

LA
VOIRIE VICINALE
EN
WEST-FLANDRE

NOTE

DE

M. A. VANDENDRIESSCHE

Ingénieur d'arrondissement du Service Technique Provincial.

Parmi les facteurs capables d'assurer la prospérité de l'industrie, du commerce et de l'agriculture d'un pays, le développement des voies de communication est sans contredit l'un des plus importants.

Les services rendus par les chemins de fer et les canaux dont l'utilité n'est plus à démontrer, seraient cependant beaucoup moindres sans la présence des routes qui assurent le transport facile des produits de la ferme ou de l'usine vers les gares et les quais ou de ceux-ci vers les centres de consommation. L'amélioration de la voirie vicinale, d'abord par la construction des chemins pavés de grande communication et depuis quelques années par l'empierrement des chemins d'intérêt agricole, a toujours été l'objet des préoccupations des pouvoirs publics en Belgique.

Encouragées par la province, secondées par l'État, nombre de communes de la West-Flandre se sont associées dès le début pour créer les chemins de grande communication conformément à la loi du 10 avril 1841.

« Je n'hésite pas à le dire, ainsi s'exprimait M. le Gouverneur Vrambout en 1868 (1), cette loi fut un immense bienfait pour les populations rurales et pour le pays tout entier. Nous devons à son impulsion les belles routes qui sillonnent notre Flandre et portent dans les chefs-lieux et dans les petites communes une vie nouvelle et une croissante prospérité.

» Le Gouvernement ne s'est pas contenté de répandre par des instructions et des circulaires la notion de l'influence que la voirie doit exercer sur la prospérité générale; il est en outre venu au secours des communes par l'allocation de subsides portés successivement de cent mille à trois cent mille, puis à cinq cent mille, à sept cent mille et enfin à un million de francs par an, — sans parler de plusieurs crédits extraordinaires. »

Mais avant même que la loi du 10 avril 1841 fût votée, quantité de travaux d'amélioration de la voirie vicinale étaient non seulement projetés, mais déjà exécutés en West-Flandre avec l'intervention de la province.

« L'administration provinciale (2) de la Flandre Occidentale, je me plais à le dire en son honneur, ne s'est jamais laissé devancer par l'État. Depuis 1836, époque de son organisation, jusqu'en 1842, alors que les ressources étaient plus restreintes, elle a porté à son budget une somme globale de 638,440 francs, soit une moyenne de 127,688 francs par an. Le subside avait atteint en 1840 le chiffre de 133,986 francs. » Quelques-uns d'entre vous, Messieurs, qui sont arrivés au conseil immédiatement après cette époque, se souviennent encore de l'importance considérable qu'avaient pris les travaux de la 4^{me} commission, où furent discutés un à un les projets nouveaux, et ce qui était plus difficile, leur utilité et leur nécessité réciproques. C'était une lutte vigoureuse entre les divers intérêts, et cette lutte fut abandonnée depuis, tant en vue de la commune entente que pour encourager l'ardente initiative de tous.

» Pendant la première période de vingt ans qui suivit l'intervention de l'Etat (1843 à 1864), la Province a payé 2,742,954 francs, soit en moyenne 137,000 francs par an. » Aujourd'hui que la répartition du million réglée par la

(1) Discours d'ouverture de la session du conseil provincial.

(2) Même discours.

» circulaire du 12 février 1861 nous assure le subside annuel de 120,000 francs environ, nous avons porté l'intervention de la province à 160,000 francs par an. Bien plus, le conseil n'a pas hésité l'année dernière à voter un crédit extraordinaire de 217,000 francs afin de recevoir une somme égale dans les largesses de l'Etat.

» Tous ces sacrifices réunis sont loin d'avoir répondu à l'initiative ardente des communes. Bien loin que l'on soit obligé de les contraindre conformément à l'article 24 de la loi de 1841, elles ont si bien apprécié les immenses avantages matériels et moraux résultant de leurs rapports avec les chefs-lieux et avec le reste du pays, qu'elles se sont imposé les plus grands sacrifices. Non contentes de se procurer le moyen de payer le tiers qui leur incombe, elles ont, crainte d'ajourner leur nouvelle prospérité, fait l'avance des fonds que l'État et la Province leur ont promis mais qu'ils ne peuvent solder. En attendant la liquidation, les communes ont fait des emprunts dont les intérêts grèvent leurs budgets. » Tel est le résumé succinct de la situation. Quant à la Province, le chiffre de ses promesses, au 1^{er} janvier 1868, s'élève à 2,654,513 francs, et rien n'indique que nous devions nous arrêter là. »

En effet, les communes reconnaissant de plus en plus la nécessité de faciliter les communications, continuèrent la construction de nouveaux chemins pavés, qui sillonnent actuellement la Flandre dans tous les sens et qui ont aidé si puissamment à lui donner une vie nouvelle.

Il est vrai que la Province n'hésita jamais à accorder de larges subsides pour exécuter ces travaux d'intérêt général :

De 1837 à 1846 (1) elle y consacra	fr.	1,222,582.14
— 1847 à 1856	—	1,035,100.62
— 1857 à 1866	—	1,548,598.81
— 1867 à 1876	—	3,060,181.81
En 1877 et 1878	—	60,269.99

« Soit, dans l'espace d'environ quarante ans, pour la seule participation de la province, une somme totale de fr. 6,927,683.39, tandis que les engagements s'élevaient encore à 1,295,900 francs. »

(1) Discours de M. le Gouverneur Ruzette à l'ouverture de la session du conseil provincial en 1878.

S'il n'a pas été possible de déterminer le montant de l'intervention provinciale pendant ces dernières années, les renseignements publiés dans le rapport annuel de la Députation permanente ont permis de dresser le tableau ci-après de la longueur et du prix d'adjudication des chemins vicinaux construits depuis 1885.

Il en résulte que, durant ces dix-neuf dernières années, 322,117 mètres de nouveaux chemins pavés ont été adjugés pour la somme de 10,039,251 francs. (Voir Tableau de la longueur et du prix d'adjudication des chemins vicinaux pavés construits depuis 1885. Annexe I.)

Comme le prévoyait M. le Gouverneur Vrambout, en 1868, on ne s'est pas arrêté aux travaux exécutés jusqu'alors.

Grâce aux sacrifices que les communes se sont imposés, grâce à l'impulsion donnée par le conseil provincial et aux subsides accordés par la Province, grâce à l'intervention de l'État, la West-Flandre possède actuellement un réseau de 1,200 kilomètres de chemins vicinaux pavés de grande communication, larges, peu sinueux et peu accidentés, présentant toute sécurité et toute facilité pour la circulation.

*
* *

Non seulement il n'est plus de commune de la West-Flandre qui ne soit reliée au réseau général des routes, mais déjà ils sont innombrables les hameaux reliés aux agglomérations principales, les hameaux reliés entre eux ou aux routes voisines par des chemins empierrés qui, pénétrant jusqu'au cœur des campagnes, permettent en toute saison à leurs habitants d'effectuer les transports des produits de la ferme; ce qui, il y a quelques années seulement, était une impossibilité pendant une partie de l'année.

Province essentiellement agricole, la West-Flandre a immédiatement compris le bénéfice qu'elle pouvait tirer de la loi du 28 juin 1896, accordant le transport gratuit par chemin de fer des matériaux destinés à l'amélioration des chemins d'intérêt agricole.

De même que pour la construction de chemins vicinaux de grande communication, le conseil provincial n'a pas hésité à encourager les communes à améliorer les chemins d'intérêt agricole en leur accordant, pour certains d'entre eux, des subsides s'élevant à 500 ou 1,000 francs par kilomètre, suivant

que les communes sont traversées ou non par des routes de l'État ou de la Province.

Les subsides provinciaux liquidés en faveur de ces travaux ont été :

En 1898, de	fr.	15,339.57
— 1899, —		47,580.45
— 1900, —		56,650.50
— 1901, —		36,241.95
— 1902, —		96,704.15
— 1903, —		112,488.00

Mais l'amélioration ne s'est pas limitée aux chemins dont les travaux étaient subsidiés par la Province. Le tableau ci-après (annexe II) résumant les renseignements publiés annuellement par la Députation permanente, montre, en effet, que depuis 1887, année où les travaux furent sérieusement entamés jusqu'au 31 décembre 1903, les chemins vicinaux d'intérêt agricole de la West-Flandre ont été améliorés sur une longueur totale de 910,236 mètres, moyennant une dépense de 4,247,582 francs dont plus de 3,500,000 francs tombent exclusivement à charge des communes.

En présence des résultats obtenus jusqu'ici, il est à espérer que les administrations communales continueront ces travaux si utiles et que bientôt l'ère des chemins impraticables en hiver aura disparu. « On (1) ne peut, en effet, rendre à nos populations agricoles si honnêtes, si laborieuses, si patientes, un plus grand service qu'en multipliant les voies de communication rapides, sûres, faciles, toujours viables. Les campagnes qui ont eu le bonheur d'être favorisées sur ce point se sont transformées et souvent la gêne y a fait place à l'aisance. Puissent les parties du pays encore privées de bonnes routes en être bientôt pourvues! »

*
* *

S'il est utile d'assurer la circulation partout et en toute saison par la construction de voies de communication pavées ou empierrées, il est indispensable de les maintenir en bon état : pour cela il faut assurer leur entretien et empêcher leur prompt destruction.

(1) Discours prononcé par M. Schollaert, Président de la Chambre des Représentants, à la réception du 1^{er} janvier 1904, au palais du Roi.

Déjà le maintien en bon état des chemins pavés constitue une lourde charge pour les finances de certaines communes et l'on peut se demander comment on équilibrera quantité de budgets communaux lorsque les 910 kilomètres de chaussées vicinales empierrées actuellement déjà construites, auront besoin d'un rechargement général, surtout quand on songe que le *transport par chemin de fer* d'un wagon de balast qui vaut actuellement fr. 17.50 à la carrière *coûte en moyenne 28 francs* en West-Flandre (1). Nombre d'administrations constateront, à leur grand étonnement peut-être, les dépenses considérables que forcément elles seront obligées de faire pour que ces voies de communication rapides, sûres et faciles *restent* toujours viables.

Plusieurs communes, reconnaissant la nécessité de l'entretien non seulement de la chaussée mais aussi de ses dépendances, n'ont pas tardé à nommer un cantonnier; cet ouvrier s'occupe en été des travaux de terrassement ou commande l'équipe d'empierreurs que presque chaque village de cette Province possède, tandis que pendant la saison pluvieuse il exécute les rechargements partiels que certains empièrrements exigent déjà, et lors de la fermeture des barrières il est chargé de la surveillance de chemins vicinaux pavés ou empierrés. Il serait à désirer que semblable mesure devint générale; depuis de longues années elle a été préconisée. M. Soudan-Boulez ne disait-il pas en 1870 (2) : « Je crois qu'il conviendrait de stipuler que » le conseil provincial n'accordera son intervention (dans les » frais de construction de nouvelles chaussées vicinales) que » pour autant que la commune intéressée consente à la création de places de cantonniers. »

Fréquemment, les conseils communaux pourraient en toute justice faire supporter par les intéressés les plus directs une partie de l'entretien de ces voies améliorées, à grands frais.

Tel briquetier, sécheur de chicorées, meunier, etc., etc. qui, il y a à peine quelques mois peut-être, se trouvait dans l'impossibilité d'effectuer le moindre transport pendant une partie de

(1) Il y a lieu de remarquer que jusqu'à présent les matériaux destinés à l'entretien des chemins empierrés ne jouissent pas de la gratuité de transport par chemin de fer.

(2) Conseil provincial de la Flandre occidentale, session de 1870, séance du 15 juillet.

l'année, ne se gêne pas actuellement pour abuser des facilités de circulation dont il jouit et pour occasionner aux chemins les dégradations visées par la loi du 19 mars 1866 relative aux subventions industrielles (1).

Jusqu'ici les conseils communaux de cette Province n'ont guère osé appliquer cette loi, qui permet cependant une répartition juste et équitable des frais d'entretien des chemins améliorés.

*
*
*

Avant la mise en vigueur du nouveau règlement (2) sur la police du roulage, les chargements des véhicules étaient réglés par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1839; ces chargements, *y compris le poids des voitures*, variaient suivant les saisons, et la largeur des jantes conformément aux indications du tableau suivant :

Largeur des jantes.	Véhicules à 2 roues		Véhicules à 4 roues			
	du 20 novembre au 1 ^{er} mai.	du 1 ^{er} mai au 20 novembre	A VOIES ÉGALES		A VOIES INÉGALES	
			du 20 novembre au 1 ^{er} mai.	du 1 ^{er} mai au 20 novembre.	du 20 novembre au 1 ^{er} mai.	du 1 ^{er} mai au 20 novembre
Centim.	Kilos.	Kilos.	Kilos.	Kilos.	Kilos.	Kilos.
11	2,800	3,300	4,000	4,800	4,400	5,200
14	4,000	4,800	5,600	6,700	6,100	7,300
17	5,500	6,600	7,800	9,400	8,600	10,300
22	7,000	8,400	10,000	12,000	11,000	13,000

Un avant-projet de règlement, préparé par l'administration

(1) Lorsqu'un chemin entretenu à l'état de viabilité sera habituellement ou temporairement dégradé d'une manière extraordinaire par des exploitations de tourbières, de carrières, de mines ou de toute autre entreprise industrielle, les propriétaires ou entrepreneurs des exploitations pour lesquelles les transports se font, pourront être appelés annuellement à contribuer à l'entretien de ce chemin par des impositions spéciales proportionnées aux dégradations extraordinaires qu'ils occasionnent.

(2) Arrêté royal du 4 août 1899.

des Ponts et Chaussées en suite de la prise en considération et de l'examen en sections du projet de loi modifiant la police du roulage, prévoyait des dispositions plus sévères encore en ce qui concerne les chargements des véhicules. Non seulement on distinguait la *saison d'été* (du 1^{er} mai au 30 septembre) et la *saison d'hiver* (du 21 novembre au 30 avril), mais encore une *saison transitoire* (du 1^{er} octobre au 20 novembre) et le tarif général des chargements, *abstraction faite du poids du véhicule*, était proposé comme suit (art. 49) :

JANTES		Véhicules à 2 ou à 3 roues.			Véhicules à 4 roues.		
		En saison d'hiver.	En saison transitoire.	En saison d'été.	En saison d'hiver.	En saison transitoire.	En saison d'été.
dites étroites . . .	Largeur. Mètre. 0.05	Kilos. 800	Kilos. 1,000	} 3,500	Kilos. 1,200	Kilos. 1,500	} 5,000
— . . .	0.06	900	1,100		1,400	1,700	
— . . .	0.07	1,100	1,300		1,600	2,000	
— . . .	0.08	1,300	1,600		1,900	2,400	
— . . .	0.09	1,500	1,800		2,200	2,800	
— . . .	0.10	1,800	2,200		2,700	3,400	
dites larges . . .	0.11	2,200	2,700	} 7,000	3,300	4,000	} 10,000
— . . .	0.14	3,300	3,900		5,000	5,000	
— . . .	0.17	4,400	5,500		6,600	6,600	
— . . .	0.22	5,600	7,000		8,500	8,500	

Le règlement général du 4 août 1899 ne tient plus compte ni de la saison ni de la largeur des jantes. Sauf pendant la fermeture des barrières de dégel, le poids des chargements est régi par le seul article 22 : *Le poids maximum du chargement net ne peut dépasser 10,000 kilogrammes si le véhicule qui le transporte est à 4 roues, ni 7,000 kilogrammes s'il est à 2 ou à 3 roues.*

Dans certaines parties de la Belgique et même de la West-Flandre, les déclivités du terrain ne permettent pas d'effectuer avec les attelages ordinaires des transports dont les charges atteignent les chiffres renseignés au tableau précédent; mais là où les rampes de 2 p. c. constituent l'exception, il n'est pas rare de voir en toute saison circuler journallement des charges de 8,000 à 9,000 kilogrammes sur des véhicules à jantes de 0^m.14 et même de 0^m.11 de largeur!

La principale cause de destruction rapide, non seulement des chemins vicinaux pavés mais surtout des chemins vicinaux empierrés, ce sont ces files de trois, quatre, jusque six chariots transportant en toute saison, sur des chaussées détrempées, des charges aussi considérables.

Nul ne contestera que l'empierrement construit sur trois mètres de largeur seulement, *quelque bien établi qu'il soit*, est totalement incapable de résister, pendant la saison pluvieuse, à des transports aussi pondéreux. On en a eu encore une preuve dans l'arrondissement d'Ypres, où, par suite de la reconstruction d'une route de l'Etat, pendant l'hiver 1902-1903, tout le charriage a dû se faire par les chemins vicinaux pavés et empierrés avoisinants; pour savoir ce qu'il en est résulté, il suffit de lire cet extrait du compte rendu des séances du conseil provincial, session de 1903 (1) :

M. ALB. LIEBAERT. — « Que nous obtenions l'usage d'un » rouleau compresseur par le concours de l'État, c'est fort » bien, mais, je le dis encore, la situation actuelle ne peut » perdurer. Il est regrettable de voir la Province et les Com- » munes empierrer, à grands frais, des routes qui sont *massa-* » *crées* après une très courte période de temps. C'est ce que » j'ai pu constater comme M. Fraeys dans l'arrondissement » d'Ypres. »

M. LANDAS. — « Une simple remarque en ce qui concerne » l'arrondissement d'Ypres. Il conviendrait autant que pos- » sible que le Gouvernement se montre bon prince en interve- » nant, puisque c'est par son fait que tous les chemins em- » pierrés de l'arrondissement d'Ypres ont été en grande partie » abîmés. En effet, il n'y a pas bien longtemps, on a rendu » tout à fait impraticable la route entre Menin et Ypres, par la » construction de la route royale de Menin à Ostende. Il se

(1) Séance du 22 juillet.

» trouve que quantité de communes qui avaient établi des graviers, les ont vus détériorer complètement. »

Il est à craindre que semblable situation ne tardera pas à devenir générale si bientôt des mesures radicales ne sont prises.

* * *

Demander une application plus fréquente de la loi sur les subventions industrielles, c'est vouloir demander à beaucoup de conseillers communaux de voter une taxe que bien souvent ils seraient presque seuls à devoir payer. Vouloir appliquer cette loi à des voituriers qui ne passent qu'à de longs intervalles parfois par certains chemins et qui n'auront garde de prévenir qui que ce soit de leur passage, c'est une impossibilité. Mais ce qui n'en est pas une, c'est *abaisser* pendant une partie de l'année la *limite des chargements* des véhicules empruntant les chemins vicinaux empierrés, et ce en vertu de la loi du 1^{er} août 1899.

De même que les gouverneurs de province sont chargés de régler le roulage sur toutes les routes en temps de dégel, il est une autre autorité qui peut intervenir *en tout temps* dans l'application des tarifs de chargement : ce sont les députations permanentes. (Art. 5, litt. B de la loi du 1^{er} août 1899.)

Aux termes de l'article 28 du règlement général sur la police du roulage, *les députations permanentes peuvent réduire le poids des chargements nets maxima fixé à l'article 22 pour les chaussées qui, à cause de la nature du terrain ou de la qualité des matériaux employés, exigeraient, temporairement, des mesures spéciales. Les poids autorisés seront indiqués sur des poteaux placés en évidence aux extrémités des chaussées dont il s'agit* (1).

Les empièvements de 3 mètres de largeur seulement et nombre de chemins vicinaux pavés construits il y a près d'un demi-siècle avec des matériaux de petit échantillon, rentrent dans la catégorie des chaussées visées par cet article. Aussi

(1) La confection et le placement de ces poteaux donneraient lieu, il est vrai, à quelques frais, mais toute administration communale soucieuse de l'entretien de ses chemins ne s'empêcherait-elle pas de faire cette dépense relativement minime, si à ce prix elle pouvait empêcher toute dégradation extraordinaire de ses voies de communication?

est-il de toute nécessité de ramener aux maxima fixés par l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1839, et même aux maxima fixés par l'article 49 de l'avant-projet de règlement, la limite des chargements des véhicules qui les empruntent, car le maintien de la tolérance actuelle amènera en peu d'années la prompte destruction des 2,110 kilomètres de chemins vicinaux tant pavés qu'empierrés qui, dans tous les sens, sillonnent aujourd'hui la West-Flandre.

Thielt, mars 1903.

TABLEAU de la longueur et du prix d'adjudication des chemins

Années.	Arrondissement de Bruges-Ostende.		Arrondissement de Courtrai.		Arrondissement d'Ypres.	
	Longueur.	Montant des soumissions.	Longueur.	Montant des soumissions.	Longueur.	Montant des soumissions.
	Mètres.	Francs.	Mètres.	Francs.	Mètres.	Francs.
1885	7,293	165,419	2,900	72,900	13,324	359,700
1886	7,826	139,855	5,106	143,895	»	»
1887	»	»	1,656	73,581	»	»
1888	»	»	»	»	»	»
1889	7,508	207,899	5,880	198,729	»	»
1890	»	»	547	17,570	5,943	224,680
1891	5,835	246,215 ⁽¹⁾	2,364	98,200	4,668	180,270
1892	»	»	8,059	240,300	2,800	98,490
1893	6,492	182,870	3,693	110,356	»	»
1894	6,385	163,077	1,571	23,335	3,771	112,900
1895	9,556	256,880	3,861	56,512	»	»
1896	2,066	25,770	7,386	187,533	»	»
1897	6,666	254,573	»	»	»	»
1898	6,127	185,072	2,057	38,900	»	»
1899	»	»	8,510	315,172	»	»
1900	»	»	7,430	237,920	»	»
1901	2,025	75,896	2,559	94,925	»	»
1902	»	»	»	»	3,427	145,903
1903	3,104	129,390	4,573	252,464 ⁽²⁾	720	31,690
Totaux .	70,883	2,082,916	68,152	2,162,292	34,713	1,153,633

vicinaux pavés construits dans la West-Flandre depuis 1885.

Années.	Arrondissement de Furnes-Dixmude.		Arrondissement de Thielt-Roulers.		Observations.
	Longueur.	Montant des soumissions.	Longueur.	Montant des soumissions.	
	Mètres.	Francs.	Mètres.	Francs.	
1885	16,841	365,040	»	»	En règle générale, les chemins vicinaux pavés de grande communication de la West-Flandre construits depuis 1885 ont une largeur en crête de 9 mètres dont 3 mètres de pavage et deux accotements de 3 mètres. La chaussée est constituée d'un pavage en matériaux de porphyre du 4 ^e . et parfois, mais rarement, du 5 ^e échantillon, placés dans un coffre de 0 ^m .50 ou 0 ^m .35 de profondeur (pavé compris) garni de sable ou de cendrée. Le maximum de rampe que puisse présenter le profil en long est fixé à 0 ^m .03 par mètre.
1886	6,027	139,030	»	»	
1887	3,109	85,450	6,312	184,460	
1888	5,319	129,900	4,007	124,355	
1889	3,471	98,800	5,947	167,334	
1890	2,425	85,674	7,504	240,640	
1891	6,280	211,387	12,270	372,800	
1892	11,729	467,207	13,763	492,019 ⁽³⁾	
1893	1,906	74,735	2,557	83,350	
1894	7,741	227,624	4,084	129,987	
1895	»	»	»	»	
1896	3,526	120,570	»	»	
1897	1,221	51,764	»	»	
1898	»	»	3,191	104,710	
1899	6,143	203,929	2,611	108,808	
1900	1,132	40,275	»	»	
1901	950	30,300	2,766	152,732	
1902	2,003	79,520	»	»	
1903	3,534	118,110	»	»	
Totaux .	83,357	2,529,215	65,012	2,161,195	

(1) Y compris la construction d'un pont métallique sur le canal de Bruges à l'Écluse, à Houcke.

(2) Y compris la construction d'un pont sur la Mandel à Oost-Roosebeke.

(3) Y compris la construction d'un pont métallique sur l'Escaut, à Avelghem.

ANNEXE II.

TABLEAU de la longueur et du coût des empièrrements construits en de la loi du 28 juin 1896

ANNÉES.	Arrondissement de Bruges-Ostende.		Arrondissement de Courtrai.		Arrondissement d'Ypres.	
	Longueur.	Coût.	Longueur.	Coût.	Longueur.	Coût.
	Mètres.	Francs.	Mètres	Francs.	Mètres	Francs.
1897	14,788	5,314	26,839	133,507	32,255	115,052
1898	13,854	65,339	42,931	167,024	43,642	181,065
1899	17,764	88,593	29,965	135,811	46,791	203,440
1900	12,616	62,933	32,323	117,604	30,856	152,299
1901	16,948	73,121	36,183	173,268	26,681	155,102
1902	25,315	123,948	45,732	217,024	33,036	165,342
1903	5,900	28,139	21,283	121,640	23,467	129,338
Totaux. . .	107,185	495,214	235,256	1,065,878	236,728	1,101,640

West-Flandre pour l'amélioration de la voirie agricole depuis le vote jusqu'au 31 décembre 1903.

ANNÉES.	Arrondissement de Furnés-Dixmude.		Arrondissement de Thielt-Roulers.		Observations.
	Longueur.	Coût.	Longueur.	Coût.	
	Mètres	Francs	Mètres	Francs	
	»	»	22,889	88,121	Ces empièrrements sont construits avec des matériaux dont le transport par chemin de fer est effectué aux frais de l'État.
	8,028	45,531	33,653	149,922	Ils ont ordinairement 3 mètres de largeur et sont constitués d'un enrochement de 0 ^m .27 à 0 ^m .30 d'épaisseur en moellons de porphyre, de grès ou de calcaire, fortement serrés et calés, recouvert d'une couche de balast « type État » en porphyre de 0 ^m .05 d'épaisseur.
	8,230	23,975	26,982	123,665	La largeur en crête des chemins d'intérêt agricole qui sont améliorés par un empièrrement est très variable. elle descend jusqu'à 4 ^m .50; toutefois, le conseil provincial de la West-Flandre subordonne l'octroi de subside à la condition que la largeur en couronne soit supérieure à 5 mètres.
	4,722	18,036	33,015	154,749	
	11,710	56,305	48,429	238,919	
	30,140	158,289	53,586	262,126	
	12,269	63,259	37,414	201,954	
	75,099	365,395	255,968	1,219,456	