
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 4 FÉVRIER 1841.

ROUTES DE L'ÉTAT. — 1830-1840.

RAPPORT PRÉSENTÉ AUX CHAMBRES LÉGISLATIVES,

PAR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

Les routes de la Belgique peuvent être citées au nombre des plus belles de l'Europe.

Cette situation favorable de nos communications pavées et empierrées doit être attribuée aux soins que l'on apporte à leur entretien et à l'excellente qualité des matériaux que l'on cherche toujours à se procurer, même au prix de sacrifices considérables.

En 1830, les routes de la Belgique se trouvaient, en général, dans une situation satisfaisante; mais elles n'étaient pas entretenues peut-être avec les mêmes soins qu'aujourd'hui.

Avant 1830 et à partir de 1815, le revenu des barrières était affecté à l'entretien des routes; mais il ne constituait pas un fonds spécial destiné exclusivement à cet usage.

Le gouvernement accordait des fonds, selon qu'il le jugeait convenable, pour l'entretien des routes de 1^{re} et 2^e classe, et il disposait de l'excédant du produit des barrières avec toute la latitude que lui laissait l'art. 225 de la loi fondamentale.

En 1819, le gouvernement imposa aux provinces la charge de l'entretien

des routes de 2^e classe, en se bornant à leur allouer des subsides qui n'étaient pas toujours en rapport avec les dépenses que nécessitait l'entretien de ces communications.

Enfin, par une disposition du 12 août 1828, les routes de 1^{re} classe furent abandonnées au syndicat d'amortissement qui en perçut les revenus et pourvut à leur entretien.

Les routes se ressentirent beaucoup du changement complet d'administration qui venait de s'opérer; le syndicat d'amortissement, institution toute financière, s'attachait trop exclusivement à borner l'entretien des routes au plus strict nécessaire.

Quant aux routes de 2^e classe, dont l'administration fut imposée aux provinces, elles étaient assez bien entretenues; mais les ressources des provinces étaient généralement insuffisantes pour les besoins auxquels elles devaient subvenir.

Telle était la situation des choses lors des événements de 1830.

Le congrès national décréta le maintien de la taxe des barrières pour subvenir à l'entretien des grandes routes.

Les décrets émanés à ce sujet de cette assemblée portent la date du 6 mars 1831: ils établissent en principe que les droits payés aux barrières sont exclusivement affectés à l'entretien et à l'amélioration des routes. Le cahier des charges qui forme le 3^e de ces décrets, stipule, art. 2, que le bail sera d'une année, d'où l'on a inféré que les trois décrets devenaient sans effet après ce terme.

Ces décrets furent en effet prorogés jusqu'au 1^{er} avril 1833, par la loi du 8 mars 1832, et la loi du 18 mars 1833 remplaça tous les décrets antérieurs et régla définitivement la législation sur la matière, en statuant, art. 3, que les fonds provenant de la taxe des barrières seront versés dans les caisses de l'État et affectés à l'entretien et à l'amélioration des routes, ainsi qu'à l'ouverture des routes nouvelles.

Ce fonds obtint par cette disposition une destination toute spéciale et ne put plus être affecté à un autre usage.

La même loi reprit aux provinces l'administration des routes de 2^e classe pour les faire rentrer dans le domaine de l'État.

La loi du 18 mars 1833, légèrement modifiée, fut prorogée, pour une année, par la loi du 12 mars 1834.

La loi du 12 mars 1834 fut successivement prorogée, par les lois subséquentes du 23 mars 1836 et du 6 mars 1837.

Enfin, la loi du 10 mars 1838 rendit les lois des barrières permanentes, en établissant toutefois les réserves suivantes :

1^o La durée des baux ne pourra excéder trois années.

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

3° Ces baux n'engageront l'État que pour les années pour lesquelles la loi annuelle des voies et moyens aura autorisé la continuation de la perception de la taxe.

A partir de 1831 et jusqu'en 1835, l'entretien ordinaire des routes de l'État fut adjugé, soit pour un an, soit pour deux ans, sur des cahiers de charges établis d'après les besoins spéciaux ou les usages des localités.

A partir de 1835, cet entretien fit l'objet d'un bail de trois ans, qui a pris fin le 1^{er} avril 1838.

Les cahiers des charges de ce nouveau bail n'étaient pas conçus d'après des principes communs ni rédigés d'après des bases uniformes; dans chaque province on suivait la marche que l'on considérait comme la mieux adaptée aux besoins locaux.

Dans telle province l'entreprise constituait un forfait à peu près absolu; dans telle autre, les quantités de matériaux à fournir et d'ouvrages à exécuter étaient exactement déterminées.

Ailleurs la fourniture des matériaux faisait seule l'objet d'une adjudication, l'administration des ponts et chaussées se réservant de les mettre en œuvre.

Ce défaut d'ensemble à l'égard d'entreprises qui, par leur nature, semblaient susceptibles d'être ramenées, sinon à une marche uniforme, du moins à des principes communs, fit sentir le besoin d'un cahier des charges général applicable à toutes les provinces; mais ce travail important, qui soulevait de nombreuses difficultés, ne put se trouver terminé au 1^{er} avril 1838; force fut donc de proroger le dernier bail d'une année.

Enfin, au commencement de 1839, sauf quelques exceptions là où les baux n'étaient pas encore expirés, l'entretien des routes de l'État fut adjugé d'après des bases uniformes pour un terme de six années, qui a pris cours le 1^{er} mai 1839, et qui expirera le 1^{er} avril 1845.

Toutefois le nouveau contrat stipule la faculté de résiliation, de part et d'autre, au 30 avril 1842; c'est-à-dire à la fin de la moitié de la période.

L'avantage des baux à long terme est évident : l'entrepreneur qui a un bail de quelques années se procure en temps utile, à l'avance et à des prix plus modérés, les matériaux dont il a besoin. Il a aussi les moyens de commencer ses travaux en saison convenable et de leur donner une plus grande extension les premières années, afin d'avoir moins à faire les années suivantes.

Ces facilités permettent des réductions de prix; aussi les résultats des dernières adjudications sont-ils généralement avantageux, en tenant compte du renchérissement du prix des matériaux et de la main-d'œuvre, et eu égard aussi aux exigences du cahier des charges qui renferme des stipulations nouvelles, jusqu'alors inconnues dans plusieurs provinces.

L'entretien des routes de l'État a donc été assuré d'une manière convenable, pour le terme de 6 années, et le gouvernement est fixé sur la dépense annuelle de cet entretien. En ajoutant à cette dépense les salaires des préposés aux ponts à bascule, chefs-cantonniers, chefs-terrassiers, etc., ainsi que la

somme qu'il convient de tenir en réserve pour faire face aux éventualités et aux événements de force majeure, l'administration connaît le chiffre dont elle peut disposer, tant pour travaux d'améliorations ou de constructions nouvelles que pour subsides à accorder aux provinces ou à des concessionnaires.

Cette ressource n'est pas sans importance; mais elle est par elle-même trop restreinte pour permettre de donner, dans un temps limité, aux constructions nouvelles un remarquable développement.

De là l'idée de créer des ressources extraordinaires, idée qui fut accueillie par la législature.

La loi du 2 mai 1836 a ouvert au gouvernement, pour le service des routes, un crédit extraordinaire de 6 millions.

L'emploi de ce crédit, tout insuffisant qu'il fût pour compléter notre système de routes, a eu un résultat très satisfaisant. Ce résultat a été double : des lignes considérables, s'étendant dans toutes les directions, ont été décrétées successivement : plusieurs sont déjà ouvertes et d'autres se trouvent en plein cours d'exécution.

Il a été donné aussi une grande impulsion aux travaux provinciaux, impulsion qui a déjà porté les meilleurs fruits et qui, sans doute, ne s'arrêtera pas dans ses heureux effets.

L'exemple donné par le vote du crédit de 6 millions fut suivi par les conseils provinciaux. Les travaux publics remplirent presque exclusivement la session de 1837 : chaque province vota avec une sorte d'entraînement auquel ne répondaient pas toujours ses ressources financières, une série de communications dont l'utilité était reconnue et l'exécution vivement désirée.

Il résulte des tableaux annexés aux délibérations des conseils provinciaux, et qui se trouvent reproduits dans le rapport présenté aux Chambres, par mon prédécesseur, le 4 mai 1838, que l'on a proposé la construction de 212 routes, savoir :

Dans la province d'Anvers	7
Id. de Brabant	17
Id. de la Flandre occidentale	17
Id. id. orientale	11
Id. du Hainaut	51
Id. de Liège	22
Id. du Limbourg	32
Id. du Luxembourg	29
Id. de Namur	26
Total	<u>212</u>

La dépense de ces constructions a été évaluée approximativement à la somme de 48,000,000 de fr., qui peut être portée, sans exagération, à soixante millions.

Toutefois, comme il est à prévoir que plusieurs des communications décrétées par les provinces ne seront entreprises, si elles le sont, qu'à des

époques très éloignées, le chiffre de soixante millions pourrait, à son tour, être réduit à quarante millions.

En supposant que l'État n'eût été appelé à intervenir dans cette dépense qu'à raison du quart, il eût fallu qu'il pût disposer de dix millions en sus des fonds à affecter aux routes décrétées par le gouvernement, et il ne lui restait rien pour les routes dont il devait se réserver l'exécution exclusive.

A l'époque du vote de la loi du 2 mai 1836, plusieurs communications du plus haut intérêt pour le pays, indépendamment de celles désignées par les conseils provinciaux, restaient encore à établir. Il était d'ailleurs indispensable d'achever, aussi promptement que possible, les routes qui étaient décrétées en principe et qui se trouvaient déjà partiellement en cours d'exécution. Il importait également de rétablir, autant que possible, l'harmonie que présentait jusqu'à certain point le système des communications ordinaires avant l'existence du chemin de fer; harmonie que le chemin de fer est venu rompre en partie en ôtant de leur importance aux routes qui lui sont parallèles et en améliorant la condition des routes qui pouvaient lui servir d'affluents. Par suite de cette nouvelle disposition des choses l'on a dû chercher à donner une autre direction à plusieurs routes projetées, en les faisant aboutir au chemin de fer; bien des projets ont dû être modifiés dans ce sens et les nouvelles études doivent aujourd'hui être conçues dans le but d'établir des affluents au rail-way: affluents qui, par une inévitable réaction, féconderont à la fois le chemin de fer et les routes existantes.

Ainsi qu'on l'a déjà dit, l'allocation d'un crédit extraordinaire de six millions a permis d'entreprendre de nombreuses constructions d'utilité générale, notamment dans quelques provinces qui se trouvaient presque totalement dépourvues de voies de communications; mais cette allocation était loin de suffire même aux besoins les plus pressants, circonstance qui a déterminé la législature à ne pas attendre que les six millions fussent épuisés pour accorder un crédit nouveau de deux millions par la loi du 1^{er} juin 1838.

Cette loi subordonne l'emploi du crédit à la condition du concours des provinces, des communes et des particuliers.

Au moyen de l'emploi de ce dernier crédit, de celui de six millions alloué antérieurement, de l'excédant disponible du produit des barrières et des sommes fournies par les provinces, les communes et les particuliers, des travaux considérables ont été entrepris, plusieurs communications de la plus haute importance ont été commencées et achevées, et des contrées entières seront sorties de l'isolement où elles se trouvaient placées.

Par l'examen des tableaux joints au compte-rendu du 12 novembre 1839 ainsi qu'au présent rapport, l'on pourra apprécier ce qui a été fait depuis la révolution en Belgique pour améliorer et compléter le système de nos communications ordinaires.

Le compte-rendu du 12 novembre 1839, a établi qu'à la fin de 1830, la Belgique comptait 705 lieues de routes de 5,000 mètres, dont 545 lieues de routes de l'État; 148 lieues de routes provinciales et 12 lieues de routes concédées.

Au moyen de l'emploi des crédits extraordinaires de 6 et 2 millions, de l'excédant du produit des barrières de 1831 à 1840 et des sommes fournies par les provinces, les communes et les particuliers, formant la réunion de toutes les ressources mises en œuvre dans l'intérêt des communications pavées ou empierrées, il a été construit depuis 1830 :

134 lieues de routes de l'État, longueur équivalant au quart de ce qui existait précédemment ;

146 lieues de routes provinciales, longueur équivalant au double de ce qui existait précédemment ;

78 lieues de routes concédées, longueur équivalant au septuple de ce qui existait précédemment.

Par suite de l'exécution du traité de paix du 19 avril 1839, il a été cédé au gouvernement des Pays-Bas, dans les provinces de Limbourg et de Luxembourg, 70 lieues de routes, savoir : 55 lieues de routes de l'État, 13 lieues de routes provinciales, et 2 lieues de routes concédées.

EMPLOI DÉFINITIF DES CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.

Les rapports présentés à la Chambre des Représentants, le 4 mai 1838 (n° 272, session de 1837-1838), et le 12 novembre 1839 (n° 4, session de 1839-1840), ont fait connaître en partie la destination du crédit de 6 millions ouvert par la loi du 2 mai 1836, et de celui de 2 millions voté par la loi du 1^{er} juin 1838.

Les voies et moyens des deux crédits ont été complétés par la loi du 26 juin 1840, qui autorise le gouvernement à contracter un emprunt de fr. 82,000,000.

Suivant le compte-rendu du 12 novembre 1839, les crédits extraordinaires de 6 et 2 millions pouvaient non-seulement être considérés comme ayant déjà reçu à cette époque leur destination complète, mais le gouvernement avait pris en outre des engagements pour une somme d'environ fr. 300,000, engagements auxquels il devait être satisfait au moyen de l'excédant du produit des barrières de 1840 et années subséquentes.

Toutefois le tableau, page 54 du rapport précité, ne renseigne qu'une somme de fr. 6,575,654 comme réellement engagée sur les crédits de 6 et 2 millions, le surplus se trouvant porté dans une colonne intitulée : *Imputation non encore fixée*.

Depuis cette époque la somme de fr. 1,424,346, formant le complément de ces crédits extraordinaires, a reçu sa destination définitive de la manière suivante, savoir :

Routes entreprises aux frais de l'État	fr. 1,258,481
Subsides de l'État en faveur des routes concédées	71,703
Travaux supplémentaires nécessités par plusieurs routes en construction : surcroît de frais d'expropriation, etc.	94,162
	<hr/>
Total pareil	fr. 1,424,346

Dans cette somme se trouve compris le paiement, jusqu'à concurrence de

fr. 510,710, des dépenses de construction de plusieurs routes déjà renseignées au compte-rendu du 12 novembre 1839 et dont le développement présente une longueur ensemble de 20,684 mètr. en pavage, ou quatre fois les lieues.

Cette même somme a servi également au paiement de fr. 59,890 pour travaux de pavage de la section de route de Turnhout à Gheel. (*Voir*, pour les détails, le tableau ci-annexé n° 1.)

Il est toutefois à observer que la somme réellement payée à la date du 1^{er} janvier 1841, sur les crédits de 6 et 2 millions, ne s'élève encore qu'à fr. 5,845,324.

EMPLOI DU CRÉDIT ACCORDÉ EN 1840, SUR LE PRODUIT DES BARRIÈRES.

La somme allouée au budget du département des travaux publics, exercice 1840, pour le service des routes, était de fr. 2,200,400

Ce crédit a été employé ainsi qu'il suit, savoir :

1 ^o Entretien ordinaire des routes, d'après les baux existants.	1,486,881 37
2 ^o Travaux supplémentaires en dehors des baux	90,226 00
3 ^o Salaire des préposés aux ponts à bascule.	16,972 00
4 ^o Salaire des chefs-cantonniers et chefs-terrassiers . . .	30,000 00
5 ^o Études de projets, frais de levée de plans, etc. . . .	20,000 00
6 ^o Construction de routes de l'État, améliorations, etc.	261,677 53
7 ^o Subsidés de l'État, pour aider à la construction de routes provinciales	294,643 10
Total pareil	fr. 2,200,400 00

(*Voir*, pour les détails, les tableaux nos 1, 2 et 3.)

Ainsi, sur l'allocation globale de fr. 2,200,400, il n'a pu être affecté à des travaux de construction ou d'amélioration et à des subsidés de l'État, qu'une somme d'environ fr. 556,000.

Les renseignements contenus dans les tableaux annexés au présent rapport font connaître non-seulement les différentes communications décrétées ou non encore décrétées, dont l'exécution doit avoir lieu aux frais de l'État, mais aussi les routes provinciales et celles entreprises par voie de concession de péages, pour lesquelles des subsidés sur le budget de l'État ont été promis.

Il résulte des chiffres que présentent ces tableaux que les dépenses en dehors des frais ordinaires d'entretien des routes auxquelles il restera à faire face sur l'excédant du produit des barrières, à partir de 1841 (les fonds de 1840 étant entièrement absorbés), nécessiteront l'emploi d'une somme d'environ fr. 2,700,000

Savoir :

1 ^o Construction de routes pour compte de l'État	fr. 1,608,745 52
2 ^o Subsidés de l'État pour aider à l'exécution de routes provinciales	689,666 00
3 ^o Subsidés en faveur des routes concédées	439,000 00
Ensemble	fr. 2,737,411 52

D'autre part 2,737,411 52

Et en ajoutant à cette somme celle que l'on doit nécessairement tenir en réserve pour subvenir aux éventualités ou aux événements de force majeure et que l'on peut évaluer, sans exagération, à 90,000 fr. par an, soit, pour 3 années, à 270,000 00

l'on aura une dépense totale de fr. 3,007,411 52

qui, répartie sur trois années, exigera l'allocation d'un crédit annuel d'un million.

C'est donc avec raison qu'il a été demandé, au chap. II du budget des travaux publics, exercice 1841, une allocation d'un million pour travaux d'amélioration, réparations extraordinaires et construction de routes neuves.

Encore faut-il remarquer que l'allocation d'un million répétée pendant trois années consécutives, ne suffirait qu'à couvrir les dépenses déjà autorisées ou à l'égard desquelles des engagements existent.

PRODUIT DES BARRIÈRES.

Le revenu de la taxe des barrières a suivi, depuis 1830, et d'année en année, une marche presque constamment ascendante, ainsi qu'on peut s'en convaincre par le tableau récapitulatif joint au présent rapport. Ce n'est qu'en 1840 qu'il a éprouvé un certain mouvement rétrograde causé par la réadjudication d'un grand nombre de barrières résiliées, en majeure partie, de la part des fermiers par suite de l'ouverture de quelques nouvelles sections du chemin de fer. Toutefois, la diminution n'a pas été considérable, en tenant compte du produit en moins des barrières situées sur les routes des parties cédées du Luxembourg et du Limbourg. La réadjudication générale de toutes les barrières, qui vient d'avoir lieu, a amené une augmentation assez notable sur le chiffre de 1840, augmentation qui s'est élevée, pour les routes de l'État, à fr. 46,004 et, pour les routes provinciales, à fr. 19,980.

Cette réadjudication a eu lieu pour un terme de trois ans, conformément à la loi du 10 mars 1838. La convenance de passer un bail de trois ans ayant été reconnue, il restait à examiner si l'on devait encore faire usage de la faculté de résiliation, stipulée à l'art. 4 de la loi précitée. La solution de cette question pouvant exercer une certaine influence sur les résultats des adjudications, surtout en présence des circonstances du moment, il était prudent d'en appeler à l'expérience sans que l'essai que l'on voulait tenter pût compromettre en rien les intérêts du trésor. Les adjudications se firent donc d'abord pour trois ans, sans faculté de résiliation; mais les résultats en ayant été défavorables pour plusieurs barrières, l'on fit procéder à des réadjudications avec faculté de résiliation réciproque. Cette nouvelle tentative obtint tout le succès que l'on pouvait réellement en espérer.

Toutes les barrières des routes de l'État, ainsi que celles placées sur les

routes provinciales, se trouvent donc de nouveau affermées pour trois ans, sauf la faculté de résiliation réciproque pour plusieurs d'entr'elles.

Les augmentations obtenues par les dernières adjudications sont venues confirmer de nouveau que si, d'une part, le revenu des barrières a diminué sur les routes qui courent parallèlement au chemin de fer, d'autre part ce revenu a été augmenté pour les routes qui en sont devenues les affluents; en sorte que l'équilibre s'établissant naturellement, l'on est autorisé à croire que le produit des barrières n'éprouvera plus de variations sensibles et que le chiffre qu'il a atteint sera probablement augmenté encore de tout l'apport des barrières qui viendront à être placées successivement sur les routes nouvelles aujourd'hui en cours d'exécution.

Il est à remarquer que le produit des barrières, de 1832 à 1840 inclusivement, a toujours dépassé, et souvent de beaucoup, les crédits accordés chaque année pour le service des routes.

Le tableau ci-dessous en fournit la preuve évidente.

ANNÉES.	PRODUIT DES BARRIÈRES.	MONTANT DES CRÉDITS OUVERTS AU BUDGET POUR LES ROUTES.	DIFFÉRENCE EN PLUS.
1832	1,134,250	1,018,830	115,420
1833	2,184,158	1,937,200	226,958
1834	2,235,991	2,150,000	85,991
1835	2,205,541	2,150,000	55,541
1836	2,265,301	2,200,000	65,301
1837	2,375,645	2,065,000	310,645
1838	2,500,865	2,175,500	325,365
1839	2,480,100	2,298,000	182,100
1840	2,287,426	2,200,400	87,026
	19,669,277	18,214,930	1,457,930

A déduire, pour 1839, les $\frac{7}{12}$ environ du produit des barrières situées dans les parties cédées environ 45,000

1,412,930

En soustrayant de ce chiffre ce que l'on a dû prélever depuis 1837, pour le paiement des intérêts de l'emprunt de fr. 6,000,000 et que l'on porte à 800,000

Il restera fr. 612,930

Cette somme, dont il faut nécessairement défalquer celle résultant des non-valeurs, des indemnités, etc., dont le département des finances peut seul renseigner le montant, a été employée aux besoins généraux de l'État.

L'augmentation demandée au budget de 1841, pourrait donc à la rigueur être envisagée comme une restitution à faire par les fonds généraux au fonds spécial des routes, après règlement de compte entre les produits et les allocations.

PLANTATIONS DES ROUTES.

Les plantations font non-seulement l'ornement des grandes communications; mais, convenablement dirigées, elles offrent aussi à l'État une source de revenus susceptible d'acquérir une haute importance.

La situation peu satisfaisante dans laquelle se trouvent une grande partie des plantations existantes, a engagé le gouvernement à rechercher les moyens d'introduire dans cette branche intéressante du service public les améliorations dont elle peut être susceptible. A cet effet, le département des travaux publics a adressé aux gouverneurs et ingénieurs en chef des diverses provinces la circulaire jointe au présent rapport sous le n° 6, afin d'obtenir les renseignements et documents dont il a besoin de s'entourer pour juger du véritable état des choses et pour aviser aux moyens d'arriver au but que l'on a en vue d'atteindre.

A partir de 1839 il a été accordé au budget une allocation spéciale pour travaux de plantations, s'élevant à fr. 50,000; une pareille allocation a été demandée pour 1841, et elle peut être accordée avec d'autant plus de raison que le produit des ventes d'arbres qui se font chaque année dépasse fort souvent cette somme, et qu'il est même arrivé que ce produit s'est élevé jusqu'à fr. 80,000.

Au moyen du crédit de fr. 50,000, l'on a été à même d'entretenir convenablement les plantations existantes et d'entreprendre aussi quelques nouvelles plantations, tant sur les routes qui en étaient encore dépourvues que sur celles nouvellement construites et livrées à la circulation.

Le ministre des travaux publics,

CH. ROGIER.

11

ANNEXES.

12

ANNEXE N° 1.

Emploi du restant disponible des emprunts de 6 et 2 millions et du crédit accordé au budget de 1840 ; sommes engagées sur les exercices suivants.

Routes de l'Etat.

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR EN MÈTRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN.	IMPUTATION.			SUBSIDES FOURNIS PAR		OBSERVATIONS.
			ROUTES PAVÉES.	ROUTES EMPIERRÉES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	PRODUITS DES BARRIÈRES.		LA PROVINCE.	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS	
							1840.	1841 et années suivantes.			

Province d'Anvers.

Routes en construction.

Turnhout à Diest, section comprise entre Gheel et la limite de la province.	1 ^{er} juil. 1839. 14 mars 1840.	16,701	»	465,937 00	465,937 00	»	»	»	»	
Travaux de pavage de la section de Turnhout à Gheel.	»	»	»	59,890 00	59,890 00	»	»	»	»	

Routes pour lesquelles le gouvernement a pris des engagements.

1 Lierre à Oostmalle.	»	Mémoire.	»	Mémoire.	»	»	100,000 00	»	»	Cette route se trouve déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839
2 Berchem à Borgerhout.	»	2,804	»	60,000 00	»	»	18,000 00	15,000 00	27,000 00	
		19,505	»	585,827 00	525,827 00	»	118,000 00	15,000 00	27,000 00	Nota. Voir, pour le surplus, le tableau des routes provinciales.

Province de Brabant. Néant.

Nota. Voir le tableau des routes provinciales.

Province de la Flandre occidentale. •

1 Poperinghe vers Cassel.	16 oct. 1839.	Mémoire.	»	Mémoire.	78,699 00	»	»	52,250 00	30,000 00	Cette route se trouve déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839.
2 Ostende à Blankenberghe.	30 mars 1840.	Mémoire.	»	Mémoire.	»	19,983 80	»	25,000 00	17,200 00	
3 Comnes à Warneton	16 juin 1840.	4,102	»	130,278 32	»	»	73,878 32	28,200 00	28,200 00	La dépense de cette route, qui est de fr. 62,183-80, se trouve déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839.
4 Dottignies à Roubaix.	20 nov. 1840.	5,252	»	126,000 00	»	»	80,000 00	46,000 00	»	

Routes pour lesquelles le gouvernement a pris des engagements.

1	Dixmude à Roulers.	»	Mémoire.	»	Mémoire.	»	»	133,333 00	»	»	Cette route forme la section intermédiaire de la communicat ⁿ de Perwyse à Iseghem, décrétée en principe le 28 juin 1838. Les projets de cette section sont soumis à l'enquête. <i>Nota.</i> Voir, pour le surplus, le tableau des routes provinciales.
			9,354	»	256,278 32	78,699 00	19,983 80	287,211 32	151,450 00	75,400 00	

Province de la Flandre orientale.

1	Élargissement des ponts n ^{os} 2 et 3, situés à la sortie de la ville de Deynze, route de 2 ^e classe, n ^o 11.	»	»	»	12,238 05	»	12,238 05	»	»	»	<i>Nota.</i> Voir le tableau des routes concédées.
			»	»	12,238 05	»	12,238 05	»	»	»	

Province de Hainaut. Néan.

Id.

Province de Liège.

1	Huy à Stavelot (1 ^{re} section de Huy à la route de Marche à Terwagne)	30 juin 1839.	»	Mémoire.	Mémoire.	263,022 00	»	»	120,000 00	135,275 00	Cette route se trouve déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839.
---	---	---------------	---	----------	----------	------------	---	---	------------	------------	--

Routes et ouvrages pour lesquels le gouvernement a pris des engagements.

1	Hannut à Landen.	25 mars 1840.	Mémoire.	»	Mémoire.	»	»	248,000 00	»	»	La longueur de cette route se trouve déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839. D'après le projet définitif, elle est de 6,135 mètres, et la dépense de fr. 248,000. Cet ouvrage d'art se trouve déjà désigné au compte-rendu du 12 novembre 1839.
2	Pont sur l'Emblève à Aywaille.	»	»	»	Mémoire.	»	»	60,000 00	»	»	
3	Traverse de Verviers. (Reconstruction du pont des Récollets et rectification du pont aux Lions.)	»	»	»	76,632 40	»	»	60,000 00	»	16,632 40	
			»	»	76,632 40	263,022 00	»	368,000 00	120,000 00	151,907 40	<i>Nota.</i> Voir, pour le surplus, le tableau des routes provinciales.

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR EN MÈTRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN.	IMPUTATION.			SUBSIDES FOURNIS PAR		OBSERVATIONS.
			ROUTES SAVÉES.	ROUTES EMPIERRÉES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	PRODUITS DES BARRIÈRES.		LA PROVINCE.	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS	
							1840.	1841 et années suivantes			

Province de Limbourg.

1	Tongres à Bilsen.	23 sept. 1838. 30 avril 1839.	Mémoire.	"	Mémoire.	168,989 00	"	"	25,000 00	35,227 46	La province avait pris l'engagement de fournir un subside de fr. 80,000, mais par suite de l'exécution du traité de paix, qui a restreint considérablement ses revenus, elle n'a pu remplir sa promesse et son offre a dû être réduite à fr. 25,000, payables en plusieurs années. D'un autre côté, les communes n'ayant encore réalisé qu'une faible partie de leur contingent, le gouvernement devra, nécessairement, faire face à toute la dépense et employer ultérieurement les subsides de la province et des communes à d'autres constructions.
2	Hasselt à la Meuse.	2 avril 1840. 20 sept. 1840.	8,956	24,539	528,960 20	221,944 00	"	307,025 20	"	"	La 1 ^{re} partie de cette route, de Hasselt vers Genck, longue de 5,605 mètres, est en voie d'exécution.
3	Reconstruction de deux ponts établis sur le Démer à la sortie de Hasselt, route de 2 ^e classe, n ^o 16.	"	"	"	34,455 68	"	34,455 68	"	"	"	
			8,956	24,539	563,424 88	390,933 00	34,455 68	307,025 20	25,000 00	35,227 46	

Province de Luxembourg.

1	Aubange à St - Mard (près Virton).	30 sept. 1839.	"	20,712	213,000 00	"	115,000 00	23,364 00	62,136 00	12,500 00	La province fournit un subside de fr. 15,000 par lieue, payable en quatre années.
2	St-Hubert à Rochefort (section de St-Hubert à Grupont). . .	24 déc. 1840.	"	12,141	172,000 00	"	"	135,577 00	36,423 00	"	La province fournit un subside de fr. 15,000 par lieue.

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

3	La Roche vers Stavelot, section comprise entre la 1 ^{re} de ces villes et la route de Bastogne à Aywaille	10 mars 1840.	"	17,319	236,866 00	"	"	167,590 00	69,276 00	"	La province a voté un subside de fr. 20,000 par lieue.
4	Embranchement du Tilleul d'Oret à Neupont (partie située dans la province de Luxembourg)	22 janv. 1839.	"	<i>Mémoire.</i>	<i>Mémoire.</i>	"	"	70,000 00	17,000 00	"	
			"	50,172	621,866 00	"	115,000 00	386,531 00	184,833 00	12,500 00	

Province de Namur.

1	Rochefort à St-Hubert, section de Rochefort à Grupont . .	25 mars 1840.	"	9,074	111,978 00	"	50,000 00	61,978 00	"	"	
2	Elargissement de la traverse de Namur (rue du Pont)	8 avril 1840.	"	"	80,000 00	"	30,000 00	"	20,000 00	30,000 00	

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

3	Embranchement du Tilleul d'Oret à Neupont (partie située dans la province de Namur).	22 janv. 1839.	"	<i>Mémoire.</i>	<i>Mémoire.</i>	"	"	70,000 00	10,000 00	"	Cette section de route se trouve déjà portée au compte-rendu du 12 novembre 1839. <i>Nota.</i> Voir, pour le surplus, le tableau des routes provinciales.
			"	9,074	191,978 00	"	80,000 00	131,978 00	30,000 00	30,000 00	

RÉCAPITULATION. — ROUTES DE L'ÉTAT | 1,258,481 00 | 281,677 53 | 1,608,745 52

ANNEXE N° 2.

*Emploi du credit accordé au budget de 1840 et sommes engagées sur les
exercices suivants.*

Routes provinciales.

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR EN MÈTRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN.	SUBSIDES ACCORDÉS OU PROMIS PAR L'ÉTAT.			OBSERVATIONS.
			ROUTES PAYÉES.	ROUTES EMPIERRÉES.		IMPUTATION.			
						PRODUIT DES BARRIÈRES.		Subsidés acceptés et versés au trésor en vertu de l'art. 5 de la loi du 10 mars 1838	
					1840.	1841 et années suivantes.			

Province d'Anvers.

1	Herenthals à Gheel, 2 ^e section, comprise entre le lieu dit <i>St-Sébastien</i> et le point de rencontre de la route de Turnhout à Diest	13 février 1840.	Mémoire.	»	Mémoire.	35,914 00	»	»	Le montant de la dépense de cette section de route, qui est de fr. 105,087, se trouve déjà porté au compte-rendu du 12 novembre 1839.
2	Heyst-op-den-Berg à Zammel.	2 avril 1840.	19,014	»	180,000 00	»	70,000	»	
3	Hoogstraeten à Oostmalle, 2 ^e section.	2 sept. 1840.	Mémoire.	»	Mémoire.	37,000 00	»	»	Le montant de la dépense de cette section de route, qui est de fr. 148,000, se trouve déjà porté au compte-rendu du 12 novembre 1839.
4	Prolongement de la route d'Anvers à Schelle jusqu'à Calfort.	14 nov. 1840.	2,362	»	23,741 38	»	»	23,741 38	
5	Contich au chemin de fer.	21 juillet 1840.	2,100	»	32,000 00	9,000 00	»	»	Cette route se construit aux frais et par les soins de la commune de Contich, avec le concours de l'État et de la province.
			23,476	»	235,741 38	81,914 00	70,000	23,741 38	

Province de Brabant.

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

1	Braine-le-Château à Mont-St-Pont. . .	30 nov. 1839.	»	Mémoire.	Mémoire.	»	27,000	»	La dépense de cette route, qui est de fr. 116,000, se trouve déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839.
2	Wavre à Hannut	10 déc. 1839.	Mémoire.	»	Mémoire.	»	200,000	»	
3	Malines à Tervueren, avec embranchement sur Cortenberg	21 juillet 1840.	Mémoire.	»	Mémoire.	18,000 00	»	»	La dépense de cette route, qui est de fr. 276,000, se trouve déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839.

4	Embranchement de la Baraque (sur la route de Wavre à Gembloux) à Grez-Doiceau, sur la route projetée de Wavre à Hannut.	21 juillet 1840.	11,405	»	233,598 00	,	»	»	Le montant de la dépense de cette route est de fr. 67,000 et se trouve déjà indiqué au compte-rendu du 12 novembre 1839.
5	Tubise à Hondzocht	31 août 1840.	<i>Mémoire.</i>	»	<i>Mémoire.</i>	18,000 00	»	»	
6	Grande-Rosière, par Perwez, aux Quatre-Bras, 1 ^{re} section, comprise entre Grande-Rosière et la route du Docq à St-Michel	1 ^{er} sept. 1840.	8,018	»	207,940 44	»	60,000	»	L'ouverture de la ligne entière de Grande-Rosière aux Quatre-Bras a été décidée en principe, mais il n'a encore été conclu d'arrangement qu'en ce qui concerne la section désignée ci-contre.
			19,423	»	441,538 44	34,000 00	287,000	»	

Province de la Flandre occidentale.

1	Harlebeke à la route de Bruges à Courtray	6 juillet 1840.	2,748	»	74,000 00	15,000 00	»	»	Cette route se construit aux frais et par les soins de la commune avec le concours de l'Etat et de la province.
2	Cuerne à la route de Bruges à Courtray.	31 août 1840.	1,670	»	29,459 00	6,000 00	»	»	
3	Herseaux à la route provinciale de Dottignies à Mouscron	20 sept. 1840.	1,842	»	50,882 00	8 000 00	»	»	
			6,260	»	154,341 00	29,000 00	»	»	

Province de la Flandre orientale. Néant.

Province de Hainaut.

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

1	Châtelet à la limite de la province de Hainaut vers Fosses	23 sept. 1838.	»	<i>Mémoire.</i>	<i>Mémoire.</i>	,	45,000	»	Cette route se trouve déjà portée au compte-rendu du 12 novembre 1839.
			»	»	»	»	45,000	»	

NUMÉRO D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR EN METRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE Y COMPRIS LES INDEMNITÉS DE TERRAIN	SUBSIDES ACCORDÉS OU PROMIS PAR L'ÉTAT.			OBSERVATIONS.
			ROUTES PAYÉES.	ROUTES EXPÉRIÉES.		IMPUTATION.			
						PRODUIT DES BARRIÈRES.		Subsides accordés et versés au li ^{er} sur en vertu de l'art 5 de la loi du 10 mars 1838	
					1840.	1841 et années suivantes.			

Province de Liège.

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

1	Rocour à Ans.	8 juin 1838.	3,331	»	132,000 00	»	33,000	»	Cette route sera construite aux frais et par les soins de la province avec le concours de l'Etat des communes et particuliers intéressés
			3,331	»	132,000 00	»	33,000	»	

Province de Limbourg. Néant.

Province de Luxembourg.

1	Marche à Barvaux par Hotton.	13 octobre 1839.	»	14,320	153,000 00	25,000 00	25,000	»	Complément du subside accordé pour la construction de cette route Cette section de route est déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839
2	Arlon à Bouillon :								
	1° Section d'Arlon à Étalle	10 juin 1840.	»	14,369	109,081 60	20,000 00	»	»	
	2° Id. d'Étalle à Florenville.	1 ^{er} juin 1839.	»	<i>Mémoire.</i>	<i>Mémoire.</i>	66,444 00	»	»	
	3° Id. de Florenville à Bouillon.	10 juin 1840.	»	25,258	266,852 82	»	75,774	»	
			»	53,947	530,914 42	111,444 00	100,774	»	

Province de Namur.

1	Fosses à Philippeville	26 mars et 30 novembre 1838.	»	Mémoire.	Mémoire.	38,285 10	»	»	Complément du subside accordé pour la construction de cette route.
2	Ciney à Rochefort.	3 sept. 1838 et 20 juin 1839.	»	Mémoire.	Mémoire.	»	100,000	»	La province offre la cession à l'État de cette route moyennant que celui-ci construise à ses frais la section du bois de Wachat à Rochefort non encore entreprise, et dont la dépense est évaluée à fr. 100,000.

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

1	Namur à Châtelet :								
	1° Section de Namur à Salzinne.	15 octobre 1839.	489	566	75,000 00	»	25,000	»	Ce chiffre n'est qu'approximatif, vu que les projets définitifs ne sont pas dressés.
	2° Id. de Fosses à la limite du Hainaut vers Châtelet	25 février 1840.	»	8,137	86,675 00	»	28,892	»	
			489	8,703	161,675 00	38,285 10	153,892	»	Nota. Les autres sections de cette route sont complètement achevées.

RÉCAPITULATION. — ROUTES PROVINCIALES	294,642 10	689,666 00	23,741 38
--	------------	------------	-----------

24

ANNEXE N° 3.


Emploi du restant disponible des emprunts de 6 et 2 millions et du crédit de 1840 ; sommes engagées sur les exercices suivants.

Routes concédées.

N° D'ORDRE.	INDICATION DES ROUTES.	DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL DÉCRÉTANT LA ROUTE.	LONGUEUR EN METRES.		MONTANT DE LA DÉPENSE PRÉSUMÉE.	SUBSIDES ACCORDÉS OU PROMIS PAR L'ÉTAT.			SUBSIDES FOURNIS PAR		OBSERVATIONS.
			ROUTES PAVÉES.	ROUTES EMPIERRÉES.		CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	IMPUTATION.		LA PROVINCE.	LES COMMUNES OU LES PARTICULIERS	
							PRODUIT DES BARRIÈRES.	Subsidés acceptés et versés au tré- sor, en vertu de l'art. 5 de la loi du 10 mars 1838			
						1840.	1841 et années suivantes				

Province d'Anvers. Néant.

Province de Brabant. Néant.

Province de la Flandre occidentale. Néant.

Province de la Flandre orientale.

Routes concédées dont la propriété revient à l'État.

1	Éverghem à Watervliet . . .	15 juillet 1839.	22,349	"	160,000 00	"	"	"	20,000	"	"
2	Loochristy à Wachtebeke . .	3 avril 1840.	7,448	"	31,288 00	"	"	"	10,000	"	"
3	Prolongement de la route de Grembergen à Elversele, jus- qu'au hameau de Kettermuyt.	16 juin 1840.	2,013	"	44,963 00	"	"	"	"	"	"

Routes non décrétées et pour lesquelles le gouvernement a pris l'engagement de fournir des subsides.

1	Calloo au Doel		9,800	"	175,000 00	"	"	35,000	"	20,000	19,000
			41,610	"	431,251 00	"	"	35,000	30,000	20,000	19,000

Province de Hainaut.

Routes concédées dont la propriété revient à l'État.

1	Montigny-sur-Sambre à Charleroy	22 nov. 1839.	"	2,351	55,450 00	"	"	"	"	"	"	Cette route a été entre- prise sans subside de l'État
---	---------------------------------	---------------	---	-------	-----------	---	---	---	---	---	---	--

Routes concédées dont la propriété revient à la province.

1	Mons au Rœulx	4 mars 1839.	Mémoire.	"	Mémoire.	71,703	"	"	"	127,297	"	Cette route se trouve déjà indiquée au compte-rendu du 12 novembre 1839.
2	Lobbès à Sartiau	28 mars 1839.	"	8,417	140,000 00	"	"	"	"	35,000	"	Cette route a été entre- prise sans le concours de l'État.

Routes décrétées mais non encore en cours d'exécution.

1	Thuin à Beaumont	3 avril 1835.	»	Mémoire.	Mémoire.	»	»	40,000	»	»	40,000	Celle route se trouve déjà renseignée au compte-rendu du 12 novem. 1839. Idem
2	St-Ghislain à Ghislenghien . .	27 mars 1837.	Mémoire.	»	Mémoire.	»	»	125,000	»	»	»	
3	Châtelineau vers Frasnes-lez-Gosselies, avec embranchement de Gilly à Ransart . .	25 mars 1840.	»	12,500	270,000 00	»	»	60,000	»	»	»	
4	Charleroy à Florennes, avec embranchement de Gerpennes à Acoz	3 août 1840.	»	19,334	431,675 60	»	»	50,000	»	»	»	
5	Tournay à Antoing par la rive gauche de l'Escaut.	24 déc. 1840.	»	5,154	94,529 00	»	»	20,000	»	»	»	
6	Mons à la frontière française vers Bavay	8 août 1839.	11,594	»	327,606 16	»	»	82,500	»	»	»	L'imputat ⁿ de la somme indiquée ci-contre n'est qu'éventuelle, aucun arrangement définitif avec la province n'étant encore intervenu
			11,594	47,756	1,319,260 76	71,703	»	377,500	»	162,297	40,000	

Province de Liège.

Routes concédées dont la propriété revient à l'État.

1	Pont sur la Vesdre à Vaux-sous-Chevremont et route de ce village au chemin de fer et à la route de Verviers à Liège	8 août 1839.	300	»	45,000 00	»	»	»	»	»	»	Ces travaux ont été entrepris sans subside de l'État.
2	Aywaille à Xhoris	25 déc. 1839.	»	4,190	80,600 00	»	»	15,000	»	»	»	

Ouvrages concédés dont la propriété revient à des communes.

1	Pont sur l'Ourthe à Esneux. .	4 avril 1840.	»	»	101,000 00	»	»	11,500	»	11,500	»
			300	4,190	226,600 00	»	»	26,500	»	11,500	»

Province de Limbourg. Néant.

Province de Luxembourg. Néant.

Province de Namur. Néant.

RÉCAPITULATION. — ROUTES CONCÉDÉES. | 71,703 | » | 439,000 | 30,000 |

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

IMPUTATION.				
	CRÉDITS DE 6 ET 2 MILLIONS.	PRODUIT DES BARRIÈRES.		Subsides acceptés et versés au tré- sor, en vertu de l'art 5 de la loi du 10 mars 1838
		1840.	1841 et années suivantes	
Routes de l'État	1,258,481	261,677 53	1,608,745 52	»
Id. provinciales	»	294,643 10	689,666 00	23,741 38
Id. concédées	71,703	»	439,000 00	30,000 00
Totaux.	1,330,184	556,320 63	2,737,411 52	53,741 38

ANNEXE N^o 4.

TABLEAU *des subsides offerts à l'État par les provinces, les communes et les particuliers, et acceptés en vertu de l'art. 5 de la loi du 10 mars 1840.*

INDICATION DES ROUTES.	SUBSIDES VOTÉS PAR			DATE DE L'ARRÊTÉ ROYAL acceptant LES SUBSIDES.	SOMMES VERSÉES DANS LES CAISSES DE L'ÉTAT au 1 ^{er} décembre 1840.	OBSERVATIONS.
	LA PROVINCE.	LES COMMUNES.	LES PARTICULIERS			

Province de la Flandre occidentale.

Pervyse à Dixmude	156,358 15	"	"	17 avril 1840.	118,140 00	
Ostende à Blankenberghe. . .	25,000 00	17,200	"	30 mars 1840.	19,400 00	La commune de Zuyenkerke et la wateringue de Blankenberghe fournissent ensemble la somme de fr. 17,200.
Comines à Warneton.	28,200 00	28,200	"	16 juin 1840.	1,200 00	L'administration communale de Wervicq a voté . . 12,000 Id. de Warneton. 15,000 Id. de Bas-Warneton . . . 1,200
						Total fr. 28,200
Dottignies vers Roubaix . . .	46,000 00	"	"	20 nov. 1840.	"	La province de la Flandre occidentale et la commune de Dottignies fournissent ce subside de fr. 46,000.

Province de Luxembourg.

Aubange à St-Mard.	62,138 00	12,500 00	"	31 août 1840.	"	La province fournit un subside de fr. 15,000 par lieue, payable en 4 ans. L'administration communale d'Aubange a voté . . 3,000 Id. de Halenzy 3,000 Id. de Musson. 3,000 Id. de Bleid. 1,500 Id. de Latour 2,000
						Total fr. 12,500
St-Hubert à Rochefort, section de St-Hubert à Grupont. . .	36,423 00	"	"	25 mars 1840.	"	La province fournit un subside de fr. 15,000 par lieue.
La Roche vers Stavelot, section comprise entre la première de ces villes et la route de Bastogne à Aywaille. . . .	69,276 00	"	"	10 mars 1840.	"	La province fournit un subside de fr. 20,000 par lieue.
	423,393 15	37,900 00			128,740 00	

ANNEXE N° 5.

TABLEAU RÉCAPITULATIF *des résultats de l'adjudication des barrières,
de 1831 à 1841 inclusivement.*

TABLEAU RÉCAPITULATIF des résultats de

PROVINCES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1831.			TOTAL.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1832.			TOTAL.
	ROUTES				ROUTES			
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.	
ANVERS.....	109,435 64	39,185 19	22,849 08	171,469 91	104,631 59	34,539 48	13,760 14	152,931 41
BRABANT.....	400,382 00	191,587 30	35,524 82	627,694 12	382,116 40	164,931 21	40,888 89	587,936 50
FLANDRE OCCID...	89,593 64	72,954 49	37,900 53	200,448 66	68,412 70	61,724 86	32,264 56	162,402 12
FLANDRE ORIENT.	152,560 84	73,978 84	8,137 56	234,677 24	127,089 93	73,597 88	5,883 60	206,471 43
HAINAUT.....	182,592 59	360,613 75	44,444 44	587,650 78	176,613 76	327,693 11	32,973 54	537,280 41
LIÈGE.....	46,275 15	120,645 50	8,158 73	175,079 38	54,211 43	122,677 25	8,793 65	185,682 34
LIMBOURG.....	64,645 50	44,338 62	5,047,61	114,031 73	67,693 12	47,671 96	4,222 22	119,587 30
LUXEMBOURG.....	71,248 68	26,349 20	.	97,597 88	71,492 05	27,164 06	.	98,656 11
NAMUR.....	101,523 81	75,291 00	5,417 98	182,232 79	81,989 92	54,835 97	7,470 89	144,296 27
	1,218,457 85	1,004,943 89	167,480 75	2,390,882 49	1,134,250 42	914,835 98	146,257 49	2,195,343 89
	2,223,401 74				2,049,086 40			

l'adjudication des barrières, de 1831 à 1841 inclusivement.

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

Suite du TABLEAU RÉCAPITULATIF des résultats de

PROVINCES.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1835.			TOTAL.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1836.			TOTAL.
	ROUTES.				ROUTES.			
	DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.	
ANVERS.....	104,416 67	40,925 00	29,643 33	174,985 00	92,591 67	46,250 00	26,583 33	165,425 00
BRABANT.....	356,700 00	189,575 00	48,020 00	594,295 00	378,200 00	207,925 00	51,825 00	637,950 00
FLANDRE OCCID....	83,565 00	79,090 00	40,870 00	209,525 00	86,665 00	77,080 00	40,385 00	204,130 00
FLANDRE ORIENT..	139,600 00	68,050 00	8,700 00	216,350 00	136,325 00	69,975 00	9,175 00	215,475 00
HAINAUT.....	219,200 00	359,125 00	28,925 00	607,250 00	207,475 00	364,275 00	28,575 00	600,325 00
LIÈGE.....	62,400 00	134,615 00	8,520 00	205,535 00	68,270 00	138,045 00	10,560 00	216,875 00
LIMBOURG.....	69,580 00	33,910 00	3,090 00	106,580 00	72,525 00	46,180 00	3,840 00	122,545 00
LUXEMBOURG.....	30,885 00	73,790 00	•	104,675 00	77,575 00	38,515 00	•	116,090 00
NAMUR.....	89,760 00	70,355 00	12,120 00	172,235 00	86,830 00	70,600 00	11,740 00	169,170 00
	1,156,106 67	1,049,435 00	179,888 33	2,385,430 00	1,206,456 67	1,058,845 00	182,683 33	2,447,985 00
	2,205,541 67				2,265,301 67			

l'adjudication des barrières, de 1831 à 1841 inclusivement.

MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1837. — ROUTES.			TOTAL.	MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1838. — ROUTES.			TOTAL.	<i>Observations.</i>
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.		DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.		
84,550 00	39,795 00	26,886 67	151,231 67	71,250 00	38,800 00	34,699 57	144,749 57	
383,800 00	206,875 00	85,930 00	646,605 00	333,800 00	209,810 00	64,177 35	612,787 35	
90,940 00	80,720 00	47,060 00	218,720 00	101,800 00	89,695 00	51,920 00	243,415 00	
131,500 00	71,675 00	11,875 00	215,050 00	113,625 00	79,450 00	20,075 00	213,150 00	
221,975 00	418,850 00	37,225 00	678,050 00	239,475 00	479,750 00	38,481 25	777,706 25	
65,440 00	155,660 00	10,275 00	231,375 00	73,000 00	187,070 00	16,090 00	276,160 00	
73,540 00	48,000 00	4,745 00	126,285 00	69,075 00	52,765 00	8,210 00	130,050 00	
87,425 00	40,930 00	,	128,355 00	96,000 00	50,150 00	3,900 00	150,050 00	
96,920 00	75,050 00	17,150 00	189,120 00	100,850 00	89,500 00	21,130 00	211,480 00	
1,238,090 00	1,137,555 00	209,146 67	2,584,791 67	1,223,875 00	1,276,990 00	258,683 17	2,759,548 17	
2,375,645 00				2,500,865 00				

Suite du TABLEAU RÉCAPITULATIF des résultats de

PROVINCES.	MONTANT			TOTAL.	MONTANT			TOTAL.
	DE				DE			
	L'ADJUDICATION EN 1839.				L'ADJUDICATION EN 1840.			
	ROUTES.				ROUTES.			
DE	DE	PROVINCIALES.		DE	DE	PROVINCIALES.		
1 ^o CLASSE.	2 ^o CLASSE.			1 ^o CLASSE.	2 ^o CLASSE.			
ANVERS	74,800 00	38,650 00	37,525 00	150,975 00	73,775 00	38,650 00	38,330 00	150,755 00
BRABANT	348,600 00	210,560 00	64,520 85	623,689 85	317,500 00	119,135 00	61,750 00	578,385 00
FLANDRE OCCID.	93,740 00	89,545 00	49,970 00	233,255 00	97,130 00	90,445 00	48,970 00	236,545 00
FLANDRE ORIENT.	107,625 00	79,875 00	20,354 16	207,854 16	98,450 00	79,226 00	29,535 00	207,211 00
HAINAUT	259,975 00	468,400 00	36,400 00	764,775 00	250,375 00	437,525 00	37,850 00	725,750 00
LIEGE	70,485 00	185,430 00	16,062 50	271,977 50	62,445 00	182,660 00	11,900 00	257,005 00
LIMBOURG	71,545 00	57,770 00	14,930 00	144,245 00	50,015 00	36,353 00	5,995 00	92,363 00
LUXEMBOURG	94,875 00	46,475 00	8,570 00	149,920 00	68,650 00	16,875 00	4,350 00	89,875 00
NAMUR	98,375 00	83,375 00	20,860 00	202,610 00	95,215 00	93,000 00	26,025 00	214,240 00
	220,020 00	1,260,080 00	269,201 51	2,749,301 51	1,113,555 00	1,173,871 00	284,705 00	2,552,131 00
	2,480,100 00 (a)				2,287,426 00			

L'adjudication des barrières, de 1831 à 1841 inclusivement.

MONTANT DE L'ADJUDICATION EN 1841. — ROUTES.			TOTAL.	Observations.
DE 1 ^{re} CLASSE.	DE 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.		
72,850 00	39,635 00	44,305 00	156,790 00	<p>(a) Les barrières des routes de 1^{re} et de 2^e classe, comprises dans les parties cédées du Limbourg et du Luxembourg, étaient adjudgées pour 78,455 fr. pour l'année. Le trésor public de la Belgique ayant encore touché, en 1839 (22 juin), environ les 5/12 de cette somme, il y a lieu de déduire, pour les 7/12, environ 45,765 fr., de sorte que le produit de 1839 n'a été réellement que de 2,434,335 fr.</p> <p style="text-align: center;">RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.</p>
276,600 00	202,000 00	68,440 00	547,040 00	
102,835 00	105,860 00	52,680 00	261,375 00	
97,700 00	84,670 00	32,310 00	214,680 00	
260,100 00	444,375 00	37,875 00	742,350 00	
55,810 00	219,105 00	12,625 00	287,540 00	
37,350 00	49,365 00	.	86,715 00	
66,625 00	17,700 00	7,800 00	92,125 00	
100,400 00	100,450 00	28,650 00	229,500 00	
1,070,270 00	1,263,160 00	284,685 00	2,618,115 00	
2,333,430 00				

ANNÉES.	ROUTES		TOTAUX.
	DE 1 ^{re} ET 2 ^e CLASSE.	PROVINCIALES.	
1831.	2,223,401 74	167,480 75	2,390,882 49
1832.	2,049,086 40	146,257 49	2,195,343 89
1833.	2,184,158 15	176,303 57	2,360,461 72
1834.	2,235,991 50	179,777 50	2,415,769 00
1835.	2,205,541 67	179,888 33	2,385,430 00
1836.	2,265,301 67	182,683 33	2,447,985 00
1837.	2,375,645 00	209,146 67	2,584,791 67
1838.	2,500,865 00	258,683 17	2,759,548 17
1839.	2,480,100 00	269,201 51	2,749,301 51
1840.	2,287,426 00	264,705 00	2,552,131 00
1841.	2,333,430 00	284,685 00	2,618,115 00
TOTAUX.	25,140,947 13	2,318,812 32	27,459,759 45

PLANTATION DES ROUTES.

Circulaire à MM. les gouverneurs et ingénieurs en chef des provinces.

Bruxelles, le 5 décembre 1840.

MONSIEUR,

Les plantations des routes ont depuis longtemps fixé l'attention du gouvernement. Le Roi lui-même en a fait l'objet de sa constante sollicitude et ne cesse de les recommander à mes soins particuliers.

En effet, les plantations font non-seulement l'ornement des grandes routes, mais elles sont aussi d'une utilité indispensable dans différentes localités. Elles offrent enfin pour l'État une source de revenus qui peut devenir fort importante.

Depuis que la législature accorde chaque année une allocation spéciale de fr. 50,000, il a été possible de renouveler quelques plantations existantes et de pourvoir convenablement au remplacement des arbres morts ou dépérissants. L'on a pu également orner de plantations plusieurs sections de route, nouvellement construites et livrées à la circulation.

Toutefois, et je le dis avec peine, toutes ces plantations ne présentent pas un aspect très satisfaisant; plusieurs d'entre elles sont de mauvaise venue, chétives et languissantes; on attribue cet état fâcheux à ce que généralement leur établissement primitif a été mal dirigé, et aussi à ce que l'on n'apporte pas à leur conservation et à leur entretien les soins qu'ils réclament sans cesse. L'on doit cependant convenir aussi que la malveillance prend une large part à la non-réussite de nos plantations.

Mon intention étant de rechercher tous les moyens d'introduire dans cette branche intéressante du service public, les améliorations dont elle est susceptible, j'ai besoin de m'entourer de renseignements qui me permettent de juger de la véritable situation des choses, et à cet effet je viens vous prier de recueillir tous les éléments qui doivent servir à remplir les diverses colonnes du tableau dont je vous adresse le modèle, et auquel je vous prie de joindre un rapport général contenant les observations dont vous croirez devoir l'accompagner.

Je désire que ce rapport réponde entr'autres aux questions suivantes :

1° Quelles sont les causes de prospérité ou de dépérissement et de mauvaise venue de chaque plantation ancienne ou nouvelle ?

2° Quelles sont les pépinières ou endroits d'où les sujets ont été tirés ?

3° Quel est le prix moyen par arbre et par essence ?

4° Quelles sont les essences dont il convient de faire préférablement usage, eu égard aux localités ?

5° De quelle manière procède-t-on aux plantations ? Quelles sont les personnes qui en sont ordinairement chargées et celles qui les surveillent ? ont-elles généralement les unes et les autres les connaissances requises en cette matière ?

6° Par qui s'effectuent les élagages? Cette opération si essentielle se fait-elle avec tout le soin et les précautions qu'elle exige?

7° Quelles seraient les mesures qu'il y aurait lieu d'adopter pour prévenir les fréquentes mutilations et destructions des jeunes plants?

8° Ne serait-il pas convenable de charger des personnes spéciales ayant des connaissances en agronomie de la direction et de la surveillance de tout ce qui se rattache aux plantations en général?

9° Ne faudrait-il pas aussi, à cause du prix élevé des jeunes arbres, aviser aux moyens d'établir dans quelques localités de la province, des pépinières aux frais de l'État, qui pourraient fournir par la suite les sujets dont on aurait besoin?

10° Quelles seraient les mesures à prendre et les dépenses à faire pour atteindre ce but?

Comme je désire obtenir ces différentes indications dans un délai assez rapproché, je vous saurai gré de l'empressement que vous mettrez à me les fournir.

Les renseignements que je demande devant s'appliquer aussi bien aux routes de l'État qu'aux routes provinciales et aux routes concédées, vous aurez trois divisions distinctes à établir dans le tableau et par suite dans votre rapport à l'appui.

Le ministre des travaux publics,

CH. ROGIER.