	2,966	"	4.00	6.00	0.50	
Wéris.....		"	"	5,610	"	4.00	6.00	0.50	
Barvaux.....		"	"	1,550	"	4.00	6.00	0.50	
Grandhan ...		"	"	2,520	"	4.00	6.00	0.50	
Durbuy		"	"	5,550	"	4.00	6.00	0.50	
Borlon.....	"	Limite de la province de Liège, commune d'Occquier.	6,180	"	4.00	6.00	0.50		
			50,088						

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Mont	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Wibrin	"	"	"	1,037	"	2,202	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Samré	"	"	"	5,233	"	3,707	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dochamps	"	"	"	6,100	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Amonines	"	"	"	4,162	"	2,198	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Erezée	"	"	"	1,464	"	2,623	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Soy	"	"	"	"	"	1,000	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Wéris	"	"	"	1,959	"	1,007	"	417	"	"	"	5,877	"	150	"	6,027
Barvaux	"	"	"	2,559	"	1,051	"	1,607	"	"	"	5,847	"	125	"	5,772
Grandban	"	"	"	1,330	"	"	"	580	"	"	"	3,990	"	50	"	4,040
Durbuy	"	"	"	2,520	"	"	"	1,204	"	"	"	7,560	"	100	"	8,864
Borlon	"	"	70	2,510	"	976	"	705	"	"	280	12,900	"	150	"	13,050
	"	"	"	1,335	"	4,845	"	"	"	"	"	4,005	"	200	"	4,205
						19,609										
						30,479										
						50,088										

Sur le territoire de Borlon un bout d'empierrement de 600 mètres passable et entretenu ; puis lacune assez viable. Après cela une partie de 1,000 mètres bonne et bien empierrée, suivie d'un chemin de schiste et terre assez mauvaise.

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.	
$\frac{1}{2}$ pont.	Francs. 4 90	Francs. 1,675	Francs. »	»	Francs. 250	
$\frac{1}{2}$ pont.	2 28	1,675	»	»	300	
»	2 28	»	»	»	300	
»	1 78	»	»	»	»	
1 ponceau	3 18	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	
12 gargouilles de 0 ^m ,40.	5 02	»	»	»	90	
10 gargouilles de 0 ^m ,40, 1 de 1 mètre	2 25	»	»	»	100	
2 gargouilles de 0 ^m ,40, 1 de 1 mètre.	3 »	»	»	»	»	
6 gargouilles de 0 ^m ,40.	5 50	»	»	»	25	
3 gargouilles de 1 mètre, 7 de 0 ^m ,40.	5 »	»	»	»	75	
5 gargouilles.	5 15	»	»	»	50	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.											
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enselement.	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.																									
U. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.												
»	502	1,675	»	»	2,908	»	»	»	5,093	2,202	823	2,058	»	1 14												
»	612	1,675	»	»	9,617	»	»	»	11,501	4,833	3,305	6,897	»	» 65												
»	270	»	»	»	13,654	»	»	»	13,924	4,000	3,000	6,934	»	» 65												
»	500	»	»	»	6,575	»	»	»	7,075	1,044	300	5,731	»	» 50												
»	452	»	»	»	4,857	»	»	»	5,309	(a)1,773	»	4,857	»	» 91												
»	»	(b)	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»												
»	417														»	»	5,877	»	150	»	6,027	1,142	571	4,314	»	» 75
»	1,607														»	»	5,647	»	125	»	5,772	1,543	982	3,242	»	» 23
»	580														»	»	3,990	»	50	»	4,040	2,354	1,496	190	»	» 75
»	1,264														»	»	7,560	»	100	»	8,864	1,385	1,045	6,414	»	» 88
»	705	»	»	280	11,900	»	150	»	13,050	1,306	1,145	10,599	»	1 25												
»	»	»	»	»	4,005	»	200	»	4,205	»	»	4,205	»	» 79												
»	6,407	3,350	»	280	77,700	»	775	»	85,263	21,587	12,667	55,441	»													
										89,695																

Sur Palange il y a une partie de 800 mètres très-bonne, puis un vieil empièrrement abîmé à ornières, qui doit être refait.

La traverse de Durbuy est pavée et assez bonne; en temps d'inondation il est impossible d'en sortir avec des

voitures, le chemin actuel passant dans un bas-fond qui se trouve souvent couvert de 3 mètres d'eau. Il y existe une passerelle en bois, praticable pour les chevaux, mais qui est en très-mauvais état.

Passé ce point, commence un empierrement neuf assez bien fait, mais offrant une rampe variant de 10 à 12 p. o/o; on y a construit des aqueducs d'environ 500 mètres de développement. Il eût été facile d'obtenir un meilleur tracé en l'allongeant. L'empierrement est fait jusque près de la limite de Durbuy et de Grand-Han; là se trouve une lacune où l'on travaille aux terrassements du nouveau tracé. Un peu avant d'arriver à la ferme de Rome, on retrouve le chemin fait à neuf et assez bien empierré à travers les territoires de Barvaux et Soy; il présente bien quelques petites ornières faciles à réparer et au comblement desquelles on était occupé. Ce chemin passe sur de nombreux aqueducs en dalles qui sont bien établis, mais en quelques endroits le chemin lui-même aurait dû être construit en remblai à cause de la grande humidité du sol.

A l'entrée de Wéris petite lacune de 5 à 6 mètres pour y établir un aqueduc; il serait urgent de le faire construire immédiatement. Un peu plus loin il existe une lacune plus grande à cause d'un redressement que devra subir le chemin, opération pour laquelle on attend l'achat des terrains.

Dans Wéris le chemin est très-bon. Passé le village, il est moins bon et présente des ornières faciles à réparer. Puis vient une lacune d'environ 400 mètres en pente, creuse et étroite, mais pourtant viable.

Suit alors une partie empierrée mais pas entretenue, à ornières, mais cependant viable. Pour arriver à la route provinciale, sur Fisenne, le chemin est très-mauvais, mais sera sous peu bien arrangé. Entre Fisenne et Érezée la route provinciale est en très-mauvais état, à ornières, ravinée par les eaux, faute de contre-fossés; pas d'entretien.

D'Érezée à Amonines le chemin doit être fait suivant un nouveau tracé dans la vallée de l'Aisne. La communication entre ces deux villages est très-mauvaise; quelques parties empierrées sont trop étroites, sans contre-fossés et souvent submergées; pas du tout d'entretien. D'autres parties non empierrées sont presque impraticables et souvent illimitées en largeur, ce qui fait parfois douter que l'on soit dans le chemin. A l'entrée d'Amonines il y avait un pont qui a été enlevé en 1848 et qui n'a pas été rétabli; on passe à gué.

Dans Amonines, le chemin est empierré et assez bon, mais manque de contre-fossés. A environ 600 mètres hors du village un aqueduc a été en partie détruit, ce qui laisse une entaille dangereuse dans l'accotement. Pas d'entretien, mais pourtant viable.

A l'entrée de la commune de Dochamps, le chemin est inachevé et grossièrement empierré; de grosses pierres sont laissées sur la voie; contre-fossés inachevés et souvent remplis; pierraille cassée trop grosse, aspect malpropre. Il en est de même jusqu'à la forge à la *Plée* où cesse l'empierrement; un nouveau tracé sera suivi pour remplacer le vieux chemin actuel qui est dangereux et presque impraticable aux voitures jusqu'au lieu dit *Tchamisse*. Là recommence un empierrement neuf mais mal achevé, et offrant déjà des ornières, faute de soins. Un pont a perdu les tablettes de ses murs de tête; le débouché m'a paru trop étroit, car l'eau du torrent paraît avoir délavé le chemin. Plus loin l'aspect du chemin devient meilleur, bien qu'il manque d'entretien, que les contre-fossés soient souvent obstrués par des éboulements, ou même n'aient jamais été déblayés.

Dans le village de Dochamps, l'empierrement n'a pas été refait, et le chemin est très-mauvais, malpropre, souvent trop étroit et sillonné d'ornières; il a été anciennement fort mal empierré. Au sortir du village 100 mètres environ ont été empierrés à neuf; assez bon; puis vieil empierrement très-dégradé, à ornières et très-mauvais sur une longueur de 500 mètres. Suit alors une partie meilleure d'environ 500 mètres.

Sur Samrée les pierres d'approvisionnement obstruent souvent le chemin, faute d'être relevées en tas réguliers; elles sont en grande partie sur l'empierrement. Aspect malpropre, manque de soins et d'entretien; quelques ornières se forment. Il en est ainsi jusqu'à la route de Laroche.

Dans le village de Samrée le chemin est assez mauvais, n'a pas de contre-fossés; l'eau des sources le traverse et doit le rendre impraticable en temps de gelée. Au pied de la rampe de l'église un tas de pierres obstrue la voie. Passé le village, le chemin est assez bon, mais pas entretenu; ornières, contre-fossés et accotements inachevés. Quelques tas de pierres d'approvisionnement sont disposés jusqu'au milieu de la route. Plusieurs aqueducs y seraient nécessaires afin que les eaux puissent s'échapper suivant la pente du terrain, qui est oblique à la direction du chemin. L'aspect général est vilain, malpropre et étroit.

A l'entrée du territoire de Wibrin, lacune d'ancien chemin dont quelques parties sont très-mauvaises.

Sur Nadrin (hameau de Wibrin) bon empierrement neuf; plus loin un peu moins bon.

Dans Wibrin empierré, mais, presque partout, absence de contre-fossés, malpropre et boueux jusque devant la maison du bourgmestre; le reste est assez bon et mieux entretenu. Puis une lacune d'empierrement pourtant viable. Suit une partie nouvellement faite qui est bonne. Restent encore deux lacunes assez mauvaises et à ornières pour arriver à la route de Houffalize.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE BASTOGNE ET DE LAROCHE.

Chemin de grande communication de Bastogne à Laroche.

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'empierre- ment	TOTALE.			
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.		
Bastogne	Ville de Bastogne.	"	1,050	0.015	4.00	8.00	0.50	Adjudication publique. Em- pierrément. Grès et schis- tes.	
Longchamps		"	7,487	0.058	4.00	8.00	0.50		
Berlogne		"	6,971	0.027	4.00	8.00	0.50		
Ortho	Canton voyer de Laroche.	"	(a) 8,185	0.10	3.50	6.50	0.50	Id.	
Laroche		"	Laroche	(a) 3,984	0.068	3.50	6.50	0.50	Id.
				27,635					

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.	Ensalement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	
	Pavage.	Empierement.	Pavage.	Empierement.	Ensalement.		Contenance.	Sommes.									
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	
Bastogne. . .	Canton voyer de Bastogne.	"	"	"	1,030.00	"	"	Inconnu du commissaire-royer actuel.									
Longchamps . .		"	"	"	2,147.50	"	5,339.50	Son encor- mentées.	1,795 23	1,818 50	18,103 92	"	16,879 35	"	"	"	38,577 "
Bertogne. . .		"	"	"	2,283.00	"	4,688.00		1,131 60	2,055 "	7,148 70	"	15,064 70	"	"	"	26,300 "
Ortho . . .	Canton voyer de Laroche.	"	"	"	(a) 4,091.00	"	(a) 4,092.00	Inconnu.									
Laroche . . .		"	"	"	(a) 3,584.00	"	"										
		"	"	"													
		"	"	"	13535.50	"	14119.50										
27,655.00																	

Depuis Bastogne jusqu'à Savy, empierrément déjà ancien, bien viable, quoique pas entretenu.

De Savy jusqu'aux abords du domaine de Rollé. partie nouvellement faite. s'arrêtant brus-

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 1872.	Emplacement		
	Francs.	Francs. le mètre cube	Francs.		Francs.	
Aqueducs en moellons bruts et mortier avec chaux d'Attert.	2 50	8 »	»	»	100 »	Ces entretiens étant insuffisants augmentent la charge qui pèsera dans l'avenir sur ce chemin pour lui rendre son bombement et rétablir les remblais.
Id.....	2 61	8 »	»	»	100 »	
Id.....	3 04	8 »	»	»	80 »	
Murs de soutènement con- struits en schiste de la loca- lité ; 4 pont, 3 aqueducs.	(a) 2 80	4,600	»	»	»	(a) Ces chiffres sont douteux.
	(a) 2 80	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.	
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Entablement.	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.		
"	"	24	272 50	"	2,317 50	"	"	"	2,614 "	"	"	2,614 "	"	"	62	
Non encore mesurées.	"	150	2,147 50	"	3,307 90	"	"	"	5,605 40	2,168 "	"	3,547 "	"	"	65	
	"	330	2,283 "	"	4,303 "	"	"	"	6,936 "	3,511 90	762 "	2,233 "	"	"	76	
"	"	4,000	Inconnu.							(a) 11,454 "	Ces documents ne m'ont pas été fournis.				(a) 76	
"	3,571 75	"								(a) 11,155 "					(a) 70	
										37,764 40						

quement dans un remblai de 3 mètres d'élévation qui barre l'ancien chemin et rend ainsi la circulation impossible aux voitures.

Au delà rien n'est fait sur la commune de Longchamps et l'ancien chemin est mauvais.

Dans Bertogne, un bout de vieil empierrement très-mauvais et à ornières. Le tracé proposé sur le territoire de cette commune paraît désavantageux.

Passé le village on suit de nouveau le vieux chemin ; près de l'Ourthe une partie encore est empierrée et assez bonne.

On traverse l'Ourthe sur un beau pont à trois passages, piles et culées en pierres de taille et tablier en charpente ; immédiatement après le pont, le chemin fait un escalier, provenant d'un mauvais raccordement.

Pour sortir de la vallée, il a été apporté des modifications au tracé pendant l'exécution, d'où il est résulté de fausses manœuvres de rampes et pentes que l'on eût pu éviter en arrêtant à l'avance un projet bien étudié. Cette partie est empierrée depuis plusieurs années et n'est pas entretenue ; un aqueduc enfoncé présente un trou dangereux sur le chemin ; beaucoup de réparations y sont urgentes. La partie qui suit est neuve et bonne quoique non encore achevée.

Viennent alors alternativement des interruptions suivies de parties en construction ou faites, jusqu'au territoire de Laroche sur lequel le chemin est entièrement fini et assez bon, quoiqu'en quelques endroits il ne soit pas assez bombé et que l'eau le traverse par manque de contre-fossés.

Là, comme partout où les chemins se trouvent à mi côte, il serait nécessaire d'exiger que les tas de pierres d'approvisionnement fussent placés sur l'accotement du côté de la vallée.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE LAROCHE.

Chemin de grande communication de Laroche à Soy.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	L'ARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Laroche.....	Vallée de l'Ourthe : route de Laroche à Salm-Château.	"	600	0.03	5.50	6.50	0.50	Adjudication publique. Em- pierrément.
Marcour.....	"	"	6,100	0.07	5.50	6.50	0.50	
Beffe.....	"	"	4,100	0.07	5.50	6.50	0.50	
Soy.....	"	Hameau de Fisenne : chemin de grande communication de Houffalize à Ter- wagne.	4,500	"	5.50	6.50	0.50	
			15,500					

[illegible]

Ce chemin prend naissance à la route de Laroche à la baraque de Fraiture, au point où cette route quitte la vallée de l'Ourthe pour remonter celle du ruisseau le Royen.

Il descend dans la vallée du Royen, traverse le ruisseau sur un pont en pierre et de là

Passé Cielle, interruption; mauvais vieux chemin. A Beffe la traversée du village est faite et très-bonne.

Entre Beffe et Trinal encore un bout de fait, assez bon. La traversée de Trinal est aussi faite et viable.

Rien n'est fait au delà, et la circulation ne peut avoir lieu que très-difficilement entre Laroche et Soy, tant que tout le chemin ne sera pas achevé.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE BARVAUX, DE MARCHE ET DE LAROCHE.

Chemin de grande communication de Hotton à Laroche.

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.	
Hotton (canton voyer de Barvaux.	Hotton : route de Marche à Bar- vaux.	"	1,429	"	4.00	6 et 7	0.50	Adjudication publique. — Empierrement. — Maté- riaux souvent de mauvaise qualité des communes tra- versées.
Hampteau .	"	"	3,580	"	4.00	Id.	Id.	
Rendèux .	"	"	3,533	"	4.00	Id.	Id.	
Marcour. .	"	"	1,200	"	4.00	Id.	Id.	
Hodister. .	"	"	3,102	0.10	4.00	Id.	Id.	
Beausaint. .	"	Laroche.....	3,347	"	3.80	Id.	Id.	
			13,991					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Hotton (canton voyer de Barvaux.	"	"	"	1,429	"	"										
Hampteau	"	1,422	"	1,249	"	909										
Rendèux .	"	"	"	3,333	"	"										
Marcour. .	"	"	"	1,200	"	"										
Hodister .	"	"	"	1,874	"	1,223										
Beausaint. .	"	"	"	1,569	"	1,778										
	"	1,422	"	10,654	"	3,915										
	12,076															
	13,991															

Ce chemin part, à Hotton, de la route de Marche à Barvaux.

Sur Hotton le chemin est assez bon, limité, du côté de la rivière, par un mur en pierre, formant parapet. Il en reste encore environ 300 mètres à construire, ainsi qu'une partie de

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 ponceau-viaduc. — 1,175 ^m de mur de soutènement. — 6 gargouilles.	8 08	"	"	"	1,141 "	Plus que pour aucun autre chemin, les données qui m'ont été fournies pour celui-ci étaient confuses et incomplètes, excepté en ce qui concerne le canton voyer de Barvaux.
"	3 92	"	"	"		
3 ponceaux.....	2 36	1,940 "	"	"		
"	2 25	"	"	"	"	
1 ponceau.....	2 04	495 "	"	"	130 "	
$\frac{1}{2}$ pont en moellons du pays, de 4 mètres d'ouverture. Ta- blettes et cordons en pierres provenant des carrières de Fisenne et de Soy.	50	495 "	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
"	1,400 "	"	"	"	"	"	"	"	11,652 "	2,790 "	2,222 "	"	"	2 02	
"	1,754 14	"	"	"	8,714 62	"	"	"	10,468 76	1,620 "	866 "	7,982 76	"	" 98	
"	1,844 43	1,940 "	"	"	4,757 27	"	"	"	8,541 70	2,901 "	1,424 "	4,216 70	"	" 64	
"	"	"	"	"	Inconnu.				2,700 "	"	"	"	"	" 56	
1.13.23	"	"	"	"					3,818 41	"	"	"	"	" 51	
0.65.29	417 81	495 "	"	"	1,029 47	"	46 70	"	"	"	"	"	"	"	
									37,180 87						

mur de soutènement. Près d'une carrière on remarque quelques ornières et le contre-fossé commence à se remplir.

Les talus du côté de la vallée sont trop droits.

Sur la hauteur, une gargouille qui s'obstruait, a été bouchée et remplacée par un mauvais cassis trop court et trop profond. Vers la limite de la commune de Hotton, le chemin se trouvant placé à mi-côte, présente un précipice du côté de la vallée ; on devrait y établir un parapet. Il est aussi trop étroit en cet endroit. L'empierrement est fait jusqu'à la limite de Hotton et Hampteau, où l'on travaille. Il y faudrait un mur de garde.

Passé le four à chaux et dans toute la traversée de Hampteau, vieil empierrement très-mauvais et non entretenu. Ce village est situé très-bas dans la vallée et souvent inondé malgré une digue construite à l'amont : les écoulements ne sont pas soignés, les cassis sont on ne peut plus mal construits et presque partout il y a des ornières. Le chemin dans le village a une très-grande largeur qui pourrait être diminuée en vendant ces terrains vagues pour en employer la valeur à l'amélioration de la voie ; on pourrait alors partout limiter le chemin par des fossés dont le déblai servirait à l'élever au moins au-dessous des eaux stagnantes.

Une raison de salubrité engagerait à venir en aide à cette commune pauvre et sans ressources, qui a jusqu'ici fait tout ce qu'elle a pu pour l'amélioration de ses chemins.

Malheureusement la plupart des terres cultivées que possèdent les habitants de la commune, étant situées sur le territoire de Hotton, la majoration de leurs rôles profite pour cette dernière localité.

Au sortir du village, l'empierrement est plus récent, et bien établi en remblai ; malheureusement il est fait en grande partie de pierres schisteuses, et présente beaucoup d'ornières et de mauvais cassis ravinés.

Sur Rendeux le chemin n'est pas meilleur ; il y a des approvisionnements de gravier terreux bon tout au plus pour relever l'accotement qui est trop bas.

Il y a des ornières presque continues. Dans Rendeux-bas, une partie un peu meilleure ; puis, de nouveau, des ornières. En beaucoup d'endroits il y a besoin de parapets et de réparations urgentes.

A partir de Rendeux-bas, on aurait pu suivre, pour le tracé, un chemin à mi-côte, qui aurait eu pour avantage de passer à Rendeux-haut que l'on évite maintenant. Il n'y aurait pas eu au delà de ce village la forte rampe qu'il faut actuellement gravir et le chemin aurait passé ainsi par Ronzon.

L'empierrement n'aurait pas été plus coûteux, et la route n'eût pas été inondée dans les grandes crues de l'Ourthe.

Sur Rendeux-haut, il y a indice d'entretien, mais la pierraille de rechargement est mal cassée et les contre-fossés mal soignés.

Sur Marcour le chemin est délabré, l'accotement dangereux, absence complète d'entretien et besoin urgent de garde corps ; une courbe à très-petit rayon dans une pente très-rapide se trouve près de la limite de cette commune ; ce passage est très-dangereux. Là s'arrête la partie faite qui devient de plus en plus mauvaise ; on est occupé à la construction sur Hodister et sur Laroche où l'on arrivera après un long déblai à mi-côte dans le roc.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE MARCHÉ ET DE LAROCHE.

Chemin de grande communication de Marche à Laroche.

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.	
Waha.....	Route de Marche à Bastogne.	»	2,290	8 p. o/o	5.30	6.30	0.30	Adjudication publique. — Empierrement. — Maté- riaux des localités traver- sées.
Roy			5,691					
Grand-Halleux....			1,500					
Hodister.....			4,876					
		Chemin de grande communication de Laroche à Hotton.	14,163					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Waha.....	»	1,330	»	960	»	»										
Roy	»	»	»	4,417	»	1,274										
Grand-Halleux..	»	»	»	315	»	901										
Hodister.....	»	»	»	300	»	4,576										
	»	1,330	»	5,992	»	6,841										
	7,322															
	14,163															

Ce chemin part de la route de Marche à Bastogne sur le territoire de Waha.

A son origine, il suit l'ancienne route de Namur à Luxembourg et est bon et assez bien entretenu ; plus loin il est empierré avec du schiste et présente des ornières continues.

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 ancien, construit par l'État sur l'ancienne route de Luxembourg.	4 14	»	»	»	»	Sur les 2,290 mètres, il y en a 1,530 qui appartiennent à la vieille route de Namur à Luxembourg. Le pont est en mauvais état.
1 pont de 5 mètres d'ouverture, 5 aqueducs.	2 87	800 »	»	»	100 »	
»	1 80	»	»	»	»	
»	»	»	»	»	»	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	
0.76.80	»	»	»	»	5,345	»	»	»	5 345	1,519	1,145	2,681	»	1 18	Les données qui m'ont été fournies touchant ce chemin sont incomplètes et si confuses que je ne puis répondre d'avoir con- venablement tiré parti des chiffres qui les composent.
»	1,563 10	800	»	»	10,300	»	»	»	12,663	3,691	2,129	7,560	»	» 82	
0.22.35	104 06	»	»	»	»	»	»	»	915	»	»	»	»	» 63	
»	»	»	»	»	»	»	»	»	900	»	»	»	»	»	
									19,853						

La partie neuve sur Grimbiemont est bonne, mais présente une rampe très-forte que l'on aurait pu éviter.

De là à Linières rien n'est fait : au delà, quelques parties sont en construction.

Le tracé qui doit être suivi, selon le projet adopté, ne paraît pas être le plus convenable de ceux que l'on eût pu choisir.

On semble avoir eu pour but de diminuer la distance à parcourir entre les deux points extrêmes : pour cela, on s'est, en partie, écarté des anciennes voies de communication et l'on s'est éloigné des centres de population.

C'est ainsi qu'il laisse à sa droite, à environ 500 mètres, le hameau de Linières, dans lequel un pont à construire n'eût coûté que 250 francs, tandis qu'il en coûtera 650 francs sur le tracé adopté. Aussi les habitants de cette section sont-ils tout à fait opposés à ce projet.

Il ne passe pas non plus à Hodister, quoique, selon l'avis de M. le commissaire voyer, la direction eût été possible par le village.

Ce chemin est important, et je pense qu'il y aurait lieu d'en faire étudier de nouveau le tracé par le commissaire voyer, avant de poursuivre l'exécution de celui qui a été adopté.

Rien ne paraît plus juste que de satisfaire, lorsqu'on le peut, les habitants des communes qui doivent contribuer à la construction des chemins.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE LAROCHE.

Chemin de grande communication de Laroche à Ortheuville.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON MATHÉMAT.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du passage ou de l'empierrement.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Laroche.....	Laroche : porte de Champion.	"	15,200	"	5.50	6.50	0.50	Adjudication publique. Em- pierrement.
Hives.....	"	"						
Erneuville.....	"	"						
Tenneville.....	"	Ortheuville : route de Bastogne à Blarhe.						

[illegible]

Ce chemin sort de Laroche par la route de Champlon que l'on quitte avant la grande tannerie.

Sur Hives, la partie empierrée est bonne, mais a besoin d'entretien ; le reste sur Hives est en voie d'exécution.

A l'entrée de Wembay, le chemin est fait, mais a besoin d'être modifié pour la pente ; il y a là aussi un mauvais aqueduc qui devra être reconstruit.

Sur Baconfoi, le chemin est assez bien empierré.

Depuis Hives jusqu'à Ortheuville, il est assez viable malgré les lacunes non encore empierrées. Sauf 400 mètres sur Wembay, tout le chemin sera empierré après l'hiver.



PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE BARVAUX.

Chemin de grande communication de Barvaux à Champ-de-Harre.

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.	
Barvaux.....	Canton voyer de Barvaux.	Barvaux, route de Liège à Marche.	945	5 p. o/o	5.00	6.00	0.50	Adjudication publique. Empierrement. Matériaux des communes traversées.
Bomal.....		"	650	15 p. o/o	5.00	6.00	0.50	
Heyd.....		"	6,885	5 p. o/o	5.00	6.00	"	
Harre.....		Champ de Harre, route de Liège à Bastogne.	6,915	8 p. o/o	5.00	6.00	0.50	
			15,395					

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Con- tenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Barvaux.....	"	"	"	945	"	"	"	"	"	"	"	2,362	"	25	150	2,537
Bomal.....	"	650	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,300	"	15	100	1,415
Heyd.....	"	3,452	"	3,403	"	"	"	745	(a)	"	"	12,737	25	200	250	13,167
Harre.....	"	2,215	"	4,125	"	575	"	3,600	"	"	"	17,752	"	200	300	18,252
	"	6,347	"	8,473	"	575	"	4,545	"	"	"	34,151	25	440	800	35,391
	14,620															
	15,395															

Ce chemin réunit les routes de Liège à Marche et de Liège à Bastogne. Il part de la première à quelques centaines de mètres à l'Est du village de Barvaux et aboutit à la seconde au hameau dit Champ-de-Harre.

Il se compose de parties neuves alternant avec des parties construites avant la déclaration

OUVRAGES D'ART, NATURE et provenance DES MATÉRIAUX.	DÉPENSES DE CONSTRUCTION.		BARRIÈRES.		ENTRETIEN.	Observations.
	Par mètre courant.	Travaux d'art.	Produit. — 1852 à 1853.	Emplacement.	dépenses ANNUELLES.	
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	
2 ponceaux, 4 gargouilles de 0 ^m ,40.	2 90	»	»	»	85 »	
5 gargouilles de 0 ^m ,40.....	2 18	»	»	»	50 »	
18 id. id. et 2 de 1 mètre en voûte.	1 92	»	»	»	500 »	
15 gargouilles de 0 ^m ,40 et 2 de 1 mètre en voûte.	2 88	»	»	»	600 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.								
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Enlèvement.	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.									
"	"	(a)	(a)	"	2,362	"	"	25	"	150	"	2,567	"	"	"	97	(a) Compris dans le prix de l'empierrement						
"	"			"	1,300	"	"	15	"	100	"	1,415	"	"	"	"		73					
2.80.00	745			"	12,737	25	"	200	"	250	"	13,187	25	2,255	"	1,663		"	9,309	25	"	64	
3.72.00	3,800			"	"	17,752	"	"	260	"	300	"	18,252	"	3,115	"		2,085	"	13,052	"	"	96
6.52.00	4,545			"	"	34,151	25	"	440	"	800	"	35,369	25	5,370	"		3,748	"	22,321	25	"	
										31,439 25													

de grande vicinalité. Il y existe deux lacunes, l'une de 400 mètres environ au delà de la commune de Heyd, à l'entrée de la commune de Harre, l'autre de 75 mètres environ dans le village de Harre. Dans la première de ces lacunes, il y a, à construire sur l'Aisne, un pont auquel on ne peut, je pense, donner moins de 9 à 10 mètres de débouché. La largeur totale

du chemin est de 6 mètres entre les fossés, dont 3 mètres pour l'empierrement. Sur Barvaux et Bomal il y a des fossés ; sur Heyd ils manquent presque complètement ; sur Harre ils sont insuffisants.

Les parties anciennes sont mal tracées, mal exécutées et mal entretenues.

Les parties neuves sont mieux tracées. Sur Heyd l'empierrement neuf est bien exécuté, mais manque d'entretien suffisant ; la route a perdu son bombement.

Sur Harre, l'empierrement neuf est alternativement bon ou mauvais selon que l'on a employé de bonne ou de mauvaise pierre.

Cette partie, construite depuis deux ans, n'est point encore reçue à cause de cet emploi de mauvais matériaux et à cause du mauvais état des cassis.

Il y a sur le chemin des inclinaisons trop considérables ; sur la partie de Bomal (entièrement ancienne) on a une rampe de 15 p. ‰.

De plus, avant d'arriver au village de Heyd, le chemin fait un détour considérable. Il serait facile de remédier à ce double inconvénient au moyen d'une rectification qui abrégerait le trajet d'environ 1,000 mètres et réduirait la pente à 4 p. ‰.

Cette rectification devrait partir de la route d'Aywaille à Barvaux, à 200 mètres plus vers Barvaux que l'origine du chemin actuel, et se diriger sur Heyd en passant au Sud du hameau de Loheré. La longueur de ce redressement serait d'environ 4,000 mètres ; l'achat du terrain est évalué à 3 francs et la construction à fr. 2.50 par mètre courant.

Total par mètre courant	fr.	5 50
Soit pour 4,000 mètres		22,000 00

Une autre amélioration moins essentielle pourrait être faite à partir de la côte qui mène dans le village de Harre. En profitant d'un vallon qui a son origine en ce point, on pourrait gagner le Champ-de-Harre avec une rampe de 4 p. ‰, tandis que le tracé actuel présente des rampes de 8 à 9 p. ‰.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE NEUFCHATEAU ET DE BOUILLON.

Chemin de grande communication de Neufchâteau à Paliseul et à la route
de Bouillon à Dinant.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.	
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.			
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.		
Paliseul.....	Limite de la province de Namur : route de Bouil- lon à Dinant.	"	7,660	7 p. o/o	4.00	6.00	0.80	Par adjudication publique. Empierrement. Matériaux des communes traversées.	
Offagne.....		"	5,655	7 id.	4.00	6.00	0.80		
Bertrix.....		"	4,805	8 id.	4.00	6.00	0.75		
Orgeo.....		"	"	5,840	9 id.	4.00	6.00	0.75	Par adjudication publique. Empierrement. Matériaux des carrières les plus rap- prochées lorsqu'ils sont de bonne qualité.
Tournay.....		"	"	4,185	11 id.	4.00	6.00	0.75	
Grapfontaine. . .		"	"	215	2 id.	4.00	6.00	0.75	
Neufchâteau . . .		"	Neufchâteau	1,680	8 id.	4.90	6.00	0.75	
			30,016						

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Paliseul...	"	30	"	7,630	"	"	Inconnu.									
Offagne...	"	130	"	5,503	"	"										
Bertrix...	"	"	"	4,805	"	"	0.18.00	215	1,400	"	"	11,532	"	"	"	13,147
Orgeo...	"	"	"	5,840	"	"	0.15.00	135	800	"	"	16,352	"	"	"	17,287
Tournay...	"	800	"	3,383	"	"	"	"	2,465	"	"	12,967	"	"	"	15,432
Grapfontaine...	"	"	"	215	"	"	"	"	"	"	"	645	"	"	"	645
Neufchâteau...	"	680	"	1,000	"	"	"	"	"	"	"	6,585	"	"	"	6,585
30,016							0.33.00	350	4,665	"	"	48,081	"	"	"	53,096

Ce chemin, portant le nom de Route de Neufchâteau à Paliseul, s'étend sur cette dernière commune jusqu'à la rencontre de la route de Bouillon à Dinant.

Commune de Paliseul (canton voyer de Bouillon). Entre la route de Dinant à Bouillon et le village, la route, sans être irréprochable, est en assez bon état. Dans le village, on traverse

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.	
5 ponceaux de 2 mètres d'ouverture; moellons de la commune.	5 04	356 20	»	»	» 25	Par mètre courant.
½ ponceau à la limite de la commune.	2 20	225 52	»	»	» 25	Id.
1 pont et 5 ponceaux.	2 44	1,400 »	»	»	260 »	
1 pont à 2 arches et 1 ponceau.	2 47	800 »	»	»	550 »	
1 pont à 2 arches et 1 ponceau.	3 24	2,465 »	»	»	400 »	
»	2 89	»	»	»	20 »	
1 ponceau ancien.	2 55	»	»	»	115 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	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.	
0.55.43	319 12	536 30	8,043 »	»	13,405 »	»	945 »	»	23,248 32	7,805 »	4,525 »	10,913 32	»	» 76	(a) Non compris les 30 mètres antérieurs à la dé- claration.
0.10.00	186 21	225 32	2,365 86	»	8,674 82	»	900 »	»	12,352 15	6,749 »	2,155 »	3,448 15	»	» 55	(b) Non compris les 130 mètres antérieurs à la dé- claration.
0.18.00	215 »	1,400 »	»	»	9,149 »	»	»	»	10,764 »	4,230 »	2,819 »	3,715 »	»	» 60	
0.15.00	135 »	800 »	»	»	10,505 »	»	»	»	11,440 »	2,607 »	1,907 »	6,926 »	»	» 62	
»	»	2,465 »	»	»	11,085 »	»	»	»	13,550 »	3,645 »	890 »	9,015 »	»	» 81	
»	»	»	»	»	621 »	»	»	»	621 »	»	»	621 »	»	» 72	
»	»	»	»	»	3,948 »	»	»	»	3,948 »	»	»	3,948 »	»	» 59	
0.98.43	855 33	5,426 52	10,008 86	»	57,387 82	»	1,845 »	»	75,923 47	25,036 »	12,296 »	38,591 47	»		
										75,923 47					

la route de Wavreille à Menuchenet. A partir de cette route jusqu'à la limite de la commune, l'empierrement est très-viable et serait en bon état, s'il n'avait perdu son bombement et si l'on ne commençait à y voir d'assez fortes ornières. Un bon rechargement remettrait le tout dans l'état normal; malheureusement, les matériaux qui se trouvent à pied d'œuvre ne sont pas suffisants pour l'exécuter complètement. Les accotements sont médiocres et les fossés insuffi-

sants et mal entretenus. Un cantonnier est préposé à l'entretien de la route sur cette commune. La route y a 4 mètres d'empierrement, 1 mètre pour chaque accotement et 0^m,50 pour chaque fossé entre la route de Bouillon à Dinant et le village. Entre le village et la commune d'Offagne, l'empierrement n'a que 3^m,50 et chaque accotement 1^m,25.

Commune d'Offagne (canton-voyer de Bouillon). Depuis cette commune jusqu'à Neufchâteau, l'empierrement a 4 mètres, les accotements 1 mètre et les fossés 0^m,50. Une plantation d'une double rangée de hêtres venant des bois communaux a été faite sur toute la longueur de la route dans cette commune. Cette tentative utile n'a pas réussi. On attribue l'insuccès à ce que les arbres ont été plantés à un âge trop avancé, dans une mauvaise saison, et à leur passage subit de l'état serré à l'état isolé dans lequel rien ne les protège plus contre les intempéries. Ils sont plantés dans les fossés, de sorte que ceux-ci peuvent être regardés comme n'existant plus : il serait urgent de les rétablir. De la limite jusqu'au village, l'empierrement présente une série de parties bonnes alternant avec des parties médiocres. Les accotements sont passables. Une carrière ouverte contre le bord de l'empierrement n'est pas suffisamment garantie. La traverse du village est très-malpropre : les liquides des fumiers et des mares coulent sur le chemin. Les accotements sont obstrués.

Du village à Assenois, alternative de parties bonnes et mauvaises que l'on rechargeait ou qui étaient rechargées. La plupart de ces rechargements, surtout celui vers Assenois, ne sont pas suffisants. Les accotements sont passables. La traverse du hameau d'Assenois est sale et l'écoulement des eaux n'y est pas assuré.

D'Assenois à la limite, l'empierrement est bon ; il y a une bonne quantité d'approvisionnements. Les fossés sont en état de service.

Commune de Bertrix (canton voyer de Neufchâteau). De la limite à la route de Recogne à Bouillon : empierrement excellent ; accotements bons ; fossés passables. De la route au village, même état des choses. Dans la traverse du village, l'empierrement est bon et assez propre. L'écoulement des eaux devrait faire l'objet de plus de soins. Dans l'intérieur du village, on rejoint la route dite *des Ardoisières* et allant à Herbeumont ; on la suit sur environ 1,000 mètres, puis le chemin s'en sépare au point où est établie la première barrière en sortant de Bertrix. Jusqu'au hameau de Saupont, la route est dans un état parfait. A l'entrée du hameau, la largeur du chemin est diminuée de 0^m,50 pris sur les accotements. A la limite de la commune, vieux pont de deux arches en bon état.

Commune d'Orgeo. De la limite jusqu'au hameau de Biourge, tout est dans le meilleur état, sauf les fossés qui parfois laissent à désirer, et sauf un endroit où l'empierrement a perdu son bombement. Traverse de Biourge : empierrement bon, propreté passable. De Biourge à la limite, on trouve une partie encaissée de 2 mètres, où la largeur des accotements est un peu diminuée. A cela près, le chemin est dans un état très-satisfaisant.

Commune de Tournay. De la limite jusqu'à Petitvoir, alternative de parties parfaites et de parties médiocres en rechargement. A Petitvoir, pont sur la Vierre, en moellons bruts, avec tablettes en pierres, à deux arches surbaissées, antérieur à l'amélioration du chemin. Au sortir de Petitvoir, côte à 11 p. ‰. Les eaux l'ont ravinée et ont enlevé la pierraille de rechargement. Il faudrait de grands et bons fossés. Au sommet de cette forte rampe, le chemin est encaissé et bordé de haies et de grands arbres non élagués ; cette partie est boueuse et les accotements n'y ont pas leur largeur. Du sommet de cette côte jusqu'à la limite, l'ensemble du chemin est en bon état.

Commune de Grapfontaine. Les 200 mètres du chemin passant sur cette commune sont en bon état.

Commune de Neufchâteau. Dans son trajet sur cette commune, l'empierrement est en bon état. On va toutefois lui donner un rechargement au milieu, sur toute la longueur, afin de lui rendre son bombement complet. Les accotements sont bons : les fossés ont besoin d'être rouverts.

Ce chemin, dans toute son étendue, n'a été l'objet d'aucun redressement modifiant son tracé ni d'aucun terrassement pour y adoucir les inclinaisons. On y trouve donc des courbes brusques et des pentes considérables qu'il eût été facile et convenable d'adoucir. On peut néanmoins le considérer comme une bonne voie de communication ; réuni à celui de Neufchâteau à Martelange qui est en construction, il formera une artère qui traversera toute la province de l'ouest à l'est. Il serait essentiel d'augmenter sur toute la longueur la section des fossés et de les entretenir avec soin.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE MARCHE.

Chemin de grande communication de Rendeux à Grupont.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
Rendeux.....	Rendeux	»	Mètres. 6,200	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	Adjudication publique. Em- pierrément.
Roy.....	»	»	4,200					
Bande.....	»	»	3,480					
Grune.....	»	»	2,517	»	4.00	7.50	0 50	
Nassogne.....	»	»	3,000					
Masbourg.....	»	»	3,000					
Forrière.....		Hameau de Grupont, route de Roche- fort à St-Hubert.	2,500					
			26,697					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées ayant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensam- blement.		Con- tenance.	Sommes								
Rendeux.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Roy	»	»	»	»	»	6,200										
Bande.	14	3,480	»	1,025	»	2,453										
Grune.	»	2,317	»	1,000	»	1,317										
Nassogne	»	»	»	495	»	4,503										
Masbourg.	»	»	»	417	»	2,583										
Forrière.	»	»	»	»	»	2,500										
	14	5,797	»	2,937	»	20,760										
	8,748															
Empierrement an- cien à démonter et à construire à neuf.				20,508												
				2,811												
				26,697												

De Grupont à Masbourg rien n'est fait ; le tracé à suivre n'est même pas approuvé.

Sur Masbourg, le chemin est en voie d'exécution.

La commune de Nassogne ne fait rien ; mais celle de Grune fait exécuter une partie sur le territoire de Nassogne.

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Dépenses, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Parage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.	Pécun.	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	Les données qui m'ont été fournies étaient si con- fuses que je ne puis ré- pondre d'avoir convena- blement tiré parti des chif- fres qui les composaient. Ces données comprennent des travaux exécutés en 1832, postérieurement à l'inspection.
									"	"	"	"	"	"	
									"	"	"	"	"	"	
									6,872 32	1,369 "	370 "	3,133 32	"	" 38	
									3,345 30	862 "	102 "	2,381 30	"	" 25	
				Inconnu.					663 "	399 "		204 "	"	" 34	
									1,761 32	709 "	200 "	852 32	"	1 05	
									"	"	"	"	"	"	
									12,641 94	3,339 "	672 "	8,330 94	"		
										12,641 94					

Sur Bande, on travaille à la construction du chemin. La traverse du village est en rampe assez forte, mais inévitable. Au-delà du village, tout le chemin est empierré sur le territoire de Bande, mais il est très-mauvais ; il va être démonté et élargi.

Au sortir de la commune, il existe un poteau indicateur portant : *B. à Lir*, ce qui signifie : Bande à Linières. De telles indications, étant insuffisantes pour les étrangers, ne devraient pas être tolérées.

Au delà du territoire de Bande, plus rien n'est fait, et beaucoup de parties sont impraticables. Le projet n'est pas encore terminé.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE HOUFFALIZE.

Chemin de grande communication de Houffalize à Bovigny.

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maxim.	LARGEUR		CONTRE-FOSSÉS.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierrem- ment.	TOTALE.		
Mont.....	Route de Liège à Houffalize.	»	Mètres. 4,034	8 p. %	Mètres. 3.30	Mètres. Moyenne. 5.30 et 6.00	Mètres. 0.30	Par adjudication publique. — Empierrement. — Ma- tériaux des localités tra- versées.
Cherain....		»	3,919					
Bovigny....		Village de Long- champs, route de Vielsalm à Huld- ange (grand-du- ché de Luxem- bourg).	4,477					
			14,430					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vic- inalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Mont.....	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Cherain....	»	729	»	3,305	»	»										
Bovigny....	»	536	»	5,383	»	»										
	»	»	»	4,477	»	»										
	»	1,265	»	13,165	»	»										
14,430						Inconnu.										

Ce chemin part, dans la commune de Mont, de la route de Liège à Houffalize, à environ 2,500 mètres au nord de cette dernière ville, et il aboutit, au delà de Bovigny, à la grande route de Vielsalm à Huldange et Diekirch. Du point de départ, il se dirige sur le moulin de Sommerain, commune de Cherain. Il eût été plus convenable, pour gagner ce point, de faire

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 90	»	»	»	600 »	
1 pont de 2 arches de 3 mètres d'ouverture.	3 13	800 »	»	»	700 »	
»	3 40	»	»	»	600 »	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements	Pavage.	Empierrement.	Easement.	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.	(a) Compris dans la va- leur de l'empierrement. Quel a été l'emploi de l'excédant de la somme al- louée sur la somme dé- pensée?
»	2,220 »	»	(a)	»	12,624 04	»	»	»	14,844 »	9,323 04	5,521 »	»	»	1 11	
»	1,374 »	800	(a)	»	16,340 50	»	»	»	18,514 50	11,176 »	8,636 »	»	»	» 90	
»	3,204 »	»	(a)	»	11,953 59	»	»	»	11,157 59	10,529 »	5,124 »	»	»	» 97	
»	6,798 »	800		»	40,918 13	»	»	»	48,516 09	31,028 »	19,281 »	»	»		
										50,309					

partir le chemin immédiatement du sommet de la côte que l'on gravit pour sortir de Houffalize et de regagner le tracé actuel par le sud de Taverneux et par la Chapelle Forêt. C'est la seule observation à laquelle le tracé me paraisse donner lieu. Quant aux pentes et rampes, elles sont, en général, modérées : en deux points seulement, sur une longueur de 300 mètres, elles

s'élèvent à 8 p. ‰. L'enrochement a une épaisseur de 0^m,15 et le rechargement 0^m,10 ; l'empierrement a 2^m,50, les fossés 0^m,50 et les accotements 1 mètre, dimension qui va quelquefois jusqu'à 1^m,25 en gagnant petit à petit sur les terres voisines.

Sur la commune de Mont, l'empierrement, les fossés et les accotements sont dans le meilleur état. Sur Cherain et sur Bovigny, l'empierrement est en très-bon état : les accotements et les fossés ne sont pas aussi soignés que sur Mont. La crête des accotements est partout gazonnée.

A Cherain, un pont en moellons bruts sur un des affluents est en assez mauvais état par défaut de construction.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE BASTOGNE.

**Chemin de grande communication de Fauvillers, par Tintange, à Wiltz
(grand-duché de Luxembourg).**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Fauvillers.....	Barrière de Bodange. Route de St-Hu- bert à Martelange.	*	Mètres. 1,560	Mètres. 0.03	Mètres. 4.00	Mètres. 8.00	Mètres. 0.50	Adjudication publique. — Empierrement. — Maté- riaux des communes tra- versées.
Tintange.....	"	Sur la Sierbach : frontière du gr. duché de Luxem- bourg.	6,237	0.03	4.00	8.00	0.50	
			7,397					

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.	Enachèvement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Enasablement.		Contenance.	Sommes.								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Fauvillers.	"	"	"	302.00	"	1,038.00										
Tintange	"	"	"	2,106.50	"	4,130.50										
	"	"	"	2,498.50	"	5,188.50										
	7,597.00															

Ce chemin prend naissance à la barrière de Bodange sur la route agricole de St-Hubert à Martelange. Il est entièrement neuf et bien fait depuis la barrière précitée jusque près du pont sur la Sure. Ce pont, entièrement en pierres, est bien construit. Au delà du pont on était en train de débayer dans le roc et le passage y était dangereux pour les voitures ; on

Après avoir traversé la grande route de Bastogne à Arlon, on trouve un bout d'empierrement jusqu'au delà de Warnach, mais il est fort mauvais et pas entretenu.

Au delà de Warnach, le chemin est en construction, mais non encore praticable ; l'ancien chemin est en très-mauvais état, raviné par les eaux et dangereux pour les voitures.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTONS VOYERS DE NEUFCHATEAU ET D'ARLON.

**Chemin de grande communication de Neuschâteau à Martelange,
par Fauvillers.**

COMMUNES TRAVERSÉES.	POINT		LONGUEUR.	INCLINAISON maximum.	LARGEUR		CONTRE-FOSSES.	MODE DE CONSTRUCTION et provenance DES MATÉRIAUX.
	DE DÉPART.	D'ARRIVÉE.			du pavage ou de l'empierre- ment.	TOTALE.		
Longlier....	Offaing, route de Dinant à Arlon. " " "	"	Mètres. 3,250	Mètres. 0.07	Mètres. 4.00	Mètres. Moyenne. 7.00	Mètres. 0.50	Adjudication publique. Em- pierrément. Matériaux des communes traversées.
Jusseret....		"	4,809	0.07				
Witry		"	5,060	0.75				
Fauvillers (canton voyer d'Arlon).	"	Commune de Fau- villers, route agri- cole de Martelange à Saint-Hubert.	678	"	"	"	"	"
			15,777					

COMMUNES.	LONGUEUR DES PARTIES						ÉVALUATION PRIMITIVE DE LA DÉPENSE.									
	améliorées avant la déclaration de grande vi- cinalité.		améliorées depuis la déclaration de grande vicinalité.			à améliorer.	Emprises. indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Pavage.	Empierrement.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empier- rement.	Pavage.	Empier- rement.	Ensemble- ment.		Con- tenance.	Sommes.								
Longlier . . .	Mètres.	Mètres	Mètres	Mètres.	Mètres.	Mètres.	M. A. C.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Jusseret. . .	"	"	"	3,230	"	"	"	"	L'estimation a eu lieu en bloc.							(a) 10,497
Witry . . .	"	"	"	2,280	"	2,520	"	"								(a) 9,690
Fauvillers (canton voyer d'Arlon).	"	"	"	1,880	"	3,180	"	"								(a) 4,700
						678	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
						7,390	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
13.777																

De Martelange à Fauvillers aucune amélioration n'a encore été exécutée. En partant de Fauvillers, on suit la route dite *agricole* de Martelange à St-Hubert, pendant un parcours d'environ 1,500 mètres ; cette route est en fort bon état ; mais à partir de l'embranchement jusqu'à la ferme Marle, on suit l'ancien chemin, qui est très-mauvais et presque continuelle-

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 80	"	"	"	270	
"	2 55	"	"	"	500	
	1 25	"	"	"	150	
"	"	"	"	"	"	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1851.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.	
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terrassements.	Parage.	Empierrement.	Ensemblement.	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.	(a) Pour les parties exé- cutées seulement.	
"	"	} Cette adjudication a eu lieu en bloc.							9,041	2,451	1,822	4,768	"	" 70		
"	"									5,768	1,275	636	3,856	"		" 73
"	"									2,350	720	360	1,270	"		" 31
"	"									"	"	"	"	"		"
									17,159	4,446	2,819	9,894	"			
										17,159						

ment formé de trois ornières profondes, ravinées par les eaux; pourtant le terrain y est schisteux et le chemin serait facile à réparer; près de la ferme Marle, il y a un bournier, provenant de la traverse d'un petit ruisseau dont l'écoulement n'est pas soigné.

Sur le territoire de Witry, on est occupé à l'empierrement, mais la circulation est entravée

par des tas de pierres. A l'entrée du village, l'empierrement est presque achevé, mais non encore rechargé. Derrière l'église, on suit une rampe beaucoup trop forte, qu'il serait facile de remblayer. Au sortir du village, l'empierrement est achevé, mais la pierraille y est cassée trop grosse, quoique le chemin présente un bel aspect ; il en est ainsi jusqu'à Traidmont, où l'on suit un ancien empierrement assez bon, quoique non entretenu. Passé cela, le chemin est viable dans ses parties anciennes et assez bien achevé dans ses parties nouvelles ; en beaucoup d'endroits la pierraille est cassée trop grosse, et l'on devrait veiller à ce qu'elle fût étendue aussitôt après l'achèvement de l'encoffrement, afin d'éviter l'écrasement de ce dernier par le roulage. Aux environs d'Ébly, quelques parties auraient besoin de rechargement.

L'ensemble du chemin est bon et d'un bel aspect depuis Witry jusqu'à sa jonction avec la route d'Arlon à Neufchâteau.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

CANTON VOYER DE HOUFFALIZE.

Chemin de grande communication de Houffalize à Buret.

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'empierre- ment.	TOTALE.		
			Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres. Moyenne.	Mètres.	
Tavigny (canton voyer de Houffalize).	Route de Houffalize à Bastogne.	Limite du grand- duché de Luxem- bourg.	9,357	5 p. o/o	3.50	6.00	0.50	Empierrement. Matériaux des localités traversées.

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.	Ensemblement.	Frais de confection de projets, de surveillance, etc.	Travaux imprévus et tous autres frais.	TOTAL.
	Pavage.	Empierrement.	Pavage.	Empierrement.	Ensablement.		Con-tenance.	Sommes								
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	H. A. G.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Tavigny (canton voyer de Houffalize).	"	"	"	9,357	"	"										Inconnu.

Ce chemin part de la route de Houffalize à Bastogne, au sommet de la côte qui commence dans la première de ces villes et aboutit à la frontière du grand-duché de Luxembourg, sur lequel il est continué. Ce chemin est convenablement tracé, sauf des déficiences de détail peu nombreuses et peu apparentes. L'empierrement a une largeur de 3^m,50, chaque accotement

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.		
Plusieurs ponts, aqueducs et gargouilles.	Francs. 5 50	Francs. "	Francs. "	"	Francs. 1,000	

DÉPENSES D'AMÉLIORATION EFFECTUÉES JUSQU'AU 31 DÉC. 1831.										PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				DÉPENSES, tous frais compris, par mètre carré de chaussée.	Observations.
Emprises, indemnités.		Ouvrages d'art.	Terraassements.	Pavage.	Empierrement.	Entassement.	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.		
Con- tenance.	Sommes.														
U. A. C.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs	Francs.	
"	3,158 15	3,158 18	(a)	"	29,644 03	"	"	"	32,802 18	17,793	"	(b) 15,009 18	"	1 "	
										32,802 18					
(a) Compris dans la valeur de l'empierrement. (b) La commune de Houffalize non traversée par le chemin a contribué à cette dépense pour une somme de fr. 14,004-42 au moyen des subsides qu'elle a reçus.															

1 mètre et chaque fosse au plus 0^m.80, quand ils existent. L'épaisseur de l'enrochement est de 0^m.15 à 0^m.18. Les crêtes des accotements sont gazonnées. L'entretien de ce chemin laisse à désirer quant aux accotements et quant aux fossés, qui manquent ou sont insuffisants et bientôt remplis. La pierraille pour les rechargements n'est pas brisée assez menue. Cet empier-

rement est parfaitement viable dans toute sa longueur : le *maximum* des inclinaisons y est de 5 p. ‰, ce qui est très-peu dans un pays aussi accidenté que celui qui est traversé par ce chemin.

Voici l'indication des chemins de petite vicinalité exécutés dans les treize cantons voyers dépendants des cinq arrondissements administratifs de la province de Luxembourg.

PROVINCE DE LUXEMBOURG.



Travaux exécutés aux chemins vicinaux, autres que ceux de grande communication, avec ou sans subsides, jusqu'au 31 décembre 1851.

CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	payée.	empierrée.	ensablée.		
Arlon	231	6,143	»	»	28,360 »
Attert	»	21,287	»	3 aqueducs et un pont en bois pour les piétons.	54,620 »
Autel-Bas	»	25,680	»	2 ponts et un aqueduc . .	64,900 »
Bonnert	230	11,097	»	Un aqueduc	32,000 »
Guirsch	»	5,335	»	»	12,270 »
Hachy	»	22,429	»	2 ponts et 3 aqueducs. . .	92,000 »
Heinsch	»	13,024	»	Un aqueduc.	26,250 »
Martelange	»	50	10,000	Un pont pour les piétons et 3 aqueducs.	8,000 »
Nobressart	»	5,926	»	2 aqueducs	15,800 »
Thiaumont	»	10,270	»	2 aqueducs	19,000 »
TOTAUX.	461	121,241	10,000		353,200 »
		131,702			

D'ARLON.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
28,360 "	"	"	"	La ville d'Arlon a obtenu un subside de l'État de 10,000 francs, mais il a été employé en pavage et en acquisition de terrains aux abords de l'hôtel du gouvernement provincial. Elle a aussi dépensé beaucoup plus que les 28,000 francs, renseignés; mais les chemins pavés et empierrés ont été convertis en rues et en routes provinciales. La même observation s'applique à plusieurs communes quant aux routes. Comme beaucoup de chemins ont été empierrés avant la loi de 1841, et qu'ils ont été faits par prestations en nature, on a dû prendre la moyenne de plusieurs années afin d'établir la dépense présentée pour chaque commune. Les travaux en nature ont coûté beaucoup plus que ceux exécutés par adjudications publiques, de sorte que la dépense réelle est plutôt au dessus des chiffres donnés qu'au dessous. Pour les communes de Bonnert, de Guirsch et de Martelange, les quantités d'empierrement ont dû être réduites par suite de la séparation de 1839, qui a fait entrer quelques sections de ces communes dans le grand-duché de Luxembourg. Tel est le motif pour lequel la voirie améliorée n'est pas plus développée dans ces trois communes.
52,513 "	488 "	1,619 "	"	
64,900 "	"	"	"	
32,000 "	"	"	"	
12,270 "	"	"	"	
90,447 "	371 "	1,182 "	"	
24,750 "	"	1,500 "	"	
6,963 "	135 "	902 "	"	
15,004 "	183 "	613 "	"	
18,349 "	151 "	500 "	"	
345,556 "	1,328 "	6,318 "	"	
353,200				

CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavés.	empierrés.	ensablés.		
Aubange	"	10,004	"	1 ponceau et 1 aqueduc. .	27,474 12
Habergy	"	8,994	"	2 ponceaux, 2 aqueducs, 3 gargouilles.	22,410 50
Halanzey	"	15,377	"	2 ponceaux, 2 aqueducs, 9 gargouilles.	38,903 00
Hondelange	"	19,269	"	3 ponceaux, 7 gargouilles.	29,715 50
Messancy	"	21,191	"	20 gargouilles	52,559 50
Rachecourt	"	10,654	"	8 ponceaux, 6 gargouilles.	12,496 00
Toernich	"	13,871	"	1 ponceau.	33,345 00
TOTAUX.	"	99,260	"		216,903 62

MESSANCY.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
26,474 12	1,000 00	»	»	
22,410 50	»	»	»	
38,903 00	»	»	»	
29,715 50	»	»	»	
50,659 50	1,900 00	»	»	
6,998 00	198 00	»	5,300 00	
33,345 00	»	»	»	
208,505 62	3,098 00	»	5,300 00	
216,903 62				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	pavée.	empierrée.	ensablée.		
Anlier.	"	16,089	1,760	"	25,888 20
Assenois.	"	1,778	263	"	4,974 50
Bertrix	"	11,281	6,230	3 ponceaux	23,221 45
Grapfontaine	"	788	"	1 ponceau	1,602 "
Jusseret.	"	208	73	"	470 "
Léglise.	"	993	120	"	2,699 10
Longlier.	"	3,169	"	1 pont à 2 arches	11,288 "
Mellier	"	3,033	1,426	"	9,098 "
Neufchâteau.	"	1,871	655	"	7,282 "
Orgeo	"	786	"	"	8,753 "
Recogne.	"	3,761	2,780	"	7,722 70
Sainte-Marie	"	2,889	950	"	7,680 "
Saint-Médard	"	849	740	"	2,089 "
Saint-Pierre.	"	1,403	1,700	"	2,472 "
Straimont.	"	4,206	1,753	"	11,817 "
Suxy	"	"	"	"	"
Tournay.	"	105	"	"	315 "
Witry.	"	"	"	"	"
TOTAUX.	"	53,135	18,452		136,869 95
		71,607			

NEUFCHATEAU.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
34,583 90	679 30	625 "	"	
4,974 50	"	"	"	
22,274 45	380 "	567 "	"	
1,260 "	342 "	"	"	
470 "	"	"	"	
2,321 10	152 "	226 "	"	
10,576 "	285 "	425 "	"	
8,558 "	180 "	360 "	"	
6,782 "	"	500 "	"	
8,753 "	"	"	"	
6,595 70	355 "	772 "	"	
7,349 "	133 "	198 "	"	
2,089 "	"	"	"	
2,472 "	"	"	"	
8,704 "	1,277 "	1,336 "	"	
"	"	"	"	
315 "	"	"	"	
"	"	"	"	
128,077 65	3,783 30	5,009 "	"	
136,869 95				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Arville	"	3,716	985	"	5,078 07
Awenne	"	10,815	"	1 ponceau, 1 pont.	19,024 90
Bras	"	8,641	2,480	1 ponceau, 6 gargouilles. .	12,967 15
Daverdisse	"	350	2,400	"	1,028 "
Freux	"	4,661	2,658	4 ponceaux	6,147 57
Gembes	"	317	"	"	412 "
Hatrival	"	1,921	"	"	1,781 52
Haut-Fays	"	1,281	664	"	2,785 50
Lavacherie	"	10,453	"	1 pont, plusieurs gargouilles.	3,799 15
Libin	"	1,506	558	"	3,372 98
Lomprez	"	1,440	2,103	3 gargouilles	2,142 40
Moircey	"	3,616	4,500	2 ponts, 1 ponceau	3,643 12
Ochamps	"	2,627	2,486	1 ponceau	4,127 97
Redu	"	4,037	3,057	"	4,931 90
Remagne	"	4,678	1,580	1 pont	5,000 34
Saint-Hubert	"	9,064	4,685	5 gargouilles	14,197 70
Sohier	"	5,029	2,385	1 pont en bois	8,731 06
Tellin	"	150	"	"	266 "
Transine	"	1,871	1,480	"	2,266 93
Vesqueville	"	3,028	"	2 gargouilles	2,809 11
Wellin	"	2,907	1,785	"	3,153 85
TOTAUX	"	82,118	34,806		107,667 22
		116,924			

SAINT-HUBERT.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
4,751 07	121 "	196 "	"	
14,538 90	1,369 "	1,352 "	1,765 "	
11,607 05	625 "	735 "	"	
1,028 "	"	"	"	
5,891 57	103 "	153 "	"	
412 "	"	"	"	
1,553 52	92 "	136 "	"	
2,785 50	"	"	"	
2,799 15	"	"	"	
3,872 98	"	"	"	
1,848 40	119 "	177 "	"	
2,217 12	74 "	252 "	"	
3,840 97	115 "	172 "	"	
4,726 90	"	205 "	"	
4,525 84	106 "	359 "	"	
8,997 70	"	5,200 "	"	
7,315 06	146 "	1,270 "	"	
286 "	"	"	"	
2,266 93	"	"	"	
2,319 11	161 "	329 "	"	
2,153 85	"	"	"	
92,325 22	2,041 "	10,536 "	1,765 "	
107,667 22				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE SPECIFIÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	payée.	empierrée.	ensablée.		
Bouillon	"	2,195	"	"	6,039 "
Corbion	"	216	"	"	422 "
Cugnon	"	3,007	"	"	6,995 "
Fayt-les-Veneurs	"	3,464	"	"	6,813 "
Herbeumont.	"	200	"	"	876 "
Jéhonville	"	2,338	"	"	4,476 "
Noirefontaine	"	3,338	"	"	6,008 "
Offagne	"	2,196	"	"	7,177 "
Paliseul	"	962	"	"	1,731 "
Sensenruth	"	2,538	"	"	5,550 "
Sugny.	"	1,395	"	"	3,487 "
Ucimont.	"	884	"	"	1,963 "
Vivy	"	2,824	"	"	7,545 "
TOTAUX.	"	25,558	"		59,097 "

BOUILLON.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
6,039 "	"	"	"	
422 "	"	"	"	
6,282 "	166 "	547 "	"	
6,813 "	"	"	"	
876 "	"	"	"	
4,033 "	178 "	265 "	"	
6,008 "	"	"	"	
7,177 "	"	"	"	
1,731 "	"	"	"	
5,178 "	85 "	287 "	"	
3,487 "	"	"	"	
1,968 "	"	"	"	
6,899 "	149 "	497 "	"	
56,923 "	578 "	1,596 "	"	
59,097 "				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Amberloup	"	2,155.75	555.00	1 pont, 4 ponceaux, 10 aqueducs.	6,002 "
Bastogne	331.00	5,416.00	1,860.00	8 ponceaux, 8 aqueducs. .	11,206 98
Fauvillers.	"	77.00	"	3 ponceaux, 14 aqueducs.	220 65
Flamierge.	"	1,933.00	3,229.00	3 ponceaux, 14 aqueducs.	5,029 18
Hollange	"	914.00	2,594.00	6 aqueducs	2,774 75
Hompré.	76.00	1,718.00	2,241.00	4 ponceaux, 8 aqueducs. .	5,123 82
Longvilly	"	1,084.00	2,000.00	10 aqueducs	3,050 50
Mabompré	"	2,071.50	4,820.00	3 ponceaux, 8 aqueducs. .	3,743 77
Morhet	"	2,456.00	908.00	8 aqueducs	3,451 72
Nives	"	3,508.75	1,232.00	3 ponceaux, 18 aqueducs.	6,050 08
Noville	"	2,002.00	4,112.50	2 ponceaux, 19 aqueducs.	5,539 97
Sibret.	"	4,971.00	1,000.00	1 ponceau, 19 aqueducs. .	10,170 98
Tillet	"	2,288.10	4,136.00	5 ponts, 14 aqueducs . . .	4,836 97
Tintange	"	279.00	2,000.00	1 ponceau.	794 36
Villers-la-Bonne-Eau	"	2,035.50	6,062.00	1 ponceau, 17 aqueducs. .	4,858 09
Wardin	9.00	3,322.25	3,855.00	4 ponceaux, 27 aqueducs.	7,754 14
TOTAUX.	416.00	56,221.85	40,602.50		80,607 96
		77,240.35			

BASTOGNE.

PART DE LA DEPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
3,533 "	354 "	1,915 "	200 "	
10,606 98	"	600 "	"	
220 65	"	"	"	
4,029 18	"	1,000 "	"	
2,774 75	"	"	"	
3,214 82	"	1,315 "	594 "	
2,308 50	"	700 "	42 "	
2,543 77	"	1,200 "	"	
2,346 72	235 "	870 "	"	
4,798 08	184 "	1,068 "	"	
4,339 97	"	1,200 "	"	
7,102 48	600 "	2,197 "	271 50	
3,836 97	"	800 "	200 "	
794 36	"	"	"	
3,923 09	345 "	540 "	50 "	
6,254 14	"	1,500 "	"	
62,627 46	1,718 "	14,905 "	1,357 50	
80,607 96				

CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE effectuée EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	parée.	empierrée.	engablée.		
Arbrefontaine	"	1,121	"	"	2,209 92
Beho	"	2,087	"	"	7,258 89
Bibain.	"	1,744	"	"	2,979 25
Bovigny	"	558	"	"	1,203 32
Cherain	"	210	"	"	567 "
Grand-Halleux.	"	1,826	"	1 pont de 3 arches de 6 m. d'ouverture chacune pour fr. 7,801-70.	11,815 92
Houffalize	250	767	2,200	Réparation de divers ponts de la ville.	6,734 "
Les Tailles.	"	3,948	"	"	5,696 85
Limerlé	"	4,062	"	1 pont de 3 mètres d'ouver- ture, 412 francs	8,420 "
Mont	"	465	1,200	"	1,662 20
Mont-le-Bon	"	1,012	"	1 pont de 5 mètres d'ouver- ture, il a coûté 795 francs.	2,695 72
Petit-Thier	"	500	"	"	1,153 13
Tavigny.	"	600	1,500	"	1,580 "
Vielsalm.	600	6,638	1,636	1 pont ayant coûté fr. 4,951-18.	19,398 48
TOTAUX.	850	25,634	6,536		73,374 68
		33,020			

D'HOUFFALIZE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
1,609 92	,	600 "	"	
5,623 89	843 "	792 "	"	
1,879 25	"	1,100 "	"	
1,203 32	"	"	"	
567 "	"	"	"	
8,217 92	1,234 "	2,364 "	"	
6,162 "	230 "	342 "	"	
4,171 85	291 "	1,234 "	"	
6,031 "	816 "	1,573 "	"	
1,662 20	"	"	"	
1,995 72	700 "	"	"	
924 13	92 "	137 "	"	
897 "	280 "	403 "	"	
14,979 48	445 "	3,974 "	"	
55,924 68	4,931 "	12,519 "	"	
73,374 68				

CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	payée.	empierrée.	ensablée.		
Bleid	"	12,860	"	5 ponceaux , 10 aqueducs.	51,319 "
Dampicourt	"	12,000	"	4 aqueducs et ponceaux. .	20,720 "
Ethe.	"	12,042	"	2 ponceaux , 10 aqueducs.	27,302 "
Lamorteau	"	15,140	"	3 ponts, 20 aqueducs . . .	31,915 "
Latour.	"	4,260	"	5 aqueducs et ponceaux et 1 grand mur de soutène- ment.	16,870 "
Meix-devant-Virton	"	13,300	"	5 aqueducs et ponceaux. .	24,882 "
Musson	"	9,400	"	4 ponceaux.	36,860 "
Mussy-la-Ville	"	2,034	"	6 aqueducs et ponceaux. .	8,976 "
Robelmont	"	8,640	"	"	10,864 "
Ruette.	"	8,258	"	12 aqueducs et ponceaux.	18,516 "
Saint-Léger	"	2,932	"	5 aqueducs et ponceaux. .	7,000 "
Saint-Mard	"	7,139	"	3 ponceaux.	11,708 "
Villers-la-Loue	"	4,232	"	"	6,344 "
Virton.	865	3,463	"	Murs de soutènement et égouts, etc.	15,126 "
TOTAUX.	865	115,690	"		288,402 "
		116,555			

DE VIRTON.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
45,067 "	800 "	5,472 "	"	La commune a payé en outre 2,000 francs pour la route provinciale de Virton à Arlon, et 2,000 francs aussi pour celle d'Aubange à Saini-Mard, soit 4,000 francs.
19,680 "	"	1,080 "	"	La commune a contribué dans la dépense de la route de Virton à Montmedy pour une somme de 2,000 francs.
23,277 "	1,172 "	2,853 "	"	La commune a dépensé en outre à la route de Virton à Arlon une somme de 14,000 francs et 1,000 francs à celle de Montmedy, soit 15,000 francs.
30,655 "	"	1,280 "	"	Outre sa dépense aux chemins, la commune a payé pour la route de Virton à Montmedy une somme de 3,000 francs.
15,820 "	"	1,050 "	"	
23,590 "	335 "	957 "	"	La commune a contribué dans la dépense de la route de Saint-Mard à Florenville pour une somme de 5,000 francs.
33,026 "	1,090 "	2,744 "	"	
8,241 "	"	735 "	"	La commune a payé en outre pour la route de Virton à Arlon une somme de 2,500 francs.
10,464 "	"	400 "	"	
16,440 "	"	2,076 "	"	
6,365 "	"	635 "	"	La commune a dépensé en outre pour la route de Virton à Arlon une somme de fr. 16,000 et pour celle de Virton à Montmedy 3,000
11,018 "	"	690 "	"	La ville a contribué à la dépense des routes pour . fr. 10,000
5,529 "	"	815 "	"	Total pour les routes. 60,500 Report de la 7 ^e colonne 263,073 TOTAL. 323,573
13,941 "	"	1,185 "	"	Les communes ont donc dépensé une somme de trois cent vingt-trois mille cinq cent soixante-treize francs non compris la dépense faite aux chemins de grande vicinalité, ni celle des travaux d'entretien. Cette dernière s'élève à la somme d'environ 85,000 francs.
263,073 "	3,397 "	21,932 "	"	
288,402 "				

CANTON

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	payée.	empierrée.	ensablée.		
Bellefontaine	"	17,068	"	16 aqueducs, 1 ponceau. .	44,266 40
Châtillon	"	3,819	"	11 aqueducs, 4 ponceaux.	15,672 20
Étalle	"	12,980	"	28 aqueducs, 3 ponts pour piétons, 2 ponceaux.	53,650 "
Habay-la-Neuve	"	10,857	"	20 aqueducs, 1 ponceau. .	34,548 70
Habay-la-Vieille	"	5,595	"	15 aqueducs, 2 ponceaux, 1 pont de piétons.	17,838 80
Rossignol	"	4,350	"	14 aqueducs, 2 ponceaux.	16,108 "
Rulles	"	13,375	"	24 aqueducs, 3 ponts de piétons, 1 grand pont.	47,159 65
Sainte-Marie.	"	4,688	"	13 aqueducs	11,759 20
Tintigny.	"	8,621	"	18 aqueducs, 1 pont de pié- tons, 5 ponceaux, 1 perré, 1 grand pont.	45,807 95
Vance	"	4,575	"	26 aqueducs, 1 pont . . .	15,198 25
Villers-sur-Semois.	"	5,827	"	20 aqueducs, 1 pont de pié- tons.	20,136 "
TOTAUX.	"	92,200	"	205 aqueducs, 17 ponceaux, 10 ponts, 1 perré.	322,140 15

D'ÉTALLE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
42,061 40	680 "	1,345 "	"	
15,057 20	240 "	275 "	"	
47,597 "	820 "	1,275 "	3,958 "	12,124 francs pour trois ponts, en bois et pierre, de 1 ^m .20 de largeur entre garde-corps, sont compris dans la somme de 53,650 francs.
34,548 70	"	"	"	
17,018 80	174 "	641 "	"	Un pont pour piétons, qui a coûté fr. 1,225-80, compris dans la somme totale (6 ^e colonne).
16,108 "	"	"	"	
43,085 65	1,873 "	2,201 "	"	Un pont pour fr. 5,175-40 compris (6 ^e colonne).
11,359 20	160 "	240 "	"	
41,307 95	1,500 "	3,000 "	"	Un grand pont de quatre arches d'ouverture, de 8 mètres chacune, coûtant 14,000 francs, compris dans la somme portée en dépense. (Le compte définitif de cet ouvrage n'est pas réglé.)
13,714 25	584 "	900 "	"	Un pont sur la Semois, pierre et bois, coûtant 870 francs, compris dans la somme portée en dépense (6 ^e colonne).
20,136 "	"	"	"	Un pont sur la Rulles, à l'usage des piétons, coûtant 1,923 francs compris (6 ^e colonne).
301,994 15	6,211 "	9,977 "	3,958 "	Outre toutes les sommes ci-dessus désignées, les communes de Vance, d'Etalle, de Sainte-Marie et de Tintigny ont dépensé pour travaux aux chemins qui sont maintenant incorporés à différentes routes provinciales, environ fr. 53,923-52.
322,140 15				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE effectuée EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Les Bulles	»	4,558	»	1 pont, 3 aqueducs.	9,238 »
Chassepierre	»	4,907	»	6 aqueducs.	8,440 »
Chiny	»	13,936	»	1 pont, 2 aqueducs.	31,356 »
Florenville	»	6,205	»	»	12,925 »
Gérouville	»	6,077	»	2 ponceaux, 5 aqueducs . .	10,938 »
Izel	»	12,838	»	1 pont, 3 ponceaux, 4 aqueducs.	24,649 »
Jamoigne.	»	10,250	»	1 pont, 4 ponceaux.	54,092 »
Lacuisine.	»	6,939	»	2 ponts, 3 aqueducs	94,224 »
Muno	»	8,060	»	6 ponceaux	16,368 »
Sainte-Cécile.	»	6,439	»	3 aqueducs.	16,553 »
Termes.	»	2,263	»	1 pont, 3 aqueducs.	6,474 »
Villers-devant-Orval.	»	5,822	»	6 aqueducs et ponceaux . .	11,052 »
	»	90,389	»	7 ponts, 50 ponceaux et aqueducs.	296,209 »

Le pont des Bulles et celui d'Izel paraissent avoir jadis coûté ensemble 20,000 francs; d'après les renseignements que j'ai pris, ceux de Lacuisine, environ 79,000 francs; celui de Chiny, 28,000 francs; celui de Termes, 24,000 francs. Les documents officiels ont fait défaut.

FLORENVILLE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
7,915 "	623 "	700 "	"	Sans le pont. Ancien et en bois.
8,440 "	"	"	"	
28,561 "	"	2,793 "	"	Sans le pont. Vieux.
12,925 "	"	"	"	
10,443 "	"	495 "	"	
22,849 "	"	1,800 "	"	Sans le pont : le tablier est de bois.
48,942 "	1,695 "	3,455 "	"	Le pont y entre pour 38,203 francs.
94,224 "	"	"	"	Y compris les ponts.
14,846 "	"	1,522 "	"	
15,487 "	"	1,116 "	"	
5,206 "	558 "	710 "	"	Sans le pont qui est vieux.
10,137 "	"	915 "	"	
279,925 "	2,876 "	13,808 "	"	
298,309 "				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE AFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	payée.	empierrée.	ensablée.		
Heyd	"	1,900	380	230 mètres de mur.	4,180 "
Tohogne.	"	5,729	507	1 ponceau	7,356 80
Weris.	"	3,341	780	15 gargouilles.	6,682 "
Hotton	"	1,555	575	"	5,484 50
Erezée.	"	4,900	"	17 gargouilles.	7,350 "
Soy	"	6,000	"	22 id.	9,000 "
Durbuy	"	200	"	1 id.	200 "
Harre	"	1,200	"	7 id.	3,600 "
Bomal.	"	4,780	"	22 id.	8,861 07
Bende.	"	2,938	1,500	10 id.	2,428 23
Myville	"	5,687	"	5 id.	9,823 08
Villers-Sainte-Gertrude	"	1,485	"	9 id.	2,402 20
Grandhan	"	2,257	3,518	16 id.	11,632 "
Izier	"	5,360	1,938	22 id.	8,983 55
Barvaux.	"	1,667	"	7 id.	1,891 "
Mormont	"	9,239	"	"	9,602 98
	"	58,238	9,198		99,477 41
		67,436			

BARVAUX.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
4,180 "	"	"	"	
4,958 42	1,898 88	500 "	"	
6,682 "	"	"	"	
5,484 50	"	"	"	
7,350 "	"	"	"	
9,000 "	"	"	"	
200 "	"	"	"	
3,600 "	"	"	"	
7,872 07	380 "	599 "	"	
2,428 23	"	"	"	
9,218 08	235 "	370 "	"	
2,155 20	162 "	85 "	"	
8,648 "	767 "	2,217 "	"	
8,402 55	383 "	198 "	"	
1,891 "	"	"	"	
6,927.98	1,240 "	1,425 "	"	
88,998 03	5,075 38	5,404 "	"	
99,477 41				

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	payée.	empierrée.	ensablée.		
Aye	"	6,119	"	"	6,026 "
Bande	"	3,267	"	"	6,534 "
Forrière.	"	5,483	"	"	8,623 70
Grune.	"	1,717	"	"	1,970 66
Hargimont.	"	2,688	"	"	5,376 "
Harsin	"	1,943	"	"	5,886 "
Humain.	"	4,399	"	1 pont de 3 mètres d'ouverture, 2 aqueducs.	9,000 "
Marche	"	3,167	"	"	6,334 "
Marenne.	"	4,976	"	"	9,952 "
Masbourg.	"	2,340	"	"	1,999 80
Nassogne	"	4,366	"	"	1,291 02
On	"	5,136	"	"	11,072 24
Roy.	"	5,089	"	"	2,356 "
Waha.	"	4,691	"	"	3,374 "
	"	54,381	"		79,805 42

MARCHE.

PART DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				<i>Observations.</i>
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
"	"	"	"	J'ai dû, faute de renseignements, indiquer la plupart des dépenses d'une manière approximative. Il en est de même pour quelques-unes des longueurs.
"	"	"	"	
8,623 70	"	"	"	
1,970 66	"	"	"	
"	"	"	"	En 1841, 1,242 mètres ont été remplacés par la route provinciale de Marche à Barvaux.
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
9,787 24	338 "	897 "	"	
"	"	"	"	
2,870 "	"	504 "	"	

CANTON DE

COMMUNES.	ÉTENDUE EN MÈTRES COURANTS			OUVRAGES D'ART.	DÉPENSE TOTALE EFFECTUÉE EN NUMÉRAIRE et EN NATURE.
	parée.	empierrée.	ensablée.		
Beausaint	"	3,000	"	"	3,949 99
Grandmenil	"	5,500	"	"	11,397 "
Malempré	"	1,516	"	"	1,144 84
Beffe	"	1,987	"	"	1,577 50
Laroche	1,931.14	1,815	"	Différents ponts.	2,996 27
Vaux-Chavanne	"	860	"		30,984 "
Odeigne.	"	1,714	"	"	795 28
Rendeux.	"	140	"	1 ponceau	1,255 "
	1,931.14	12,532	"		357 72
Erneuville.	"	"	"	2 ponts.	66,629 58
Tenneville.	"	3,500	"	"	3,300 "
Champlon	"	4,500	"	"	5,000 "
Hives				"	8,700 "
Hodister.					
Halleux					
Ortho	"	15,000	"	"	30,000 "
Marcour.					
Samré.					
Dochamps.					
Amonines					
	1,931.14	35,532	"		86,629 58

LAROCHE.

PART. DE LA DÉPENSE SUPPORTÉE PAR				Observations.
les communes.	la province.	l'État.	les particuliers.	
3,949 99	"	"	"	Les longueurs portées sous la rubrique de Laroche semblent concerner plutôt des travaux d'entretien que des travaux de construction. Les chiffres portés au présent tableau manquent de certitude.
11,897 "	5,000 "	7,172 "	"	
1,144 84	"	"	"	
1,577 50	"	"	"	
2,996 27	"	"	"	
795 28	"	"	"	
1,255 "	"	"	"	
357 72	"	"	"	
23,476 58	5,000 "	7,172 "	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	
"	"	"	"	Je n'ai pu obtenir aucun renseignement précis touchant cette partie du canton (voyer de Laroche) ; le chiffre des longueurs est une moyenne calculée et le chiffre de la dépense une approximation.
"	"	"	"	



Nous passerons maintenant à l'indication des subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux dans les communes des arrondissements de la province.



PROVINCE DE LUXEMBOURG.

**Subsides annuels accordés par l'État, pour l'amélioration des chemins vicinaux
avec spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides.**

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Rahécourt.....	960 25	950 25	1005 95	600	1,214	"	"	"	"	455	275
Halanzy.....	595 20	595 20	595 50	400	838	"	"	"	"	"	"
Arlon	"	"	"	"	5,000	5,000	"	"	"	"	"
Aubange.....	"	"	"	"	2,500	"	"	"	"	"	"
Hachy.....	"	"	"	"	2,000	"	1,535	"	"	690	532
Martelange.....	"	"	"	"	658	"	"	425	"	"	"
Heinsch.....	"	"	"	"	1,500	"	"	"	"	"	"
Thiaumont.....	"	"	"	"	"	"	"	475	"	275	225
Nobressart.....	"	"	"	"	"	"	"	574	"	540	275
Attert.....	"	"	"	"	"	"	"	1,550	"	800	729

D'ARLON.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS				LONGUEUR.
SELOX le gouvernement.	SELOX la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.				
3,468 48	»	Chemin de grande communication de Habay-la-Neuve à Longwy. . . Empièrrement. .				4,316
3,023 70	»	Id.	id.	id.	id. . .	6,100
10,000 »	10,000	Ce subside a été employé en pavage et acquisition de terrains aux abords de l'hôtel du gouvernement provincial.				»
2,500 »	»	»				»
4,717 »	2,333	Chemin de grande communication de Habay-la-Neuve à Longwy. . . Empièrrement. .				2,685
	1,182	Id. de petite communication. Id.				22,429
1,083 »	902	Id.	id.		Id.	30
					Ensablement. . .	10,000
1,800 »	1,800	Id.	id.		Empièrrement. .	15,024
975 »	500	Id.	id.		Id.	10,270
1,187 »	615	Id.	id.		Id.	5,926
3,149 »	1,619	Id.	id.		Id.	21,287

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Tournay.....	766 80	766 50		730	"	"	"	"	"	1,180	"
Orgeo	1182 81	1182 81	1,500	730	"	"	"	"	1,535	1,072	1,101
Offagne	608 "	608 "		730	608 574	800	"	1,960 535	903 1,960	"	648
Bertrix	"	"		730	666	2,500 525	1,750	1,195	"	695	567
Sainte-Marie.....	"	"	"	1,200	"	"	"	1,015	"	"	240 198
Grapfontaine.....	"	"	"	"	666	800	625	630	1,042	855	205
Suxy.....	"	"	"	"	934	1,200	870	950	1,449	912	220
Tillin.....	"	"	"	"	"	1,100	637	695	"	"	"
Sugny	"	"	"	"	1,546	2,610	"	"	2,288 1,485	"	"
Paliseul	"	"	"	"	1,400	1,700 535	1,150	1,170	1,855	1,805	"
Saint-Hubert.....	"	"	"	"	"	1,000	2,070	2,510	"	"	"
Hatrival	"	"	"	"	"	"	420	445	536	"	"
Libin	"	"	"	"	"	"	1,017	1,010	1,602	157	302
Villance.....	"	"	"	"	"	"	775	870	1,590	977	996
Opont.....	"	"	"	"	"	"	525	550	"	712	624
Herbeumont	"	"	"	"	560	"	595	565	1,199	"	539
Anloy.....	"	"	"	"	"	"	675	705	1,125	924	810

DE NEUFCHATEAU.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.	LONGUEUR.
SELO le gouvernement.	SELO la province.		
3,463 »	3,643 »	Chemin de grande communication de Neufchâteau à Paliseul à la route de Bouillon à Dinant.....	Empierrement.. 4,185
6,805 62	2,607 »	Id. de grande communication de Neufchâteau à Paliseul à la route de Bouillon à Dinant.....	Empierrement.. 5,840
1,500 »	1,101 »	Id. de grande communication de Neufchâteau à Herbeumont...	Empierrement.. 628
9,976 »	6,749 »	Id. de grande communication de Neufchâteau à Paliseul à la route de Bouillon à Dinant.....	Empierrement.. 5,655
8,628 »	507 »	Id. de petite communication.....	Ensabl.. 6,250
	4,250 »	Id. de grande communication de Neufchâteau à Paliseul à la route de Bouillon à Dinant.....	Empierr. 11,251
	1,200 »	Id. de grande communication de Tintigny à la Croix Rouge...	Empierrement.. 4,805
	1,760 »	Id. id. de l'église à la frontière de France par Virton.	Empierrement.. 2,072
2,653 »	198 »	Id. de petite communication.....	Empierr. 2,889
	140 »	Id. id.	Ensabl.. 930
4,843 »	5,522 »	Id. de grande communication de Neufchâteau vers Stenay, par Villers-devant-Orval.....	Empierrement.. 4,685
6,515 »	5,565 »		5,928
2,482 »	1,757 »	Id. de grande communication de Solier à Crupont.....	Empierrement.. 7,840
7,929 »	4,898 »	Id. id. de Bouillon à Charleville.....	Empierrement.. 5,595
8,975 »	7,805 »	Id. de grande communication de Neufchâteau à Paliseul à la route de Bouillon à Dinant.....	Empierrement.. 6,080
5,580 »	5,070 »	Id. de grande communication de Saint-Hubert à Marche par Nassogne.....	Empierrement.. 7,660
	5,200 »	Id. de petite communication.....	Empierr. 9,064
1,241 »	776 »	Id. de grande communication de Saint-Hubert à la route de Bouillon à Dinant par Beauraing.....	Ensabl.. 4,685
4,088 »	5,078 »	Id. de grande communication de Saint-Hubert à la route de Bouillon.....	Empierrement.. 4,275
	417 »	Id. id. id. à la route de Libin à Paliseul.	Empierrement.. 6,640
5,008 »	5,542 »	Id. de grande communication de Saint-Hubert à la route de Bouillon.....	Empierrement.. 417
	1,240 »	Id. de grande communication de Libin à Paliseul.....	Empierrement.. 6,745
2,411 »	1,861 »	Id. id. de Paliseul à Neupont.	Empierrement.. 2,164
3,256 »	2,649 »	Id. id. de Neufchâteau à Herbeumont..	Empierrement.. 5,968
4,239 »	3,524 »	Id. id. de Libin à Paliseul par Anloy...	Empierrement.. 4,420
			6,425

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDES EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Awenne.....	"	"	"	"	894	"	"	353	"	353	274
Sohier	"	"	"	"	787	"	"	310	"	263	218
Lomprez	"	"	"	"	307	"	"	"	"	"	177
Corbion.....	"	"	"	"	866	"	"	"	"	1,122	984
Neufchâteau	"	"	"	"	560	"	"	"	"	"	"
Straimont	"	"	"	"	"	690	"	405	"	230	219
Porcheresse.....	"	"	"	"	"	"	"	1,560	"	"	"
Daverdisse.....	"	"	"	"	"	"	"	540	590	482	423
Redu	"	"	"	"	"	"	"	553	"	203	"
Moircy.....	"	"	"	"	"	"	"	255	"	140	112
Freux.....	"	"	"	"	"	"	"	295	"	160	153
Lavacherie.....	"	"	"	"	"	"	"	543	"	"	"
Bras.....	"	"	"	"	"	"	"	440	"	233	233
Recogne.....	"	"	"	"	"	"	"	448	"	260	232
Vivy.....	"	"	"	"	"	"	"	475	"	273	222
Anlier	"	"	"	"	"	"	"	625	"	625	"
Fays-les-Veneurs.....	"	"	"	"	"	"	"	620	"	"	"
Sensenruth.....	"	"	"	"	"	"	"	263	"	160	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS		LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.		
2,388	1,332	Chemin de petite communication	Empierrement..	10,815
1,780	1,270	Id. id.	{ Empierr. 3,029 Ensabl. 2,383 }	7,414
484	177	Id. id.	{ Ensabl. 2,105 Empierr. 1,440 }	3,545
2,972	2,106	Id. de grande communication de Bonillon à Charleville.....	Empierrement..	4,234
560	360	Id. de petite communication.....	{ Empierr. 1,871 Ensabl. 638 }	2,509
1,344	1,336	Id. id.	{ Empierr. 4,206 Ensabl. 1,733 }	5,961
1,360	1,300	Id. de grande communication de Saint-Hubert à la route de Bonillon à Dinant.....	Empierrement..	3,802
1,835	1,495	Id. de grande communication de Paliseul à Neupont.....	Empierrement..	4,000
560	203	Id. de petite communication.....	{ Empierr. 4,037 Ensabl. 3,037 }	7,094
487	232	Id. id.	{ Empierr. 3,616 Ensabl. 4,300 }	8,116
608	"	" " " " " " " " " " " "	"	"
343	"	Id. id.	Empierrement..	10,435
948	735	Id. id.	{ Empierr. 8,641 Ensabl. 2,480 }	11,121
940	772	Id. id.	{ Empierr. 3,761 Ensabl. 2,780 }	6,541
972	497	Id. id.	Empierrement..	2,824
1,250	625	Id. id.	{ Empierr. 16,089 Ensabl. 1,760 }	17,849
620	"	" " " " " " " " " " " "	"	"
425	287	Id. de petite communication.....	Empierrement..	2,358

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.	LONGUEUR.
SELON le gouvernement	SELON la province.		
1,302	1,276	Chemin de grande communication de l'église à la frontière de France par Etalle	Empièrrement.. 1,734
	226	Id. de petite communication	{ Empierr. 995 Ensabl. 120 } 1,115
2,876	2,451	Id. de grande communication de Martelange à Neufchâteau par Fauvillers	Empièrrement.. 3,250
	428	Id. de petite communication	Empièrrement.. 3,169
547	547	Id. id.	Empièrrement.. 3,007
539	559	Id. id.	{ Empierr. 4,678 Ensabl. 1,380 } 6,258
1,085	807	Id. de grande communication de Neufchâteau à Herbeumont...	Empièrrement.. 2,570
1,772	2,774	Id. de grande communication de Saint-Hubert à la route de Bouillon à Dinant	Empièrrement.. 3,850
	456	Id. de petite communication	{ Empierr. 1,281 Ensabl. 664 } 1,945

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Bertogne.....	2357 82	2207 81	1278 90	900	533 800	»	»	»	»	»	»
Longchamps.....	»	»	1278 90	900	1,000	»	»	»	»	»	»
Mont.....	»	»	»	»	920 800	1,500	863	903	1,452	1,173	1,029
Chernin.....	»	»	»	»	840 800	1,200	788	873	1,523	»	230
Bovigny.....	»	»	»	»	1,048	1,500	1,013	1,033	»	»	»
Houffalize.....	»	»	»	»	»	1,500	1,044	1,093	»	»	342
Tavigny.....	»	»	»	»	»	2,100	1,232	1,500	2,033	»	403
Fauvillers.....	»	»	»	»	960	»	633	»	»	»	»
Tintange.....	»	»	»	»	»	»	900	»	1,060	869	762
Flamierge.....	»	»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	»
Grand-Halleux.....	»	»	»	»	1,200	»	»	773	»	500	240
Hompré.....	»	»	»	»	900	415	»	»	»	»	»
Longvilly.....	»	»	»	»	700	»	»	»	»	»	»
Mont-le-Ban.....	»	»	»	»	700	»	»	»	»	»	»
Morhet.....	»	»	»	»	300	»	»	370	»	»	»
Noville.....	»	»	»	»	1,200	»	»	»	»	»	»

(a) Ce subside comprend celui de la province et de l'Etat.

DE BASTOGNE.

TOTAUX		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS					LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.					
8,277 53	5,511 90	Chemin de grande communication de Bastogne à Laroche					2,283.00
3,478 90	2,168 "	Id.	id.	.....			2,147.50
8,422 "	2,202 "	Id.	id.	de Houffalize à Terwagne.....	Empierrement..		1,057.00
	^(a) 9,523 04	Id.	id.	de Houffalize à Bovigny.....	Id.		4,034.00
6,078 "	^(a) 11,478 "	Id.	id.	id.	id.	.....	5,919.00
4,618 "	^(a) 10,529 "	Id.	id.	id.	id.	.....	4,477.00
5,781 "	542 "	Id.	de petite communication.....			{ Pavage..... Empierrement.. Ensablement...	280.00 767.00 2,200.00
7,090 "	^(a) 17,793 "	Id.	de grande communication de Houffalize à Buret.....			Empierrement..	9,357.00
	403 "	Id.	de petite communication.....			{ Id. Ensablement...	600.00 1,300.00
1,595 "	900 "	Id.	de grande communication de Fauvillers, par Tintange, à Wiltz			Empierrement..	502.00
3,591 "	3,326 "	Id.	id	id.	id.	id.	2,106.50
1,000 "	1,000 "	Id.	de petite communication.....			{ Id. Ensablement...	1,953.00 5,229.00
2,515 "	2,564 "	Id.	id.	.....	Empierrement..		1,826.00
1,515 "	1,515 "	Id.	id.	.....	{ Pavage..... Empierrement.. Ensablement...	76.00 1,718.00 2,241.00	
700 "	700 "	Id.	id.	.....	{ Empierrement.. Ensablement...	1,084.00 2,000.00	
700 "	"	"	"	"	"	"	"
870 "	870 "	Id.	id.	.....	{ Empierrement.. Ensablement...	2,456.00 906.00	
1,200 "	1,200 "	Id.	id.	.....	{ Empierrement.. Ensablement...	2,002.00 4,112.50	

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Les Tailles.....	"	"	"	"	600	"	"	505	"	183	144
Tillet.....	"	"	"	"	800	"	"	"	"	"	"
Vielsalm.....	"	"	"	"	1,000	"	"	1,595	"	810	664
Wardin.....	"	"	"	"	1,500	"	"	"	"	"	"
Limerlé.....	"	"	"	"	1,000	"	"	620	"	560	295
Amberloup.....	"	"	"	"	700	245	"	560	"	220	170
Mabompré.....	"	"	"	"	700	"	"	"	"	"	"
Sibret.....	"	"	"	"	"	1,075	"	625	"	"	207
Beho.....	"	"	"	"	"	"	"	545	"	520	247
Nives.....	"	"	"	"	"	"	"	368	"	"	"
Villers-la-Bonne-Eau....	"	"	"	"	"	"	"	540	"	"	"
Wibrin.....	"	"	"	"	"	"	"	960	1,542	1,242	1,089

TOTAUX		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS		LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.		
1,234 »	1,234 »	Chemin de petite communication Empierrement..		3,946.00
800 »	800 »	Id.	id. { Id.	2,288.00
			Ensablement...	4,136.00
3,869 »	5,974 »	Id.	id. { Pavage..... 600.00	
			Empierrement..	6,686.00
			Ensablement...	1,636.00
1,300 »	1,300 »	Id.	id. { Pavage..... 9.00	
			Empierrement..	3,322.23
			Ensablement...	3,833.00
2,273 »	1,373 »	Id.	id. Empierrement..	4,062.00
1,693 »	1,913 »	Id.	id. { Id.	2,133.75
			Ensablement...	333.00
700 »	1,200 »	Id.	id. { Empierrement..	2,071.30
			Ensablement...	4,820.00
1,997 »	2,197 »	Id.	id. { Empierrement..	4,971.00
			Ensablement...	1,000.00
1,112 »	792 »	Id.	id. Empierrement..	2,087.00
368 »	1,068 »	Id.	id. { Id.	3,308.75
			Ensablement...	1,232.00
540 »	540 »	Id.	id. { Empierrement..	2,033.50
			Ensablement...	6,062.00
4,833 »	4,833 »	Id. de grande communication de Houffalize à Terwagne Empierrement..		3,223.00

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Villers-devant-Orval	1272 03	1122 93	"	"	"	913	"	"	"	"	"
Jamoinne.....	874 42	770 42	"	"	1,400	"	1,800	"	235	"	"
Les Bulles.....	403 43	355 43	"	"	"	700	"	353	"	"	164
Rossignol.....	"	"	"	1,200	"	"	"	"	"	"	"
Tintigny	"	"	"	1,200	"	1,100	"	1,500	1,135	"	"
Belle-Fontaine	"	"	"	1,200	"	3,500	1,960	1,960	1,545	770	"
Châtillon.....	"	"	"	"	579	"	"	575	"	"	"
Vance.....	"	"	"	"	942	}	885	930	1,475	1,215	220
	"	"	"	"	942				610		
Rulles	"	"	"	"	1,027	"	997	1,040	1,445	1,915	430
Villers-sur-Semois.....	"	"	"	"	907	"	836	900	1,540	1,170	1,071
Étalle.....	"	"	"	"	"	"	1,910	1,053	"	"	"
Termes	"	"	"	"	"	"	475	490	237	"	"
Saint-Léger.....	"	"	"	"	1,640	"	"	"	"	"	"
Musson	"	"	"	"	1,894	545	"	1,255	"	"	584
Chiny.....	"	"	"	"	1,800	700	"	1,050	"	595	"

DE VIRTON.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS		LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.	ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFCTUÉES.		
5,510 93	Inconnu.	Chemin de grande communication de Neufchâteau vers Stenay.....		"
	913 "	Id.	de petite communication.....	Empierrement... 5,822
5,108 84	Inconnu.	Id.	de grande communication de Neufchâteau vers Stenay par Villers-devant-Orval.....	Empierrement... 13,092
	3,433 "	Id.	de petite communication.....	Empierrement... 3,433
2,279 90	700 "	Id.	id.	Empierrement... 4,555
	Inconnu.	Id.	de grande communication de Neufchâteau vers Stenay.....	" "
1,200 "	"	"	"	" "
4,953 "	3,000 "	Id.	de petite communication.....	Empierrement... 8,621
	1,100 "	Id.	de grande communication d'Étalle à la frontière de France par Limes.....	Empierrement... 11,220
10,753 "	6,420 "	Id.	de grande communication de Tintigny à la Croix Rouge, dit de Neufchâteau à Montmédy	Empierrement... 5,423
	1,200 "	Id.	de petite communication.....	Empierrement... 17,078
	1,545 "	Id.	de grande communication de Habay-la-Neuve à Longwy...	Empierrement... 2,307
954 "	1,259 "	Id.	de petite communication.....	Empierrement... 3,819
	575 "	Id.	de grande communication de Léglise à la frontière de France par Etalle.....	Empierrement... 4,203
7,287 "	942 "	Id.	de grande communication de Habay-la-Neuve à Longwy...	Empierrement... 5,901
	3,445 "	Id.	de petite communication.....	Empierrement... 4,573
	900 "	Id.	id.	Empierrement... 13,373
6,850 "	2,201 "	Id.	de grande communication de Habay-la-Neuve à Jamoigne et Florenville par Termes.....	Empierrement... 4,310
	3,005 "	Id.	de grande communication de Léglise à la frontière de France par Virton	Empierrement... 5,086
	4,061 "	Id.	de grande communication de Léglise à la frontière de France par Virton	Empierrement... 2,900
6,444 "	2,241 "	Id.	de grande communication de Léglise à la frontière de France par Etalle	Empierrement... 2,123
	2,763 "	Id.	de grande communication de Habay-la-Neuve à Jamoigne et Florenville par Termes.....	Empierrement... 1,540
	1,540 "	Id.	de grande communication de Léglise à la frontière de France par Etalle	Empierrement... 4,791
2,945 "	1,910 "	Id.	de petite communication.....	Empierrement... 12,950
	1,273 "	Id.	id.	Empierrement... 2,265
1,200 "	710 "	Id.	id.	Empierrement... 2,932
1,640 "	653 "	Id.	de grande communication de Léglise à la frontière de France par Etalle	Empierrement... 6,295
	1,640 "	Id.	de grande communication de Léglise à la frontière de France par Etalle	Empierrement... 2,590
4,278 "	2,459 "	Id.	de petite communication.....	Empierrement... 9,400
	2,744 "	Id.	id.	Empierrement... 13,936
3,823 "	2,795 "	Id.	id.	Empierrement... 13,936

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Bleid	"	"	"	"	1,500	1,200	"	1,250	"	"	"
Sainte-Cécile.....	"	"	"	"	"	485	"	690	"	"	"
Habay-la-Vieille.....	"	"	"	"	"	380	"	"	"	"	261
Gérouville.....	"	"	"	"	"	495	"	"	"	"	"
Lacuisine.....	"	"	"	"	"	360	"	2,000	"	"	"
Villers-la-Loue.....	"	"	"	"	"	"	"	1,060	"	"	"
Chassepierre.....	"	"	"	"	"	"	"	270	"	"	282
Muno.....	"	"	"	"	"	"	"	1,032	"	"	"
Ethe.....	"	"	"	"	"	"	"	1,225	"	"	578
Meix-devant-Virton.....	"	"	"	"	"	"	"	370	"	"	"
Robelmont.....	"	"	"	"	"	"	"	345	"	200	"
Ruette.....	"	"	"	"	"	"	"	925	"	350	"
Habay-la-Neuve	"	"	"	"	231	630	"	"	"	"	"

ARRONDISSEMENT

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Ortho.....	2,557 82	2,207 82	"	"	"	"	"	"	"	1,445	1,266
Soy.....	1,002 26	1,002 26	"	850	2,000	"	"	"	"	"	1,142
Laroche.....	"	"	2,237 82	1,800	1,587	"	1,500	1,740	"	"	1,740
Erezée.....	"	"	"	850	1,500	"	"	"	"	"	"
Hives.....	"	"	"	"	434	700	"	"	"	596	522
Erneuville.....	"	"	"	"	627	"	"	"	"	"	705
Forrières.....	"	"	"	"	747	"	1,115	740	1,182	975	855
Hampteau.....	"	"	"	"	"	500	"	190	510	254	222
Rendeux.....	"	"	"	"	746	1,300	"	835	"	"	"
Marcour.....	"	"	"	"	855	1,500	"	"	"	320 1,097	961
Hodister.....	"	"	"	"	694	1,100	666	"	"	924	810
Samré.....	"	"	"	"	877	1,200	825	840	908	"	"
Amonines.....	"	"	"	"	427	600	485	"	810	664	582
Durbuy.....	"	"	"	"	"	500	566	565	"	487	1,278
Nassogne.....	"	"	"	"	1,000	"	905	950	1,064	"	660
Masbourg.....	"	"	"	"	"	"	497	530	611	"	165

(a) Pour Masbourg, la somme de 4,868 francs comprend le subsidé de la province.

DE MARCHE.

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.	LONGUEUR.
SELON le gouvernement.	SELON la province.		
7,474 64	"	(Absence de renseignements.)	"
5,997 52	1,142 "	Chemin de grande communication de Houffalize à Terwagne	1,142
10,224 82	1,511 "	Id. id. de Laroche à Soy (absence d'une partie de renseignements)	6,178
2,350 "	"	(Absence de renseignements.)	"
2,270 "	3,417 "	Chemin de grande communication de Laroche à Orthenville	6,435
1,332 "			
5,612 "	6,495 "	Id. id. de Hargimont à Wavreille . . .	3,790
1,276 "	1,620 "	Id. id. de Hotton à Laroche	2,671
2,901 "	2,961 "	Id. id. id. id.	3,355
4,535 "	"	(Absence de renseignements.)	"
4,194 "	"	(Absence de renseignements.)	"
4,650 "	4,000 "	Chemin de grande communication de Houffalize à Terwagne	6,100
3,568 "	1,773 "	Id. id. id. id.	1,664
2,996 "	1,506 "	Id. id. id. id.	2,580
4,577 "	599 "	Id. id. de Rendeux à Grupont Empierrement...	495
	5,835 "	Id. id. de Saint-Hubert à Marche par Nassogne Empierrement...	5,564
	4,868 "	Id. id. id. id. Empierrement...	1,945
1,805 "	709 "	Id. id. de Rendeux à Grupont Empierrement...	417

COMMUNES.	MONTANT DES SUBSIDES ACCORDÉS EN										
	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1847	1848	1849	1850	1851
Dochamps	"	"	"	"	614	"	1,150	"	"	794	696
Halleux	"	"	"	"	"	"	215	"	"	"	"
Tohogne	"	"	"	"	666	480	"	"	"	"	544
Hotton	"	"	"	"	1,595	"	"	1,395	"	"	"
Marche	"	"	"	"	4,000	"	"	"	"	"	"
Grandménil	"	"	"	"	1,000	"	"	"	"	"	"
Vaux-Chavanne	"	"	"	"	600	"	"	"	"	"	"
On	"	"	"	"	"	500	"	865	"	200	"
Aye	"	"	"	"	"	375	"	"	"	"	235
Grune	"	"	"	"	"	220	"	315	"	190	152
Roy	"	"	"	"	"	595	"	"	"	1,118	981
Marenne	"	"	"	"	"	215	"	"	"	"	"
Mormont	"	"	"	"	"	320	"	1,435	"	"	235
Heid	"	"	"	"	"	"	"	540	850	698	167
Harre	"	"	"	"	"	"	"	620	975	1,140	1,000
Bande	"	"	"	"	"	"	"	450	"	"	240
Bomal	"	"	"	"	"	"	"	405	"	"	194
Myville	"	"	"	"	"	"	"	370	"	"	"

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.	LONGUEUR.	
SELON le gouvernement	SELON la province.			
3,254	172	Chemin de petite communication	Empierrement. 2,627	5,115
	1,044	Id. de grande communication de Houffalize à Terwagne.....	Ensablement 2,486	4,162
215		(Absence de renseignements.)		"
1,490	500	Id. de petite vicinalité	Empierrement. 5,729	6,256
			Ensablement 507	
2,790	2,790	Id. de grande communication de Hotton à Laroche	Empierrement..	1,429
4,000		(Absence de renseignements.)		"
1,000	7,172	Chemin de petite vicinalité. (Le subside de 7,172 fr. est réparti entre Beusaint, Grandménil, Belle, Laroche et Vaux-Chavanne).....	Pavage.....	1,951
			Empierrement..	12,352
600		Chemin de petite vicinalité. (Voir Grandménil.)		"
1,365	865	Id. de grande communication de Hargimont à Wavreille.....	Empierrement..	630
650		(Absence de renseignements.)		"
877	862	Chemin de grande communication de Rondeux à Grupont.....		5,517
2,494	3,191	Id. id. de Marche à Laroche		4,417
215		(Absence de renseignements.)		"
1,990	1,455	Chemin de petite communication	Empierrement..	9,239
2,223	2,253	Id. de grande communication de Barvaux à Champ-de-Harre..		6,883
3,735	5,115	Id. id. id. id.		6,540
690	1,396	Id. de grande communication de Rondeux à Grupont.....	Empierrement..	4,519
599	599	Id. de petite communication	Empierrement..	4,780
570	370	Id. id.	Empierrement..	5,687

TOTAL		DÉSIGNATION DES CHEMINS AMÉLIORÉS ET LONGUEUR SUR LAQUELLE LES AMÉLIORATIONS ONT ÉTÉ EFFECTUÉES.	LONGUEUR.
SELON le gouvernement	SELON la province.		
448	198	Chemin de petite communication { Empierr. 5,560 Ensabl. 1,938 }	7,298
192	85	Id. id. Empierrement..	1,483
901	"	Voir Grandménil (p. 568-569).	"
2,597	"	Voir Grandménil (p. 500-500).	"
1,519	1,519	Chemin de grande communication de Marche à Laroche.....	2,290
	504	Id. de petite communication.....	4,691
766	2,664	Id. de grande communication de Saint-Hubert à Marche par Nassogne	2,152
1,548	1,548	Id. id. de Houffalize à Terwagne.....	2,539
2,354	2,354	Id. id. id. id.	1,550
1,717	1,585	Id. id. id. id.	2,520
	2,287	Id. de petite communication..... { Empierr. 2,237 Ensabl. 5,518 }	5,775
2,506	4,062	Id. de grande communication de Hargimont à Wavreille.....	1,951

Résumant les données des tableaux qui précèdent, nous aurons l'ensemble de ce qui a été exécuté dans la province de Luxembourg, jusqu'au 31 décembre 1851.

Grande vicinalité.

DÉSIGNATION DES CHEMINS.	LONGUEUR totale des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR restant à améliorer.	COUT des améliorations effectuées.
		parée.	empierrée.	ensablée.		
	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
De Virton à Sommethone.....	8,275	»	8,275	»	»	20,579 »
De Virton à Tillancourt.....	9,590	»	9,590	»	»	38,170 »
De Neuschâteau vers Stenay par Villers-devant-Orval.....	24,867	»	24,867	»	»	88,802 84
D'Étalle à la frontière de France par Limes.....	16,820	»	16,820	»	»	47,714 80
De Légglise à la fronte de France par Virton.....	14,798	34	14,815	»	249	64,259 05
De Légglise à la fronte de France par Etalle.....	30,272	»	27,266	»	3,006	102,720 09
De Habay-la-Neuve à Longwy..	23,987	»	23,262	»	695	81,005 70
De Neuschâteau à Montmédy (Tintigny à la Croix-Rouge)...	9,090	»	9,090	»	»	22,425 50
De Sainte-Cécile à Muno.....	8,268	»	8,268	»	»	15,545 84
De Habay-la-Neuve à Florenville par Termes.....	18,086	14	18,072	»	»	65,286 41
De Bouillon à Charleville.....	19,116	»	13,798	»	5,321	42,601 04
De Neuschâteau à Herbeumont..	12,105	»	7,418	»	4,687	19,556 40
De St-Hubert à Marche par Nas- sogne.....	18,229	»	18,229	»	»	67,615 76
De St-Hubert à la route de Bouil- lon à Dinant.....	56,768	100	29,580	»	7,088	51,080 »
De Libin à Paliseul par Anloy...	12,426	»	10,264	»	2,162	22,561 80
De Sohier à Grupont.....	16,587	»	15,646	»	941	19,724 40
De la route de Marche à Rochefort à celle de Rochefort à St-Hubert	7,251	»	6,571	»	860	32,503 12
De Paliseul à Neupont.....	20,794	»	12,630	»	8,144	25,496 10
De Houffalize à Terwagne.....	50,088	70	50,409	»	19,609	85,265 »
De Bastogne à Laroche.....	27,635	»	15,556	»	14,119	57,764 40
De Laroche à Soy.....	15,500	»	6,018	»	9,282	7,503 80
De Hotton à Laroche.....	15,991	»	12,076	»	5,915	57,180 87
De Marche à Laroche.....	14,165	»	7,522	»	6,841	19,855 »
De Laroche à Ortheuville.....	15,200	»	6,455	»	6,765	10,510 »
De Barvaux à Champ-de-Harre..	15,395	»	14,820	»	575	34,151 25
De Neuschâteau à Paliseul.....	50,016	»	50,016	»	»	75,925 47
De Rendeux à Grupont.....	26,697	14	5,925	»	20,760	12,641 94
De Houffalize à Bovigny.....	14,450	»	14,450	»	»	48,516 09
De Fauvillers par Tintange à Wiltz.....	7,597	»	2,409	»	5,188	17,785 91
De Neuschâteau à Martelange...	15,777	»	7,390	»	6,587	17,159 »
De Houffalize par Buret et Cler- vaux à Wiltz.....	9,557	»	9,557	»	»	52,802 18
	560,443	252	453,617	»	126,594	1,229,058 44
		453,849				

Petite vicinalité.

DÉSIGNATION		LONGUEUR			DÉPENSE
des arrondissements.	des cantons voyers.	pavée.	empierrée.	ensablée.	TOTALE des améliorations EFFECTUÉES.
		Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
D'Arlon.....	D'Arlon.....	461.00	121,241.00	10,000.00	333,200 »
	De Messancy.....	»	99,360.00	»	216,905.62
De Neufchâteau.....	De Neufchâteau.....	»	55,153.00	18,452.00	136,879 95
	De St-Hubert.....	»	82,118.00	34,806.00	107,667 22
	De Bouillon.....	»	23,558.00	»	59,097 »
De Bastogne.....	De Bastogne.....	416.00	50,221.83	40,602.50	80,607 96
	De Houffalize.....	350.00	23,654.00	6,556.00	75,374 68
De Virton.....	De Virton.....	363.00	113,690.00	»	288,402 »
	D'Étalle.....	»	92,200.00	»	522,140 13
	De Florenville.....	»	90,589.00	»	296,509 »
De Marche.....	De Barvaux.....	»	33,253.00	9,198.00	99,477 41
	De Marche.....	»	54,581.00	»	79,803 42
	De Laroche.....	1,951.14	53,532.00	»	86,629 88
		4,523.14	889,717.83	119,594.50	2,200,493 99
		1,013,833.49			

Récapitulation.

Chemins de grande vicinalité.....	252.00	455,617.00	»	1,229,038 84
Id. petite id.	4,523.14	889,717.83	119,594.50	2,200,493 99
	4,735.14	1,325,334.83	119,594.50	3,429,532 45

Prix moyen du mètre courant de chemin de grande vicinalité, fr. 2 84

Id. id. id. petite id. 2 17

Id. id. id. de l'ensemble 2 37

RÉSUMÉ GÉNÉRAL.

Comme corollaire de ce qui précède, voici la récapitulation générale des travaux exécutés aux chemins vicinaux des provinces de Liège, d'Anvers et de Luxembourg et la somme des dépenses connues pour ces améliorations.

*Récapitulation générale des chemins vicinaux des provinces de Liège,
d'Anvers et de Luxembourg.*

DESIGNATION DES PROVINCES.	LONGUEUR TOTALE des chemins.	LONGUEUR			LONGUEUR TOTALE améliorée.	LONGUEUR RESTANT à améliorer.	COUT TOTAL des améliorations effectuées.
		parée.	empierreée.	ensablée.			

Chemins de grande communication.

	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Francs.
Liège	281,645.30	6,844.60	198,793.90	8,500.00	214,138.30	67,507.00	1,595,010 74
Anvers.....	190,835.00	153,800.00	2,692.00	"	138,492.00	52,561.00	1,595,557 12
Luxembourg.	360,445.00	252.00	455,617.00	"	455,849.00	126,594.00	1,229,038 44
	1,032,941.30	162,876.60	655,102.90	8,500.00	806,479.30	226,462.00	4,217,386 30

Chemins de petite vicinalité.

Liège	"	58,666.50	658,002.95	545,452.00	1,042,101.26	"	3,553,201 18
Anvers.....	"	17,000.00	"	"	17,000.00	"	68,000 "
Luxembourg.	"	4,523.14	889,717.85	119,594.50	1,015,833.49	"	2,200,495 99
	"	60,189.44	1,547,720.81	465,026.50	2,072,936.75	"	5,601,693 17

Ensemble des chemins vicinaux.

Liège	"	45,510.90	856,796.85	555,952.00	1,256,259.76	67,507.00	4,928,211 92
Anvers.....	"	172,800.00	2,692.00	"	175,492.00	52,561.00	1,461,537 12
Luxembourg.	"	4,735 14	1,525,554.85	119,594.50	1,447,684.49	126,594.00	5,429,532 45
	"	225,066.04	2,182,823.71	475,526.50	2,879,416.25	226,462.00	9,819,081 47
		ou 45 lieues.	ou 437 lieues.	ou 95 lieues.			

577 lieues de 5,000 mètres.

La lieue moyenne coûte 17,018 fr.

Le mètre courant moyen coûte fr. 3-41.

CONCLUSION.

Je viens d'avoir l'honneur de vous exposer, Monsieur le Ministre, l'état des choses, quant aux routes communales, dans les provinces de Liège, d'Anvers et de Luxembourg.

Les faits dont j'ai eu connaissance pendant mes tournées m'ont conduit à des réflexions analogues à celles que j'ai eu l'honneur de vous présenter dans mon rapport d'inspection de l'année dernière, portant la date du 21 janvier 1852. Il est donc inutile que je les renouvelle ici, non plus que les propositions qui en étaient la conséquence.

Ces propositions ayant fait l'objet d'une enquête auprès des autorités provinciales, j'ai lieu de penser que leur examen ne tardera pas à être achevé et qu'il pourra bientôt être statué à leur égard.

A ces propositions anciennes, j'en ajouterai une nouvelle qui n'est, en quelque sorte, que le complément de celles des anciennes, portant les n°s 30 et 31. C'est de décider qu'une comptabilité spéciale, régulière et uniforme sera tenue par les autorités chargées de la construction des chemins vicinaux, et que les pièces de cette comptabilité ne pourront jamais quitter le lieu fixé pour leur rédaction ou leur dépôt. L'incroyable difficulté que l'on éprouve à se procurer des renseignements sur la dépense résultant de la construction d'une route vicinale ainsi que sur la part que l'État, la province et les communes ont prise dans cette dépense, la divergence des chiffres que l'on obtient lorsque l'on recherche ces renseignements à des sources diverses, la nécessité pour l'État d'avoir tous ses apaisements sur l'emploi des subsides qu'il alloue, subsides que la force des choses tendra à rendre, pendant longtemps encore, de plus en plus considérables, tout, en un mot, fait une loi impérieuse d'adopter la mesure que je propose ou toute autre mesure analogue.

Comme corollaire de cette mesure, il conviendrait également de prescrire à MM. les commissaires-voyers de tenir des archives régulières et de veiller à ce que la remise officielle de ces archives fût faite entre ces fonctionnaires en cas de mutations ou de remplacement. Dans l'état actuel des choses, chaque commissaire nouveau, arrivant dans un district voyer, trouve table rase et ne rencontre aucun des éléments nécessaires pour apprécier l'état antérieur du service dont il prend possession. Un grand nombre de ces fonctionnaires ne gardent pas même de minutes des communications qu'ils adressent à l'autorité supérieure, et j'ai la certitude que beaucoup d'entre eux ne pourraient pas reproduire les renseignements qu'ils ont eu à me fournir.

J'ai signalé le manque ou l'insuffisance des fossés d'écoulement, le long des routes communales, en un grand nombre de points où ils seraient nécessaires : je pense, Monsieur le Ministre, qu'il est indispensable de parer aux inconvénients qui résultent de cette omission. On obtiendrait, selon moi, le résultat désiré en drainant les routes au moyen d'une simple ligne de tuyaux de drainage placée à environ 1 mètre de profondeur sous le point de jonction du corps de la route avec

l'un des accotements. De cette façon, le parachèvement que je demande pourrait se faire sans interrompre la circulation et sans porter atteinte aux travaux exécutés. D'après les données les plus récentes (*Annuaire agricole de Belgique* pour l'année 1853, p. 160), le mètre courant de drainage à 1^m,40 de profondeur ne revient, *tous frais compris*, qu'à 18 centimes. Ce serait donc une dépense de 900 francs par lieue de 5,000 mètres. On la regagnerait en une ou deux années, par la diminution des frais d'entretien. Lorsque l'expérience aurait fait connaître les résultats de cette opération sur les routes exécutées, s'ils étaient, comme tout porte à le croire, favorables, il y aurait lieu d'examiner s'il ne serait pas économique et convenable de substituer, dans les routes à construire, l'établissement d'un drainage à l'établissement des fossés latéraux. L'étude des questions que je viens de soulever doit être, selon moi, recommandée à la sérieuse attention de MM. les commissaires-voyers, à cause du haut intérêt qu'elle présente pour les voies de communication de quelque nature qu'elles soient.

Enfin, Monsieur le Ministre, parmi mes propositions anciennes, il en est une à laquelle je pense que, sans attendre la révision de la loi ou des règlements sur la matière, il devrait être donné une suite immédiate. C'est celle qui est relative à la déclaration à faire par le Gouvernement, qu'il ne sera plus accordé de subsides, tant pour les chemins à entreprendre que pour ceux déjà commencés, que quand la demande sera accompagnée d'un projet régulier comprenant toute l'étendue de la route, et que quand le Gouvernement aura approuvé ledit projet d'une manière officielle, *ne varietur*, après une instruction régulière (Rapport susdit, page 839, § 9^e). Sans l'adoption de cette mesure, la construction des routes vicinales continuera à être livrée à la merci absolue des autorités locales, au zèle et à la capacité variables des commissaires-voyers, et continuera à présenter une fâcheuse bigarrure qui empêchera ces communications d'arriver au degré d'utilité que l'on doit en attendre.

Je crois de mon devoir, Monsieur le Ministre, d'insister sur les propositions que je viens d'avoir l'honneur de vous soumettre. Je considère leur adoption comme indispensable pour se soustraire à des mécomptes, pour tirer de la loi de 1841 tout le fruit possible, en attendant sa révision, et pour éviter qu'une partie des constructions à exécuter avant cette révision ne deviennent, dans l'avenir, une source non prévue de dépenses nouvelles par suite des parachèvements ou des modifications auxquelles elles devront donner lieu, si elles ne sont, de prime abord, établies de manière à atteindre complètement leur but.

Liège, le 14 mars 1853.

*L'Ingénieur en chef, inspecteur de l'agriculture
et des chemins vicinaux du royaume,*

EUG. BIDAUT.

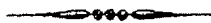


TABLE DES MATIÈRES.

	Pag.
INTRODUCTION	3
PROVINCE DE LIÈGE.	
GÉNÉRALITÉS	5
ARRONDISSEMENT VOYER DE LIÈGE	29
Chemin de grande communication de Hognoul à Oupeye	ib.
Id. d'Argenteau à Mortroux	33
Id. de Wihogne à Herstal	37
Id. de Wandre à Julémont	41
Id. de Jupille vers Herve	45
Id. d'Esneux à Angleur	49
Id. de Saint-Gilles à la route de Bierset	53
Id. de Visé à Mouland	57
Chemins de petite vicinalité	60
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication .	65
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée, etc.	73
Subsides annuels accordés par l'État aux communes de l'arrondissement et spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides	77
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement .	86
ARRONDISSEMENT VOYER DE VERVIERS	87
Chemin de grande communication d'Ensival à la Maison-Brûlée	89
Id. de Dison à Henri-Chapelle	93
Id. de Turon à Remouchamps	97
Id. de Basse-Bodeux à Regné	101
Id. de Bodeux à Manhay	105
Chemin de Dison à la route de Battice, par Chaineux	109
Id. de Clermont à Froidthier	113
Id. de Soumagne à Petit-Rechain, par Bruyère	117
Id. d'Ayeneux à Olne	121
Id. du Marteau à Desnié, par Winanplanche	125
Id. de Charneux à la route de Battice à Maestricht	129
Id. de Montzen à la chaussée de Liège à Aix-la-Chapelle	133
Id. de Teuven à la route d'Aubel à la Planck	137
Id. de Petit-Rechain à Xhendelesse	141
Chemins ordinaires de petite vicinalité	144
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication .	147
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée .	153
Subsides annuels accordés par l'État aux communes de l'arrondissement et spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides	157
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement .	162

ARRONDISSEMENT DE HUY. 163

Chemin de grande communication des Quatre-Bras à la route d'Entre-Meuse-et-Ourthe	165
Id. de Huy à Hamoir	169
Id. de Hamoir à Xhoris.	173
Id. de Terwagne à Strée.	177
Id. de Huy à Héron	181
Id. de Huy à Ramet	185
Chemins de petite vicinalité	189
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication.	191
Désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée, etc.	200
Subsides annuels accordés par l'État aux communes de l'arrondissement, et spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides	204
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. .	210

ARRONDISSEMENT VOYER DE WAREMME 211

Chemin de grande communication dit <i>Chaussée romaine</i>	213
Id. de la Chaussée romaine à Burdinne.	217
Id. de Wasseige à Champion	221
Id. de Burdinne à Héron	225
Chemins de petite vicinalité.	229
Travaux exécutés aux chemins vicinaux autres que ceux de grande communication et désignation des communes non rattachées à une communication pavée ou empierrée	230
Subsides annuels accordés par l'État aux communes de l'arrondissement, et spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides.	239
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. .	248
Id. id. de la province	249

PROVINCE D'ANVERS.

GÉNÉRALITÉS. 251

ARRONDISSEMENT VOYER D'ANVERS 255

Chemins de grande communication d'Anvers à Santvliet	257
Id. d'Anvers à Brecht	261
Id. de Wyneghem à Brecht	265
Id. de la route d'Anvers à Turnhout à Grobbendonck	269
Id. du fort Frédéric à Beirendrecht.	273
Id. du fort de Lillo à la route d'Anvers à Berg-op-Zoom	277
Id. du Donck au Hoogebrug	281
Id. d'Eeckeren à Hoevenen.	285
Id. de Halle à la grande route d'Anvers à Turnhout.	289
Id. de Santhoven à Grobbendonck	293
Id. de Deurne à Merxem	297
Id. de la station de Linth à l'Escaut.	301
Chemins de petite vicinalité.	305
Subsides annuels accordés par l'État aux communes de l'arrondissement et spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides	307
Récapitulation des chemins de grande et de petite vicinalité de l'arrondissement. .	310

ARRONDISSEMENT VOYER DE MALINES	311
Chemin de grande communication de Lierre à la station de Linth sous Contich . . .	313
Id. de Lierre à Herenthout	317
Id. de Duffel à la station de Duffel	321
Id. de Putte à Koningshoyekt	325
Id. de Boischot à la route de Lierre à Aerschot . . .	329
Id. de Boischot à Hulshout	333
Id. de Malines à Cappellen	337
Id. de Willebroeck à l'Escaut	341
Id. de Bornhem à Saint-Amand	345
Id. de Saint-Amand à la route de Malines à Termonde .	349
Id. de Saint-Amand vers la station de Malderen . . .	353
Id. de Breendonck à la route de Malines vers Termonde	357
Id. de Thisselt à Blaesveld	361
Chemins de petite vicinalité	364
Subsides annuels accordés par l'État aux communes de l'arrondissement et spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides	365
Récapitulation des chemins vicinaux de l'arrondissement	368
ARRONDISSEMENT VOYER DE TURNHOUT	369
Chemin de grande communication de Grobbendonck à la route de Lierre à Hérenthals	371
Id. de Meerhout à la route de Gheel à Moll	375
Chemins de petite vicinalité	378
Subsides annuels accordés par l'État aux communes de l'arrondissement et spécification des travaux exécutés au moyen de ces subsides	379
Récapitulation des chemins vicinaux de l'arrondissement de Turnhout	382
Id. des chemins de grande et de petite vicinalité de la province	383

PROVINCE DE LUXEMBOURG.

GÉNÉRALITÉS	385
Chemins de grande communication	395
Chemin de grande communication de Virton à Sommethone	397
Id. de Virton à Tillancourt (France)	401
Id. de Neufchâteau vers Stenay (France), par Villers-devant-Orval	405
Id. d'Étalle à la frontière de France, par Limes . . .	409
Id. de Léglise à la frontière de France, par Virton .	413
Id. id. par Étalle	417
Id. de Habay-la-Neuve à Longwy (France).	421
Id. de Tintigny à la Croix Rouge dit de Neufchâteau à Montmédy (France)	425
Id. de Sainte-Cécile à la frontière de France, par Muno	429
Id. de Habay-la-Neuve à Jamoigne et Florenville, par Termes	433
Id. de Bouillon à Charleville (France).	437
Id. de Neufchâteau à Herbeumont	441
Id. de Saint-Hubert à Marche, par Nassogne	445
Id. de Saint-Hubert à la route de Bouillon à Dinant, par Beauraing.	449

Chemin de grande communication de Libin à Paliseul, par Anloy	453
Id. de Sohier à Grupont, par Anloy	457
Id. de la route de Marche à Rochefort à celle de Rochefort à Dinant ou de Hargimont à Wavreille (non encore déclaré de grande communication)	461
Id. de Paliseul à Neupont	463
Id. de Houffalize à Terwagne.	469
Id. de Bastogne à Laroche	473
Id. de Laroche à Soy.	477
Id. de Hotton à Laroche.	481
Id. de Marche à Laroche.	485
Id. de Laroche à Ortheuville	489
Id. de Barvaux à Champ-de-Harre.	493
Id. de Neufchâteau à Paliseul et à la route de Bouillon à Dinant	497
Id. de Rendeux à Grupont.	501
Id. de Houffalize à Bovigny	505
Id. de Fauvillers, par Tintange, à Wiltz (grand-duché de Luxembourg).	509
Id. de Neufchâteau à Martelange (frontière du grand-duché de Luxembourg).	513
Id. de Houffalize, par Buret, à Clervaux et à Wiltz (grand-duché de Luxembourg)	517
Chemins de petite vicinalité.	520
Arrondissement d'Arlon	{ Canton voyer d'Arlon 522
Id. de Neufchâteau	{ Id. de Messancy. 524
	{ Id. de Neufchâteau 526
	{ Id. de Saint-Hubert. 528
	{ Id. de Bouillon 530
Id. de Bastogne	{ Id. de Bastogne 532
	{ Id. de Houffalize 534
	{ Id. de Virton 536
Id. de Virton	{ Id. d'Etalle 538
	{ Id. de Florenville. 540
	{ Id. de Barvaux 542
Id. de Marche	{ Id. de Marche. 544
	{ Id. de Laroche 546
Subsides annuels accordés par l'État pour l'amélioration des chemins vicinaux dans les communes des cinq arrondissements de la province	549
Arrondissement d'Arlon	550
Id. de Neufchâteau	552
Id. de Bastogne	558
Id. de Virton	562
Id. de Marche	566
Récapitulation des chemins de grande vicinalité de la province.	572
Id. des chemins de petite id.	573
Résumé général	574
CONCLUSION	575