

COLLECTION SCIENTIFIQUE  
DE LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE LIÈGE

3

# LA ROUTE DE WALLONIE

PAR

**ANDRÉ SCHREURS**

LICENCIÉ EN SCIENCES POLITIQUES U. Lg.  
ASPIRANT DU FONDS NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

*FACULTÉ DE DROIT DE LIÈGE*  
*1953*

# TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS . . . . .	7
INTRODUCTION . . . . .	9
1. Position du problème et économie de l'ouvrage . . . . .	9
2. Les antécédents : la Route de Wallonie dans le passé . . . . .	20

## PREMIÈRE PARTIE

### La justification de la Route de Wallonie

Chapitre premier. — Les raisons d'ordre économique . . . . .	31
Section I. — Raisons relatives à la situation économique actuelle. . . . .	34
1. Le complexe industriel wallon . . . . .	34
2. La complémentarité des centres industriels wallons . . . . .	48
3. L'importance des échanges de marchandises entre les centres industriels wallons. . . . .	53
I. Les échanges par eau. . . . .	55
II. Les échanges par fer. . . . .	61
III. Les échanges par route. . . . .	66
Section II. — Raisons relatives à l'expansion de l'économie wallonne. . . . .	78
1. La réduction du coût des transports . . . . .	79
I. Économie de temps. . . . .	80
II. Économie de main-d'œuvre. . . . .	83
III. Économie de matériel. . . . .	84
IV. Économie de carburant et d'huile de graissage. . . . .	86
V. Diminution des risques d'accidents . . . . .	87
2. La multiplication des échanges. . . . .	88
3. La création de nouvelles entreprises. . . . .	90
4. Le développement du tourisme. . . . .	93
Chapitre II. — Les raisons d'ordre social . . . . .	96
Section I. — Raisons relatives à la situation sociale actuelle . . . . .	96
1. Le complexe social wallon . . . . .	96
2. L'importance des échanges humains dans le complexe. . . . .	102
I. Les échanges par chemin de fer . . . . .	104
II. Les échanges par vicinaux. . . . .	109
III. Les échanges par route. . . . .	111

Section II. — Raisons relatives au développement social de la Wallonie . . . . .	114
1. La décongestion des grosses agglomérations wallonnes et la meilleure répartition du peuplement . . . . .	114
2. L'amélioration des conditions de vie et le relèvement du taux de la natalité wallonne. . . . .	116
3. Le développement des relations et des échanges culturels entre Wallons. . . . .	118
Chapitre III. — Les raisons d'ordre politique . . . . .	120
1. La nécessité de renforcer la cohésion wallonne . . . . .	123
2. La nécessité d'assurer à la Wallonie une juste part dans l'équipement national . . . . .	130
A. Les voies hydrauliques. . . . .	132
B. Les chemins de fer. . . . .	135
C. Le réseau routier. . . . .	140
I. Caractéristiques techniques des réseaux wallon et flamand. . . . .	140
II. Les projets du gouvernement . . . . .	148
III. Les crédits. . . . .	154
3. La nécessité de créer une meilleure collaboration entre Wallons et Flamands, par un apaisement des esprits. . . . .	160

## DEUXIÈME PARTIE

**Les considérations d'ordre international**

Chapitre premier. — Le facteur économique. . . . .	172
Chapitre II. — Le facteur politique. . . . .	179
Appendice. . . . .	182

## TROISIÈME PARTIE

**La réalisation de la Route de Wallonie**

Chapitre premier. — Tracé et caractères techniques de la route. . . . .	185
Chapitre II. — La construction de la route. . . . .	197
1. Les travaux effectués. . . . .	197
2. Les travaux en cours. . . . .	198
3. Les travaux prévus. . . . .	199
Chapitre III. — Le coût de la route. . . . .	204
1. Les évaluations de M. Devallée. . . . .	204
2. Le coût de la route d'après les chiffres du Service des Autoroutes. . . . .	207

**TABLE DES MATIÈRES** **261**

CONCLUSION GÉNÉRAIS	211
ANNEXE : Activités industrielles complémentaires du complexe industriel wallon	213
BIBLIOGRAPHIE	251