

(N° 94.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 DÉCEMBRE 1837.

DU RENCHÉRISSEMENT DES HOUILLES.

EXAMEN DES FAITS

DU RESSORT DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

RAPPORT

PRÉSENTÉ PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

MESSIEURS,

La question du renchérissement des houilles est complexe : la diviser, c'est la simplifier.

Des faits du ressort du département des travaux publics, vous sont dénoncés comme causes du renchérissement; c'est à ces faits que je m'attacherai dans ce travail préliminaire.

Réduit à une position toute défensive, j'établirai que ces faits sont :

Ou étrangers à l'administration ;

Ou dénués de fondement ;

Ou d'une influence très secondaire,

Nous procéderons à cet examen dans l'ordre suivant :

- § 1. *Relâchement de la police des mines ;*
- § 2. *Suspension de l'exercice du droit de concession depuis 1830 ;*
- § 3. *Difficultés que peut rencontrer l'exercice du droit de déchéance ;*
- § 4. *Influence du mode d'exploitation ;*
- § 5. *Influence de la police du roulage, des imperfections de la navigation et des péages sur les frais de transport.*

C'est principalement sur le premier et le dernier point que l'on insiste ; les trois autres sont à peine indiqués.

§ 1.

POLICE DES MINES.

Les dispositions relatives à la police des mines, en ce qui concerne les livrets dont les ouvriers doivent être porteurs, sont comprises dans la loi du 22 germinal an xi, dans l'arrêté du 9 frimaire an xii et dans le décret du 3 janvier 1813 (1).

La loi du 22 germinal an xi est une loi générale sur les *manufactures, fabriques et ateliers*.

Elle est divisée en cinq titres.

Le titre I^{er} institue les chambres consultatives de manufactures, fabriques, arts et métiers. Il est en même temps relatif aux règlements d'administration publique à faire au sujet des produits manufacturés qui s'exportent à l'étranger.

Le titre II traite de la police des manufactures, fabriques et ateliers ; il prévoit le cas de coalition des maîtres dans le but de forcer injustement et abusivement l'abaissement des salaires, et le cas de coalition des ouvriers pour cesser en même temps de travailler, interdire le travail dans certains ateliers, empêcher de s'y rendre et d'y rester avant ou après de certaines heures, et en général pour suspendre, empêcher, enchérir les travaux. Le même titre établit les peines à prononcer contre les contrevenants, sans préjudice à l'application des lois ordinaires, lorsque les faits de coalition sont accompagnés de violences, voies de fait ou attroupements.

Le titre III établit les obligations entre les ouvriers et ceux qui les emploient. Il traite d'abord des conventions d'apprentissage ; il défend ensuite d'employer des apprentis sans congé d'acquit, ou des ouvriers qui ne seraient pas porteurs de livrets contenant les certificats d'acquit de leurs engagements, délivrés par les maîtres de chez qui ils sortent. Le même titre décide encore que la forme des livrets et les règles à suivre pour leur délivrance, leur tenue et leur renouvellement seront déterminés par le gouvernement, de la manière prescrite pour les règlements d'administration publique.

(1) Voyez le texte de ces dispositions, annexe A.

Le titre IV est relatif aux marques particulières que les manufacturiers ou artisans ont le droit d'appliquer sur les objets de leur fabrication et prévoit le cas de contrefaçon de ces marques.

Le titre V traite de la juridiction : il veut que les affaires de simple police entre les ouvriers et ceux qui les emploient, soient portées, à Paris, devant le préfet de police ; devant les commissaires généraux de police, dans les villes où il y en a d'établis, et, dans les autres lieux, devant les maires et les adjoints. Si l'affaire est du ressort des tribunaux correctionnels ou criminels, l'autorité municipale peut ordonner l'arrestation provisoire des prévenus et les faire traduire devant le magistrat de sûreté. Les autres contestations sont portées devant les tribunaux auxquels la connaissance en est attribuée par les lois.

L'arrêté des consuls, du 9 frimaire an xii, a pourvu à l'exécution de la loi du 22 germinal an xi, en ce qui concerne les livrets.

Ce décret est divisé en trois titres :

Le titre I^{er}, intitulé *Dispositions générales*, veut que les livrets soient cotés et paraphés, à Paris, Lyon et Marseille, par un commissaire de police et, dans les autres villes, par le maire ou l'un de ses adjoints.

Le titre II traite de *l'inscription des congés sur le livret et des obligations imposées à cet égard aux ouvriers et à ceux qui les emploient*. Il oblige les maîtres, quand les ouvriers sortent de chez eux, d'inscrire sur les livrets de ces derniers un congé portant acquit de leurs engagements, s'ils les ont remplis. Il oblige les ouvriers à faire inscrire le jour de leur entrée par le maître chez lequel ils se proposent de travailler ou, à son défaut, par l'autorité municipale, et à déposer leurs livrets entre les mains du maître, s'il l'exige.

Le titre III détermine *les formalités à remplir pour se procurer le livret*. Le premier livret ne peut être délivré à un ouvrier que sur la présentation de son acquit d'apprentissage, ou sur la demande de la personne chez laquelle il a travaillé, ou enfin sur l'affirmation de deux personnes patentées, de sa profession et domiciliées, portant que le pétitionnaire est libre de tout engagement. Lorsqu'un ouvrier veut faire coter et parapher un nouveau livret, il doit, d'après le décret, représenter l'ancien.

La loi du 22 germinal an xi et l'arrêté du 9 frimaire an xii, qui, ainsi qu'on l'a vu, s'appliquent à toutes les industries, ont été suivis, en ce qui concerne spécialement les mines, du décret impérial du 3 janvier 1813. Ce décret, dans son titre IV, rappelle le décret de frimaire an xii et en prescrit l'application aux mineurs. Il veut que, dans chaque commune, l'inscription des ouvriers ait lieu sur un registre d'ordre conservé au greffe de la municipalité, pour y recourir au besoin ; il défend aux exploitants d'employer aucun individu qui ne serait pas porteur d'un livret en règle, portant l'acquit de son précédent maître. Il ordonne que sur chaque exploitation il soit tenu un contrôle exact et journalier des ouvriers. Ce contrôle doit être inscrit sur un registre coté par le maire et paraphé par lui tous les mois. Le même registre doit être visé par les ingénieurs, lors de leurs tournées. Le décret oblige les ingénieurs à faire faire, dans toutes leurs visites, en leur présence, la vérification du contrôle des

ouvriers. L'autorité communale peut également faire cette vérification , quand elle le juge convenable.

Tel est l'ensemble de la législation sur la police industrielle en général , et sur celle des mines en particulier.

Dans le canton houiller, connu sous le nom de *Borinage*, et qui comprend toutes les houillères situées à l'ouest de Mons , l'exécution des lois et règlements sur les livrets était, dès avant 1830, plus difficile que dans les autres centres d'extraction et éprouvait des obstacles de la part des ouvriers mineurs. Cette résistance des ouvriers du *Borinage* avait deux causes qui y concouraient en même temps, d'une part, la concentration d'un grand nombre d'exploitations, d'autre part, les suspensions momentanées assez fréquentes de l'extraction, suspensions qui provenaient de ce que la valeur de la houille étant déterminée par la grosseur des morceaux, qui se brisent par un séjour prolongé à l'air, on ne pouvait extraire qu'au fur et à mesure des demandes et lorsque la navigation n'était pas interrompue par la gelée, la sécheresse ou les réparations qui doivent être faites aux canaux. Il résultait de là que, dans certains moments, la production prenait un grand développement, ce qui portait les ouvriers à exiger alors un salaire très élevé, au moyen de coalitions qu'on a quelquefois eu beaucoup de peine à réprimer.

Lors de l'émeute et des pillages qui eurent lieu dans le Borinage, en octobre 1830, les ouvriers mineurs des communes de Cuesmes, Jemmapes, Quaregnon, Frameries, Paturages, Wasmes et Hornu, exigèrent la remise des livrets, qui étaient déposés aux bureaux des principaux charbonnages, et les détruisirent. Ces désordres ne se propagèrent pas au-delà des communes qui viennent d'être citées, et les ouvriers des autres charbonnages du 1^{er} district et de ceux du second (*arrondissement de Charleroi*) demeurèrent dans la subordination ; seulement on ne tint plus la main à l'exécution rigoureuse de l'arrêté du 9 frimaire an xii relatif aux livrets, ou plutôt il n'y eut plus aucune espèce d'intervention de la part de l'administration publique, entre les propriétaires de charbonnages et leurs ouvriers.

Cet état de choses dura jusqu'au 19 janvier 1831, époque à laquelle la députation des états provinciaux prit un arrêté où, après avoir rappelé les art. 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, et 15 de la loi du 22 germinal an xi, les art. 1, 2, 3, 4, 5, 11 et 12 de l'arrêté des consuls du 9 frimaire an xii et enfin les art. 26 et 27 du décret du 3 janvier 1813, elle ordonnait la remise en vigueur de ces dispositions, et le rétablissement de l'ordre légal; mais cette mesure n'eut aucun résultat, parce que les autorités municipales n'ayant pas tenu un registre de contrôle de la délivrance des livrets, la plupart des ouvriers mineurs en possédaient plusieurs et parvenaient ainsi à éluder la loi.

Le 6 avril 1833, la députation des états rendit, sur la proposition de M. l'ingénieur en chef des mines, un second arrêté qui ordonnait d'annuler, à dater du premier mai 1833, tous les livrets des ouvriers employés dans les charbonnages de la province, chargeait les autorités municipales d'en délivrer de nouveaux, avant le premier du mois de mai, en y inscrivant qu'ils avaient été délivrés en vertu de l'arrêté dont il s'agit, et défendait à tout exploitant

d'employer , toujours à dater du premier mai , aucun ouvrier, s'il n'était porteur d'un de ces nouveaux livrets.

Il paraît que l'arrêté reçut son exécution dans l'arrondissement de Charleroi et dans les houillères du premier district, situées au levant de Mons; mais les ouvriers mineurs de Jemmapes, Frameries, Paturages, et Wasmes, pour lesquels cependant il avait été spécialement pris, refusèrent de s'y conformer. Ils prétextèrent d'abord qu'ils ne pouvaient se procurer les nouveaux livrets dans le délai voulu; la députation accorda, par un arrêté du 15 mai, une prorogation jusqu'au premier juin, pour l'exécution complète des dispositions de l'arrêté du 6 avril. Les ouvriers alléguèrent ensuite pour motiver leur désobéissance, que l'autorité provinciale, dans son arrêté du 6 avril, avait bien rappelé les dispositions des lois concernant les devoirs des ouvriers, et les peines qu'ils auraient à subir, en cas de contravention; mais qu'elle avait omis les articles qui leur étaient favorables et qui imposaient des obligations réciproques aux maîtres; le gouverneur fit droit à cette réclamation en adressant, sous la date du 23 mai 1833, une circulaire aux autorités communales, par laquelle il rappelait les ouvriers à l'obéissance aux lois, et à la suite de laquelle était reproduit le texte complet des lois sur la matière. Il fit aussi distribuer gratuitement de nouveaux livrets, où les textes se trouvaient insérés en leur entier (1). Toutes ces mesures restèrent sans effet; les ouvriers, loin de se soumettre, continuèrent à se mutiner et à entraver l'exploitation des principaux charbonnages, prétendant que l'administration provinciale n'avait pas le droit de prendre les dispositions contenues dans son arrêté du 6 avril 1833; enfin s'étant rassemblés à Jemmapes, ils firent rédiger en commun, une pétition et chargèrent une députation de la présenter au Roi.

Cette députation fut aussi reçue par le ministre de l'intérieur, qui lui recommanda de se conformer aux lois et règlements sur les livrets, et la prévint que le gouvernement ne permettrait jamais qu'il y fût porté la moindre atteinte, aussi long-temps qu'ils seraient en vigueur. M. le ministre promit néanmoins d'examiner jusqu'à quel point il fallait maintenir la disposition de l'art. 5 du titre II de l'arrêté du 9 frimaire, qui oblige l'ouvrier à laisser son livret entre les mains du maître, si celui-ci l'exige.

L'autorité provinciale fut, en conséquence, appelée à prendre des renseignements et à émettre son avis sur la question de savoir s'il serait convenable de déroger au décret de frimaire an xii, soit en permettant aux ouvriers de garder leurs livrets, soit en en ordonnant le dépôt chez les bourgmestres.

Il résulta des renseignements donnés par l'autorité provinciale, qu'en laissant l'ouvrier dépositaire du livret, les dispositions réglementaires sur la matière seraient facilement éludées, et que le dépôt des livrets chez les bourgmestres devait être regardé comme une mesure impraticable.

Au mois d'octobre 1836, l'on vit naître dans le Borinage de nouveaux

(1) Voyez le texte des différents arrêtés pris dans le Hainaut pour le rétablissement des livrets, annexe B.

troubles causés, cette fois, par l'adoption d'un règlement de police intérieure, que les principales sociétés charbonnières du Flénu avaient fait afficher simultanément dans leurs ateliers, afin, disait-on, de mettre un frein aux exigences toujours croissantes des ouvriers. La sédition fut apaisée par le retrait général du règlement.

Rien de semblable ne s'est passé dans les autres provinces, ni même sur les autres points de la province de Hainaut.

Cependant les officiers des mines ont remarqué un grand relâchement de la part des autorités locales dans la délivrance ou le remplacement des livrets, à tel point qu'un même ouvrier s'est parfois trouvé en possession de deux, trois et même quatre livrets; et, dès-lors, les uns ont renoncé à une intervention devenue inutile, et les autres se sont bornés à fermer les yeux sur une irrégularité, qu'ils ne pouvaient empêcher.

Il n'est pas difficile de démontrer que le défaut de livrets, dans une partie de la province de Hainaut, n'a pu contribuer à l'élévation du prix de la houille.

Le renchérissement du combustible est aujourd'hui commun à tous les bassins houillers de la Belgique; il est, dès-lors, peu rationnel d'attribuer un résultat aussi général à une cause toute locale, telle qu'un défaut de police dans le Borinage.

L'augmentation de prix a commencé plus tôt et a été plus considérable dans la province de Liège, et surtout dans l'arrondissement de Charleroi, où ce relâchement dans la police des livrets a été presque insensible, que dans la partie de la province de Hainaut, au couchant de Mons.

Les indications suivantes en fournissent la preuve :

Variation dans le prix de la tonne de houille propre à la fabrication du coak.

	1832.	1837.
Liège.	fr. 8 60	16 60
Charleroi.	7 00	18 06

Variation dans le prix de la tonne de houille du Flénu.

	1832.	1837.
Gaillettes.	fr. 15 00	21 25
Gailletteries	11 00	17 50
Fines.	3 50	7 50 (1)

(1) Voici comme on arrive à ces chiffres :

D'après le rapport de la chambre de commerce de Mons, à M. le gouverneur du Hainaut, le prix de la houille, au couchant de Mons, a été, en juin 1832 :

Gaillettes, de.	fr. 7 50	} Le muid composé de cinq hectolitres combles, pris au rivage.
Gailletteries, de.	5 50	
Fines, de.	1 75	

La différence pour la houille servant au coak , est donc :

A Liège , de.	fr. 8 00	} à la tonne ,
A Charleroi, de.	11 06	

tandis qu'elle n'est pour le Flénu que de :

Pour les gaillettes.	fr. 6 25	} à la tonne.
» gailletteries.	6 50	
» fines.	4 00	

Il est encore à remarquer que le renchérissement n'a pas été proportionnel pour toutes les espèces de houille : ainsi le prix du charbon gras, propre à la fabrication du coak et à l'alimentation des hauts fourneaux , a passé, dans l'arrondissement de Charleroi, de 7 à 18 francs le tonneau métrique; le prix du charbon gailleteux flambant, en usage dans les verreries et les appareils évaporatoires, s'est élevé , dans le même arrondissement, de fr. 5-71 à 11-43 le tonneau métrique, et celui du charbon maigre seulement de fr. 4-29 à fr. 7-14; et, malgré cette augmentation moins sensible, le carreau de quelques fosses est encombré de charbon de la 3^e qualité, qui est propre au chauffage domestique, à la cuisson de la chaux, etc.

Le renchérissement dépend donc des faits étrangers à un relâchement dans la police, cause qui, si elle était réelle, affecterait l'extraction en général et n'aurait pas plus d'effet sur telle spécialité de charbons que sur telle autre.

D'ailleurs, c'est à la fin de l'année 1830 que remonte le relâchement dans la police des livrets, et il s'est surtout manifesté pendant les années 1831, 1832 et 1833, et certes alors on ne pouvait se plaindre de la cherté du combustible,

D'après le mémoire des exploitants du couchant de Mons, et, ainsi que tout le monde peut s'en assurer, le prix est maintenant, au rivage, savoir :

Gaillettes	fr. 1 70	} <i>L'hectolitre ras, pesant quatre-vingts kilog. environ, selon l'estimation qui paraît la plus exacte.</i>
Gailletteries.	1 40	
Fines.	0 60	

Si l'on suppose que la réduction de l'hectolitre comble à l'hectolitre ras, a été d'un cinquième du volume et du poids de la houille, c'est-à-dire, que le poids de l'hectolitre de houille a été réduit de 100 à 80 kilog. en 1837, on obtient, pour le tonneau de 1,000 kilog., les prix suivants :

	1832.	1837.
Gaillettes.	fr. 15 00	21 25
Gailletteries.	11 00	17 50
Fines.	3 50	7 50

Si, comme quelques exploitants le prétendent, le poids de l'hectolitre, de 1832 à 1837, a été réduit seulement d'un sixième, et que, par conséquent, il a été de 96 kilog. en 1832, tandis qu'il ne serait plus, en 1837, que de 80 kilog.; il en résulterait les prix suivants, pour le tonneau métrique :

	1832.	1837.
Gaillettes.	fr. 15 62	21 25
Gailletteries.	11 46	17 50
Fines.	3 65	7 50

puisque la plupart des exploitations étaient onéreuses plutôt que profitables à leurs propriétaires.

Nous allons indiquer quelques faits qui ont amené et dû amener le renchérissement du salaire, indépendamment de toutes les mesures de police.

L'extension qu'a pris l'emploi du combustible minéral dans ces dernières années, a constamment sollicité un accroissement de production, et porté quelques établissements charbonniers à se faire concurrence les uns aux autres pour les ouvriers; avec ou sans livret, l'on a accueilli l'ouvrier; et dans ces derniers temps, n'a-t-on pas été obligé de recourir à l'étranger?

Il était d'autant plus difficile de remédier à cette insuffisance, que les ouvriers mineurs ne s'improvisent pas. Par les dangers qui y sont inhérents et dont la réalité n'est que trop constatée par de nombreux accidents, la profession de mineur inspire en général de l'éloignement aux ouvriers qui ne s'y sont pas livrés dès leur bas âge; elle exige d'ailleurs des conditions de santé et une expérience pratique, qui en excluent un grand nombre d'individus.

Le nombre de nos mineurs ne s'est pas accru, depuis 1830, en proportion des besoins de la production, eu égard même au perfectionnement des moyens; il a eu au contraire jusques en 1835, surtout dans la province de Liège, une tendance à se restreindre par le développement imprimé à d'autres industries, principalement aux industries métallurgiques; il est résulté de là, qu'un certain nombre d'ouvriers mineurs ont abandonné les mines pour le travail des ateliers où, avec moins de dangers et de fatigues, ils ont pu gagner un salaire élevé. L'extraction du minerai de fer, dans des proportions jusqu'à présent sans exemple, a également réagi sur les houillères, en leur enlevant leurs ouvriers, par l'appât d'un gain plus considérable.

L'insuffisance du nombre des ouvriers a été tellement reconnue que le gouvernement a, dans plusieurs occasions, accordé des congés aux mineurs militaires; l'on a été jusqu'à proposer de considérer la profession d'ouvrier mineur comme une exemption de la milice: privilège qui constituerait une sorte de prime d'encouragement, et deviendrait un puissant moyen de recrutement.

§ 2.

SUSPENSION DE L'EXERCICE DU DROIT DE CONCESSION DEPUIS 1830.

La suspension de l'exercice du droit de concession pendant six années, est évidemment pour quelque chose dans le prix élevé du combustible.

Le nombre des demandes sur lesquelles le nouveau conseil des mines aura à statuer, est énorme.

Parmi ces demandes, se trouvent des demandes en extension, portant souvent sur des terrains nécessaires pour compléter un champ d'exploitation; je pourrais aussi citer une demande en partage, qui vient d'être accordée, après avoir été tenue en suspens pendant plusieurs années, et sur laquelle néanmoins il devait

être statué pour que les concessionnaires fussent mis à même d'aborder franchement leurs travaux d'exploitation (1).

Aujourd'hui ce n'est pas des travaux du conseil des mines qu'il faut attendre un remède immédiat. On a signalé avec peu de justice la lenteur de ses opérations; je dois à la vérité de dire que le conseil des mines s'est occupé avec la plus louable activité de toutes les affaires qui lui ont été adressées; ces affaires sont, il est vrai, jusqu'ici peu nombreuses, mais il n'a pas dépendu de l'administration d'en augmenter le nombre. Une circonstance à laquelle on ne fait pas assez attention, c'est que la loi du 2 mai 1837 ne s'est pas bornée à remettre la loi de 1810 en vigueur; elle a fait plus, elle a introduit des principes nouveaux, notamment en ce qui concerne les droits des propriétaires de la surface. La marche de l'administration des mines se ressent donc du passage d'une législation à une autre; de là des lenteurs inséparables de toute transition.

C'est ainsi que presque toutes les demandes qui étaient en instance, au moment de la promulgation de la loi du 2 mai, sont sujettes à de nouvelles publications et à un nouveau renvoi à l'avis des ingénieurs et des députations provinciales; la situation des choses n'étant plus la même, une instruction nouvelle sera, presque dans tous les cas, indispensable; des oppositions motivées sur les droits nouveaux que la loi introduit, devront être examinées, et pourront donner lieu à des difficultés graves et imprévues. Un arrêté du 22 juin 1837 a réglé les mesures transitoires dont la nouvelle loi est susceptible (2).

L'instruction fût-elle d'ailleurs complète dans le plus grand nombre des affaires, ce serait à tort que l'on s'attendrait à voir les arrêtés de concession se succéder avec rapidité. Des décisions de cette nature ont trop d'importance pour qu'on ne prenne pas le temps de les examiner mûrement. Telle demande en concession peut être un grave procès administratif.

Nous permettra-t-on d'ajouter que si l'on s'était décidé, quelques années plus tôt, à lever l'interdit dont les événements de la révolution avaient frappé le service des mines, l'époque du renchérissement du combustible nous eût trouvés moins dépourvus de travaux préparatoires, travaux qui, aujourd'hui, se font chèrement et occupent une partie des bras qu'il faudrait pouvoir employer à l'extraction même.

Dès 1831, un projet de loi fut présenté par le gouvernement, dans le but de pourvoir au remplacement du conseil d'état en matière de mines; cette proposition n'a abouti d'abord qu'à la création d'un conseil de mines temporaire, investi seulement du pouvoir d'accorder des maintenues, et dont les attributions étaient restreintes à tel point que, pendant sa durée, il ne s'est rencontré qu'une seule affaire sur laquelle il ait cru pouvoir statuer.

(1) Arrêté du 25 novembre 1837, réglant le partage de la houillère de Sclayn-Bonneville, province de Namur; *Moniteur* du 28 novembre 1837.

(2) Voyez le texte de l'arrêté du 22 juin et du rapport au Roi, annexe C.

§ 3.

DIFFICULTÉS QUE PEUT RENCONTRER L'EXERCICE DU DROIT DE DÉCHÉANCE.

Si, pendant les sept années qui viennent de s'écouler, alors que les bras ne manquaient point, des mesures de contrainte avaient pu être efficacement prises à l'égard des exploitants qui sont restés en demeure d'exécuter ou, au moins, de préparer les travaux d'exploitation prescrits par les cahiers des charges, nous ne serions certainement pas réduits aujourd'hui à voir appliquer à ces travaux, une partie des ouvriers réclamés par l'extraction, et par conséquent, nous ne serions pas aussi restreints dans nos moyens de production.

La loi de 1810 statue dans son art. 49 que, *si l'exploitation est restreinte ou suspendue, de manière à inquiéter la sûreté publique ou les besoins des consommateurs, le préfet, après avoir entendu les propriétaires, en rendra compte au ministre de l'intérieur, pour y être pourvu ainsi qu'il appartiendra.*

L'application de cette disposition n'est pas sans difficulté ; en présence des termes assez vagues, dont le législateur s'est servi, il est naturel d'abord de se demander dans quel cercle d'action l'administration doit se circonscrire, lorsqu'il s'agit de contraindre les propriétaires de mines à donner à leurs travaux un développement convenable et en rapport avec les besoins de la consommation, et si, comme mesure extrême, la déchéance est comprise au nombre des moyens de contrainte autorisés par l'art. 49 de la loi de 1810.

Dans cet état de choses, le gouvernement a cru utile de mettre en demeure les exploitants retardataires, sans néanmoins préjuger la question de droit que soulève l'art. 49 de la loi de 1810.

A cet effet, j'ai adressé aux députations provinciales une circulaire en date du 25 novembre dernier, dans laquelle, après avoir rappelé les dispositions législatives qui ont trait à la question, ainsi que les stipulations formelles des cahiers de charges, j'ai annoncé l'intention de faire tout ce qui serait en mon pouvoir pour contraindre les concessionnaires à exploiter, ainsi qu'ils y sont tenus, en usant d'abord des moyens que l'art. 49 de la loi du 21 avril 1810 met incontestablement à la disposition de l'administration, et en demandant au besoin aux Chambres une loi sur les déchéances (1).

La plupart des arrêtés de concession rendus sous le gouvernement des Pays-Bas, stipulent expressément la faculté de déchéance pour cessation de travaux, clause importante qui renforce le principe de l'art. 49 de la loi de 1810.

(1) Voyez le texte de la circulaire du 25 novembre 1837, Annexe D.

La question de déchéance a été récemment discutée à la Chambre des pairs de France, avec cette supériorité qui caractérise les débats de cette assemblée ; le principe de la déchéance a été considéré comme compatible avec l'esprit de la loi de 1810, et comme dérivant de l'art. 49 de cette loi ; voy. séances des 10-13 avril 1837, *Moniteur français*, n° 101 et suiv.

§ 4.

INFLUENCE DU MODE D'EXPLOITATION.

Au nombre des causes à assigner à la cherté du combustible, on a compris, d'une part, l'imperfection des moyens d'exploitation, et de l'autre, les dispositions prétendument onéreuses des cahiers des charges, qui imposent aux concessionnaires un mode d'exploitation coûteux, consistant à travailler de bas en haut en entamant d'abord les couches inférieures, quels que soient les frais à faire pour les atteindre; on s'est également plaint de la rigueur et des exigences des ingénieurs.

Ces réclamations sont, jusqu'à un certain point, contradictoires.

Bien qu'il y ait encore un certain nombre de houillères où l'exploitation laisse quelque chose à désirer, sous le rapport de la perfection des moyens, et que les améliorations successives qui y seront introduites doivent tendre à augmenter leur production et à diminuer le prix de revient, il serait injuste d'attribuer à cette circonstance le renchérissement de la houille, puisqu'en général, nous ne le cédon, sous ce rapport, à aucun des pays voisins.

L'obligation de suivre les cahiers des charges, dans le mode d'exploitation, exerce une influence réelle, mais ce n'est pas seulement depuis un ou deux ans, c'est-à-dire depuis que les prix se sont élevés; cette influence remonte, surtout dans la province de Liège, à l'époque de l'organisation du corps des mines; ainsi elle date au moins de 1823.

Loin d'attaquer cette rigueur nécessaire, qui est la sauvegarde de nos richesses minérales, on devrait en féliciter le gouvernement, puisque c'est à elle que nous devons en partie l'état de perfectionnement auquel est arrivée chez nous l'industrie minière, et la perspective d'une longue durée pour cette source de prospérité.

L'essentiel, au surplus, est de reconnaître que cette rigueur n'est point une innovation, et qu'on ne peut lui imputer la hausse actuelle, puisqu'elle n'a point empêché l'avilissement du prix de vente du combustible en 1831, 1832 et 1833.

Et d'ailleurs, il est un fait bien remarquable, qui prouve clairement que cette influence n'a pas l'importance qu'on pourrait lui attribuer, c'est que c'est précisément dans le district de Charleroi, où l'administration a toujours eu le moins d'influence sur la direction des travaux, que les prix de la houille ont subi la hausse la plus forte.

§ 5.

INFLUENCE DE LA POLICE DU ROULAGE, DES IMPERFECTIONS DE LA NAVIGATION, ET DES PÉAGES SUR LES FRAIS DE TRANSPORT.

Police du roulage.

Ce n'est pas pour la première fois qu'on élève des réclamations contre les restrictions mises au tarif des poids du roulage.

Jusqu'en 1832, cet objet avait été réglé par le décret impérial du 23 juin 1806, et on ne peut contester que le système fondé sur ce décret, et qui avait été suivi avec persévérance et sans altération, principalement depuis 1817, époque à laquelle remonte l'organisation régulière du service des travaux publics en Belgique, n'ait produit les résultats les plus satisfaisants, sous deux rapports : d'abord, les routes ont été constamment maintenues en bon état ; en second lieu, le roulage et les messageries ont été amenés à adopter le genre de voitures et le mode d'attelage les plus favorables à la conservation des routes.

Mais, peu après la révolution de 1830, on prit prétexte de l'état de souffrance, dans lequel le commerce se trouvait par la stagnation momentanée des affaires, pour réclamer contre le tarif des poids fixés par le décret de 1806.

On prétendit que ces poids étaient trop faibles, que des poids plus considérables pourraient être autorisés, sans que les routes en souffrissent des dommages notables, et que, d'ailleurs, le produit des barrières excédant de beaucoup le montant total des frais d'entretien, et la taxe n'ayant été établie qu'en vue de pourvoir à l'entretien des routes, il n'y avait aucune raison plausible pour qu'on n'augmentât pas les poids autorisés par le décret de 1806, dût le montant des frais d'entretien des routes en être augmenté, jusqu'à absorber le total du produit des barrières.

Le gouvernement se détermina à faire l'épreuve d'une augmentation des poids ; l'arrêté royal du 31 mars 1833 substitua, au tarif de 1806, un tarif beaucoup plus élevé.

Aux termes de cet arrêté, cette épreuve ne devait durer que jusqu'au mois de mars 1834.

Mais l'hiver de 1833 à 1834 n'ayant pas été assez rigoureux pour que l'expérience pût être réputée concluante, l'arrêté de 1833 fut successivement prorogé jusqu'en 1836.

Dans cet intervalle de 1833 à 1836, quoique l'on n'épargnât ni la dépense ni les soins pour maintenir les routes dans le meilleur état possible, on ne put y réussir complètement, et bien que les réclamations auxquelles le prétendu mauvais état des routes donnât lieu, fussent indubitablement exagérées, il est cependant vrai qu'en général les routes ne se trouvèrent pas, pendant toute la durée des hivers, dans un état entièrement satisfaisant et que plusieurs étaient véritablement dans une situation qui pouvait motiver de justes plaintes.

Ces plaintes redoublèrent durant l'hiver de 1835 à 1836, qui fut marqué par une alternative de gelée et de dégel; le gouvernement fut en quelque sorte mis en demeure de prendre pour l'hiver suivant une mesure conservatrice des routes.

Un arrêté royal du 28 décembre 1836, fondé sur ce que l'épreuve qui avait été faite du tarif de 1833, avait fait reconnaître qu'il était impossible, en maintenant ce tarif, d'avoir des routes toujours bien entretenues, abrogea l'arrêté de mars 1833, et remit en vigueur le décret de 1806; sous la réserve toutefois que le gouvernement examinerait s'il n'y avait pas lieu d'admettre, pour la saison d'été, des chargements plus forts que ceux qu'autorise le décret, pour cette saison.

En effet, un arrêté en date du 25 mai 1837, prenant un assez juste milieu entre le régime de 1806 et celui de 1833, remit en vigueur le tarif de 1833, pour la saison d'été, époque où il est facile de comprendre que les routes peuvent impunément supporter un roulage plus pondéreux, et maintint, pour la saison d'hiver, le tarif de 1806.

Il est seulement à remarquer que l'arrêté du 25 mai 1837, porte à sept mois la durée de la saison d'hiver et réduit, par conséquent, à cinq celle de la saison d'été (1).

Ce n'est donc pas de prime abord que le gouvernement en est venu à l'arrêté du 25 mai; cette mesure est le résultat de longues expériences. La question est entre le roulage et les routes : veut-on assurer le bon état des routes, il faut restreindre jusqu'à un certain point, le tarif du roulage; veut-on favoriser outre mesure le roulage, ce ne peut être qu'en compromettant jusqu'à un certain point les routes. Telle est l'alternative qui se reproduira sans cesse. Faites droit, cet hiver, aux réclamations des rouliers, et vous aurez à faire droit, l'hiver prochain, aux réclamations des conservateurs des routes.

Nous avons dit que les réclamations contre la police du roulage, étaient anciennes; cette année cependant on leur a donné un caractère nouveau, en la rattachant à la question du renchérissement des houilles.

Les considérations générales que nous venons d'exposer, peuvent donc paraître insuffisantes; il est nécessaire d'examiner les réclamations sous un point de vue spécial, c'est à dire dans leur rapport avec le transport des houilles, du lieu de l'extraction au lieu du marché ou de la consommation.

Le rétablissement du tarif de 1833, pendant la saison d'hiver, a-t-il pu influencer sur le prix des houilles, et jusqu'à quel point?

C'est à ces termes qu'il faut maintenant ramener la question que nous avons d'abord examinée dans sa généralité.

Une première réflexion se présente; c'est que les prix du roulage n'ont pu

(1) Voyez le texte de l'arrêté du 25 mai 1837, du rapport au Roi; et le tableau comparatif joint à ce rapport, annexe E.

et dû s'élever par le renouvellement du tarif de 1806, que dans les localités où le roulage règne en quelque sorte en maître, sans avoir à lutter contre la concurrence qu'ailleurs il rencontre dans la possibilité des transports par eau.

Cette réflexion nous amène à considérer séparément les deux principaux centres d'exploitations du combustible minéral, savoir les provinces du Hainaut et de Liège.

Celle de Namur ne peut leur être comparée sous le rapport de la quantité, moins encore sous celui de la qualité de la houille qu'elle produit.

D'ailleurs, en ce qui concerne les moyens de transport, elle participe assez de la nature de celles du Hainaut et de Liège, pour que les raisonnements que l'on peut faire par rapport à ces deux provinces, s'y appliquent naturellement.

Nous chercherons donc à nous rendre compte, en distinguant entre les provinces de Hainaut et de Liège, de l'influence qu'a pu exercer sur le prix des houilles l'introduction du tarif des poids actuellement en vigueur; nous commencerons cet examen par la province du Hainaut; toutefois les premières réflexions qui s'offriront à nous, sont également applicables à toutes les routes du royaume.

Province de Hainaut.

Le transport par axe des houilles du Hainaut s'effectue généralement sur des chariots à voies égales; nous ferons donc abstraction des charrettes et charriots à voies inégales.

Sous l'empire du décret du 23 juin 1806, la saison d'été avait 7 mois de durée et celle d'hiver 5. Le poids autorisé sur les chariots à jantes de 11, 14, 17 et 22 centimètres de largeur, était respectivement en été de 4,000, 5,700, 8,100 et 10,500 kilogr., ou en moyenne de $\frac{4,000 + 5,700 + 8,100 + 10,500}{4} = \frac{28,300}{4} = 7,075$ kilogr., et en hiver de $\frac{3,300 + 4,700 + 6,700 + 8,700}{4} = \frac{23,400}{4} = 5,850$ kilogr.; de sorte que la moyenne, pour toute l'année, était de $\frac{7 \times 7,075 + 5 \times 5,850}{12} = \frac{49,525 + 29,250}{12} = \frac{78,775}{12} = 6,565$ kil.

Opérant de la même manière sur les poids autorisés par l'arrêté royal du 31 mars 1833, qui a porté la saison d'été à 7 mois et demi, et réduit la saison d'hiver à 4 mois et demi, l'on trouve :

Pour la moyenne d'été . $\frac{4,700 + 6,700 + 9,500 + 12,300}{4} = \frac{33,200}{4} = 8,300$ kil.

P^r la moyenne d'hiver . $\frac{3,900 + 5,500 + 7,900 + 10,200}{4} = \frac{27,500}{4} = 6,875$ kil.

Et pour la moyenne de toute l'année. $\frac{7,5 \times 8,300 + 4,5 \times 6,875}{12} = \frac{62,250 + 30,940}{12} = \frac{93,190}{12} = 7,765$ kil.

Les chargements autorisés par l'arrêté royal du 25 mai 1837, qui a réduit la saison d'été à 5 mois, et donné 7 mois de durée à la saison d'hiver, étant, pour l'été, ceux qu'avait fixés l'arrêté royal du 31 mars 1833, et, pour l'hiver,

ceux que stipulait le décret du 23 juin 1806, la moyenne de l'année entière est maintenant de $\frac{5 \times 8,300 + 7 \times 5,850}{12} = \frac{41,500 + 40,950}{12} = \frac{82,450}{12} = 6,870$ kil.

Le poids moyen d'aujourd'hui, pour toute l'année (6,870 kil.), dépasse encore de près de 5 p. % celui de 1806 à 1832 (6,565 kil.); mais il ne forme guère que les *sept huitièmes* de celui de 1833 à 1836 inclusivement (7,765 kil.).

Si l'on restreignait la comparaison, pour les trois époques, aux 7 mois composant la saison d'hiver actuelle, l'on arriverait aux chiffres suivants :

Moyenne du 15 octobre au 15 mai.	Décret de 1806 . . .	$\frac{2 \times 7,075 + 5 \times 5,850}{7} = \frac{14,150 + 29,250}{7} = \frac{43,400}{7} = 6,200$ kil.
	Arrêté royal de 1833 .	$\frac{2,5 \times 8,300 + 4,5 \times 6,875}{7} = \frac{20,750 + 30,940}{7} = \frac{51,690}{7} = 7,385$ kil.
	Arrêté royal de 1837	5,850 kil.

La diminution n'est donc que d'à peu près 6 p. %, comparativement à ce qui a eu lieu jusqu'en 1832; mais le poids des 7 mois d'hiver n'est plus aujourd'hui que les *quatre cinquièmes* de ce qu'il pouvait être pendant les 7 mêmes mois, à l'époque où l'arrêté royal de 1833 était en vigueur.

Enfin, si l'on compare les poids moyens d'hiver (5,850 kil.) et d'été (8,300 kil.), qui résultent de l'arrêté royal du 25 mai 1837, l'on voit que le premier n'est que les *sept dixièmes* du second, de manière que la diminution de poids est de *trois dixièmes*, ou d'environ *sept vingt-quatrièmes* et non de *onze vingt-quatrièmes*, ainsi qu'on l'affirme dans les pétitions.

Diverses causes tendent à réduire les dépenses des voituriers, lorsqu'ils transportent des charges plus faibles : leurs chariots se détériorent moins; quelquefois il leur est possible de supprimer une tête d'attelage et, quand celui-ci reste en son entier, les voyages se font plus rapidement et avec moins de fatigue. Toutefois, si l'on suppose que ces dépenses demeurent les mêmes, il est vrai en principe que les frais de transport, par axe, sont en raison inverse des chargements, et par conséquent, d'après ce qui a été trouvé plus haut, les frais de transport devraient s'élever aujourd'hui pour toute l'année aux *huit septièmes*, et, pour les sept mois d'hiver, aux *cinq quarts* de ce qu'ils étaient sous l'empire de l'arrêté de 1833; l'augmentation de dépense serait donc *du septième* ou *du quart*, suivant que l'on prend en considération l'année entière, ou seulement les sept mois d'hiver. Quant aux frais de transport par axe, pendant la période d'hiver et la période d'été, tels que les a réglés l'arrêté royal du 25 mai dernier, ils devraient être entr'eux dans le rapport de 10 à 7, le prix d'été ne formant ainsi que les *sept dixièmes* de celui d'hiver.

Nous avons *à priori* cherché à nous rendre compte de l'augmentation possible; nous allons, d'après les faits, constater l'augmentation *réelle*.

Nous nous occuperons successivement des trois foyers de production du Hainaut, c'est-à-dire du couchant de Mons, du Centre et de Charleroi.

Les houilles du couchant de Mons servent principalement en Belgique à l'alimentation du marché de Gand, d'où elles sont conduites dans le reste des

deux Flandres et dans la province d'Anvers, par les voies navigables de ces trois provinces. Elles descendent des charbonnages jusqu'au canal de Condé, sur des chemins de fer ou des chaussées pavées, communales ou particulières, auxquelles les lois et règlements de roulage ne sont pas applicables; le combustible est ensuite dirigé vers Gand par les canaux de Condé et d'Antoing et par l'Escaut. N'ayant, dès lors, aucune grande route à parcourir jusqu'à leur destination, la diminution de poids ordonnée par l'arrêté royal du 25 mai 1837, ne saurait exercer aucune influence sur le prix auquel ces charbons se vendent à Gand. L'on ajoutera que le taux moyen du fret, depuis le rivage du canal de Condé jusqu'à Gand, a été, en octobre et novembre écoulés, de 5 fr. 40 c. par tonneau, et qu'il n'est plus maintenant que de 3 fr. 75 c., tandis qu'il s'est élevé, pendant les mêmes mois des trois années précédentes, savoir :

	1834.	1825	1836.
Octobre	fr. 5 65	5 65	5 15
Novembre	5 40	5 40	6 35
Décembre	4 10	4 10	6 85

Les droits de navigation sont à peu près nuls sur l'Escaut (1). Sur les deux canaux, ils ne montent ensemble, par tonneau, qu'à fr. 0 83 $\frac{1}{2}$ qui sont compris dans le fret sus-indiqué, et qui ne constituent qu'une fraction extrêmement minime du prix payé par les consommateurs.

C'est généralement vers le marché de Bruxelles que sont dirigées les houilles du bassin du centre. Elles y arrivent, en grande partie, par le canal de Charleroi, après avoir d'abord parcouru 2 à 3 lieues de routes pavées, depuis le carreau des fosses jusqu'aux rivages de Senefte. Le nombre des voituriers qui se partagent ce transport à courte distance et qui l'effectuaient, avant l'ouverture du canal jusqu'à Bruxelles, par la route de Nivelles, est encore si considérable, que le prix auquel ils l'entreprennent n'a jamais subi de variations, par suite des augmentations ou diminutions de poids, résultant, soit de modifications dans les règlements, soit du passage d'une saison à une autre. Ces prix de transport ont été de 3 fr. 20 c. à 3 fr. 60 c. de 1832 à 1835; de 3 fr. 60 c. à 4 fr. 12 c. et momentanément de 4 fr. 12 c. à 4 fr. 70 c. en 1836; de 3 fr. 60 c. à 3 fr. 80 c. du 1^{er} janvier au 15 octobre 1837; et postérieurement au 15 octobre 1837, c'est-à-dire depuis le retour de la saison d'hiver, seulement de 3 fr. 00 c. à 3 fr. 50 c. Le prix total du transport sur le marché de Bruxelles est donc demeuré tout-à-fait indépendant du régime nouveau.

Il continue à s'opérer des transports directement des houillères du centre jusqu'à Bruxelles, mais la concurrence opposée par les charbons qui ont suivi la voie économique du canal, est telle, que les voituriers sont placés dans l'impossibilité absolue d'apporter dans leurs prix de transport la moindre augmentation, lorsqu'ils sont obligés de réduire le poids de leurs chargements.

Ce que l'on vient de dire des houilles du centre transportées sur le marché de Bruxelles, est applicable en tous points et par les mêmes motifs, aux char-

(1) Les péages de l'Escaut peuvent être évalués par tonneau, à 16 centimes pour le trajet d'Antoing à Gand. (Voyez page 31.)

bons que le bassin de Charleroi fournit au même marché. Là aussi, il faut d'abord suivre une lieue ou deux de grande route pour conduire le combustible jusqu'aux rivages du canal, et il y a également encore des voituriers qui prétendent à soutenir la concurrence si redoutable de cette ligne de navigation, en se dirigeant, comme autrefois, sur Bruxelles, par la route de Genappe et de Waterloo.

De 1832 à 1835, le prix du transport du tonneau de houille depuis les charbonnages qui font le plus d'expéditions, jusqu'aux rivages, a toujours été de 1 fr. 20 c., été et hiver; en 1836 et 1837 il a été porté à 1 fr. 50 c.; des rivages jusqu'à Bruxelles, ce prix a constamment été de 5 fr. 00 c.; du carreau des fosses, par Genappe jusqu'à la capitale, il s'est régulièrement élevé à fr. 12 00, c'est aussi à ce dernier taux, que s'est constamment effectué le transport par axe jusqu'à Tirlemont.

Les réflexions qui précèdent trouvent leur confirmation dans les détails qui suivent et qui ont rapport au prix de la houille à Bruxelles en 1835 et 1837.

En 1835, la houille dite *gaillette et menus*, se payait à la fosse de *Braquegnies* (1), 5 fr. 44 c. les 1,000 kilog., et, pour un chariot transportant à Bruxelles 9,500 kilog., il a été payé, savoir :

1 ^o Charbon, 9,500 kilog. à 5 fr. 44 c.	fr. 51 68
2 ^o Transport.	125 00
3 ^o Droits de barrières.	13 20
4 ^o Droits de ville à 4 fr.	38 00
5 ^o Déchargement	10 00
6 ^o Aux commis de l'octroi.	1 50
Total.	fr. 239 38

En 1837, on a payé pour la même quantité de charbon :

1 ^o Charbon, 9,500 kilog. à 12 fr.	fr. 114 00
2 ^o Transport.	125 00
3 ^o Droits de barrières.	13 20
4 ^o Droits de ville à 4 fr. 80 c.	45 60
5 ^o Déchargement	10 00
6 ^o Aux commis de l'octroi	1 50
Total.	fr. 309 30

Ainsi le prix de 1,000 kilog. de houille était en 1835, de. . . fr. 25 30

En 1837 32 55

Différence 7 25

Cette augmentation provient donc uniquement :

1^o De ce que le prix du charbon s'est élevé de 5 fr. 44 c. à 12 fr.

2^o De ce que le droit de ville, qui était de 4 fr. en 1835, à été élevé à fr. 4 80 en 1837, les frais de transport n'ayant pas varié depuis 1835.

(1) *Braquegnies* est une fosse du Centre; il s'agit d'autres localités, pag. 6 et 7.

Il résulte de ce qui précède , que , dans le prix de revient du charbon du Centre rendu à Bruxelles,

	en 1835	en 1837
Le charbon est entré dans le rapport de	0,216	de 0,368
Le transport » »	0,523	» 0,404
Le droit de barrières » »	0,055	» 0,043
Les droits de ville, faux frais » 	0,206	» 0,185
Total.	1,000	1,000

Province de Liège.

Il est impossible de nier que les prix du roulage dans la province de Liège, ne se soient élevés en 1837, au-dessus du taux auquel ils étaient en 1836, avant que l'arrêté du 28 décembre 1836 eût abrogé celui de mars 1833. Mais il est facile de prouver que cette augmentation du prix du roulage, qui est ici sans concurrence, ne peut être exclusivement attribuée au nouveau régime; elle est due en majeure partie à d'autres causes.

Ces causes sont, en premier lieu, les transports considérables qu'a exigés la construction du chemin de fer d'Ostende à Liège, entre Louvain et Liège, notamment ceux de rails, des billes et du sable; en second lieu, les transports extraordinaires qu'ont occasionnés les nombreuses constructions de bâtiments d'habitation, d'usines et d'établissements industriels, qui se sont effectuées récemment, dans un rayon de six à sept lieues aux environs de Liège.

Pour préciser les faits, on peut citer, entre autres, trois à quatre fabriques de sucre de betteraves, les hauts fourneaux de l'Espérance, au nombre de deux, les cinq hauts fourneaux de la société de Sclessin, les agrandissements que M. John Cockerill a faits à son établissement de Seraing, la construction simultanée de deux ou trois nouvelles rues et du passage Lemonnier à Liège; passage qui seul équivalait à soixante maisons de grandeur moyenne.

La moitié de toutes ces constructions publiques et privées eût suffi pour occasionner des transports capables de rendre insuffisants les moyens de locomotion ordinaire, et, par suite, pour faire hausser les prix du roulage.

Il y a d'ailleurs une première circonstance à signaler, pour prouver qu'en fait, la réduction du tarif des chargements n'est pour rien ou n'est que pour très peu de chose dans la hausse survenue dans les prix du roulage : c'est que ces prix ont atteint leur taux actuel, antérieurement à l'arrêté royal de mai 1837, et que cet arrêté, quoiqu'il autorise pour la saison d'été les mêmes chargements que celui de 1833, n'a pas fait redescendre les prix du roulage à leur taux antérieur.

Cependant, si c'était l'abandon du tarif de 1833 qui eût seul fait hausser ces prix, le rétablissement de ce même tarif eût dû les faire redescendre, en été, et c'est ce qui n'a pas eu lieu.

En réalité, les prix qui étaient moyennement de fr. 13-50 et de fr. 18-50 par tonne, de Liège à Louvain et de Liège à Anvers, sont aujourd'hui respec-

tivement de fr. 16-75 et de fr. 23-75, ce qui équivaut à une augmentation moyenne de plus de 26 p. %.

Mais on peut prouver qu'il est impossible que l'abaissement du tarif de 1833, opéré par l'arrêté royal de mai 1837, ait pu augmenter dans cette proportion les frais de transport par le roulage.

Les calculs qui suivent prouvent jusqu'à la dernière évidence,

1° Qu'à ne considérer que la saison d'hiver, la substitution du tarif de 1837 à celui de 1833, n'a pas pu faire monter les frais de transport par voiture, de plus de 9 $\frac{1}{2}$ p. % au-dessus du taux résultant du tarif de 1833 ;

2° Qu'en considérant l'effet qu'a pu produire l'abaissement du tarif de 1833 sur les prix du roulage, par rapport à la totalité de l'année, et sans distinction de saison d'été et de saison d'hiver, on ne peut pas évaluer à plus de 5 $\frac{1}{2}$ p. % l'augmentation de prix qui a pu résulter de la réduction du tarif des poids opérée par l'arrêté royal de mai 1837.

Les calculs qui vont suivre sont fondés,

I. Sur ce qu'à Liège, et par rapport aux transports à faire de Liège vers Louvain, Hasselt, Verviers, etc., on peut très approximativement évaluer ainsi qu'il suit ce que coûterait par jour :

1° *Une voiture à deux roues.*

1° De 0 ^m ,11 de largeur de jantes, attelée de 2 chevaux.	fr. 20
2° De 0 ^m ,17 id. id. id. de 3 id.	30
3° De 0 ^m ,22 id. id. id. de 4 id.	37
4° De 0 ^m ,25 id. id. id. de 4 id.	38

2° *Une voiture à quatre roues.*

1° De 0 ^m ,11 de largeur de jantes, attelée de 4 chevaux.	38
2° De 0 ^m ,17 id. id. id. de 5 id.	45
3° De 0 ^m ,22 id. id. id. de 6 id.	50

3° *Un cheval de roulage* 5

II. Sur ce qu'une voiture de roulage parcourt moyennement sept lieues, ou 35 kilomètres par jour.

III. Sur ce que les voitures de roulage pèsent à vide.

1° *Celles à deux roues :*

1° De 0 ^m ,11 de largeur de jantes de 800 à 1,000 kil.	
2° De 0 ^m ,14 id. id. de 1,000 à 1,200 id.	
3° De 0 ^m ,17 id. id. de 1,400 à 1,700 id.	
4° De 0 ^m ,22 id. id. de 1,900 à 2,000 id.	
5° De 0 ^m ,25 id. id. de 2,000 à 2,250 id.	

2° *Celles à quatre roues :*

1° De 0 ^m ,11 de largeur de jantes de 1,500 à 1,600 kil.	
2° De 0 ^m ,14 id. id. de 1,600 à 1,900 id.	
3° De 0 ^m ,17 id. id. de 2,500 à 2,850 id.	
4° De 0 ^m ,22 id. id. de 3,000 à 3,500 id.	

IV. Sur ce qu'un cheval de roulage traîne moyennement :

1^o Sur une voiture de 0^m,11 de largeur de jantes , 1,400 à 1,500 kilog.2^o Id. id. de $\begin{cases} 0^m,14 \\ 0^m,17 \end{cases}$ id. id. 1,200 à 1,300 id.3^o Id. id. de $\begin{cases} 0^m,22 \\ 0^m,25 \end{cases}$ id id. 1,100 à 1,300 id.

V. Sur ce que les chargements les plus considérables nécessitent les voitures les plus solides et par conséquent les plus pesantes.

1^o Évaluation de ce que peut coûter le transport d'une tonne, ou de 1,000 kilogrammes pesant, à un kilomètre de distance, dans l'hypothèse, des chargements autorisés par l'arrêté royal de mars 1833, pour la saison d'hiver.

A. AU MOYEN DE VOITURES A DEUX ROUES.

1^o De 0^m,11 de largeur de jantes.1^o Poids autorisé, voiture et chargement. 2,600 kilog.2^o Poids de la voiture. 1,000 id.3^o Chargement possible en raison du tarif 1,600 id.

Mais un cheval ne traîne pas moyennement plus de 1,500 kilog. : on ne peut donc supposer, à raison d'un seul cheval, qu'un chargement de 1,500 kil., ou de 1 tonne 50 centièmes.

Or, une voiture à deux roues de 0^m,11 de largeur de jantes, attelée d'un cheval, coûterait par jour 15 francs, et par conséquent, pour l'aller et le retour. fr. 30,0000

Cette voiture aurait à payer 14 fois le droit de barrière ce qui, à raison de fr. 0,15 par barrière, reviendrait par voyage à 2,1000

Par conséquent le transport de 1^t,50 à 35 kilom. coûterait 32,1000
ce qui ferait par tonne et par kilom 0,6114

2^o De 0^m,17 de largeur de jantes.1^o Poids autorisé. 5,600 kilog.2^o Id. de la voiture 1,700 id.

3^o Chargement possible en raison du tarif 3,900 id.
ce qui correspond à trois chevaux.

Partant :

Une voiture de 0^m,17 de largeur de jantes, attelée de 3 chevaux coûtant 30 fr. par jour, partant pour deux jours. fr. 60,0000
et payant à raison de 14 barrières et de fr. 0-35 par barrière. 4,9000

Ce qui fait en tout. 64,9000
transporterait 3^t,90 à 35 kilomètres, ce qui revient par tonne et par kilom. à. 0,4754

3° De 0^m,22 de largeur de jantes.

1° Poids autorisé.	8,000 kilog.
2° Id. de la voiture	2,000 id.
3° Chargement possible en raison du tarif	6,000 id.

ce qui fait la charge moyenne de 5 chevaux.

Partant :

Une voiture de 0,22 de largeur de jantes, coûtant 42 fr. par jour, par conséquent pour 2 jours.	fr. 84,0000
et payant à raison de 14 barrières et de fr. 0-60 par barrière.	8,4000

ce qui fait en tout.	92,4000
------------------------------	---------

transporterait 6 tonnes à 35 kilom.

Ce qui reviendrait par tonne et par kilom. à. fr. 0,4400

B. AU MOYEN DE VOITURES A QUATRE ROUES.

1° A VOIES ÉGALES.

1° De 0^m,11 de largeur de jantes.

1° Poids autorisé.	3,900 kilog.
2° Id. de la voiture	1,600 id.
3° Chargement possible.	2,300 id.

Mais un cheval ne peut traîner que 1,500 kil. avec une voiture de ce genre, et deux pourraient en traîner 3,000. Il y aurait donc trop de désavantage à se servir de voitures de ladite espèce.

2° De 0^m,17 de largeur de jantes.

1° Poids autorisé	7,900 kilog.
2° id. de la voiture	2,600 id.
3° Chargement possible en raison du tarif	5,300 id.

Mais 4 chevaux ne peuvent moyennement traîner que 5,000 kilog. On ne peut donc supposer qu'un chargement de 5,000 kilog., soit 5^t.

1° 2 journées de voitures à 40 fr. chaque.	fr. 80,0000
2° 14 barrières à fr 0-50 chaque	7,0000
Prix du transport de 5 ^t à 35 kil ^{tres}	87,0000
id. d'une tonne à un kil ^{tre}	0,4971

3° De 0^m,22 de largeur de jantes.

1° Poids autorisé.	10,200 kilog.
2° id. de la voiture.	3,500 id.
3° Chargement possible en raison du tarif.	6,700 id.

Mais 5 chevaux ne peuvent traîner, avec les voitures en question, que 6,500 kilog. au plus, soit 6^t,50.

Partant :

2 journées de voiture à 45 fr.	fr. 90,0000
14 barrières à fr. 0-65	9,1000
Prix du transport de 6 ^t ,50 à 35 kil ^{tres}	99,1000
id. d'une tonne à un kil ^{tre}	0,4356

2° A VOIES INÉGALES.

1° De 0^m,17 de largeur de jantes.

Poids autorisé	8,700 kilog.
Id. de la voiture	2,800 id.
Chargement possible en raison du tarif	5,900 id.

Ce qui correspond à peu près à la charge de 5 chevaux.

Partant :

2 journées d'une voiture à 45 fr. chaque.	fr. 90,0000
14 barrières à fr. 0-65 chaque	9,1000
Prix du transport de 5 ^t ,90 à 35 kil ^{tres}	99,1000
Id. d'une tonne à un kil ^{tre}	0,4799

2° De 0^m,22 de largeur de jantes.

Poids autorisé.	11,100 kilog.
Id. de la voiture	3,500 id.
Chargement possible en raison du tarif.	7,600 id.

Mais 6 chevaux ne pouvant traîner que 7,200 kilog., soit 7^t,20, partant :

1° 2 journées d'une voiture à 50 fr.	fr. 100,0000
2° 14 barrières à fr. 0-85	11,9000
Prix du transport de 7 ^t ,20 à 35 kil ^{tres}	111,9000
Id. d'une tonne à un kil ^{tre}	0,4440

En récapitulant ce qui précède, on trouve que le prix du transport d'une tonne, ou de 1,000 kilog. pesant, à un kilomètre de distance pendant la saison d'hiver, pouvait, sous l'empire de l'arrêté de 1833, revenir respectivement, savoir :

1° Sur des voitures à deux roues :

1° de 0 ^m ,11 de largeur de jantes, à	fr. 0,6114
2° de 0 ^m ,17 id. id. à	0,4757
3° de 0 ^m ,22 id. id. à	0,4400

2° Sur des voitures à quatre roues :

1° A VOIES ÉGALES.

1° de 0 ^m ,17 de largeur de jantes, à	fr. 0,4971
2° de 0 ^m ,22 id. id. à	0,4356

2° A VOIES INÉGALES.

1° de 0,17 de largeur de jantes, à	fr. 0,4799
2° de 0,22 id. id. à	0,4440
Par conséquent, en terme moyen, à	0,4834

2° Évaluation de ce que peut coûter moyennement le transport d'une tonne, ou de 1,000 kilogr. pesant, à un kilomètre de distance, dans l'hypothèse des chargements autorisés par l'arrêté royal de mai 1837, pour la saison d'hiver :

A. AU MOYEN DE VOITURES A DEUX ROUES.

1° De 0^m,11 de largeur de jantes.

Poids autorisé	2,200 kilog.
Id. de la voiture	800 id.
Chargement possible en raison du tarif	<u>1,400 id.</u>
1° 2 jours d'une voiture à 15 fr.	fr. 30,0000
2° 14 barrières à fr. 0-15 chaque	<u>2,1000</u>
3° Prix du transport de 1 ^t ,40 à 35 kil ^{tres}	32,1000
4° id. d'une tonne à un kil ^{tre}	0,6551

2° De 0^m,17 de largeur de jantes.

Poids autorisé	4,800 kilog.
Id. de la voiture	1,400 id.
Chargement possible en raison du tarif	<u>3,400 id.</u>
Ce qui fait un peu moins que la charge de 3 chevaux.	
1° 2 jours d'une voiture à 30 fr.	fr. 60,0000
2° 14 barrières à fr. 0-35	<u>4,9000</u>
3° Transport de 3 ^t ,40 à 35 kil ^{tres}	64,9000
4° id. d'une tonne à 1 kil ^{tre}	0,5454

3° De 0^m,22 de largeur de jantes.

Poids autorisé	6,200 kilog.
Id. de la voiture	1,900 id.
Chargement possible en raison du tarif	<u>4,300 id.</u>

Soit 4^t,30, ce qui fait un peu plus que la charge de 3 chevaux, qui ne peuvent traîner que 3^t,90.

1° 2 jours d'une voiture à 32 fr.	fr. 64,0000
2° 14 barrières à fr. 0-35.	<u>4,9000</u>
3° Prix du transport de 3 ^t ,90 à 35 kil ^{tres}	68,9000
4° id. d'une tonne à un kil ^{tre}	0,5047

B. AU MOYEN DE VOITURES A QUATRE ROUES.

a. A VOIES ÉGALS.

1^o De 0^m,17 de largeur de jantes.

Poids autorisé	6,700 kilog.
Id. de la voiture	<u>2,500 id.</u>
Chargement possible en raison du tarif	4,200 id.

Mais 3 chevaux ne peuvent traîner que 3,900 kilog., soit 3^t,90, même charge que celle qu'on a trouvée pouvoir être transportée également avec trois chevaux sur des voitures à 2 roues de 0^m,22 de largeur de jantes.

Il y aurait donc trop de désavantage à se servir de voitures à quatre roues de 0^m,17 de largeur de jantes.

2^o De 0^m,22 de largeur de jantes.

Poids autorisé	8,700 kilog.
Id. de la voiture	<u>3,000 id.</u>
Chargement possible en raison du tarif	5,700 id.

Mais ce chargement tombe à peu près entre la charge de 4 et de 5 chevaux : le genre de voitures en question est donc également trop désavantageux pour pouvoir servir de terme de comparaison.

b. A VOIES INÉGALES.

1^o De 0^m,17 de largeur de jantes.

Poids autorisé	7,400 kilog.
Id. de la voiture	<u>2,500 id.</u>
Chargement possible en raison du tarif	4,900 id.

Ou 4^t,90, qui font un peu moins que la charge de 4 chevaux.

1 ^o 2 jours de voiture à 40 fr.	fr. 80,0000
2 ^o 14 barrières à fr. 0-50	<u>7,0000</u>
3 ^o Prix du transport de 4 ^t ,90 à 35 kil ^{tres}	87,0000
4 ^o id. d'une tonne à 1 kil ^{tre}	0,5073

2^o De 0^m,22 de largeur de jantes.

Poids autorisé	9,500 kilog.
Id. de la voiture	<u>3,000 id.</u>
Chargement possible en raison du tarif	6,500 id.

Soit 6^t,50, faisant la charge de 5 chevaux ;

Partant :

1 ^o 2 jours d'une voiture à 45 fr.	fr. 90,0000
2 ^o 14 barrières à fr. 0,65	<u>9,1000</u>
3 ^o Prix du transport de 6 ^t ,50 à 35 kil ^{tres}	99,1000
4 ^o id. d'une tonne à 1 kil ^{tre}	0,4356

En faisant la même récapitulation que ci-dessus on trouve que le prix du transport d'une tonne, ou de 1,000 kilogrammes pesant, à un kilomètre de distance, pendant la saison d'hiver, peut, dans l'hypothèse des chargements autorisés par l'arrêté royal de mai 1837, revenir respectivement :

1° *Sur des voitures à deux roues :*

1° De 0 ^m ,11 de largeur de jantes, à	fr. 0,6551
2° De 0 ^m ,17 id. id. à	0,5454
3° De 0 ^m ,22 id. id. à	0,5047

2° *Sur des voitures à quatre roues :*

1° A VOIES ÉGALES : *Néant*;

2° A VOIES INÉGALES :

1° De 0 ^m ,17 de largeur de jantes, à	fr. 0,5073
2° De 0 ^m ,22 id. id. à	0,4356
Par conséquent, en terme moyen, à	0,5296

Ces calculs nous conduisent aux résultats suivants :

Le prix moyen du transport d'une tonne à un kilomètre de distance, pendant la saison d'hiver et sous l'empire de l'arrêté royal de 1833, pourrait être de
fr. 0,4834

Le même prix moyen, sous l'empire de l'arrêté de 1837, peut être de 0,5296

Donc l'effet de ce dernier arrêté a pu être de faire hausser ce prix

moyen de 0,0462

Ce qui revient à 9,55, soit environ 9 $\frac{1}{2}$ p. %.

Mais il est à observer que le tarif de 1837 ne diffère de celui de 1833, que par rapport à la saison d'hiver.

Par conséquent, pendant cinq mois de l'année, les prix résultant du tarif de 1837 doivent être les mêmes que ceux correspondant au tarif de 1833.

En multipliant donc par 7, nombre des mois d'hiver, la hausse résultée de l'introduction du tarif de 1837, et divisant le produit par 12, nombre total des mois de l'année, on trouvera que la hausse moyenne qu'a pu produire le tarif de 1837, sans distinction de saison, ou pour la totalité de l'année, peut être d'environ 5 $\frac{1}{2}$ p. %.

Et si, au lieu de 7 mois d'hiver, on n'en comptait que 6, la différence ne pourrait être que de 4 $\frac{1}{4}$ p. %.

On doit faire observer que dans les calculs qui précèdent, on a supposé que les voitures prises pour termes de comparaison, revenaient à vide, ce qui généralement n'a pas lieu.

Il est encore à remarquer que des transports effectués avec des voitures louées à la journée, coûtent beaucoup plus qu'ils ne coûteraient à des commissionnaires ayant la propriété des voitures, ou employant sans interruption des rouliers de profession.

Ces deux circonstances font que les prix réels du transport par voiture, sont beaucoup moins élevés que les prix moyens que l'on a trouvés ci-dessus.

Mais le but des calculs par lesquels on est arrivé à ces prix moyens, n'était pas de déterminer exactement ce que pouvait coûter le transport par le roulage dans les deux hypothèses des tarifs de 1833 et de 1837, mais seulement de trouver quel pouvait être le rapport des prix du roulage sous l'empire de l'un des deux tarifs, aux mêmes prix sous l'empire de l'autre tarif.

Il importe donc peu que les prix moyens qu'on a trouvés ci-dessus soient trop élevés, parce que, s'ils sont trop élevés, ils le sont proportionnellement et dans le même rapport que le seraient les prix réels, comme 20 est de 5 p.‰ moins élevé que 21, de même que 30 est de 5 p.‰ moins élevé que 31, 50.

On peut donc considérer comme démontré que la substitution du tarif de 1837 à celui de 1833, n'a pu faire monter le prix moyen du transport par le roulage, que d'environ $5\frac{1}{2}$ p.‰, et que par conséquent, si l'on remettait en vigueur le tarif de 1833, tout ce qui pourrait en résulter serait de faire baisser les prix actuels du roulage, d'environ $5\frac{1}{2}$ p.‰.

Il s'agit maintenant de calculer quel serait l'effet de cette baisse de $5\frac{1}{2}$ p.‰ dans les prix du roulage, sur le prix de la houille.

Il faut se rappeler qu'il n'est en ce moment question que de la houille de Liège.

Or la houille de Liège, mêlée et telle qu'on l'emploie généralement dans les usages domestiques, coûte actuellement à la fosse ou, si l'on veut, au lieu du chargement, fr. 16-70 (1).

Il est évident en premier lieu, qu'une diminution quelconque dans le prix du transport n'influerait en aucune manière sur celui de la houille à Liège même.

Il faut donc considérer l'effet qu'une telle baisse pourrait produire par rapport aux principaux centres de consommation qui s'approvisionnent aux houillères des environs de Liège.

Du côté du Brabant et du Limbourg, par exemple, les houilles de Liège ne vont pas plus loin que Tirlemont et Hasselt, et par conséquent pas à plus de dix lieues, ou environ, de distance.

Or il résulte des renseignements que l'on a recueillis sur les prix actuels du roulage, que le transport d'une tonne de houille à la distance de 10 lieues peut actuellement coûter environ fr. 12-80.

A ce compte, l'espèce de houille ci-dessus désignée coûterait à dix lieues de distance de Liège, et non compris les droits d'octroi ni frais quelconques, autres que ceux d'achat et de transport, très approximativement, 29 à 30 francs, prix dans lequel les frais de transport entrent à raison de 12 à 13 francs.

Or on a vu que le rétablissement du tarif de 1833 ne pourrait déterminer qu'une baisse d'environ $5\frac{1}{2}$ p.‰ dans les prix du roulage.

La diminution que cette baisse déterminerait dans le prix de la houille de

(1) Il s'agit du prix réel en ce moment; les prix indiqués à la page 6 sont les prix moyens de 1837.

Liège, à la plus grande distance à laquelle cette houille est transportée, ne serait donc que d'environ 70 centimes par tonne, ce qui ne fait pas plus de $3\frac{1}{3}$ p. %.

Et, si l'on avait égard aux droits d'octroi et autres frais, qui, dans les villes, font monter le prix de la houille d'au moins 10 p. % au-delà de ce qu'elle coûterait si ce prix ne se composait que des deux éléments mentionnés ci-dessus, savoir le prix à la fosse et les frais de transport, on trouverait que le rétablissement du tarif de 1833 ne pourrait faire diminuer le prix de la houille que de 2 p. % tout au plus.

Encore est-il à remarquer que la diminution de $3\frac{1}{3}$ p. %, à laquelle on est arrivé ci-dessus, est un maximum, car la quantité de houille que l'on transporte par voiture à plus de dix lieues de distance, est si peu considérable, qu'il n'y a pas lieu à y avoir égard, et que la distance de dix lieues peut être considérée comme le maximum de celle à laquelle les houilles de Liège se transportent.

Ce serait la houille transportée à cinq lieues et même à moins de cinq lieues de distance, qui devrait être prise pour terme de comparaison.

Or, à cinq lieues de distance, la tonne pourrait revenir actuellement à environ 23 francs, savoir :

De prix d'achat à	fr. 16 70
De transport à	6 30
Total.	fr. 23 00

Une baisse de $5\frac{1}{2}$ p. % dans le prix du transport, ne ferait donc descendre moyennement le prix de la houille que d'environ 33 centimes;

Par conséquent la houille ne coûterait pas moyennement un et demi p. % de moins qu'actuellement.

Si, au lieu d'appliquer les raisonnements qui précèdent à la houille mêlée, qui s'emploie le plus communément dans les usages domestiques, on les avait faits par rapport à la houille grasse, qui coûte actuellement à la fosse au moins 29 francs la tonne (1), on aurait trouvé que la diminution du prix de la houille, qui pourrait résulter du rétablissement du tarif de 1833, ne serait pas d'un p. %.

Or le rétablissement du tarif de 1833, dût-il faire descendre le prix de la houille de 10 p. %, ce qui serait encore loin de ce qui est indiqué dans les pétitions, ce serait un avantage insuffisant pour compenser l'inconvénient de ne plus pouvoir maintenir les routes, en toute saison, en bon état de viabilité.

En résumé, distinguant entre la province de Hainaut et celle de Liège, il nous paraît démontré :

1^o Que, dans le Hainaut, où il y a concurrence entre les routes et les lignes navigables, l'influence de la réduction du tarif du poids du roulage a été nulle;

2^o Que, dans la province de Liège, où cette concurrence n'existe pas, cette influence n'a pu être que peu notable.

(1) Voyez la note de la page 26.

Sous ce dernier rapport, nous ajouterons que, si la saison d'hiver était réduite à six mois au lieu de sept, la différence des prix du roulage dans l'hypothèse des tarifs de 1833 et de 1837, au lieu d'être d'environ $5\frac{1}{2}$, ne serait que d'environ $4\frac{3}{4}$ p. % en faveur du tarif de 1833.

Or la disposition de l'arrêté du 25 mai 1837, qui porte à sept mois la durée de la saison d'hiver, n'est pas tellement absolue qu'elle ne soit susceptible de modification; si la saison pluvieuse se prolonge outre mesure, comme cette année, il sera prudent de se tenir à la disposition rigoureuse et de ne dater l'été que du 15 mai; si la saison pluvieuse finit plus tôt, la saison d'été pourra commencer plus tôt. Il n'est donc pas impossible qu'en définitive la saison d'hiver se trouve réduite à six mois ou à six mois et demi, et la saison d'été augmentée de cette différence; ces modifications restent subordonnées aux circonstances, et feront l'objet d'arrêtés spéciaux.

Imperfections de la navigation.

Les plaintes portent sur deux points :

1° La navigation du canal d'Antoing.

2° La navigation de l'Escaut et de la Lys.

Canal d'Antoing.

Les extracteurs du couchant de Mons se plaignent de la lenteur de la navigation sur le canal d'Antoing, qui serait, suivant eux, l'une des causes principales de la cherté du frêt, et qu'ils attribuent à la manœuvre des réservoirs économiques accolés aux écluses, et à un défaut de profondeur du bief de Blaton (1).

Aux termes du cahier des charges approuvé le 26 mars 1832, l'entrepreneur de l'entretien du canal d'Antoing est en droit d'exiger que les réservoirs économiques accolés aux écluses, soient exactement manœuvrés, à l'effet de

(1) On a même avancé, comme preuve de ces allégations, qu'il avait fallu à un bateau vide 48 jours, pour faire le trajet de l'Escaut aux rivages du canal de Mons, par le canal d'Antoing.

Voici comment, en réalité, les choses se sont passées :

Le bateau auquel on a fait allusion, est le *Placide*, appartenant à M. Pillion, de Mons. Après être monté à l'écluse d'Antoing sur l'Escaut, le 12 octobre 1836, ce bateau est entré dans le canal d'Antoing, par l'écluse de Péronnes, le 26 du même mois, et dans le canal de Mons, le 9 novembre; il a atteint les rivages, le 11 ou le 12 novembre. Durée du trajet : 30 ou 31 jours, au lieu de 48.

Ce bateau est donc resté dans l'Escaut, 14 jours, entre l'écluse d'Antoing et la dernière écluse du canal d'Antoing, ce qui ne doit nullement surprendre, si l'on considère que le *Placide* était le 399^e bateau passant de l'Escaut dans le canal, dans un délai de 30 jours, y compris les fêtes et dimanches.

Il est également resté 14 jours dans le canal d'Antoing. Mais il importe de remarquer qu'à la reprise de la navigation, au 26 septembre, après le chômage ordinaire pour le curage du

réduire, autant que possible, les frais de l'alimentation par machines à vapeur. Cette disposition était sans inconvénient, eu égard au mouvement de la navigation en 1832; elle tendait du reste à influencer favorablement sur le prix auquel l'entretien serait adjugé. Mais elle a donné matière à de graves difficultés, depuis l'extension que la navigation a prise, dans ces dernières années.

La manœuvre des réservoirs économiques, lorsqu'elle se fait rigoureusement, ralentit incontestablement la marche des bateaux. La nécessité de la supprimer entièrement n'est cependant pas démontrée; il suffira vraisemblablement de ne l'opérer que partiellement, pour atteindre le but. Néanmoins le gouvernement a compris qu'il lui importait d'avoir à cet égard une entière liberté d'action, et il n'a pas reculé devant une augmentation notable de dépense pour l'obtenir.

Une convention récente, conclue à la suite d'une visite que j'ai faite des lieux, modifie les stipulations du cahier des charges, et donne au gouvernement le droit de n'opérer que partiellement la manœuvre des réservoirs économiques, ou même de la supprimer entièrement, s'il le juge convenable.

En ce qui concerne le défaut de profondeur du bief de partage, l'on peut dire que la navigation n'en a que peu souffert, parce que la moindre profondeur a été compensée par une surélévation de l'étiage. Il suffit en effet que les eaux, dont la cote la plus basse est fixée à 2^m,10 sur le busc amont de la 5^e écluse, soient portées et tenues à 2^m,20, pour que la navigation puisse se faire avec facilité.

Le défaut de profondeur du bief de partage se résout en définitive en un surcroît de dépense d'alimentation. C'est sous ce rapport surtout qu'il est urgent d'y porter remède; par arrêté du 1^{er} juin dernier, le gouvernement avait prescrit l'approfondissement du bief de partage, et, si cette mesure n'a pas été mise à exécution, c'est uniquement par suite de l'opposition de l'entrepreneur de l'entretien. Aujourd'hui que les contestations entre cet entrepreneur et le gouvernement ont été mises à néant par la convention dont il a été fait mention, les travaux dont il s'agit pourront être entrepris sans obstacle au

canal, il se trouvait dans les bassins du canal, environ 80 bateaux vides, et que ce nombre s'était encore augmenté jusqu'au 26 octobre, jour du passage du *Placide*, à l'écluse de Péronnes, la remonte des bateaux ne pouvant être aussi active aux écluses de Blaton, qu'à celles de l'Escaut, à cause des vents régnants de l'automne.

Le *Placide* étant ainsi précédé de 100 bateaux, a dû s'arrêter à plusieurs reprises, et stationner dans le canal d'Antoing, pendant les 6 jours au moins qu'il a fallu à ces 100 bateaux pour en franchir les 13 écluses, ce qui réduit la durée effective du parcours du canal d'Antoing, à 8 jours et même à un temps moindre, si l'on tient compte des dimanches et jours fériés. C'est sans doute trop encore, puisqu'à la rigueur 3 ou 4 jours suffisent. Mais cette différence provient, non pas de la négligence des éclusiers et de leurs aides, sur lesquels on exerce une stricte surveillance, mais de ce que les bateliers, surtout quand ils se rapprochaient des écluses de Blaton, ou qu'ils y passaient, ne mettaient pas beaucoup de célérité dans leur marche, afin de ne pas contribuer à réduire le frêt, alors très élevé, sûrs qu'ils étaient, d'ailleurs, par leur tour de file, d'arriver en temps utile aux rivages du canal de Mons, et de terminer leur dernier voyage de 1836, avant les gelées.

prochain chômage. Il a même été expressément stipulé que le gouvernement pourrait faire exécuter au canal d'Autoing tous les travaux qui tendraient à en rendre l'alimentation plus économique, et notamment l'approfondissement du bief de partage, ce qui s'entend même d'un approfondissement au dessous des profils primitivement arrêtés, dans le but de réduire à rien ou presque rien le travail des machines à vapeur.

Canalisation de l'Escaut et de la Lys et canal de jonction entre ces deux rivières.

Les enquêtes ouvertes sur les projets de canalisation de l'Escaut et de la Lys et du canal de jonction à établir entre ces deux rivières, sont terminées depuis long-temps; si la mise à exécution des travaux est encore suspendue, c'est par une circonstance indépendante de la volonté du gouvernement : les rivières l'Escaut et la Lys étant administrées par les provinces, et les travaux publics entrepris au compte de l'État étant déjà nombreux, le gouvernement a cru qu'il était à désirer que les provinces se chargeassent des travaux de canalisation, à la condition de percevoir les nouveaux péages qui seraient établis. Une proposition en ce sens a été adressée aux autorités provinciales, dès avant la première session des conseils provinciaux; en 1836, on renvoya l'examen de cet objet à la session suivante; en 1837, on s'est prononcé négativement.

Dans cette situation des choses, le gouvernement a eu son recours à la législature : dans votre séance du 27 décembre, il vous a été à cet effet présenté un projet de loi.

Péages des canaux.

Les péages des canaux ont été considérés dans diverses pétitions comme cause de la cherté du combustible.

Il est à observer à cet égard :

1^o Que ces péages étaient les mêmes en 1832, époque où le prix des houilles a été le plus bas ;

2^o Que, depuis les événements de 1830, les péages ont été abaissés :

De moitié sur le canal d'Autoing, par arrêté du gouvernement provisoire du 9 janvier 1831 ;

De plus d'un septième sur le canal de Charleroi, par arrêté royal du 17 septembre 1832 ;

D'un quart sur la Sambre canalisée, par arrêté royal du 13 octobre 1832.

Quoi qu'il en soit, nous donnons le détail des péages sur les navigations charbonnières, afin que l'on puisse juger pour quelle quantité ils entrent dans le prix de vente du combustible aux principaux points de consommation.

Dans la question du transport des houilles par eau, deux lignes doivent principalement fixer l'attention :

La première se compose des canaux de Mons à Condé, de Pommeroeul à Autoing, et de l'Escaut; elle sert, nous l'avons déjà dit, au transport des houilles du Borinage vers les Flandres et Auvers.

La deuxième ligne, qui se compose du canal de Charleroi, sert au transport des houilles de Charleroi et du centre (Houdeng, Mariemont), vers Bruxelles, Louvain et les localités environnantes.

Les droits à acquitter, sur la première ligne, sont les suivants :

Sur le canal de Mons à Condé, les droits sont établis par dix tonneaux et par bureau, à raison de 14 centimes sur le tonnage, et de 14 centimes sur le chargement, ce qui correspond à fr. 0-028 par tonneau pour les bateaux chargés, et fr. 0-014 pour les bateaux vides. En supposant le retour du bateau à vide, l'on paie, à chaque expédition, fr. 0-028 + fr. 0-014 = fr. 0-042, par tonneau et par bureau, soit, pour deux bureaux, fr. 0-084.

Sur le canal d'Antoing, on paie par tonneau, pour tout le parcours du canal, fr. 0-1481 sur le tonnage, et fr. 0-4444 sur le chargement, ce qui correspond à fr. 0-5925 pour les bateaux chargés, et à fr. 0-1481 pour les bateaux vides, et à fr. 0-7406 pour un voyage à charge, avec retour à vide.

Sur l'Escaut, les droits à acquitter sont, par bateau :

	à charge.	à vide.
A Antoing.	fr. 4 25	fr. 2 13
A Tournay.	5 52	4 23
A Audenarde.	6 50	6 50
	<u>16 27</u>	<u>12 86</u>

Soit, pour le voyage à charge, avec retour à vide, fr. 29 13

Et, par tonneau, en prenant 180 tonneaux comme tonnage moyen du bateau, fr. 0 1618

Récapitulation des droits de navigation que supporte le tonneau de charbon depuis les rivages d'embarquement au canal de Mons, jusqu'à Gand, y compris le retour du bateau à vide :

Canal de Mons vers Condé.	fr. 0,084
Canal de Pommeroeul à Antoing.	0,7406
Escaut, d'Antoing à Gand.	0,1618
	<u>fr. 0,9864</u>

Sur le canal de Charleroi, l'on paie, par tonneau de charbon, pour tout le parcours du canal, fr. 0,6138 sur le tonnage, et fr. 1,8414 sur le chargement, ce qui correspond à fr. 2,4552 pour les bateaux chargés, et fr. 0,6138 pour les bateaux vides, et à fr. 3,0690 pour un voyage à charge avec retour à vide.

RÉCAPITULATION.

Les explications que nous avons données sur chacun des faits présentés comme causes du renchérissement des houilles, peuvent se résumer en ces termes :

1° Les livrets ne sont complètement abolis que dans une partie du premier district des mines.

Ce fait local n'a pu devenir une cause générale de renchérissement.

Le rétablissement complet de la police des mines ne serait possible qu'avec le concours actif et sincère des autorités communales; il n'aurait pas pour effet nécessaire la diminution du prix du charbon.

2° La suspension de l'exercice du droit de concession depuis 1830, peut être considérée comme ayant influé sur le renchérissement du combustible minéral.

Le temps seul peut atténuer cette influence.

3° L'obligation imposée au concessionnaire de se livrer à des travaux d'exploitation et de leur donner tous les développements convenables, ne peut avoir de sanction que dans la déchéance.

Le gouvernement a fait à cet égard tout ce qui lui était possible dans les limites administratives.

4° Le mode d'exploitation est généralement perfectionné; l'influence que peut avoir l'accomplissement rigoureux des cahiers des charges est ancienne et bien antérieure au renchérissement des houilles; un relâchement à cet égard préparerait à l'avenir les plus grands embarras, et ne procurerait au présent qu'un avantage très momentané; et de la part de quelques exploitations seulement, en les compromettant toutes.

5° Les restrictions mises pendant la saison d'hiver au tarif du poids du roulage ont été sans influence sur les frais de transport quant au Hainaut, où le roulage est en concurrence avec des voies navigables, et d'une influence très secondaire quant à la province de Liège, où cette concurrence n'existe point.

Ces restrictions sont d'ailleurs indispensables; les lever, ce serait occasionner un surcroît de frais d'entretien et même s'exposer à être bientôt, dans quelques contrées, sans communications praticables; état de choses qui alors serait une cause directe et nécessaire de renchérissement, non seulement pour les houilles, mais pour tous les objets de transport.

Tout en proposant d'affranchir le roulage de toute police, tout en proposant de réduire la taxe des barrières et les péages des canaux aux stricts frais d'entretien, les auteurs de plusieurs réclamations se plaignent, et avec raison, des lacunes du système de communication et demandent de nouveaux canaux et de nouvelles routes: plaintes contradictoires, car, si les routes et les canaux se font par concession, il faudra acquitter des péages plus élevés probablement que ceux dont on se plaint; si les routes et les canaux se font par l'État, ce ne peut être qu'au moyen de l'excédant, employé directement ou indirectement, des péages actuels dont on se plaint, excédant qui, s'il n'existait pas, mettrait le pays dans la nécessité, ou de ne pas étendre ses communications, ou de ne les étendre qu'en augmentant les véritables impôts.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

ANNEXES.^P

ANNEXE A.

LÉGISLATION SUR LES LIVRETS.

Loi relative aux Manufactures, Fabriques et Ateliers.

DU 22 GERMINAL AN XI.

Au nom du Peuple Français , Bonaparte, premier consul, proclame loi de la République le décret suivant, rendu par le Corps législatif le 22 germinal an XI, conformément à la proposition faite par le gouvernement le 10 germinal, communiquée au Tribunal le 12 du même mois.

DÉCRET.

TITRE 1^{er}.

Dispositions générales.

ARTICLE 1^{er}. Il pourra être établi dans les lieux où le gouvernement le jugera convenable, des chambres consultatives de manufactures, fabriques , arts et métiers.

ART. 2. Leur organisation sera faite par un règlement d'administration publique.

ART. 3. Leurs fonctions seront de faire connaître les besoins et les moyens d'amélioration des manufactures, fabriques , arts et métiers.

ART. 4. Il pourra être fait, sur l'avis des chambres consultatives dont il est parlé en l'article 1^{er}, des règlements d'administration publique, relatifs aux produits des manufactures françaises qui s'exporteront à l'étranger. Ces règlements seront présentés en forme de projet de loi au Corps législatif, dans les trois ans à compter du jour de leur promulgation.

ART. 5. La peine de la contravention à ces règlements sera d'une amende qui ne pourra excéder trois mille francs , et de confiscation des marchandises. Les deux peines pourront être prononcées cumulativement ou séparément, selon les circonstances.

TITRE II.

De la police des manufactures, fabriques et ateliers.

ART. 6. Toute coalition contre ceux qui font travailler des ouvriers, tendante à forcer injustement et abusivement l'abaissement des salaires, et suivie d'une tentative ou d'un commencement d'exécution, sera punie d'une amende de cent francs au moins, de trois mille francs au plus ; et s'il y a lieu, d'un emprisonnement qui ne pourra excéder un mois.

ART. 7. Toute coalition de la part des ouvriers pour cesser en même temps de travailler, interdire le travail dans certains ateliers, empêcher de s'y rendre et d'y rester avant ou après de certaines heures, et en général pour suspendre, empêcher, enchérir les travaux, sera punie, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution, d'un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois.

ART. 8. Si les actes prévus dans l'article précédent ont été accompagnés de violences, voies de fait, attroupements, les auteurs et complices seront punis des peines portées au code de police correctionnelle ou au code pénal, suivant la nature des délits.

TITRE III.

Des obligations entre les ouvriers et ceux qui les emploient.

ART. 9. Les contrats d'apprentissage consentis entre majeurs, ou par des mineurs avec le concours de ceux sous l'autorité desquels ils sont placés, ne pourront être résolus, sauf l'indemnité en faveur de l'une ou de l'autre des parties, que dans les cas suivants, 1° d'inexécution des engagements de part ou d'autre ; 2° de mauvais traitements de la part du maître ; 3° d'inconduite de la part de l'apprenti ; 4° si l'apprenti s'est obligé à donner, pour tenir lieu de rétribution pécuniaire, un temps de travail dont la valeur serait jugée excéder le prix ordinaire des apprentissages.

ART. 10. Le maître ne pourra, sous peine de dommages et intérêts, retenir l'apprenti au-delà de son temps, ni lui refuser un congé d'acquit quand il aura rempli ses engagements.

Les dommages-intérêts seront au moins du triple du prix des journées depuis la fin de l'apprentissage.

ART. 11. Nul individu employant des ouvriers, ne pourra recevoir un apprenti sans congé d'acquit, sous peine de dommages-intérêts envers son maître.

ART. 12. Nul ne pourra, sous les mêmes peines, recevoir un ouvrier s'il n'est porteur d'un livret portant le certificat d'acquit de ses engagements, délivré par celui de chez qui il sort.

ART. 13. La forme de ces livrets et les règles à suivre pour leur délivrance, leur tenue et leur renouvellement, seront déterminées par le gouvernement, de la manière prescrite pour les réglemens d'administration publique.

ART. 14. Les conventions faites de bonne foi entre les ouvriers et ceux qui les emploient, seront exécutées.

ART. 15. L'engagement d'un ouvrier ne pourra excéder un an, à moins qu'il ne soit contre-maître, conducteur des autres ouvriers, ou qu'il n'ait un traitement et des conditions stipulées par un acte exprès.

TITRE IV.

Des marques particulières.

ART. 16. La contrefaçon des marques particulières que tout manufacturier ou artisan a le droit d'appliquer sur les objets de sa fabrication, donnera lieu, 1° à des dommages-intérêts envers celui dont la marque aura été contrefaite ; 2° à l'application des peines prononcées contre le faux en écritures privées.

ART. 17. La marque sera considérée comme contrefaite, quand on y aura inséré ces mots *façon de...* et à la suite le nom d'un autre fabricant ou d'une autre ville.

ART. 18. Nul ne pourra former action en contrefaçon de sa marque, s'il ne l'a préalablement fait connaître d'une manière légale, par le dépôt d'un modèle au greffe du tribunal de commerce d'où relève le chef-lieu de la manufacture ou de l'atelier.

TITRE V.

De la juridiction.

ART 19. Toutes les affaires de simple police entre les ouvriers et apprentis, les manufacturiers, fabricants et artisans, seront portées, à Paris devant le préfet de police, devant les commissaires-généraux de police dans les villes où il y en a d'établis, et, dans les autres lieux, devant le maire ou un des adjoints.

Ils prononceront sans appel les peines applicables aux divers cas, selon le code de police municipale.

Si l'affaire est du ressort des tribunaux de police correctionnelle ou criminelle, ils pourront ordonner l'arrestation provisoire des prévenus, et les faire traduire devant le magistrat de sûreté.

ART. 20. Les autres contestations seront portées devant les tribunaux auxquels la connaissance en est attribuée par les lois.

ART 21. En quelque lieu que réside l'ouvrier, la juridiction sera déterminée par le lieu de la situation des manufactures ou ateliers dans lesquels l'ouvrier aura pris du travail.

Collationné à l'original, par nous président et secrétaires du Corps législatif, à Paris, le 22 germinal, an XI de la république française.

*Signé, FAULCON, Président ; F.-A. TRUMEAU ; HEMART ;
GRAPPE ; LIGNIVILLE, Secrétaires.*

Soit la présente loi revêtue du sceau de l'État, insérée au Bulletin des lois, inscrite dans les registres des autorités judiciaires et administratives, et le grand-juge, ministre de la justice, chargé d'en surveiller la publication. A Saint-Cloud, le 2 Floréal, an XI de la république.

Signé, BONAPARTE, premier consul.

Contre-signé :

Le secrétaire d'état,

HUGUES B. MARET.

Et scellé du sceau de l'État.

Vu, le grand-juge, ministre de la justice,

Signé REGNIER.

Arrêté relatif au livret dont les ouvriers travaillant en qualité de compagnons ou garçons, devront être pourvus.

Paris, le 9 frimaire an XII.

Le gouvernement de la république, sur le rapport du ministre de l'intérieur; vu les articles 12 et 13 du titre III de la loi du 22 germinal dernier, relatifs au livret sur lequel doivent être inscrits les congés délivrés aux ouvriers;

Le conseil d'État entendu,

Arrête ce qui suit :

TITRE 1^{er}.

Dispositions générales.

ART. 1^{er}. A compter de la publication du présent arrêté, tout ouvrier travaillant en qualité de compagnon ou garçon devra se pourvoir d'un livret.

ART. 2. Ce livret sera en papier libre, coté et paraphé sans frais, savoir : à Paris, Lyon, et Marseille par un commissaire de police; et dans les autres villes, par le maire ou l'un de ses adjoints. Le premier feuillet portera le sceau de la municipalité, et contiendra le nom et le prénom de l'ouvrier, son âge, le lieu de sa naissance, son signalement, la désignation de sa profession, et le nom du maître chez lequel il travaille.

ART. 3. Indépendamment de l'exécution de la loi sur les passeports, l'ouvrier sera tenu de faire viser son dernier congé par le maire ou son adjoint, et de faire indiquer le lieu où il se propose de se rendre.

Tout ouvrier qui voyagerait sans être muni d'un livret ainsi visé, sera réputé vagabond, et pourra être arrêté et puni comme tel.

TITRE II.

De l'inscription des congés sur le livret, et des obligations imposées à cet égard aux ouvriers et à ceux qui les emploient.

ART. 4. Tout manufacturier, entrepreneur, et généralement toutes personnes employant des ouvriers, seront tenus, quand ces ouvriers sortiront de chez eux, d'inscrire sur leurs livrets un congé portant acquit de leurs engagements, s'ils les ont remplis.

Les congés seront inscrits sans lacune, à la suite les uns des autres; ils énonceront le jour de la sortie de l'ouvrier.

ART. 5. L'ouvrier sera tenu de faire inscrire le jour de son entrée sur son livret, par le maître chez lequel il se propose de travailler, ou, à son défaut, par les fonctionnaires publics désignés en l'art. 2, et sans frais, et de déposer le livret entre les mains de son maître, s'il l'exige.

ART. 6. Si la personne qui a occupé l'ouvrier, refuse, sans motif légitime, de remettre le livret ou de délivrer le congé, il sera procédé contre elle de la manière et suivant le mode établis par le titre V de la loi du 22 germinal. En cas de condamnations, les dommages-intérêts adjugés à l'ouvrier seront payés sur-le-champ.

ART. 7. L'ouvrier qui aura reçu des avances sur son salaire ou contracté l'engagement

de travailler un certain temps, ne pourra exiger la remise de son livret et la délivrance de son congé, qu'après avoir acquitté sa dette par son travail et rempli ses engagements, si son maître l'exige.

ART. 8. S'il arrive que l'ouvrier soit obligé de se retirer parce qu'on lui refuse du travail ou son salaire, son livret et son congé lui seront remis, encore qu'il n'ait pas remboursé les avances qui lui ont été faites : seulement le créancier aura le droit de mentionner la dette sur le livret.

ART. 9. Dans le cas de l'article précédent, ceux qui emploieront ultérieurement l'ouvrier, feront jusqu'à entière libération, sur le produit de son travail, une retenue au profit du créancier.

Cette retenue ne pourra en aucun cas, excéder les deux dixièmes du salaire journalier de l'ouvrier ; lorsque la dette sera acquittée, il en sera fait mention sur le livret.

Celui qui aura exercé la retenue, sera tenu d'en prévenir le maître au profit duquel elle aura été faite, et d'en tenir le montant à sa disposition.

ART. 10. Lorsque celui pour lequel l'ouvrier a travaillé ne saura ou ne pourra écrire, ou lorsqu'il sera décédé, le congé sera délivré, après vérification, par le commissaire de police, le maire du lieu ou l'un de ses adjoints, et sans frais.

TITRE III.

Des formalités à remplir pour se procurer le livret.

ART. 11. Le premier livret d'un ouvrier lui sera expédié, 1° sur la présentation de son acquit d'apprentissage ; 2° ou sur la demande de la personne chez laquelle il aura travaillé ; 3° ou enfin sur l'affirmation de deux citoyens patentés de sa profession, et domiciliés, portant que le pétitionnaire est libre de tout engagement, soit pour raison d'apprentissage, soit pour raison d'obligation de travailler comme ouvrier.

ART. 12. Lorsqu'un ouvrier voudra faire coter et parapher un nouveau livret, il représentera l'ancien. Le nouveau livret ne sera délivré qu'après qu'il aura été vérifié que l'ancien est rempli ou hors d'état de servir. Les mentions des dettes seront transportées de l'ancien livret sur le nouveau.

ART. 13. Si le livret de l'ouvrier était perdu, il pourra, sur la présentation de son passe-port en règle, obtenir la permission provisoire de travailler, mais sans pouvoir être autorisé à aller dans un autre lieu, et à la charge de donner à l'officier de police du lieu, la preuve qu'il est libre de tout engagement, et tous les renseignements nécessaires pour autoriser la délivrance d'un nouveau livret, sans lequel il ne pourra partir.

ART. 14. Le grand-juge, ministre de la justice, et le ministre de l'intérieur, sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au Bulletin des lois.

Le premier consul,

Signé, BONAPARTE.

Par le premier consul :

Le secrétaire d'État,

Signé, HUGUES B. MARET.

Le ministre de l'intérieur,

Signé, CHAPTAL.

Certifié conforme :

Le grand-juge, ministre de la justice,

REGNIER.

Extrait du décret du 3 janvier 1813.

TITRE IV.

SECTION II.

ART. 26. Tout mineur de profession ou autre ouvrier employé, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, dans l'exploitation des mines et minières, usines et ateliers en dépendants, devra être pourvu d'un livret et se conformer aux dispositions de l'arrêté du 9 frimaire an XII.

Les registres d'ordre, sur lesquels l'inscription aura lieu dans chaque commune, seront conservés au greffe de la municipalité, pour y recourir au besoin.

Il est défendu à tout exploitant d'employer aucun individu qui ne serait pas porteur d'un livret en règle portant l'acquit de son précédent maître.

ART. 27. Indépendamment des livrets et registres d'inscription à la mairie, il sera tenu, sur chaque exploitation, un contrôle exact et journalier des ouvriers qui travaillent, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur des mines, minières, usines et ateliers en dépendants; ces contrôles seront inscrits sur un registre qui sera coté par le maire, et paraphé par lui tous les mois.

Ce registre sera visé par les ingénieurs, lors de leur tournée.

ART. 28. Dans toutes leurs visites, les ingénieurs des mines devront faire faire, en leur présence, la vérification du contrôle des ouvriers.

Le maire de la commune pourra faire cette vérification quand il le jugera convenable, surtout dans le moment où il y aura lieu de présumer qu'il peut y avoir quelque danger pour les individus employés aux travaux.

ANNEXE B.*Tentatives faites dans le Hainaut pour le rétablissement des livrets.*1^o ARRÊTÉ DE LA DÉPUTATION DES ÉTATS DU 19 JANVIER 1831.

La députation des États de la province de Hainaut ;

Considérant que par suite des désordres survenus dans quelques communes charbonnières de cette province, plusieurs dispositions des lois et arrêtés sur la police des ateliers sont méconnues, et qu'il est urgent, dans l'intérêt des exploitations, autant que dans celui des ouvriers, de rétablir partout l'ordre légal ;

Considérant que, dans certaines localités, les registres des ateliers et les livrets des ouvriers ont été détruits par des gens entraînés par l'erreur ou la malveillance ;

Considérant que les principaux moteurs des excès qui ont été commis, ont été livrés à la justice et que plusieurs ont subi la peine de leur insubordination ;

Vu la loi du 21 avril 1810 ;

Vu les articles de la loi du 22 germinal an XI, dont la teneur suit :

« ART. 7. Toute coalition de la part des ouvriers , pour cesser en même temps de
» travailler, interdire le travail dans certains ateliers, empêcher de s'y rendre et d'y
» rester, avant ou après de certaines heures, et en général pour suspendre, empêcher
» ou enchérir les travaux, sera punie, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécu-
» tion, d'un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois.

» ART. 8. Si les actes prévus dans l'article précédent ont été accompagnés de violen-
» ces, voies de fait, attroupements, les auteurs et complices seront punis des peines por-
» tées au code de police correctionnelle et au code pénal, suivant la nature des délits.

» ART. 10. Le maître ne pourra, sous peine de dommages et intérêts, retenir
» l'apprenti au-delà de son temps, ni lui refuser un congé d'acquit, quand il aura
» rempli ses engagements.

» ART. 11. Nul individu employant des ouvriers, ne pourra recevoir un apprenti
» sans congé d'acquit.

» ART. 12. Nul ne pourra recevoir un ouvrier s'il n'est porteur d'un livret portant le
» certificat d'acquit de ses engagements, délivré par celui de chez qui il sort.

» ART. 13. La forme de ces livrets et les règles à suivre pour leur délivrance, leur
» tenue et leur renouvellement, seront déterminées de la manière prescrite par les
» règlements d'administration.

» ART. 14. Les conventions faites de bonne foi entre les ouvriers et ceux qui les
» emploient, seront exécutées.

» ART. 15. L'engagement d'un ouvrier ne pourra excéder un an, à moins qu'il ne
» soit contre-maître ou conducteur des autres ouvriers, ou qu'il n'ait un traitement
» et des conditions stipulées dans un acte exprès. »

Vu les articles de l'arrêté du gouvernement du 9 frimaire an XII, dont la teneur
suit :

« ART. 1^{er}. Tout ouvrier travaillant devra se pourvoir d'un livret.

» ART. 2. Le livret sera en papier libre, coté et paraphé sans frais par le maire. Il
» contiendra le nom et le prénom de l'ouvrier, son âge, le lieu de sa naissance, son
» signalement, la désignation de sa profession, et le nom du maître chez lequel il
» travaille.

» ART. 3. Indépendamment de la loi sur les passeports, l'ouvrier sera tenu de faire
» viser son dernier congé par le maire, et de faire indiquer le lieu où il se propose de
» se rendre.

» Tout ouvrier qui voyagerait sans être muni d'un livret ainsi visé, sera réputé vaga-
» bond, et pourra être arrêté et puni comme tel.

» ART. 4. Toutes personnes employant des ouvriers, seront tenues, quand ces
» ouvriers sortiront, d'inscrire sur leurs livrets un congé portant acquit de leurs enga-
» gements, s'ils les ont remplis.

» Les congés seront inscrits sans lacune, à la suite les uns des autres; ils énonceront
» le jour de la sortie de l'ouvrier.

» ART. 5. L'ouvrier sera tenu de faire inscrire le jour de son entrée sur son livret,
» par le maître chez lequel il se propose de travailler, et de déposer ce livret entre les
» mains du maître, s'il l'exige.

» ART. 11. Le premier livret d'un ouvrier lui sera délivré sur la demande de la per-

» sonne chez laquelle il aura travaillé, ou sur l'affirmation de deux citoyens, portant
» qu'il est libre de tout engagement, etc.

» ART. 12. Lorsqu'un ouvrier voudra faire coter et parapher un nouveau livret, il
» représentera l'ancien. Les dettes seront reportées de l'ancien livret sur le nouveau. »

Vu les articles du décret du 3 janvier 1813, dont la teneur suit :

» ART. 26. Tout mineur de profession ou autre ouvrier employé dans l'exploitation
» des mines et minières, devra être pourvu d'un livret.

» Les registres d'ordre, seront conservés au greffe de la municipalité, pour y
» recourir au besoin.

» Il est défendu à tout exploitant d'employer aucun individu qui ne serait pas
» porteur d'un livret en règle, portant l'acquit de son précédent maître.

» ART. 27. Indépendamment des livrets et registres d'inscription à la mairie, il sera
» tenu, sur chaque exploitation, un contrôle exact et journalier des ouvriers qui
» travaillent, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur des mines, etc. »

Arrête :

ART. 1^{er}. A dater du 1^{er} février prochain, les registres d'inscription et de contrôle
seront rétablis dans toutes les communes et exploitations charbonnières.

ART. 2. A dater du même jour, tous les ouvriers devront être munis d'un livret;
ceux qui n'en seront pas porteurs ne pourront être employés.

ART. 3. Les commissaires de district, les administrations municipales, les ingénieurs
et agents de l'administration des mines sont chargés, chacun en ce qui le concerne,
de la stricte exécution des lois et décrets ci-dessus mentionnés.

ART. 4. La présente disposition sera publiée et affichée dans la forme ordinaire.

Fait en séance à Mons, le 19 janvier 1831 (*suivent les signatures*).

Pour expédition conforme :

Le greffier des États du Hainaut,

L. FREMIET.

2^e ARRÊTÉ DE LA DÉPUTATION DES ÉTATS, DU 6 AVRIL 1833.

LA DÉPUTATION DES ÉTATS DE LA PROVINCE DE HAINAUT,

Considérant que par suite des troubles survenus dans les charbonnages du couchant
de Mons, en octobre 1830, les livrets du plus grand nombre des ouvriers travaillant
dans les charbonnages ont été détruits ;

Que dans les exploitations où les livrets n'ont pas été détruits, beaucoup d'ouvriers
en ont plusieurs à leur disposition ;

Que l'ordre n'a pu encore être rétabli complètement dans cette partie du service
des mines, nonobstant les dispositions de notre arrêté du 19 janvier 1831 ;

Qu'il est urgent de régulariser et d'assurer l'exécution de la loi à cet égard ;

Vu la loi du 21 avril 1810;

Vu les articles de la loi du 22 germinal an XI, dont la teneur suit :

ART. 7. Toute coalition de la part des ouvriers pour cesser en même temps de travailler, interdire le travail dans certains ateliers, empêcher de s'y rendre et d'y rester avant ou après de certaines heures, et en général pour suspendre, empêcher ou enchérir les travaux, sera punie, s'il y a eu tentative ou commencement d'exécution, d'un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois.

ART. 8. Si les actes prévus dans l'article précédent ont été accompagnés de violence, voies de fait, attroupements, les auteurs et complices seront punis des peines portées au code de police correctionnelle et au code pénal, suivant la nature des délits.

ART. 10. Le maître ne pourra, sous peine de dommages et intérêts, retenir l'apprenti au-delà de son temps, ni lui refuser un congé d'acquit quand il aura rempli ses engagements.

ART. 11. Nul individu employant des ouvriers ne pourra recevoir un apprenti sans congé d'acquit.

ART. 12. Nul ne pourra recevoir un ouvrier s'il n'est porteur d'un livret portant le certificat d'acquit de ses engagements, délivré par celui de chez qui il sort.

ART. 13. La forme de ces livrets et les règles à suivre pour leur délivrance, leur tenue et leur renouvellement, seront déterminées de la manière prescrite par les règlements d'administration.

ART. 14. Les conventions faites de bonne foi entre les ouvriers et ceux qui les emploient, seront exécutées.

ART. 15. L'engagement d'un ouvrier ne pourra excéder un an, à moins qu'il ne soit contre-maître ou conducteur des autres ouvriers, ou qu'il n'ait un traitement et des conditions stipulées dans un acte exprès.

Vu les articles de l'arrêté du gouvernement du 9 frimaire an XII, dont la teneur suit :

ART. 1^{er} Tout ouvrier travaillant devra se pourvoir d'un livret.

ART. 2. Le livret sera en papier libre, coté et paraphé sans frais par le maire; il contiendra le nom et le prénom de l'ouvrier, son âge, le lieu de sa naissance, son signalement, la désignation de sa profession et le nom du maître chez lequel il travaille.

ART. 3. Indépendamment de la loi sur les passe-ports, l'ouvrier sera tenu de faire viser son dernier congé par le maire et de faire indiquer le lieu où il se propose de se rendre.

Tout ouvrier qui voyagerait sans être muni d'un livret ainsi visé, sera réputé vagabond et pourra être arrêté et puni comme tel.

ART. 4. Toutes personnes employant des ouvriers seront tenues, quand ces ouvriers sortiront, d'inscrire sur leurs livrets un congé portant acquit de leurs engagements s'ils les ont remplis.

Les congés seront inscrits, sans lacune à la suite les uns des autres; ils énonceront le jour de la sortie de l'ouvrier.

ART. 5. L'ouvrier sera tenu de faire inscrire le jour de son entrée sur son livret par le maître chez lequel il se propose de travailler, et de déposer ce livret entre les mains du maître, s'il l'exige.

ART. 11. Le premier livret d'un ouvrier lui sera délivré sur la demande de la personne chez laquelle il aura travaillé, ou sur l'affirmation de deux citoyens, portant qu'il est libre de tout engagement, etc., etc.

ART. 12. Lorsqu'un ouvrier voudra faire coter et parapher un nouveau livret, il représentera l'ancien ; les dettes seront portées de l'ancien livret sur le nouveau.

Vu les articles du décret du 3 janvier 1813, dont la teneur suit :

ART. 26. Tout mineur de profession ou autre ouvrier employé dans l'exploitation des mines et minières, devra être pourvu d'un livret. Les registres d'ordre seront conservés au greffe de la municipalité, pour y recourir au besoin.

Il est défendu à tout exploitant d'employer aucun individu qui ne serait pas porteur d'un livret en règle, portant l'acquit de son précédent maître.

ART. 27. Indépendamment des livrets et registres d'inscription à la mairie, il sera tenu, sur chaque exploitation, un contrôle exact et journalier des ouvriers qui travaillent soit à l'intérieur, soit à l'extérieur des mines, etc.

Revu notre dit arrêté du 19 janvier 1831 ;

ARRÊTÉ ;

ART. 1^{er}. A dater du 1^{er} mai 1833, tous les livrets des ouvriers employés dans les charbonnages de la province, soit dans les travaux souterrains, soit au jour, seront annulés.

ART. 2. Les autorités municipales en délivreront de nouveaux avant le 1^{er} du dit mois, en y inscrivant qu'ils ont été délivrés en vertu du présent arrêté et sans que l'ouvrier soit obligé de représenter l'ancien.

ART. 3. Il est défendu à tout exploitant d'employer, à dater du dit jour (1^{er} mai), aucun ouvrier s'il n'est porteur d'un de ces nouveaux livrets.

ART. 4. Toutes les fois qu'il sera nécessaire de délivrer un nouveau livret à un ouvrier après le 1^{er} mai 1833, l'autorité municipale exigera qu'il représente celui délivré à la prédite date, ou celui qui l'aura remplacé, afin de s'assurer qu'il est rempli et quelles sont les dettes qui y sont inscrites ; si ce livret était perdu ou détruit, l'autorité municipale s'en ferait donner la preuve en se faisant produire un certificat du dernier exploitant qui aurait employé l'ouvrier, constatant qu'il n'y avait aucune dette inscrite sur son livret et qu'on le lui a remis sans avoir de plainte à faire de lui ; elle devra en outre s'assurer, de la manière la plus convenable, que l'ouvrier n'a travaillé nulle part depuis la date du certificat produit.

ART. 5. Les commissaires de district, les administrations municipales et les ingénieurs des mines, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié et affiché dans la forme ordinaire et inséré au bulletin administratif

Fait en séance, à Mons, le 6 avril 1833. D. 3955. (*Suivent les signatures.*)

Pour expédition conforme :

Le greffier des états du Hainaut,

L. FREMIET.

3° ARRÊTÉ DE LA DÉPUTATION DES ÉTATS, DU 15 MAI 1833.

LA DÉPUTATION DES ÉTATS DE LA PROVINCE DE HAINAUT,

Informée que par des retards dans la correspondance, par le nombre très-considérable d'ouvriers et autres empêchements imprévus, les administrations communales n'ont pu partout exécuter complètement les dispositions, qui les concernent, de l'arrêté de la députation des États du 6 avril dernier, relatif aux livrets;

Revu le dit arrêté;

Arrête :

Il est accordé une prorogation jusqu'au 1^{er} juin prochain, pour l'exécution complète des dispositions du prédit arrêté du 6 avril dernier.

Fait en séance, à Mons, le 15 mai 1833. D. 3955. (*Suivent les signatures.*)

Pour expédition conforme :

Le greffier des États du Hainaut,

L. FREMIET.

4° CIRCULAIRE DU GOUVERNEUR DU HAINAUT, DU 23 MAI 1833.

AUX ADMINISTRATIONS MUNICIPALES DES VILLES ET COMMUNES.

MESSIEURS,

Des gens mal intentionnés sont parvenus, en quelques endroits, à tromper les ouvriers sur l'intention qui a dirigé la députation des États dans son arrêté du 6 avril dernier, relatif aux livrets, et sur les résultats que l'exécution de cet arrêté doit avoir pour les ouvriers.

Il importe de prémunir vos administrés contre ces manœuvres, en leur faisant connaître les dispositions des lois concernant les livrets, et en les persuadant surtout que ces dispositions sont autant dans l'intérêt des ouvriers que dans celui des maîtres qui les emploient et de la police des travaux.

Vous leur ferez comprendre que ces lois étant toujours en vigueur, l'autorité est tenue de les faire respecter, et qu'une vaine résistance, du tumulte et des voies de fait ne peuvent produire que de fâcheux résultats pour ceux qui s'y livrent.

Mais, en même temps que vous leur exprimerez la ferme résolution de l'autorité de réprimer avec sévérité toute infraction aux lois, vous leur donnerez l'assurance que cette même autorité veillera à les faire jouir de la protection et des avantages que les lois leur accordent.

Vous appellerez spécialement leur attention, comme j'appelle aussi la vôtre, Messieurs, sur le titre V de la loi du 22 germinal an xi, qui charge les autorités com-

municipales de juger les contestations qui s'élèvent entre les ouvriers et leurs maîtres ; vous leur expliquerez les articles de la loi qui garantissent leurs droits , en obligeant l'autorité locale à intervenir de suite entre les ouvriers et les maîtres qui refuseraient , sans motif légitime , de remettre le livret ou de délivrer le congé d'acquit.

Enfin vous leur ferez remarquer que , si l'ouvrier doit se retirer parce qu'on lui refuse du travail ou son salaire , le maître est obligé de lui remettre son livret , même dans les cas où des avances qui lui auraient été faites , ne seraient pas remboursées ; et que , s'il y a refus de remettre le livret , l'ouvrier doit encore s'adresser à l'autorité communale et , au besoin , à l'autorité provinciale.

Pour la facilité de tous , et pour détruire les bruits que l'on voudrait répandre de l'abrogation de quelques articles des lois favorables aux ouvriers , je joins ci-dessous le texte complet des lois sur la matière , qui sont toujours en vigueur , en vous invitant à les publier de nouveau et à en assurer l'exécution , chacun en ce qui vous concerne.

Veuillez m'accuser la réception de la présente et me rendre compte de ce que vous aurez fait pour en remplir l'objet.

Mons , le 23 mai 1833.

Le Gouverneur du Hainaut,

DE PUYDT.

(Cette circulaire était suivie des textes reproduits ci-dessus , pag. 33-38).

ANNEXE C.

MINES.

*Mise à exécution de la loi du 21 avril 1810, au moyen de la loi du
2 mai 1837.*

MESURES TRANSITOIRES.

Arrêté royal du 22 juin 1837.

RAPPORT AU ROI.

SIRE ,

La loi du 2 mai dernier sur les mines , a ouvert , au profit des propriétaires de la surface , des droits qui n'existaient pas sous le régime de la loi du 21 avril 1810.

La loi de 1810 ne reconnaissait au propriétaire de la surface aucun droit de préférence pour l'obtention des concessions ; le gouvernement était juge absolu des motifs d'après lesquels la préférence devait être accordée aux divers demandeurs en conces-

sion , sans qu'il y eût de distinction à faire entre les propriétaires de la surface et ceux qui ne l'étaient pas.

La loi du 2 mai veut au contraire que les propriétaires de la surface , isolément ou associés, obtiennent la préférence, lorsqu'ils possèdent une étendue suffisante à l'exploitation régulière et profitable de la mine , et qu'ils justifient des facultés nécessaires pour entreprendre et conduire les travaux de la manière prescrite par la loi ; elle n'établit d'exception à cette règle que pour le cas où les propriétaires de la surface se trouvent en concurrence , soit avec l'inventeur , soit avec un demandeur en extension ; et alors encore la préférence n'est pas nécessairement enlevée aux propriétaires de la surface, elle ne l'est qu'autant que le gouvernement le juge convenable, de l'avis du conseil des mines.

D'après les art. 6 et 42 de la loi de 1810, le propriétaire de la surface, lorsqu'il n'obtenait pas la concession, n'avait droit qu'à une redevance fixe, qui était réglée par l'acte de concession. La loi du 2 mai a aussi innové à cet égard, en introduisant, comme indemnité au profit du propriétaire de la surface, deux redevances :

L'une fixe, qui ne peut être moindre de 25 centimes par hectare ;

L'autre proportionnelle au produit de la mine , et susceptible de s'élever de 1 à 3 pour cent du produit net.

L'une et l'autre redevance doivent être déterminées par l'acte de concession.

La position du propriétaire de la surface se trouve ainsi notablement changée, puisqu'au lieu de la redevance fixe, qui seule lui était assurée par la loi de 1810, il obtient soit le droit de préférence, soit une double redevance.

Il suit de là que souvent les propriétaires seront dans le cas de présenter, pour l'exercice des nouveaux droits que la loi du 2 mai leur confère, des observations auxquelles ils n'eussent pas songé sous l'empire de la législation précédente, et qui d'ailleurs eussent alors été sans objet.

Pour l'avenir, ou plutôt pour toutes les demandes publiées depuis la promulgation de la loi du 2 mai, la propriété foncière se trouve parfaitement en mesure de faire valoir ses prétentions ; car les publications qui doivent avoir lieu pendant quatre mois, aux termes des art. 23 et suivants de la loi de 1810, auxquels il n'est pas dérogé, ouvrent la voie aux réclamations de tous ceux qui peuvent avoir droit ou intérêt à attaquer la demande, ou à en débattre les conditions.

Mais qu'en sera-t-il des demandes formées et publiées sous l'empire de la loi de 1810, demandes auxquelles la loi du 2 mai, quant aux droits nouveaux, s'applique aussi bien qu'aux demandes qui seront formées à l'avenir ?

L'instruction des demandes formées antérieurement à la loi du 2 mai peut-elle être considérée comme complète ?

Évidemment elle ne l'est pas, et ne peut l'être relativement à des droits qui n'existaient pas au moment où les publications ont été faites.

De là résulte la nécessité de nouvelles publications, comme mesure de transition d'une législation à l'autre.

Il reste à examiner dans quelle forme et suivant quelles règles ces publications seront faites.

La marche est toute tracée par l'art. 13 de la loi du 2 mai, en ce qui concerne une catégorie de demandes, à savoir celles à l'égard desquelles il y a preuve de l'accom-

plissement, *avant le 1^{er} janvier 1831*, des formalités prescrites par les art. 22 à 26 de la loi du 21 avril 1810 ; ces demandes doivent, au fur et à mesure qu'elles parviennent au ministère, être publiées et affichées de nouveau, mais seulement trois fois de quinzaine en quinzaine. Mais aucune disposition spéciale n'a été prise dans la loi à l'égard des demandes dont l'instruction a été terminée postérieurement au 1^{er} janvier 1831, ou dont la loi du 2 mai 1837 a trouvé les publications en partie faites.

Il m'a paru que c'était ici le cas de pourvoir à l'exécution de la loi par un règlement d'administration générale, en usant des pouvoirs qui sont conférés à V. M. par l'art. 67 de la constitution.

L'arrêté se compose de quatre articles :

Les articles 1 et 2 s'appliquent aux demandes dont l'instruction était entièrement terminée *avant le 1^{er} janvier 1831*, et pour lesquelles la loi du 2 mai introduit un mode spécial de publications nouvelles.

L'art. 3 est relatif aux demandes dont l'instruction s'est trouvée complète dans l'intervalle du 1^{er} janvier 1831 au 2 mai 1837, date de la promulgation de la nouvelle loi. De nouvelles publications étant évidemment nécessaires, elles ne peuvent se faire que conformément au titre IV, section 1^{re} de la loi du 21 avril 1810.

Il peut paraître singulier, au premier abord, qu'on n'ait pas établi un mode uniforme de publications nouvelles pour toutes les demandes formées et instruites antérieurement à la loi du 2 mai 1837.

Il est à observer à cet égard que le mode exceptionnel de publications établi à l'art. 13 de la loi du 2 mai, ne pouvait, par cela même qu'il est exceptionnel, être appliqué à une autre catégorie de demandes ; d'où résultait la nécessité de recourir, du moment que cet art. 13 n'était pas directement applicable, aux dispositions de la loi de 1810, qui constituent le droit commun en fait de publications. La différence établie, quant aux publications, par le projet d'arrêté, selon que l'instruction primitive des demandes a pris fin avant ou après le 1^{er} janvier 1831, est donc la conséquence naturelle des dispositions de la loi et des principes en matière de législation.

Cette différence peut aussi se justifier en équité ; car, aussitôt qu'on s'est occupé, après la révolution, de pourvoir aux demandes en concession qui se trouvaient en souffrance, les chambres exprimèrent l'intention de ne lever l'obstacle que la suppression du conseil d'état mettait à l'exécution de la loi de 1810, que moyennant certaines modifications dans l'intérêt des propriétaires de la surface. On peut donc dire avec raison, que les nouveaux demandeurs en concession ont couru la chance des interruptions qui pouvaient être la conséquence des dispositions nouvelles.

Une dernière observation à faire sur l'art. 3 du projet d'arrêté, c'est que les publications qu'il ordonne, ne doivent avoir lieu qu'en *ce qui concerne les propriétaires de la surface*. Il a paru que ceux-ci étant les seuls intéressés, auxquels les publications primitives n'ont pu donner satisfaction, c'était à leur égard seulement qu'il y avait lieu d'ordonner des publications nouvelles.

L'art. 4 du projet, au contraire, n'est pas limité dans son application au seul intérêt des propriétaires de la surface. Il veut que les publications qui n'étaient que commencées à l'époque de la promulgation de la loi du 2 mai, soient renouvelées à tous égards. Cette disposition, que les changements apportés aux principes de la législation rendaient nécessaire, sera utile au plus grand nombre des demandeurs en concession, en arrêtant immédiatement des publications qui, de toute manière, devaient être renouvelées à raison des droits des propriétaires de la surface.

Le conseil des mines, auquel le projet a été officieusement communiqué, en a unanimement reconnu l'utilité, et l'a, comme moi, considéré comme indispensable.

Il me reste à faire connaître à V. M. que la mesure que je propose, a en sa faveur l'autorité d'un précédent : elle est conforme à ce qui a eu lieu pour le passage de la législation de 1791 à celle de 1810. Je crois utile de rappeler ici textuellement les propositions faites à ce sujet, le 27 juillet 1810, par le conseil des mines, ensuite d'un avis du conseil d'état du 5 juin précédent, approuvé le 11 du même mois et inséré au *Bulletin officiel*. Ces propositions, dont les conclusions furent adoptées par le ministre de l'intérieur, sont de la teneur suivante :

« La loi du 21 avril 1810 (art. 6) veut que le décret de concession des mines règle le droit du propriétaire de la surface sur le produit des mines concédées.

» L'art. 42 dit que ce droit sera réglé à une somme déterminée par l'acte de concession.

» La même loi assujettit les concessionnaires à une redevance fixe de 10 francs par kilomètre carré sur l'étendue de la concession, et à une autre redevance proportionnelle au produit de l'exploitation. (Il ne s'agit ici que de redevances au profit de l'État). Cette dernière redevance sera déterminée par le budget de l'État, et ne sera percevable qu'à dater du 1^{er} janvier 1811.

» L'avis du conseil d'état, du 11 juin dernier, a déclaré que les affaires qui ont été instruites sous l'empire de la loi de 1791, et aux termes de cette loi, ne seront instruites de nouveau que relativement aux droits du propriétaire, en vertu des art. 6 et 42 précités, et pour mettre les projets des décrets de concession à proposer, en harmonie avec les dispositions de la loi du 21 avril dernier, c'est-à-dire, y insérer en outre les obligations relatives aux redevances qu'elle prescrit.

» Il paraît résulter des dispositions de la loi et de l'avis du conseil d'état, que toutes les demandes en concession, pour lesquelles les formalités voulues par la loi de 1791 ont été régulièrement remplies, doivent être considérées comme suffisamment et légalement instruites, sous le point de vue : 1^o de la *reconnaissance* des substances à exploiter ; 2^o des *oppositions* qui avaient pour objet, soit des demandes en concurrence, soit des fins de non recevoir ; 3^o sous le point de vue de la *possibilité* d'exploitation, sous le rapport des bois et sous celui des cours d'eau, lorsqu'il y a lieu ; 4^o enfin, sous celui de la *nature des produits et des débouchés*.

» Mais il paraît résulter de l'avis du conseil d'état, du 11 juin dernier, qu'il y a nécessairement lieu au renvoi à MM. les préfets et à une nouvelle instruction, pour l'exécution des art. 6 et 42, et il ne paraît pas possible, à cet égard, d'éviter les *quatre mois* d'affiches et publications prescrites au titre IV.

» La loi veut que les propriétaires aient été entendus pour l'exécution de ces art. 6 et 42, et l'on ne pense pas qu'il serait régulier d'abréger, à cet égard, le terme qu'elle a fixé pour les formalités des demandes en concession. »

Le projet d'arrêté que justifient les précédents de 1810, n'enlève à personne des droits acquis ; il se borne à prescrire des publications nouvelles, à défaut desquelles la loi du 2 mai serait inexécutable.

Eu égard aux droits nouveaux introduits par cette loi, toutes les instructions antérieures se trouvent incomplètes ; la loi du 2 mai a indiqué un mode exceptionnel pour compléter une seule catégorie d'instructions ; il est indispensable de compléter les autres à l'aide du mode qui résulte du droit commun de la loi de 1810.

Il est impossible de soutenir qu'en présence de la loi du 2 mai, les anciennes instructions soient restées complètes : ce serait d'abord méconnaître le sens de la disposition spéciale de l'art. 13 ; ce serait, en second lieu, laisser sans garantie les droits nouveaux.

L'arrêté que j'ai l'honneur de soumettre à V. M. est donc à la fois nécessaire et légal : nécessaire, puisque, sans cet arrêté, la loi du 2 mai reste sans exécution ; légal, puisqu'il rentre dans l'exercice des pouvoirs attribués au gouvernement par l'art. 67 de la constitution.

Le ministre des travaux publics ,
NOTHOMB.

LÉOPOLD, Roi des Belges ,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la loi du 2 mai dernier sur les mines ;

Considérant que cette loi, dans ses art. 9 et 11, introduit des droits nouveaux au profit des propriétaires de la surface, sous le double rapport de la préférence qu'elle leur réserve, dans certains cas et à certaines conditions, pour l'obtention des concessions, et des redevances fixe et proportionnelle qu'elle leur attribue, à titre d'indemnité, lorsque la mine est concédée ;

Qu'à raison de ces droits nouveaux, les propriétaires de la surface doivent être mis à même de présenter actuellement leurs contredits aux demandes formées sous l'empire de la législation précédente, et sur lesquelles il n'a pas encore été statué ;

Que, sous le rapport des publications nouvelles à ordonner à cette fin, dans l'intérêt des propriétaires de la surface, il y a une distinction à faire, selon que les demandes tombent ou non sous l'application de l'art. 13 de la loi du 2 mai 1837 ;

Que, dans le premier cas, un mode particulier de publications est établi ; mais que, pour le second, à l'égard duquel aucune disposition spéciale n'a été prise, il y a lieu de recourir aux art. 23 et 24 de la loi du 21 avril 1810, qui constituent le droit commun en fait de publications de demandes en concession de mines ;

Usant des pouvoirs qui nous sont attribués par l'art. 67 de la constitution ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART 1^{er}. Lorsque les demandes en concession ou en extension, à l'égard desquelles il y a preuve de l'accomplissement, avant le 1^{er} janvier 1831, des formalités prescrites par les art. 22 à 26 de la loi du 21 avril 1810, seront publiées et affichées en exécution de l'art. 13 de la loi du 2 mai, les propriétaires de la surface seront, en même temps, rendus attentifs aux droits nouveaux introduits en leur faveur par les art. 9 et 11 de la même loi.

ART. 2. Dans le cas prévu à l'article précédent, et conformément aux art. 15 et 16 de la loi du 2 mai, les propriétaires de la surface, qui jugeront convenable de réclamer à raison des droits nouveaux introduits en leur faveur, pourront, de même que les auteurs d'oppositions tardives, se pourvoir au plus tard dans les dix jours qui suivront l'apposition de la troisième affiche.

ART. 3. Les demandes en concession ou en extension, publiées antérieurement à la promulgation de la loi du 2 mai, et auxquelles l'art. 13 de cette loi n'est pas applicable, seront publiées et instruites de nouveau, mais seulement en ce qui concerne les propriétaires de la surface, de la manière indiquée au titre IV, section 1^{re} de la loi du 21 avril 1810.

ART. 4. Les publications qui n'étaient que commencées à l'époque de la promulgation de la loi du 2 mai, seront renouvelées à tous égards, conformément au titre IV, sect. 1^{re} de la loi du 21 avril 1810.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Bruxelles, le 22 juin 1837.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le ministre des travaux publics,
NOTHOMB.

ANNEXE D.

DE LA DÉCHÉANCE.

Circulaire du 25 novembre 1837 aux députations du Hainaut, de Liège, du Limbourg, du Luxembourg, et de Namur.

Messieurs,

Les concessions de mines sont accordées gratuitement par le gouvernement, bien plus dans l'intérêt de la société que dans celui des concessionnaires. Elles ont pour principal objet de mettre les richesses minérales à la disposition des consommateurs; elles sont donc données à la condition d'exploiter.

Cette intention du législateur ne se déduit pas simplement de considérations théoriques; elle ressort du but même de la loi. L'art. 49 de la loi du 21 avril 1810 statue, en effet, que, si l'exploitation est restreinte ou suspendue, de manière à inquiéter la surêté publique ou *les besoins des consommateurs*, le préfet, après avoir entendu les propriétaires, en rendra compte au ministre de l'intérieur, pour y être pourvu ainsi qu'il appartiendra.

Les arrêtés de concession, d'accord avec ces principes, imposent tous aux concessionnaires l'obligation d'exploiter dans un délai donné (*six mois le plus souvent*), et portent en outre que les concessions peuvent être révoquées, lorsque les travaux sont suspendus pendant plus d'un an sans autorisation.

Cependant, il est notoire qu'un assez grand nombre de concessionnaires de mines négligent, nonobstant les avis des ingénieurs, de donner à leurs travaux le développement dont ils sont susceptibles, ou même s'abstiennent de tous travaux.

Le gouvernement ne peut , sans engager sa responsabilité, rester spectateur inactif d'un semblable état de choses , en présence des besoins toujours croissants des consommateurs , et du prix excessif du combustible ; il le peut d'autant moins , que les concessions nouvelles n'amèneront pas immédiatement une augmentation de production, résultat que l'on doit plutôt attendre de la reprise et de l'extension des travaux des concessionnaires actuels.

Il est donc bien décidé à faire tout ce qui sera en son pouvoir pour contraindre les concessionnaires à exploiter, ainsi qu'ils y sont tenus ; il usera d'abord des moyens que l'art. 49 de la loi du 21 avril 1810 met à sa disposition ; et, si l'expérience venait à démontrer que ces moyens laissent quelque chose à désirer, il n'hésiterait pas à demander aux chambres une loi spéciale sur les déchéances.

Je vous prie, messieurs, d'écrire dans le sens des observations qui précèdent, à tous les exploitants de votre province auxquels elles sont applicables , de les inviter à vous rendre immédiatement compte des motifs de leur inaction, et de les mettre en demeure d'activer convenablement leurs travaux dans un délai de trois mois. A l'expiration de ce délai, vous voudrez bien me faire un rapport constatant jusqu'à quel point chaque exploitant se sera montré disposé à se conformer à votre circulaire, ou aura fait valoir des motifs d'excuse que l'on peut considérer comme légitimes.

Je statuerai alors, ou j'aviserai aux mesures à prendre ainsi qu'il appartiendra.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

ANNEXE E.

POLICE DU ROULAGE.

Arrêté du 25 mai 1837.

RAPPORT AU ROI.

SIRE ,

Votre Majesté, prenant en considération les réclamations des entrepreneurs de roulage et de messageries, leur a, par son arrêté du 31 mars 1833, accordé la faculté de transporter des chargements plus forts que ceux du décret du 23 juin 1806.

Cette modification, en faveur du roulage, ne fut néanmoins adoptée que pour une année, c'est-à-dire sous la réserve que l'expérience constaterait qu'elle n'était pas préjudiciable aux routes.

Depuis 1833 jusqu'en 1836, l'hiver n'ayant pas présenté d'alternative subite de gelées ou de dégels, l'expérience qu'il s'agissait de faire était restée plus ou moins incertaine, plus ou moins incomplète. Mes prédécesseurs ont donc pu proposer à V. M. de proroger d'année en année l'arrêté du 31 mars 1833, prorogations qu'elle a sanctionnées par ses arrêtés du 16 avril 1834, du 16 février 1835 et du 9 mars 1836.

A la fin de l'hiver de 1836, des gelées assez fortes et des dégels subits s'étant succédé rapidement, les routes, dans la plupart des provinces, arrivèrent à un état complet de dégradation; quelques-unes, livrées au gros roulage, furent quelque temps presque impraticables; des dépenses extraordinaires d'entretien devinrent nécessaires.

Des plaintes s'élevèrent de toutes parts; dans les Chambres, l'administration fut accusée d'excès de tolérance envers le roulage.

Les gouverneurs des provinces et les ingénieurs des ponts et chaussées, consultés sur les causes des dégradations et sur les moyens de les prévenir, n'hésitèrent point à les attribuer au surcroît de chargements autorisé en hiver par l'arrêté de 1833.

C'est à la suite de ces circonstances que mon prédécesseur proposa à V. M. l'abrogation de l'arrêté du 31 mars 1833, et le rétablissement des dispositions du décret du 23 juin 1806, avec la réserve néanmoins qu'il serait accordé au roulage des facilités pendant la saison d'été.

V. M. a adopté ces dispositions par son arrêté du 28 décembre 1836.

L'événement a prouvé combien cette mesure, provoquée par mon prédécesseur, était pleine de sagesse et de prévoyance; cette année, la saison pluvieuse s'est prolongée outre mesure, et le maintien de l'arrêté de 1833 eût été fatal aux communications du pays.

Mon intention n'est donc pas de me mettre en désaccord avec mon prédécesseur; je désire seulement qu'il soit fait droit à la réserve de l'art. 1^{er} de l'arrêté du 28 décembre 1836; j'accomplis la promesse qu'il a faite et qu'il eût accomplie lui-même, s'il avait conservé les travaux publics dans ses attributions.

Ainsi que l'on devait s'y attendre, le retour au décret du 23 juin 1806 a fait naître de nombreuses réclamations de la part des voituriers et des entrepreneurs de messageries, habitués à l'arrêté du 31 mars 1833, qu'ils s'étaient plu à considérer comme définitif et irrévocable.

Avant de faire droit à ces réclamations, quelque vives qu'elles fussent, j'ai dû m'entourer des renseignements et des avis des autorités locales et des membres du conseil des ponts et chaussées.

Je n'hésite pas à réitérer à Votre Majesté l'assurance qui lui a été donnée par l'un de mes prédécesseurs, dans son rapport du 30 mars 1833, que les routes de la Belgique sont plus solidement construites et mieux entretenues en général que celles de la France, et qu'elles sont susceptibles de supporter, surtout en hiver, des chargements plus forts, sans éprouver de dégradations notables.

Je n'hésite donc point non plus à ajouter que dans mon opinion, soutenue par l'avis et l'expérience des ingénieurs, il n'y a aucun inconvénient à accorder au roulage des augmentations de chargement, augmentations si favorables au commerce, dans la saison d'été surtout.

Le décret du 23 juin 1806, rendu à une époque où la Belgique faisait partie de la France, a dû embrasser dans ses dispositions le roulage de tous les départements français, et cependant, dans la partie de l'empire représentée par la Belgique d'aujourd'hui, la forme des chariots et des voitures, la nature des chargements et le mode d'attelage, présentaient des différences essentielles qu'auraient justifiées des différences dans le tarif des poids.

Depuis 1814, époque de la séparation de la Belgique d'avec la France, le gouvernement français a reconnu, pour son territoire même, les inconvénients qui résultaient,

pour le commerce , des poids fixés par le décret du 23 juin 1806 ; ces inconvénients se sont fait remarquer d'une manière plus sensible par l'extension de l'industrie , et principalement pour le poids du chargement des messageries ; aussi n'a-t-on pas hésité à accorder provisoirement , et chaque année , une tolérance aux diligences , en attendant que l'expérience permit de prendre une mesure générale.

Cette mesure générale vient d'être introduite par une ordonnance de S. M. le roi des Français , en date du 15 février 1837.

Les dispositions de cette ordonnance établissent , ainsi que le décret du 23 juin 1806 , le poids des voitures de roulage et autres par catégorie de voitures de roulage et de messageries , diligences , etc. , suspendues et allant au trot ; elles réduisent d'une manière remarquable le poids moyen du chargement des voitures de roulage , tandis qu'elles augmentent celui des messageries , en distinguant d'ailleurs entre les saisons d'été et d'hiver.

Le territoire de la France étant plus étendu que celui de la Belgique , son climat , en majeure partie , n'étant pas sujet à des hivers rigoureux , et son sol à l'humidité qui détériore nos routes au moindre dégel , l'on conçoit que la législation du roulage doive y être telle , qu'elle puisse régir également les contrées les plus différentes , et que , sous ce rapport , il ne puisse être établi de comparaison entre les deux pays.

Il est encore à remarquer que le système du roulage ordinaire et le mode d'attelage des diligences ne sont pas les mêmes.

Le roulage proprement dit se fait en général , en France , par des charrettes à deux roues , ayant des jantes de 14 à 17 centimètres.

Le transport des voyageurs se fait par des diligences à jantes de 7 à 11 centimètres , et attelées de 5 chevaux et de 4 au moins.

En Belgique , le roulage se sert de chariots à quatre roues , avec jantes de 17 à 22 et même 25 centimètres , et souvent à voies inégales.

Les diligences , dont les jantes des roues ont la même largeur qu'en France , n'attèlent que trois chevaux au plus.

Le système belge , dans l'un et l'autre cas , me paraît préférable.

Il faut encourager le roulage par chariots , en accordant la tolérance de poids que ces voitures comportent.

Il faut ne pas encourager les diligences à quatre ou cinq chevaux , en n'accordant que des poids qui supposent un attelage de trois chevaux au plus.

Ce qui prouve que le système belge est le meilleur , c'est que , d'après le rapport du ministre des travaux publics , le gouvernement français espère amener un jour le remplacement des charrettes par les chariots , et la suppression des attelages de cinq et de quatre chevaux , dans l'intérêt de la conservation des routes et dans celui de la sûreté des voyageurs.

Nous avons obtenu ce que la France cherche encore à se procurer , et cependant une même législation a été suivie dans les deux pays depuis 1806 jusqu'en 1833.

Il est permis de conclure de ce fait que , si la France n'est pas parvenue aux mêmes résultats que nous , ce n'est point que cette législation soit vicieuse. Je pense , au contraire , que nous devons persister à conserver l'économie du décret de 1806 , et que nous lui sommes redevables du bon état de nos routes et des modifications heureuses qui se sont opérées dans le mode des transports.

Dans cet état des choses, nous pouvons, sans craindre de porter atteinte à la situation de nos routes, et dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, déterminer le poids des voitures et des messageries, en tenant compte des époques de l'année où le changement de poids n'a pas d'influence pernicieuse sur le sol.

Le projet d'arrêté que j'ai l'honneur de soumettre à la signature de Votre Majesté admet, comme antérieurement, deux saisons pour le changement de poids des voitures; mais, au lieu de maintenir les époques du 1^{er} novembre au 1^{er} avril et réciproquement, je propose à Votre Majesté de déterminer celles du 15 mai au 15 octobre et réciproquement.

Les motifs de ce changement s'expliquent par le climat et la nature du sol en Belgique, et par le poids des chargements autorisés.

La saison d'hiver, c'est-à-dire, celle du 15 octobre au 15 mai, comprend sept mois, pendant lesquels les poids déterminés par le décret de 1806 seront maintenus. Cette prolongation d'un mois pour cette saison est motivée, ainsi que je viens de le dire, par le climat et la nature du sol. En Belgique, l'hiver, ou plutôt la saison pluvieuse, est souvent précoce, et se prolonge assez tard; le mois de novembre et celui d'avril sont presque toujours pluvieux; l'humidité de l'hiver, et celle qu'occasionnent souvent les pluies abondantes de ces deux mois, ont prouvé qu'il était dangereux de tolérer une circulation de voitures pesamment chargées, et l'expérience a fait reconnaître depuis long-temps que c'est précisément à ces deux époques que les routes éprouvent les plus fortes dégradations.

La saison d'été comprend les cinq autres mois, c'est-à-dire qu'elle s'étend du 15 mai au 15 octobre.

Le chargement des voitures pendant ces deux saisons est déterminé, je le pense, de manière à satisfaire aux exigences du commerce et à ménager les intérêts du trésor, en préservant les routes de grandes dégradations.

La saison d'hiver maintient les poids du décret du 23 juin 1806.

La saison d'été rétablit ceux de l'arrêté du 31 mars 1833.

Ces poids, comparés avec ceux que détermine l'ordonnance royale de France du 15 février dernier, présentent, relativement à la largeur des jantes, une moyenne qui est tout à l'avantage du roulage belge.

Quant aux messageries et diligences, leur poids a été fixé pour toute l'année par le décret du 23 juin 1806; des réclamations nombreuses ont été faites pour obtenir des augmentations, eu égard aux saisons.

Il ne me semble pas qu'il soit nécessaire ni prudent de porter ces augmentations au même point qu'en France; l'uniformité eût été désirable, sans doute, s'il y avait eu uniformité d'attelage. Accorder aux entrepreneurs de diligences la même tolérance qu'en France, c'est les engager à revenir aux attelages de quatre et cinq chevaux.

Il est d'ailleurs démontré que les dégradations notables et réellement préjudiciables, tant à la circulation qu'à l'intérêt du trésor, sont dues au poids des messageries, et que le mouvement accéléré de ces voitures suffit, lors des gelées ou des dégels, ou même après des pluies abondantes et continues, pour déterminer des ornières profondes, surtout dans les chaussées empierrées.

A l'exemple de l'ordonnance française, j'ai admis, pour les diligences comme pour le roulage, une distinction entre la saison d'été et celle d'hiver.

Les messageries pourront transporter , pendant la saison d'été , le poids fixé par l'arrêté du 31 mars 1833 , et , pendant la saison d'hiver , celui du décret du 23 juin 1806 , auquel elles étaient assujetties l'année entière.

Je joins à ce rapport le tableau comparatif des poids fixés pour les diverses voitures et pour les deux saisons , par le décret du 23 juin 1806 , par l'arrêté du 31 mars 1833 , par l'ordonnance française du 15 février 1837 , et enfin par le projet que je sou mets à la sanction de Votre Majesté (1). J'ose espérer qu'elle y trouvera la preuve de l'intérêt que m'inspire l'industrie du roulage , et des soins que j'ai apportés à le concilier avec la conservation de nos communications par terre.

Le ministre des travaux publics ,

NOTHOMB.

LÉOPOLD , Roi des Belges ,

A tous présents et à venir, salut.

Revu notre arrêté du 28 décembre 1836 , par lequel , tout en révoquant celui du 31 mars 1833 , relatif au poids des voitures de roulage et des messageries , nous nous sommes réservé d'accorder ultérieurement au roulage plus de facilités pour la saison d'été ;

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. A compter du 15 mai et jusques au 15 octobre , le poids des voitures de roulage , y compris voiture , chargement , paille , cordes , bâche , est fixé de la manière suivante :

Voitures à deux roues.

Bandes de 11 centimètres , 3,200 kilogrammes.

—	14	—	4,800	—
—	17	—	6,800	—
—	22	—	8,800	—
—	25	—	9,600	—

Voitures à quatre roues.

VOIES ÉGALES.

Bandes de 11 centimètres , 4,700 kilogrammes.

—	14	—	6,700	—
—	17	—	9,500	—
—	22	—	12,300	—

VOIES INÉGALES.

Bandes de 11 centimètres , excès de largeur de voie de 12 centimètres , 5,200 kilog.

—	14	—	—	16	—	7,300
—	17	—	—	19	—	10,300
—	22	—	—	24	—	13,300

(1) Voyez ci-après ce tableau.

ART. 2. A compter du 15 octobre et jusqu'au 15 mai, le poids des mêmes voitures est fixé ainsi qu'il suit :

Voitures à deux roues.

Bandes de 11 centimètres,	2,200 kilogrammes.
— 14 —	3,400 —
— 17 —	4,800 —
— 22 —	6,200 —
— 25 —	6,800 —

Voitures à quatre roues.

VOIES ÉGALES.

Bandes de 11 centimètres,	3,300 kilogrammes.
— 14 —	4,700 —
— 17 —	6,700 —
— 22 —	8,700 —

Voies inégales.

Bandes de 11 cent., excès de larg. de voie de 12 cent.,	3,700 kilogrammes.
— 14 —	— 16 5,200 —
— 17 —	— 19 7,400 —
— 22 —	— 24 9,500 —

Art. 3. Pour toute l'année, il est accordé une tolérance de deux cents kilogrammes pour les voitures à deux roues, et de trois cent kilogrammes pour les voitures à quatre roues, afin de suppléer au cas où les roues et voitures seraient surchargées de boues, et où leur bâchage, et même leur chargement, seraient imprégnés d'eau.

Art. 4. Les poids des voitures publiques, diligences, messageries, fourgons, allant en poste ou avec relais, berlins, chargement compris, est fixé, excepté le temps de fermeture des barrières pour cause de dégel, ainsi qu'il suit :

Du 15 mai au 15 octobre :

Avec bandes de 6 centimètres,	2,300 kilogrammes.
— 7 —	2,600 —
— 8 —	3,000 —
— 9 —	3,400 —
— 10 —	3,700 —
— 11 et plus	4,000 —

Du 15 octobre au 15 mai :

Avec bandes de 6 centimètres,	2,000 kilogrammes.
— 7 —	2,300 —
— 8 —	2,600 —
— 9 —	2,900 —
— 10 —	3,200 —
— 11 et plus	3,400 —

Art. 5. La tolérance sur le poids des voitures publiques, pour les causes exprimées dans l'art. 3, est fixée à cent kilogrammes pour chaque voiture et pendant toute l'année.

ART. 6. Etc., etc.

Tableau comparatif du poids des voitures de roulage et des messageries en Belgique et en France, d'après les règlements établis depuis 1806.

DÉCRET DU 23 JUIN 1806.			ARRÊTÉ DU 31 MARS 1833.			ARRÊTÉ DU 20 MAI 1837.			ORDONN. DU 15 FÉV. 1837.		
BELGIQUE ET FRANCE.			BELGIQUE.			BELGIQUE.			FRANCE.		
Largeur des bandes.	Poids des voitures.	Poids moyen.	Largeur des bandes.	Poids des voitures.	Poids moyen.	Largeur des bandes.	Poids des voitures.	Poids moyen.	Largeur des bandes.	Poids des voitures.	Poids moyen.

VOITURES A DEUX ROUES. — Saison d'hiver

Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.
11	2,200	2,800	11	2,600	3,300	11	2,200	2,600	11	—	2,700
14	3,400	4,100	14	4,000	4,800	14	3,400	4,100	14	—	—
17	4,800	5,800	17	5,600	6,800	17	4,800	5,500	14	—	3,500
25	6,800	8,000	22	8,000	8,800	25	6,200	6,500	17	—	—
									et au-dessus.	—	4,200

VOITURES A DEUX ROUES. — Saison d'été.

Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.
11	2,700	3,400	11	3,200	4,000	11	3,200	4,000	11	—	3,200
14	4,100	4,950	14	4,800	5,800	14	4,800	5,800	14	—	—
17	5,800	7,000	17	6,800	8,200	17	6,800	7,800	14	—	4,100
25	8,200	9,600	22	9,600	10,800	25	8,800	9,200	17	—	—
									et au-dessus.	—	4,900

VOITURES A QUATRE ROUES. — Saison d'hiver. — Voies égales.

Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.
11	3,300	4,000	11	3,900	4,700	11	3,300	4,000	11	—	4,400
14	4,700	5,700	14	5,500	6,700	14	4,700	5,700	14	—	—
17	6,700	7,700	17	7,900	9,050	17	6,700	7,700	14	—	5,600
22	8,700	10,200	22	10,200	11,800	22	8,700	10,200	17	—	—
									et au-dessus.	—	6,800

VOITURES A QUATRE ROUES. — Saison d'été. — Voies égales.

Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.
11	4,000	4,850	11	4,700	5,700	11	4,700	5,700	11	—	5,200
14	5,700	6,900	14	6,700	8,100	14	6,700	8,100	14	—	—
17	8,100	9,850	17	9,500	10,900	17	9,500	10,900	14	—	6,700
22	9,600	11,300	22	12,300	14,100	22	12,300	14,100	17	—	—
									et au-dessus.	—	8,100

VOITURES A QUATRE ROUES. — Saison d'hiver. — Voies inégales.

Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.
11	3,700	4,450	11	4,300	5,200	11	3,700	4,450	11	—	4,400
14	5,200	6,300	14	6,100	7,400	14	5,200	6,300	14	—	—
17	7,400	8,450	17	8,700	9,900	17	7,400	8,450	14	—	5,600
22	9,500	11,100	22	11,100	12,800	22	9,500	11,100	17	—	—
									et au-dessus.	—	6,800

Comme les voies égales.

VOITURES A QUATRE ROUES. — Saison d'été. — Voies inégales.

Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Kilogr.
11	4,400	5,300	11	5,200	6,250	11	5,200	6,250	11	—	5,200
14	6,200	7,500	14	7,300	8,800	14	7,300	8,800	14	—	—
17	8,800	10,100	17	10,300	11,800	17	10,300	11,800	14	—	6,700
22	11,400	13,300	22	13,300	15,300	22	13,300	15,300	17	—	—
									et au-dessus.	—	8,100

Comme les voies égales.

DILIGENCES.

Pour toute l'année.				Hiver.		Été.		Hiver.		Été.	
Cent.	Kilogr.	Kilogr.	Cent.	Cent.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.	Cent.	Kilogr.
6	2,000	2,300	6	6	2,000	6	2,300	6	—	6	—
7	2,300	2,600	7	7	2,300	7	2,600	7	2,400	7	2,600
8	2,600	3,000	8	8	2,600	8	3,000	8	3,100	8	3,400
9	2,900	3,400	9	9	2,900	9	3,400	9	3,400	9	3,800
10	3,200	3,700	10	10	3,200	10	3,700	10	3,700	10	4,100
11	3,400	4,000	11	11	3,400	11	4,000	11	4,000	11	4,400

57
(no 44)
(57)

TABLE DES MATIÈRES.

RAPPORT.

	Pag.
Préambule.	1
§ 1. Relâchement de la police des mines	2
§ 2. Suspension de l'exercice du droit de concession depuis 1830	8
§ 3. Difficultés que peut rencontrer l'exercice du droit de déchéance.	10
§ 4. Influence du mode d'exploitation	11
§ 5. Influence de la police du roulage, des imperfections de la navigation et des péages sur les frais de transport.	12
Récapitulation	31

ANNEXES.

ANNEXE A. — *Législation sur les livrets.*

Loi du 22 germinal an XI.	33
Arrêté du 9 frimaire an XII.	36
Extrait du décret du 3 janvier 1813	38

ANNEXE B. — *Tentatives faites dans le Hainaut pour le rétablissement des livrets.*

Arrêté de la députation des États du 19 janvier 1831	38
Arrêté de la députation des États du 6 avril 1833	40
Arrêté de la députation des États du 15 mai 1833	43
Circulaire du gouverneur du 23 mai 1833.	43

ANNEXE C. — *Mise à exécution de la loi du 21 avril 1810, au moyen de la loi du 2 mai 1837; mesures transitoires.*

Rapport au Roi	44
Arrêté royal du 22 juin 1837	48

ANNEXE D. — *De la déchéance.*

Circulaire ministérielle du 25 novembre 1837.	49
---	----

ANNEXE E. — *Police du roulage.*

Rapport au Roi	50
Arrêté royal du 25 mai 1837	54
Tableau comparatif du poids des voitures, en Belgique et en France, d'après les régle- ments établis depuis 1806.	56