

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 18 MARS 1843.

EXPOSÉ DES MOTIFS accompagnant le projet de loi relatif aux moyens publics de transport par terre et par eau et à la poste aux chevaux.

MESSIEURS ,

Le projet de loi que j'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations , a pour but :

1° D'autoriser le Gouvernement à régler, sous les peines portées par la loi du 6 mars 1818, les conditions d'établissement et d'exploitation des moyens de transport tant par terre que par eau ;

2° De supprimer l'indemnité allouée aux maîtres de poste par la loi du 15 ventôse an XIII, et de la remplacer par une taxe qui serait payée par tous les entrepreneurs de voitures publiques, partant à heure fixe, qu'ils relaient ou non, et quelle que soit la nature et la longueur des routes qu'ils desservent ;

3° D'autoriser le Gouvernement à réorganiser la poste aux chevaux et à accorder aux titulaires des relais, des subventions dont le chiffre total ne pourrait, dans aucun cas, dépasser le produit de la taxe à percevoir, en vertu de la loi projetée.

Le seul règlement qui régit aujourd'hui les moyens publics de transport en Belgique, est celui du 24 novembre 1829.

Ce règlement ne donne d'action au Gouvernement que sur les services de messageries proprement dits.

Il suit de-là :

1^o Que les services d'omnibus et d'autres voitures qui desservent les stations du chemin de fer et qui, pour les voyageurs, forment en quelque sorte le complément du railway, ne relèvent que des autorités locales ;

2^o Que les services de barques et de bateaux à vapeur sont, pour ainsi dire, abandonnés à l'arbitraire de ceux qui les exploitent.

L'adoption de l'art. 1^{er} du projet de loi soumis à votre examen permettra de faire disparaître cette double lacune et d'apporter au règlement du 24 novembre 1829 les diverses modifications dont l'expérience a fait reconnaître la nécessité.

Les mesures proposées par les dispositions des art. 2 et 3 ont pour but le maintien et la réorganisation de la poste aux chevaux.

Depuis l'établissement du chemin de fer l'existence d'un grand nombre de relais, s'est trouvée compromise.

Je me suis fait un devoir de porter mon attention sur les questions difficiles soulevées par l'existence simultanée de ces moyens de communication et c'est afin d'éclairer la discussion de ces questions, que j'ai institué, par arrêté en date du 29 mars 1842, une commission à l'effet de rechercher les moyens propres à maintenir et à améliorer la poste aux chevaux et à faire de cette institution l'auxiliaire et le complément du chemin de fer.

Après avoir examiné mûrement le rapport de cette commission ainsi que les réclamations des maîtres de poste (1), le Gouvernement s'est arrêté aux propositions formulées dans le projet ci-annexé.

Afin d'établir l'opportunité et les avantages des mesures proposées, je vais avoir l'honneur de vous exposer brièvement :

1^o La nécessité de la conservation des relais ;

2^o L'impossibilité de les maintenir en présence des chemins de fer, sans modifier la législation en vigueur ;

3^o Les modifications à introduire dans la législation pour assurer l'existence des relais.

Nécessité de la conservation des relais.

Le système général des chemins de fer belges, alors même qu'il aura acquis tout le développement auquel il peut atteindre, ne sera établi que sur les grandes lignes de communication et il ne desservira que les points importants.

(1) Voir leur mémoire, annexe A.

Le chemin de fer complètement exécuté et exploité n'aura pas vraisemblablement plus de 82 stations et haltes (*).

82 localités seulement seront donc en communication immédiate par les convois.

Les routes de poste ont plus de mille lieues d'étendue et l'on peut arriver, par les relais, à tous les points du royaume.

L'on voit donc que l'existence simultanée de ces deux modes de transport est utile et même indispensable et que la poste forme le complément nécessaire du rail-way.

Le chemin de fer dessert les communications entre les grands centres d'activité, et transporte, avec rapidité, des masses de voyageurs entre les stations où elles viennent se concentrer. La poste, au contraire, participe à la mission de répartir les voyageurs sur tous les points du royaume et de faire parvenir individuellement chacun d'eux là où ses affaires l'appellent.

Les relais sont encore nécessaires pour assurer le transport des dépêches sur toutes les routes où il y a utilité de maintenir des services de malles; ils permettront également d'établir de bonnes malles-diligences sur certaines lignes et notamment dans les parties du royaume que les chemins de fer ne peuvent pas atteindre. Les relais sont ainsi les auxiliaires de la poste aux lettres.

Bien que la loi sur la police des chemins de fer, loi déjà soumise à la Chambre, doive rendre fort rares les tentatives de la malveillance, il est prudent de prévoir des interruptions dues à cette cause, en cas d'émeutes ou autrement, et de se ménager, dans des circonstances données, des moyens de communications autres que les convois.

Des éboulements ou d'autres accidents peuvent d'ailleurs venir interrompre tout-à-coup le service des transports sur le chemin de fer.

Les relais sont donc indispensables, non-seulement pour compléter le chemin de fer, en fournissant des moyens de transport vers tous les points du royaume et pour assurer les communications du Gouvernement et des particuliers à toute heure et dans toutes les directions, mais encore pour suppléer le chemin de fer en cas d'interruption dans l'exploitation.

Impossibilité du maintien des relais, avec la législation actuelle, en présence de l'exploitation des chemins de fer.

C'est à tort que l'on croirait que, si les relais sont appelés à rendre de nombreux et véritables services, ils doivent, par cela même, pouvoir se suffire à eux-mêmes.

(*) Nous avons maintenant 65 stations et haltes sur 88 lieues de lignes exploitées; en supposant que la proportion soit la même pour les sections qui restent à ouvrir, les 112 lieues de lignes décrétées auront 82 stations et haltes.

Longtemps avant l'établissement des chemins de fer, les relais ne pouvaient se soutenir avec le produit seul des courses effectuées par leurs chevaux. C'est à cette impossibilité bien constatée, qu'est due la loi du 15 ventôse an XIII, qui établit le principe de l'indemnité payée aux maîtres de poste par les entrepreneurs de messageries et non au respect que l'on aurait eu pour un privilège, alors que l'on anéantissait tous les privilèges.

Il suffit, d'ailleurs, de jeter les yeux sur le tableau des produits des relais pendant l'année dernière ⁽¹⁾, pour être convaincu que l'indemnité connue sous le nom de *droit de 25 cent.*, en constitue même aujourd'hui la plus forte part.

Ces produits, indépendamment de ceux des industries spéciales exercées par les maîtres de poste, et qui sont des entreprises librement formées, soumises aux chances et aux lois de la concurrence, peuvent être classés en trois catégories :

- 1° Le prix des courses effectuées pour les particuliers ;
- 2° Le prix de la conduite des malles - postes faisant le transport des dépêches, etc. ;
- 3° L'indemnité payée par les entrepreneurs de messageries.

Tout le monde conçoit que depuis l'établissement des chemins de fer, le nombre des voyageurs en poste a été considérablement réduit, et il est facile d'apprécier, sous ce rapport, l'influence d'un mode de communication qui procure une économie considérable de temps et d'argent, tout en étant dégagé des inconvénients des voyages en diligence.

Quant au produit du transport des dépêches, ce service est encore payé maintenant au taux fixé par la loi du 19 frimaire an VII, taux déclaré insuffisant par les maîtres de poste.

En supposant même que les maîtres de poste y trouvassent une juste rémunération des frais auxquels ils sont astreints pour le transport des dépêches, l'on ne pourrait considérer cette source de produits comme un moyen de soutenir les relais.

Il en était tout autrement du droit de 25 centimes, avant la création du chemin de fer. Adopté en l'an XIII « alors que les relais allaient périr ⁽²⁾ » et pour prix d'une partie du privilège transporté des maîtres de poste aux entrepreneurs des messageries, il a fourni, pendant longtemps, une ample rémunération des obligations imposées à la poste dans l'intérêt général.

Mais cette indemnité n'étant payée que pour les voitures qui parcourent une longue distance ou qui relaient en route, elle devient illusoire, depuis que le chemin de fer remplace presque tous les grands services de messageries.

Dans l'état actuel des choses, la ruine des relais est donc imminente.

⁽¹⁾ Annexe B.

⁽²⁾ Exposé des motifs de la loi.

Modifications à introduire dans la législation pour assurer l'existence des relais.

L'utilité des relais démontrée, vous reconnaîtrez, Messieurs, l'opportunité de mesures destinées à prévenir l'anéantissement graduel, mais certain, d'une institution digne d'une prévoyante sollicitude, en considération surtout des services qu'elle est encore appelée à rendre.

Nous aurions hésité cependant à venir soumettre cet objet à votre attention, si le maintien des relais devait imposer de nouvelles charges au trésor, mais heureusement on peut atteindre le but que nous nous proposons, sans grever les budgets : il suffira, en effet, de généraliser l'application d'un principe consacré déjà par la législation existante.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de vous soumettre, Messieurs, se borne en quelque sorte à supprimer les exceptions admises, par la législation actuelle, au principe général posé dans la loi de l'an XIII. Il impose à toutes les entreprises de transport des voyageurs par terre, une redevance de *un demi-centime* par place et par kilomètre parcouru, et, par contre, il prononce la suppression de l'indemnité payée actuellement par quelques-unes de ces entreprises aux maîtres de poste.

Pour apprécier la quotité de cette redevance, il convient de la comparer à celle qu'elle remplace.

La plupart des diligences sont attelées en Belgique de 3 chevaux et elles contiennent 15 places ; elles paient pour indemnité aux relais, 75 centimes par poste, ce qui fait, terme moyen, 10 centimes par kilomètre.

Elles ne paieront plus, d'après le nouveau projet, que 7 $\frac{1}{2}$ centimes par kilomètre, ce qui fait une diminution d'un quart.

Cette indemnité est ainsi, en réalité, peu importante, et elle n'exercera aucune influence sur le prix des places des messageries, qui est généralement à un taux assez élevé pour pouvoir subir cette retenue sans préjudice pour les entrepreneurs.

Il ne sera pas inutile de remarquer, à cette occasion, que l'industrie des transports est exempte, en Belgique, depuis 1831, de toute autre charge spéciale que celle du paiement du droit de 25 centimes, tandis qu'avant cette époque, elle était soumise, en outre, au double droit de barrière, et qu'en France, elle supporte l'impôt du dixième établi par la loi du 29 vendémiaire an VI.

Les voitures du transport en commun, dites *omnibus*, sont seules, en Belgique, exceptées de cette immunité, en ce qu'elles paient un droit au profit des villes dans lesquelles elles circulent ; aussi elles ne seraient, par ce motif, frappées par la loi projetée, que d'un demi-droit.

L'indemnité nouvelle est donc modérée et elle sera plus juste en ce qu'elle sera générale.

Comme elle sera perçue par les agents de l'État et non plus directement par les maîtres de poste, toutes les discussions qui naissent du conflit des intérêts particuliers, lorsqu'ils sont mis en présence, seront évitées et l'action de la loi s'exercera avec plus de régularité et de dignité.

Cette indemnité ne produira pas, à la vérité et à beaucoup près, une somme équivalente à celle produite par le droit de 25 centimes, avant l'établissement des chemins de fer, mais on est fondé à croire que, sagement répartie, elle suffira pour assurer la conservation des relais organisés sur de nouvelles bases et d'après les besoins réels de chaque localité.

Il y a lieu de penser, d'ailleurs, que l'ensemble du système dérivant du projet de loi, satisfera tous les intérêts engagés dans la question.

En effet, indépendamment des avantages que les voyageurs trouveront dans la nouvelle organisation de la poste aux chevaux, le Gouvernement puisera dans la loi projetée, le moyen d'exercer une surveillance active sur les relais, surveillance qui lui appartient de droit, dès à présent, mais à laquelle il manque une sanction dans l'état actuel de l'institution.

L'on ne peut considérer comme telle, le pouvoir conditionnel de destitution érit dans la loi des 23 et 24 juillet 1793 (art. 68).

Cette mesure est souvent trop sévère pour les contraventions à punir, et bien qu'elle n'ait été employée que dans des cas graves et lorsque le service était compromis sans espoir d'amélioration, elle entraîne ordinairement avec elle, des difficultés qu'il serait facile d'éviter avec un système de pénalités progressives et infligées successivement, et qui se trouve tout naturellement dans la diminution ou la suppression du subside à allouer aux relais.

La loi proposée ne rendra pas la position des maîtres de poste aussi prospère qu'elle l'était naguère encore, mais elle permettra de compenser, par la stabilité, la perte de chances plus favorables, sans doute, mais éventuelles.

La nouvelle loi exercera également une influence favorable sur l'industrie des entrepreneurs de messageries, prise dans son ensemble.

Maintenant, afin de se soustraire, en tout ou en partie, au paiement du droit de 25 centimes, le plus grand nombre de ces entrepreneurs organisent leurs services autrement qu'ils ne le feraient s'ils n'avaient d'autre but qu'une exploitation bien entendue. C'est ainsi qu'ils réduisent les attelages outre mesure. C'est ainsi encore, que des routes assez longues sont parcourues par les mêmes chevaux, aidés, aux montées difficiles, par des chevaux de renfort, qui ne peuvent remplacer de véritables relais.

En prenant, comme le fait le projet, le nombre de places et non le nombre de chevaux pour base d'imposition, l'on obtiendra de meilleurs services, relayant aussi souvent que cela est nécessaire et attelés d'un nombre de chevaux proportionnel au poids de la voiture.

L'indemnité établie par ce projet étant en outre perçue, ainsi que nous l'avons dit plus haut, non par les maîtres de poste eux-mêmes, mais par des agents de l'État, et le mode suivi actuellement étant abandonné, les plaintes

que formaient les messagistes viendront à cesser avec le motif qui les faisait naître.

D'après tout ce qui précède, on pourra se convaincre que le projet de loi a pour but principal de prévenir la ruine totale d'une institution que plusieurs considérations d'intérêt public doivent faire maintenir.

Du reste, il n'est que juste qu'en venant aux secours des maîtres de poste et en consolidant leur avenir, le Gouvernement stipule, dans l'intérêt général, toutes les conditions qui peuvent rendre les relais plus utiles qu'ils ne l'ont été jusqu'à présent. C'est dans ce but qu'il demande l'autorisation de réorganiser la poste aux chevaux, de manière à ce que l'institution réponde aux besoins nouveaux résultant de la création des chemins de fer. Il serait superflu d'énumérer ici les diverses améliorations que cette branche de service public est susceptible de recevoir. Plusieurs de ces améliorations se trouvent indiquées dans le mémoire des maîtres de poste, mais on ne pourra s'occuper utilement des mesures à prendre, qu'après l'adoption de la loi qui doit servir de base à la réorganisation projetée. Il importe, d'ailleurs, de se réserver les moyens d'introduire des améliorations successives, basées sur les résultats de l'expérience.

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre Ministre des Travaux publics présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Le Gouvernement est autorisé à régler, sous les peines

déterminées par la loi du 6 mars 1818, les conditions d'établissement et d'exploitation des moyens de transport, tant par terre que par eau.

ART. 2.

A dater du 1^{er} janvier 1844, l'indemnité allouée aux maîtres de poste par la loi du 15 ventôse an XIII, sera supprimée.

A dater du même jour, tous entrepreneurs de voitures publiques, partant à heure fixe, qu'ils relaient ou non et quelle que soit la nature et la longueur des routes qu'ils desservent, paieront une taxe d'un $\frac{1}{2}$ centime par place destinée aux voyageurs et par kilomètre ou fraction de kilomètre parcouru.

On ne comptera que la moitié du nombre des places pour les services d'omnibus proprement dits, qui desservent les stations des chemins de fer et dont le parcours ne s'étend pas au-delà du territoire de deux communes contiguës.

La taxe mentionnée au § 2 du présent article, constituera une recette de l'Etat.

ART. 3.

Le Gouvernement est autorisé à réorganiser la poste aux chevaux et à accorder aux titulaires des divers relais des subventions dont le chiffre total ne pourra, dans aucun cas, dépasser le produit de la taxe établie par l'art. 2.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 14 mars 1843.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux publics,

L. DESMAISIÈRES.

Chambre des Représentants.

SESSION 1842 — 1843.

ANNEXES AU N° 162.

A.

Memoire adressé à M. le Ministre des Travaux publics par les délégués des maîtres de poste de Belgique, à l'effet d'aviser aux moyens de maintenir leur institution compromise dans son existence par la création des chemins de fer.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Depuis la création des chemins de fer, qui honoreront à jamais le Gouvernement national, fondé par les événements de 1830, la position de l'institution de la poste aux chevaux a, à différentes reprises, appelé l'attention des Ministres du Roi.

Dans la séance du Sénat du 30 mars dernier, votre prédécesseur, répondant aux observations émises par un membre de cette assemblée, s'exprimait ainsi :

« Des maîtres de poste avaient depuis longtemps appelé mon attention, non pas
» seulement sur leur position particulière, mais sur l'institution des postes elle-même,
» *institution que je considère comme utile, indispensable, et à laquelle le pays ne doit*
» *pas renoncer.*

« Le chemin de fer, sans doute, a porté un grand préjudice aux maîtres de poste ;
» mais s'il portait préjudice à l'institution elle-même, *je crois que nous devrions faire*
» *des sacrifices pour la maintenir.*

« Dans une réunion où j'ai entendu nos principaux maîtres de poste, ils se sont
» chargés de me faire un rapport sur la situation des choses ; dans ce rapport, ils
» n'oublieront certainement pas leurs intérêts. »

Ce travail qu'attendait votre prédécesseur, nous venons, Monsieur le Ministre, vous le soumettre aujourd'hui, et nous avons la conviction que vous l'accueillerez avec la sollicitude que réclame l'importance de son objet.

Cette importance, que l'honorable M. Rogier proclamait au Sénat, dans les termes que nous venons de rapporter, avait déjà été reconnue par M. Nothomb, à l'époque où il dirigeait le Département des Travaux publics.

Un arrêté du 21 avril 1838 avait attesté toute la sollicitude qu'il portait au maintien et à la stabilité de notre institution.

Nous croyons utile, Monsieur le Ministre, de vous en retracer les termes, parce que vous y trouverez le germe des principales propositions que nous avons l'honneur de vous soumettre.

« LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

» Attendu que l'établissement du chemin de fer change la position des maîtres de
» poste, en ce sens qu'il compromet celle des maîtres de poste sur les routes parallèles,
» et que, jusqu'à un certain point, il améliore celle de plusieurs maîtres de poste sur
» les affluents ;

» Attendu que la poste aux chevaux, bien que conservée et peut-être favorisée sur
» les routes non parallèles au chemin de fer, ne répondant plus à son objet, cette
» institution devant être considérée comme système général de communication établi,
» non-seulement dans l'intérêt d'une partie du public, *mais encore et surtout dans*
» *l'intérêt du Gouvernement*, pour ses relations tant politiques que militaires ;

» Attendu que la constitution en fonds commun des rétributions dues aux maîtres
» de poste, en vertu de la loi du 15 ventôse an XIII, offre peut-être le moyen de
» maintenir l'institution comme système général ;

» Attendu d'ailleurs que, considérée en elle-même, la poste aux chevaux est suscep-
» tible de réformes importantes ; que notamment ce serait faciliter, et, par conséquent,
» multiplier les voyages, que donner la faculté de payer tous les frais, la taxe des
» barrières comprise, au lieu de départ ;

» Sur la proposition du directeur de l'administration des postes ,

» ARRÊTE :

» ARTICLE PREMIER.

» Il est institué une commission chargée de rechercher les moyens propres à main-
» tenir et à améliorer l'institution de la poste aux chevaux, considérée comme moyen
» général de communication.

» ART. 2.

» Cette commission est composée de, etc. »

Cette commission s'était réunie plusieurs fois, mais ses travaux n'amènèrent aucun résultat.

Encouragés par les dispositions bienveillantes que le Gouvernement ne cessait de leur témoigner, convaincus d'ailleurs qu'en s'occupant de leurs propres intérêts, ils s'occuperaient en même temps d'un véritable intérêt public, les maîtres de poste du pays délèguèrent aux soussignés le soin de proposer au Gouvernement des mesures propres à assurer, d'une manière équitable et durable, l'institution à laquelle ils appartiennent.

Nous nous sommes livrés avec zèle à cette mission, et nous venons avec confiance vous soumettre le résultat de nos travaux.

Nous croyons inutile d'entrer dans de longues considérations pour vous démontrer, Monsieur le Ministre, que par suite de la création des chemins de fer, il est impossible que la poste aux chevaux se maintienne en Belgique, sans le concours efficace de l'État.

C'est une vérité que tout le monde comprend, et qu'a déjà proclamée l'arrêté de M. le Ministre Nothomb, dont nous avons rappelé les termes.

L'institution de la poste aux chevaux ne peut être utile et ne peut, par suite, avoir d'existence sérieuse, que pour autant qu'elle soit générale, que pour autant qu'elle étende ses rayons sur toutes les routes principales du pays.

L'on conçoit, en effet, que nul ne commencerait un voyage en poste, s'il devait aboutir à une impasse où il ne saurait que faire de l'équipage qui devait le transporter au but qu'il voulait atteindre.

L'on conçoit encore que, pour le service des courriers et même des malles-postes, ce serait une véritable dérision qu'un service ne rayonnant point dans toutes les directions, tant de l'intérieur que de l'étranger.

Et, d'autre part, ce serait fermer les yeux à la lumière, que de méconnaître que la poste, abandonnée à elle-même, ne peut se maintenir sur les lignes parallèles au chemin de fer, c'est-à-dire sur les plus importantes et celles naguère encore les plus productives du pays.

Pour s'en convaincre, il suffit de se rappeler que la création du chemin de fer a fait tarir presque totalement les deux sources qui alimentaient la poste.

Ces deux sources consistaient dans les voyageurs qui employaient ce moyen de transport, et dans les indemnités payées par les entrepreneurs de messageries, aux termes de la loi du 15 ventôse an XIII.

Or, si l'établissement du chemin de fer a considérablement diminué le nombre des voyageurs qui se servaient de la voie de la poste, il a agi d'une manière non moins sensible sur celui des messageries, qui disparaissent de jour en jour devant la rapide concurrence des locomotives.

La position qu'a faite à plusieurs des maîtres de poste du pays cette révolution dans les voies du transport est telle, que force leur serait d'y renoncer bientôt, si des mesures promptes ne venaient, non point leur rendre les avantages qu'ils ont perdus, mais les moyens de maintenir d'une manière convenable les relais qu'ils exploitent.

Cette position fâcheuse, nous pourrions l'envisager sous plusieurs points de vue.

Nous aurions pu, ne nous préoccupant que de nos propres intérêts, nous borner à faire appel à l'équité, à la justice du Gouvernement et des Chambres, et réclamer une indemnité pour le préjudice qui nous atteignait, et, nous en avons la conviction, cette équité, cette justice, nous ne les eussions point invoquées en vain.

Vous savez en effet, Monsieur le Ministre, que la possession d'un relais constitue une véritable propriété, presque toujours chèrement acquise à une époque plus prospère, et qu'elle est pour une foule d'entre nous l'unique patrimoine de leur famille.

Cette position, c'est la loi qui nous l'a faite.

En effet, la loi du 23-24 juillet 1793 portait en son titre IV, art. 69 :

« Aucuns maîtres de poste ne pourront quitter le service sans en avertir au moins six mois d'avance; autrement il y sera pourvu à leurs frais. *Ils pourront néanmoins disposer de leur établissement en faveur d'un autre*, en prévenant de leur intention l'administration, qui fera expédier, si elle le juge convenable, une nouvelle commission à la personne désignée pour le remplacement. »

L'art. 70 ajoutait : « Si quelqu'un d'eux vient à décéder, et que ses héritiers ne puissent et ne veuillent pas continuer le service pour leur compte, la municipalité veillera à ce que le nombre de postillons et de chevaux ne diminue pas, jusqu'à ce qu'il ait été pourvu au remplacement par l'administration, qui y procédera le plus promptement possible. »

L'établissement d'un maître de poste est donc un véritable patrimoine pour lui ; il peut le vendre à d'autres, et à son décès, il passe de plein droit à ses héritiers.

Et afin de ne permettre aucune équivoque sur le droit des maîtres de poste à une indemnité, par suite de l'anéantissement d'une partie notable de leur propriété, par

la création des chemins de fer, nous rappellerons ici la disposition de l'art. 13 de la loi du 19 frimaire an VII :

« *Les maîtres de poste auront droit à une indemnité pour les localités difficiles et pour les pertes majeures et imprévues qu'ils supporteront relativement à leur état.* »

De telles dispositions s'expliquent d'une manière toute naturelle, quand on se souvient que la poste a été instituée et toujours maintenue dans des vues d'utilité publique, et que, dans ces vues, les maîtres de poste se trouvaient astreints à monter leurs établissements sur un pied considérable, et à les entretenir toujours conformément aux dispositions rigoureuses des règlements de l'administration.

Nous le répétons donc avec confiance, un appel à la justice du Gouvernement et des Chambres, en vue d'obtenir des indemnités, n'eût point été tenté vainement. Mais c'était là une mesure sans doute de nature à satisfaire nos intérêts individuels et du moment, mais qui eût été sans avenir et qui n'eût point sauvé notre utile institution, d'un anéantissement inévitable.

C'eût été d'ailleurs perdre de vue les pensées d'utilité publique proclamées successivement par MM. les Ministres Nothomb et Rogier, dans les actes que nous avons rappelés au début de nos observations ; c'eût été ne tenir aucun compte des besoins du Gouvernement, car vous ne l'ignorez point, et c'est là une des considérations qui attestent la persévérante utilité de notre institution, le service des dépêches doit continuer à se faire à certaines heures par les malles-postes, même pour les lignes parcourues par le chemin de fer. C'est ainsi, par exemple, que la ligne de Bruxelles à Liège, celle de Bruxelles à Gand, sont encore desservies à certaines heures par la poste, et il est même digne de remarque que, pour cette dernière ligne, un service par estafette vient encore d'être ajouté au premier, par les réclamations incessantes du commerce.

Aussi, Monsieur le Ministre, ne nous sommes-nous point arrêtés à cette manière étroite d'envisager notre position.

Nous avons donc recherché les moyens d'assurer le maintien de l'institution, dans l'intérêt du pays, comme dans le nôtre, et nous sommes heureux de pouvoir dire qu'il nous semble possible d'y parvenir, sans imposer aucune charge au Trésor public.

Différentes mesures doivent concourir à ce résultat :

1° Assortir l'importance des relais aux besoins actuels de l'institution, besoins que la création des chemins de fer a rendus moins grands ;

2° Multiplier l'emploi de la poste, en la rendant plus commode et accessible à un plus grand nombre de fortunes ;

3° Former un fonds commun, au moyen de l'indemnité payée par les entrepreneurs de messageries, et étendre, à cette fin, cette indemnité à celles de ces voitures ne relayant point ;

4° Adopter quelques moyens secondaires, tels que la préférence à accorder par le Gouvernement aux maîtres de poste, pour l'emploi de leurs chevaux aux besoins du chemin de fer ; l'appropriation du prix payé par l'Etat pour le transport des dépêches, aux exigences et aux dépenses de cette partie importante du service, l'amélioration des voitures servant au transport des dépêches.

Nous allons, Monsieur le Ministre, vous développer succinctement ces diverses propositions,

§ 1^{er}.

De l'importance des relais.

D'après l'organisation actuelle, le système général des postes se compose de 120 relais, réunissant entre eux un total de 1,475 chevaux.

Le tableau n° 1, annexé à ce mémoire, présente la situation de chacun de ces relais, et le nombre de chevaux dont il se compose.

Nous pensons que tout en maintenant tous les relais actuellement existants, ce serait en assurant l'importance aux besoins actuels, que de réduire le nombre des chevaux dont chacun d'eux se compose.

Le tableau n° 2 indique les nombres que nous proposons de substituer à ceux actuels. Il résulterait, de son admission, que le nombre total des chevaux consacrés au service de la poste se réduirait à 695.

Pour fixer les bases de la répartition du fonds commun dont nous proposons l'établissement, les relais devraient être divisés en quatre catégories, en dehors desquelles serait placé celui de Bruxelles, disposition qui ne modifierait point d'ailleurs la division en cinq classes qui existe aujourd'hui.

La première catégorie se composerait des relais établis dans les villes d'une population au-dessus de 20,000 âmes ;

La deuxième, des relais établis dans les autres villes ;

La troisième, des relais établis dans les villages importants ;

La quatrième, des relais établis dans les autres villages.

Le tableau n° 2 présente l'application de ces quatre catégories aux relais actuellement existants.

Nous indiquerons plus loin, les proportions dans lesquelles chacune des catégories devrait prendre part à la division du fonds commun.

Nous croyons inutile d'énumérer les avantages, sans inconvénient, qui doivent résulter de la réduction du nombre des chevaux que les règlements actuels affectent au service de la poste.

Nul, plus que nous, n'était à même de connaître quels sont les véritables besoins du service, et nous avons la conviction que les chiffres posés dans notre tableau sont de nature à y répondre de la manière la plus large ; nous nous confions d'ailleurs sur ce point, au contrôle éclairé de l'administration. La réduction que nous proposons du nombre total des chevaux ne peut donc présenter aucun inconvénient.

Les avantages se résument en un seul mot, *l'économie* ; et l'on sait, Monsieur le Ministre, toute l'importance de ce mot, quand il s'agit de maintenir, sans charge pour le Trésor public, une institution que son incontestable utilité ne sauverait point d'une ruine prochaine, si de sages mesures ne venaient lui garantir les moyens d'exister dans les limites du strict nécessaire.

§ 2.

Nous avons pensé qu'un des moyens les plus puissants de maintenir notre institution, c'était d'en étendre l'utilité en en multipliant l'emploi.

Jusqu'ici, les voyages en poste n'ont guère été accessibles qu'aux grandes fortunes, et si parfois l'on y avait recours dans d'autres conditions, ce n'était que dans des cas d'urgence, et qui, par cela même, ne se produisent point d'une manière fréquente et suivie.

Nous proposons une nouvelle tarification, qui permettra à un plus grand nombre de personnes de voyager en poste.

En vue de répondre à tous les besoins, notre projet établit deux catégories de vitesse, dont les prix sont différents.

Ce serait là une amélioration notable, puisqu'elle permettrait au voyageur de conformer la rapidité de sa marche aux besoins ou au but de son voyage.

Le trajet d'une poste devra être parcouru en 60 minutes par la petite vitesse, et en 40 pour la grande, dans les localités ordinaires.

Le voyageur, avant son départ du premier relais, fera connaître au maître de poste la vitesse avec laquelle il veut marcher.

Le tableau n° 4 présente le tarif que nous proposons de rendre applicable aux deux catégories de vitesse.

La comparaison de ce tarif avec celui qui nous régit aujourd'hui, fera comprendre tous les avantages que notre projet présenterait aux voyageurs.

Ces avantages, nous pouvons les mettre en relief, en vous soumettant quelques cas d'application comparée des deux tarifs.

Mais avant de le faire, nous croyons utile de vous entretenir d'une autre amélioration, dont notre système d'exploitation nous paraît susceptible.

Aujourd'hui le voyageur en poste est soumis à deux inconvénients fort graves.

Le premier, c'est d'être en rapport avec les postillons pour le paiement de leur salaire; c'est d'être souvent exposé à leurs exigences et même presque toujours de devoir aller au-devant d'elles, au péril de voir ralentir une marche que l'on voulait rapide.

Le deuxième, c'est de devoir, à chaque barrière, en acquitter le droit. Cet inconvénient, peu grave pendant le jour, l'est à un haut degré pendant la nuit, puisqu'il empêche le voyageur de se livrer au sommeil.

Ces deux inconvénients, nous proposons de les faire disparaître, en comprenant dans le prix de la course, qui se paiera au maître de poste seul, et le salaire des postillons et le droit des barrières.

C'est également en vue de rendre les voyages en poste plus agréables et plus commodes, que nous proposons qu'il soit loisible aux voyageurs de payer, au moment du départ, le prix de tout leur voyage.

Cette faculté présentera plus d'un avantage: d'une part, elle évitera aux voyageurs l'inconvénient de devoir régler un compte à chaque relais, et, d'autre part, elle permettra à tout le monde de connaître avec certitude, le prix exact d'un voyage en poste de tel lieu à tel autre.

Nous croyons également introduire en faveur des voyageurs, une amélioration importante dans l'organisation du service, par les modifications que nous proposons relativement à l'influence du nombre des voyageurs sur le prix de la course.

Dans l'état actuel des choses, d'après notre projet, les prix, calculés à raison de la nature des voitures à employer, ne varieront point d'après le nombre de voyageurs, au moins dans des limites telles qu'elles embrasseront la majeure partie des cas. C'est ainsi, par exemple, que pour les coupés, calèches et chars-à-bancs ordinaires, le prix ne variera point de 1 à 3, ni de 4 à 6 voyageurs.

Nous croyons utile de mettre en relief les avantages que présenterait, sous ce rapport, pour les voyageurs, le projet que nous avons l'honneur de vous soumettre, en en comparant les résultats avec ceux du système actuel.

	Par poste.
Système proposé, 2 chevaux avec 3 à 4 personnes.	fr. 5 00
— actuel, — 3 —	6 00
— — — 4 —	7 00
Système proposé, 3 chevaux avec 4 à 6 personnes.	7 00
— actuel, — 4 —	7 50
— — — 5 —	8 50
— — — 6 —	9 50

				Par poste.
Système proposé,	4 chevaux	avec	4 à 8 personnes.	8 50
—	—	—	8 à 12	10 00
—	actuel,	—	5	9 00
—	—	—	6	10 00
—	—	—	7	11 00
—	—	—	8	12 00
—	—	—	9	13 00
—	—	—	10	14 00
—	—	—	11	15 00
—	—	—	12	16 00

Nous proposons encore d'ajouter aux obligations des maîtres de poste, celle de munir leurs relais des voitures nécessaires à leur exploitation. Le nombre et l'espèce en seraient déterminés par l'administration, pris égard à la situation de chaque relais. Le public retirerait de cette disposition un incontestable avantage. Elle tendrait à populariser l'institution des postes. Dans l'état actuel des choses, il faut, pour voyager par cette voie, ou être propriétaire de voiture, ou en louer à grands frais, pour n'en savoir que faire pendant que le voyageur séjourne au lieu qui formait le but de son voyage.

Il n'en serait plus de même à l'avenir, puisque les maîtres de poste fourniraient tout à-la-fois, et la voiture et les chevaux.

Après avoir énuméré les différents chefs d'amélioration que nous avons l'honneur de vous proposer, il nous reste, Monsieur le Ministre, à vous citer quelques exemples qui vous montreront les avantages pécuniaires que les voyageurs trouveront dans l'application de notre projet de tarif et de système auquel il est approprié.

Il importe de rappeler, pour l'intelligence des chiffres que nous allons mettre en regard, que d'après les propositions que nous avons l'honneur de vous soumettre, le voyageur paie, entre les mains du maître de poste un prix unique, dans lequel est compris le salaire des postillons. Nous avons donc dû, pour obtenir le prix du système actuel, ajouter au prix de la course le salaire des postillons. Nous n'avons point tenu compte des frais de barrières, qui sont les mêmes d'après les deux systèmes.

De Namur à Anvers, 12 $\frac{1}{2}$ postes.

1 postillon, 2 chevaux, 4 personnes.	{	Ancien tarif fr.	87 50	
		{	petite vitesse	62 50
			grande vitesse	81 25

De Bruxelles à Spa, 18 postes.

1 postillon, 3 chevaux, 6 personnes.	{	Ancien tarif	171 00	
		{	petite vitesse	126 00
			grande vitesse	153 00

D'Arton à Mons, 37 postes.

1 postillon, 4 chevaux, 8 personnes.	{	Ancien tarif	444 00	
		{	petite vitesse	314 50
			grande vitesse (6 chevaux, 2 postillons).	518 00

(Voir au tarif ci-après.)

Nous pensons donc, Monsieur le Ministre, que l'approbation des mesures que nous vous proposons étendrait l'utilité de notre institution, et la rendrait par suite, plus digne encore de votre sollicitude.

§ 3.

Nous proposons la formation d'un fonds commun, au moyen de l'indemnité payée par les entrepreneurs de messageries, et l'extension de cette indemnité à celles de ces voitures qui ne relaient point.

La création d'un fonds commun nous paraît, Monsieur le Ministre, renfermer en elle tout l'avenir de notre institution, et c'est pour nous un devoir de renvoyer le mérite de cette pensée à l'honorable M. Nothomb, qui l'avait signalée d'une manière toute spéciale à la commission que, dans sa sollicitude pour le maintien de notre institution, il avait créée par son arrêté du 24 avril 1838.

La loi du 15 ventôse an XIII a posé le principe qui doit fournir l'élément constitutif de ce fonds commun. Voici ce que porte son art. 1^{er} :

« A compter du 1^{er} messidor prochain, tout entrepreneur de voitures publiques et de messageries qui ne se servira pas des chevaux de la poste, sera tenu de payer, par poste et par cheval attelé à chacune de ses voitures, vingt-cinq centimes, au maître du relais dont il n'emploiera pas les chevaux.

» Sont exceptés de cette disposition les loueurs, allant à petites journées et avec les mêmes chevaux, les voitures de place allant également avec les mêmes chevaux et partant à volonté, et les voitures non suspendues. »

Ce que cette loi faisait pour chaque maître de poste individuellement, nous avons pensé qu'il serait plus utile que le Gouvernement le fit au profit de l'institution elle-même, en présence de l'état de choses nouveau, créé par l'établissement des chemins de fer.

En remontant à l'origine de la loi du 15 ventôse an XIII, on reconnaît bientôt qu'elle n'a été que la consécration d'une vérité que l'expérience des temps avait constatée, à savoir, que l'institution des maîtres de poste ne pouvait se soutenir sans une participation plus ou moins directe, aux bénéfices de l'exploitation des messageries.

L'institution des maîtres de poste avait été fondée en France par Louis XIV, en 1664. A la même époque, l'université de Paris avait créé les messageries, dont elle garda le privilège jusqu'au rachat qu'en effectua le Gouvernement. L'État, ainsi remis en possession de l'exploitation des messageries, se hâta d'en attribuer la conduite, *par droit exclusif*, aux maîtres de poste. Ce droit, consacré dans différents édits antérieurs à la révolution, fut reconnu depuis cette époque, et notamment par la loi du 29 juillet 1793.

La loi du 9 vendémiaire an VII prononça la suppression des messageries nationales, et livra cette exploitation à l'industrie privée. Les maîtres de posteries perdaient, par là, la plus certaine, la plus constante de leurs ressources; aussi, leur institution se trouva-t-elle bientôt en péril. (Rapport de M. Humann à la Chambre des Députés de France, sur le budget de 1832.)

Ce fut alors, et pour parer à ce danger du prochain anéantissement de ce service public, que parut la loi du 15 ventôse an XIII, qui oblige tout entrepreneur de voitures publiques (sauf les exceptions établies par cette loi) à payer, par poste et par cheval, vingt-cinq centimes au maître du relais dont il n'emploie pas les chevaux.

L'utilité de l'institution de la poste aux chevaux une fois reconnue, cette loi était de la plus incontestable justice, puisqu'elle appelait à concourir à son maintien, les

industries privées qui lui enlevaient la seule ressource capable d'en assurer l'existence, sans charge pour le trésor.

Nous aurons ultérieurement à rappeler cette vérité, en vous proposant, Monsieur le Ministre, de faire disparaître les exceptions que la loi de l'an XIII avait admises dans l'application du principe qui lui sert de base.

Il importe de constater d'abord, qu'aujourd'hui, bien plus encore qu'en l'an XIII, les postes, privées du droit exclusif de la conduite des messageries, ne pourraient, en aucun cas, trouver dans les autres ressources de leur organisation, les moyens de se maintenir.

Cette démonstration, nous la produisons de la manière la plus évidente, au moyen d'un tableau dans lequel nous plaçons en regard, les produits possibles et les dépenses inévitables d'un cheval de poste.

<i>Produits possibles d'un cheval de poste par jour.</i>	<i>Dépenses et entretien d'un cheval de poste par jour.</i>
Un cheval de poste peut faire par jour une poste et demie, aller et retour haut le pied, ce qui donne une recette de fr. 2-25.	1° 15 litres d'avoine, calculée à 8 fr. l'hectolitre 1 20
	2° 5 kil. de foin, à fr. 5 les 50 kil. » 50
	3° 5 kil. de paille, à fr. 2-50 les 50 kil. » 25
	4° Vétérinaire, médicaments, etc., orge de mars » 10
Mais comme il est reconnu qu'un cheval ne peut pas courir tous les jours, nous supposons qu'il le fasse pendant 300 jours par an, ce qui, à raison de fr. 2-25, donne pour toute l'année 675 fr.; soit en moyenne par jour. . . . 1 85	5° Détérioration de la valeur du cheval, dont on porte en moyenne le prix à 400 francs, et qu'on suppose pouvoir être revendu 100 fr. après 3 années de service, ce qui donne une détérioration annuelle de 100 fr., ou par jour. » 27
Il y a donc perte par jour et par chaque cheval, de » 78	6° Ferrage, entretien des harnais, huile, balais, étrilles, brosses, etc. » 20
	7° Contribution personnelle . . . » 04
	8° Écurie, portée seulement pour mémoire comme compensée par la vente du fumier.
	9° Intérêts du prix d'achat du cheval, de ses harnais et accessoires, calculés ensemble sur un prix d'achat de 500 fr. » 07
Somme égale à la dépense. . . fr. <u>2 63</u>	Total fr. <u>2 63</u>

En admettant que le maître de poste doive trouver un bénéfice de 60 centimes par jour pour chaque cheval, ce qui est inférieur de beaucoup à celui qu'on en retire dans tout autre emploi, il résulte des chiffres ci-dessus, que les produits de la poste sont en-dessous de ce qu'ils doivent atteindre, de fr. 1-38 par cheval et par jour, soit de fr. 503-70, soit fr. 500 compte rond.

C'est donc en moyenne une ressource de 500 fr. par cheval que la poste doit trouver en-dehors du produit des courses, pour que l'institution puisse subsister, si les chiffres

ci-dessus posés sont exacts. C'est dans notre expérience, dans notre connaissance des faits, que nous les avons puisés, et nous les croyons hors de toute contestation sérieuse.

Nous ne pensons point non plus, qu'il soit possible de qualifier autrement que de très modérée la prétention d'un bénéfice de 60 centimes par cheval et par jour. Il suffirait, pour s'en convaincre, de vérifier comme nous venons de le faire, par un document publié en France sur la matière des postes, que dans les autres emplois le prix de la journée d'un cheval est bien autrement élevé que dans notre estimation.

Nous extrayons de ce document le tableau suivant, qui met en relief l'excessive modération de nos calculs.

DÉSIGNATION DES SERVICES AUXQUELS LES CHEVAUX SONT EMPLOYÉS	PRIX de la journée de travail de chaque cheval.
Service des boues de Paris	fr. 6 "
Transport des bois de chauffage {	du port aux chantiers 6 50
	des chantiers chez les particuliers. . . 6 "
Service des rampes des ports.	5 50
Voitures de remises	5 85
Roulage	4 75
Couvois militaires. {	Arrondissement du Nord. 4 75
	Id. du Midi 5 50

Nous avons maintenant à appliquer les bases que nous venons de poser, aux exigences du système général des postes, tel que nous proposons de l'établir.

Les chiffres que nous venons d'indiquer établissent une moyenne de fr. 500 par cheval, à ajouter aux produits ordinaires de la poste.

Cette moyenne, nous proposons de la répartir en quatre catégories, auxquelles nous ajoutons une position hors ligne pour le relais de Bruxelles.

Chacune de ces catégories recevrait annuellement du fonds commun de l'institution, les indemnités suivantes :

1 ^{re} catégorie.	600 fr. par cheval
2 ^e —	500 —
3 ^e —	400 —
4 ^e —	200 —
Le relais de Bruxelles.	700 —

En rapprochant ces chiffres de la classification des relais, telle que la propose notre tableau n° 2, on arrive au résultat suivant :

Dix relais de la 1 ^{re} catégorie, représentant.	97 chevaux	
recevant fr. 600 par cheval.		58,200
Dix-neuf relais de la 2 ^e catégorie, représentant.	125 —	
recevant fr. 500 par cheval.		62,500
Cinquante et un relais de la 3 ^e catégorie, représentant.	311 —	
recevant fr. 400 par cheval.		124,400
Vingt-huit relais de la 4 ^e catégorie, représentant.	140 —	
recevant fr. 200 par cheval.		28,000
Relais de Bruxelles, hors ligne, représentant.	22 —	
recevant fr. 700 par cheval.		15,400
		<hr/>
Total.	695 —	288,500 fr.

C'est donc une somme de fr. 288,500 annuellement, qui doit constituer le fonds commun, au moyen duquel l'institution de la poste aux chevaux se trouvera maintenue et assurée.

Ce fonds commun, le Gouvernement pourrait le puiser à différentes sources; mais il nous a paru que la marche la plus convenable que nous puissions suivre était celle que nous marquait l'arrêté de M. le Ministre Nothomb, du 21 avril 1828, et c'est, par suite, au principe de la loi du 15 ventôse an XIII, que nous nous sommes arrêtés pour trouver les moyens de le constituer.

Ce principe une fois admis, nous avons dû rechercher, avant tout, quel était le produit actuel de l'indemnité payée en vertu de cette loi.

Des documents certains ont attesté que ce produit, calculé d'après l'état des choses au 1^{er} janvier dernier, s'élevait à 330 mille francs annuellement.

Cette somme suffirait, et par de-là, aux besoins du fonds commun des postes, d'après les chiffres ci-dessus posés, si l'état de choses qui l'a produite pouvait se maintenir; mais on conçoit sans peine, que beaucoup de messageries importantes disparaîtront bientôt, quand les chemins de fer de Mons vers Namur et vers la Prusse, seront mis en exploitation.

Nous croyons ne point nous tromper en présument que l'exploitation de ces lignes de chemins de fer fera éprouver au produit actuel des dispositions de la loi du 15 ventôse an XIII, une réduction de 150 mille francs. Il a donc fallu, dans nos calculs, n'admettre ce produit que pour une somme de 180 mille francs.

Afin d'atteindre le chiffre nécessaire à la formation du fonds commun des postes, nous proposons d'effacer de la loi du 15 ventôse an XIII, l'exception que le § 2 de son art. 1^{er} admet à l'application de son principe.

Nous proposons, en un mot, d'assujettir à l'indemnité que cette loi a établie comme nécessaire au maintien de l'institution des postes, toute voiture publique destinée au transport des voyageurs, faisant un service régulier d'une commune à une autre, dans un parcours d'une demi-poste au moins, sans aucune distinction.

L'indemnité à payer ne serait que de moitié, dans le cas où le parcours n'excéderait point la distance d'une demi-poste.

Peu de mots suffiront pour justifier cette application plus générale du principe de la loi du 15 ventôse an XIII :

Deux considérations ont spécialement guidé le législateur, quand il a porté cette loi: la première consistait dans la nécessité de ne point laisser tomber en décadence l'institution des postes; la deuxième, c'est qu'il a paru équitable de faire concourir au maintien de ce service public une industrie privée, qui tendait directement à son anéantissement.

Ces deux considérations s'appliquaient tout aussi bien aux voitures qui marchent sans relais, qu'à celles qui changent de chevaux; mais au moment où fut portée la loi du 15 ventôse an XIII, la situation des moyens de transport permettait de s'arrêter à la seconde de ces catégories; c'était assez pour le maintien des postes.

Il n'en est plus de même aujourd'hui.

D'une part, on est parvenu à éluder par plus d'un subterfuge, la disposition de la loi: tantôt c'était par un changement de voiture, tantôt c'était en substituant aux relais, des chevaux d'aide pendant la majeure partie de la route, et l'on a vu l'une de nos cours d'appel proclamer la légitimité de ce dernier moyen, qui lui avait été dénoncé comme constituant une fraude à la loi.

D'autre part, la création des chemins de fer opère une révolution importante dans les messageries elles-mêmes, puisque, tandis qu'elle anéantit les grandes entreprises, elle multiplie les petites sur les routes secondaires en communication avec les chemins de fer.

La restriction que la loi du 15 ventôse avait admise à l'application de son principe, en harmonie avec les besoins d'autres temps, ne le serait plus avec ceux d'un ordre de choses nouveau; cette restriction doit donc disparaître. Le principe de la loi, le but auquel elle tend le réclament, et les Chambres, nous en avons la conviction, n'hésiteraient point à sanctionner les propositions que le Gouvernement leur ferait à cette fin.

Nous supposons, Monsieur le Ministre, que cette application nouvelle de la loi du 15 ventôse amènerait un produit de fr. 155,000, qui, réuni à la somme de fr. 180,000 annotée ci-dessus, présenterait un total de fr. 335,000.

La somme annuellement nécessaire à la création du fonds commun étant de fr. 288,500, il en résulte qu'il y aurait un excédant de recette de fr. 46,500.

Cet excédant pourrait contourner au profit du Trésor public, ou bien encore motiver une réduction dans le chiffre de l'indemnité fixée par la loi du 15 ventôse.

Si les vues que nous avons l'honneur de vous soumettre obtiennent votre approbation, vous penserez sans doute, Monsieur le Ministre, que l'indemnité payée par les entrepreneurs de voitures publiques devra désormais être perçue directement par les agents du Gouvernement, qui délivreront aux maîtres de poste, des mandats trimestriels pour le recouvrement de leur indemnité respective.

Cette mesure rendrait plus étroit encore le lien qui rattache les maîtres de poste au Gouvernement, et ne pourrait qu'accroître vis-à-vis d'eux, l'influence de ce dernier.

Vous saurez apprécier, Monsieur le Ministre, que les maîtres de poste du pays recherchent avant tout, le maintien de leur utile institution, puisque le moyen qu'ils ont l'honneur de vous proposer tend directement à ce but, même aux dépens de l'intérêt privé de plusieurs d'entre eux, qui verront verser dans le fonds commun, des produits qu'ils perçoivent seuls aujourd'hui.

Si, contre notre attente, notre proposition présentait à vos yeux des difficultés que nous ne prévoyons pas, nous nous permettrions d'appeler vos méditations sur d'autres moyens qui pourraient lui être substitués. Tels seraient, par exemple, la perception d'un centime par cinq mille mètres sur chaque voyageur en chemin de fer; la substitution à la loi du 15 ventôse an XIII, qui serait abrogée, d'un prélèvement d'un dixième des places de toute voiture publique allant d'une commune à une autre, comme cela se pratique en France aujourd'hui.

§ 4.

D'autres mesures doivent encore vous être signalées comme nécessaires au maintien et à la prospérité de notre institution.

1° La poste ayant bien évidemment le caractère d'un service public, il semble juste de sublever les fonctionnaires qui le dirigent de l'impôt sur les chevaux, auquel ils sont en ce moment soumis.

L'impôt n'est, de sa nature, qu'un prélèvement sur le bénéfice que la chose imposée procure à son propriétaire, ou sur la fortune qu'elle atteste. On conçoit dès-lors, qu'il devient inique d'en frapper les maîtres de poste, à raison des chevaux qu'ils emploient, dès qu'il est reconnu que le travail de ceux-ci ne leur procure aucun bénéfice.

Il suffit d'ailleurs de se reporter à la loi du 19 frimaire an VII, pour être convaincu qu'il a fallu oublier la véritable nature de leur position, pour assujétir les maîtres de poste à l'impôt pour les chevaux qu'ils emploient. L'art. 6 de cette loi caractérise nettement cette position :

« Les maîtres de poste ne sont point sujets au droit de patente pour l'exercice » public dont ils sont chargés; ils sont seulement astreints à faire enregistrer leur » commission au greffe de leurs municipalités respectives. »

2° Le prix payé par l'Etat pour la course des chevaux, servant au transport des dépêches, occasionne aux maîtres de poste un grave préjudice, dont il est impossible de les grever plus longtemps sans blesser les règles de l'équité la plus vulgaire.

Le prix actuel de ce transport est d'un franc seulement par poste et par cheval, ce qui ne suffit pas même à la consommation d'avoine nécessaire à l'entretien de ce dernier.

Nous demandons que ce prix soit porté à fr. 1-50 pour le service ordinaire, et qu'une indemnité supplémentaire soit en outre payée pour le service des malles-estafettes.

Vous saurez apprécier, Monsieur le Ministre, combien il serait injuste d'assujétir plus longtemps les maîtres de poste aux charges ruineuses d'un service qui procure à l'Etat d'immenses bénéfices.

Ce que l'Etat est en droit d'attendre de nous, c'est de l'exactitude, de la régularité, des soins constants, du désintéressement même dans le service qu'il nous confie; mais nous constituer en perte, à l'occasion d'une entreprise si profitable pour lui, c'est ce que ne peuvent vouloir ni sa dignité, ni sa justice.

L'indemnité supplémentaire que nous réclamons pour le service des malles-estafettes, est motivée sur le dépérissement rapide que ce service forcé imprime aux chevaux qu'on y consacre. Ce dépérissement, tous les hommes de l'art le constateraient unanimement, si vous les consultiez à ce sujet, et c'est à l'une des autorités les plus graves en cette matière que nous faisons appel, en annexant à ce mémoire une consultation de M. Renault, directeur de l'école d'Alfort, que nous avons rencontrée dans un ouvrage récemment publié en France sur le service des postes. (*Voir* cette consultation sous le n° 3.)

3° Nous demandons que l'administration améliore, d'une manière générale et, autant que possible uniforme, les voitures faisant le service des malles-postes. Ces voitures sont aujourd'hui dans un tel état de délabrement, qu'elles nuisent à la célérité du service, fatiguent et usent les chevaux, et mettent les voyageurs dans l'impossibilité de s'en servir, ce qui occasionne aux maîtres de poste un double préjudice, par le dépérissement des chevaux et la perte du prix du transport des voyageurs.

L'adoption d'un modèle convenable serait tout à-la-fois utile et à l'Etat, dont le service se ferait avec plus de facilité, et aux voyageurs, qui y trouveraient un moyen de transport commode et rapide, et aux maîtres de poste, qui en retireraient quelques bénéfices.

4° Nous demandons la rectification des distances de poste. Ce travail est terminé depuis plusieurs années, il ne s'agit plus que d'en décréter l'application.

5° Nous demandons qu'il soit admis en principe par le Gouvernement, que, dans tous les cas où l'administration des chemins de fer aura besoin d'employer des chevaux, ceux des maîtres de poste de la localité y soient appelés par préférence, et qu'il ne soit permis qu'aux maîtres de poste de conduire et de prendre à l'intérieur des stations, les voitures non conduites par des chevaux de maîtres qui voyagent par le chemin de fer.

Cette dernière disposition se justifierait, pensons-nous, non pas seulement par l'intérêt public qui s'attache au maintien de l'institution des postes, mais encore par cette considération que, comme service public, le chemin de fer et les postes doivent être considérés comme formant un tout, un ensemble, et comme devant se prêter un mutuel appui.

6° Nous estimons enfin, Monsieur le Ministre, que ce serait faire chose utile, et à la régularité du service et à l'institution elle-même, que de créer, sous les ordres du chef de notre administration, un inspecteur général pour la poste aux chevaux.

Telles sont, Monsieur le Ministre, les diverses propositions que nous avons cru devoir vous soumettre, dans l'ordre du mandat que nos collègues nous avaient confié. Nous les livrons avec une entière confiance à vos lumières et à votre zèle pour le bien public.

Vous les accueillerez avec bienveillance, nous en avons la conviction, et bientôt l'existence d'une institution utile au public et indispensable aux nécessités des communications gouvernementales et commerciales, se trouvera, par vos soins, désormais raffermie pour le présent, garantie pour l'avenir, et cette tâche ne sera point sans honneur pour le Ministre qui aura su l'accomplir. Car, s'il est glorieux pour l'homme d'Etat, de doter son pays d'institutions nouvelles, il ne l'est pas moins pour lui de savoir maintenir au regard de celles-ci, d'autres institutions que l'expérience des temps a consacrées.

Bruxelles, le 18 mai 1841.

*Les délégués des maîtres de poste de la Belgique,
représentant les provinces de :*

Brabant :	DANGONAU.
Flandre orientale :	SMET-LECLERQ.
Limbourg :	BERTRAND.
Namur :	PIÉTON.
Hainaut :	DEMELIN-ZOUDE.
Liège :	DUPONT.
Anvers :	LEFEBURE.
Flandre occidentale :	MOENTACK.
Luxembourg :	METZ, fils.

Le secrétaire de la commission ,

MAX. CANONNE.

P. S. Nous avons cru utile, Monsieur le Ministre, de joindre à ce mémoire, les éléments d'un nouveau règlement sur l'administration des postes, en harmonie avec les propositions que nous avons l'honneur de vous soumettre.

TABLEAU GÉNÉRAL DES RELAIS.

LE MINISTRE DES FINANCES,

Vu l'arrêté de S. M. en date du 9 avril 1836, n° 1,

ARRÊTE :

ARTICLE UNIQUE.

Les relais du royaume, au nombre de 120, et composés de 337 postillons, 86 monteurs à défaut, 1,266 chevaux de trait et 209 bidets, sont classés et répartis ainsi qu'il est indiqué ci-après :

NOMS DES RELAIS.	CLASSR.	POSTILL'.	MONTEURS		CHEVAUX.	BIDETS.	Observations.
			A	DÉFAUT.			
Aerschot	4	2	1		8	1	
Alost	2	4	1		16	3	
Anderlues	3	3	1		12	2	
Auvers	2	4	1		16	3	
Arlon	3	3	1		12	2	
Assche	2	4	1		16	3	
Ath	3	3	1		12	2	
Aubange	5	2	.		6	1	
Avelghem	4	2	1		8	1	
Audenarde	4	2	1		8	1	
Bastogne	4	2	1		8	1	
Battice	3	3	1		12	2	
Beaumont	5	2	.		6	1	
Bouillon	5	2	.		6	1	
Bray	3	3	1		12	2	
Bruges	2	4	1		16	3	
Bruxelles	10	3		40	6	
Bury	4	2	1		8	1	
Calken	5	2	.		6	1	

NOMS DES RELAIS.	CLASSE.	POSTILL ^s .	MONTEURS		CHEVAUX.	BIDETS.	Observations.
			A	DÉFAUT.			
Champlon	4	2	1		8	1	
Charleroy	3	3	1		12	2	
Chokier.	3	3	1		12	2	
Chimay	5	2	•		6	1	
Contich.	3	3	1		12	2	
Cortenberg.	2	4	1		16	3	
Courtray	2	4	1		16	3	
Diest.	4	2	1		8	1	
Dinant	3	3	1		12	2	
Dixmude	5	2	•		6	1	
Eecloo	3	3	1		12	2	
Eecke	4	2	1		8	1	
Emptinne	3	3	1		12	2	
Enghien.	4	2	1		8	1	
Fraineux	5	2	•		6	1	
Fraipont	3	3	1		12	2	
Frisange	5	2	•		6	1	
Furnes	4	2	1		8	1	
Gand.	1	6	2		24	4	
Gembloux	3	3	1		12	2	
Genappe	3	3	1		12	2	
Genette (La)	2	4	1		16	3	
Ghisteltes	5	2	•		6	1	
Gooring.	3	3	1		12	2	
Grammont	5	2	•		6	1	
Grand-Reng	5	2	•		6	1	
Grevenmacher.	5	2	•		6	1	
Grootenberg	5	2	•		6	1	
Gros-Chêne	5	2	•		6	1	
Habay-la-Neuve	5	2	•		6	1	
Haine-St-Pierre	5	2	•		6	1	
Hal	1	6	2		24	4	
Halen.	5	2	•		6	1	
Halma	5	2	•		6	1	
Hasselt	3	3	1		12	2	
Havelange	5	2	•		6	1	
Hechtel.	5	2	•		6	1	
Hornu	2	4	1		16	3	

NOMS DES RELAIS.	CLASSE.	POSTALL ^s .	MONTEURS	CHEVAUX.	RIDERS.	Observations.
			A DÉFAUT.			
Houtlève	3	3	1	12	2	
Huy	3	3	1	12	2	
Lanaken	5	2	„	6	1	
Leuze	3	3	1	12	2	
Libenbas	5	2	„	6	1	
Liège	1	6	2	24	4	
Lokeren.	3	3	1	12	2	
Lommel.	5	2	„	6	1	
Liesele (Lepolen).	5	2	„	6	1	
Louvain.	2	4	1	16	3	
Maeseyk	5	2	„	6	1	
Maldeghem.	3	3	1	12	2	
Malines	3	3	1	12	2	
Marche	4	2	1	8	1	
Mariembourg	5	2	„	6	1	
Martelange.	4	2	1	8	1	
Menin	3	3	1	12	2	
Mons.	1	6	2	24	4	
Namur	1	6	2	24	4	
Neufchâteau	5	2	„	6	1	
Ninove	4	2	1	8	1	
Nivelles	4	2	1	8	1	
Notre-Dame-aux-Bois	3	3	1	12	2	
Oosterzele.	5	2	„	6	1	
Orey.	3	3	1	12	2	
Ostende	3	3	1	12	2	
Pecq.	3	3	1	12	2	
Peteghem	3	3	1	12	2	
Philippeville	5	2	„	6	1	
Pitthem.	5	2	„	6	1	
Quadrecht	2	4	1	16	3	
Quiévrain	2	4	1	16	3	
Rance	5	2	„	6	1	
Renaix	5	2	„	6	1	
Roosebeeke	5	2	„	6	1	
Roulers.	5	2	„	6	1	
Rousbrugge	4	2	1	8	1	
St-Michel	5	2	„	6	1	

NOMS DES RELAIS.	CLASSE.	POSTILL ^s .	MONTREURS A DÉFAUT.	CHEVAUX.	BIDETS.	Observations.
St-Nicolas	3	3	1	12	2	
St-Troind	2	4	1	16	3	
Sanzinne	5	2	»	6	1	
Sclayen.	3	3	1	12	2	
Soignies.	2	4	1	16	3	
Sombreffe	3	3	1	12	2	
Spa	3	3	1	12	2	
Termonde	4	2	1	8	1	
Tervueren	4	2	1	8	1	
Tête-de-Flandre	4	2	1	8	1	
Thourout	5	2	»	6	1	
Tirlemont	2	4	1	16	3	
Tongres.	2	4	1	16	3	
Tournay.	2	4	1	16	3	
Turnhout	5	2	»	6	1	
Venloo	5	2	»	6	1	
Verviers.	3	3	1	12	2	
Vilvorde.	3	3	1	12	2	
Vive-St-Eloy	3	3	1	12	2	
Vivier-l'Agneau	4	2	1	8	1	
Waterloo	3	3	1	12	2	
Wayre	3	3	1	12	2	
Westmael	5	2	»	6	1	
Wittem	5	2	»	6	1	
Ypres	4	2	1	8	1	

Bruxelles, le 1^{er} mai 1836.

E. D'HUART.

Pour copie conforme :

Le secrétaire général par interim,

DUJARDIN.

Tableau général des relais de la Belgique, d'après le nouveau projet.

1841.

NOMS DES RELAIS.	Catégories.				Classes.						SOMME à payer annuellement CHACUN RELAIS
	FR 600	FR 500	FR 400	FR 200	CHEV 28	CHEV 19	CHEV 14	CHEV 9	CHEV 7	CHEV 5	
	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	

N^o 1. — Province d'Anvers.

Anvers	1	»	»	»	»	»	»	1	»	»	5,400
Braesschaet.	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	3,600
Gentich	»	»	»	»	»	»	»	»	1	»	»
Malines	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	4,200
Turnhout	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	1,000
Westmael	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	1,000
Westwezel	»	»	1	»	»	»	»	1	»	»	3,600
	2	»	2	2	»	»	»	3	1	2	18,800

N^o 2. — Province de Brabant.

Assche	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	2,000
Aerschot.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	2,000
Bruxelles.	1	»	»	»	22	»	»	»	»	»	15,400
Cortenbergh.	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	1,000
Diest.	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	2,500
Genappe.	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	2,800
La Genette.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	2,000
Hal	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	2,800
Louvain.	1	»	»	»	»	»	»	»	»	1	3,000
Nivelles.	»	»	1	»	»	»	»	»	»	1	2,000
Notre-Dame-au-Bois.	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	2,800
St-Michel.	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	1,000
Tervueren	»	»	»	1	»	»	»	»	»	1	1,000
Tirlemont	»	1	»	»	»	»	»	»	»	1	2,500
Vilvorde.	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Waterloo	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	2,800
Wavre.	»	»	1	»	»	»	»	»	1	»	2,800
	2	2	9	3	»	»	»	»	5	10	48,400

NOMS DES RELAIS.	Catégories.				Classes.						SOMME EN PAYS INDÉPENDANT 1 CHAQUE RELAIS
	FR 600	FR 500	FR. 400	FR 200	CHEV 28	CHEV 19	CHEV 14	CHEV 9	CHEV 7	CHEV 5	
	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6	

N° 3. — Province de la Flandre occidentale.

Bruges	1							1			5,400
Courtrai	1								1		4,200
Dixmude										1	1,000
Fannes			1	1				1			3,600
Ghisteltes			1							1	2,000
Menin		1								1	2,500
Neupoit		1							1		3,500
Ostende		1						1			4,500
Pitthem										1	1,000
Roulers			1	1						1	2,000
Rousbrugge										1	1,000
Thourout			1	1						1	2,000
Ypres.		1								1	2,500
Maldegheem.											
Houtave											
Vive-St-Éloy.										1	1,000
	2	4	4	4				3	2	9	36,200

N° 4. — Province de la Flandre orientale.

Alost		1								1	2,500
Audenarde.				1						1	1,000
Deynze			1							1	2,000
Eecloo			1							1	2,000
Gand.	1							1			5,400
Grammont				1						1	1,000
Kalken											
Lokeren.			1							1	2,000
Nimove				1						1	1,000
Quadrecht.			1							1	2,000
St-Nicolas		1								1	2,500
Termonde		1								1	2,500
Oosterzeele.				1						1	1,000
Grootenberg.				1						1	1,000
	1	3	4	5				1		12	25,900

NOMS DES RELAIS.	Catégories.				Classes.						SOMME à payer annuellement à CHAQUE RELAIS.
	FR. 600	FR. 500	FR. 400	FR. 200	CHEV. 28	CHEV. 19	CHEV. 14	CHEV. 9	CHEV. 7	CHEV. 5	
	1.	2.	3.	4.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	

N° 5. — Province de Hainaut.

Anderlues			1						1		2,800
Ath		1							1		3,500
Bray			1						1		2,800
Bury			1						1		2,800
Beaumont				1						1	1,000
Chumay				1						1	1,000
Charleroy		1							1		3,500
Enghien			1							1	2,000
Grand-Reng				1						1	1,000
Haine-St-Pierre				1						1	1,000
Hornu			1						1		2,800
Leuze			1						1		2,800
Mons	1						1				8,400
Pecq			1							1	2,000
Quiévrain			1						1		2,800
Rance				1						1	1,000
Soignies			1							1	2,000
Tournay	1						1				5,400
Pont-à-Mignoloux				1						1	1,000
	2	2	9	6			1	1	8	9	49,600

N° 6. — Province de Liège.

Aywaille			1							1	2,000
Chockier			1				1				3,600
Fraineux				1						1	1,000
Fraipont			1							1	2,000
Henri-Chapelle			1							1	2,000
Huy		1					1				4,500
Hannut				1						1	1,000
Liège	1						1				8,400
Orey			1							1	2,000
Soumagne			1							1	2,000
Spa			1							1	2,000
Verviers		1								1	2,500
	1	2	7	2			1	2		9	33,000

NOMS DES RELAIS.	Catégories.				Classes.						SOMME à payer annuellement à CHAQUE RELAIS
	FR. 600	FR. 500	FR. 400	FR. 200	CHRY. 28	CHRY. 19	CHRY. 14	CHRY. 9	CHRY. 7	CHRY. 5	
	1.	2.	3.	4.	1	2	3.	4	5	6.	

N° 7. — Province de Limbourg.

Hasselt	1									1	2,500
Lommel			1							1	1,000
Maesoyk			1							1	2,000
St-Trond	1								1		3,500
Tongres	1								1		3,500
Lanaken				1						1	1,000
	3		1	2					2	4	13,500

N° 8. — Province de Luxembourg.

Arlon	1						1				4,500
Aubange			1							1	1,000
Bastogne	1						1				4,500
Bouillon			1							1	2,000
Champlon			1						1		2,800
Houffalize			1							1	2,000
Marche			1						1		2,800
Mertelange			1						1		2,800
Manhay			1							1	2,000
Bièverve			1							1	2,000
	2		7	1			2		3	5	26,400

N° 9. — Province de Namur.

Dinant	1						1				4,500
Emptinne			1						1		2,800
Gembloux			1				1				3,600
Havelange				1						1	1,000
Mariembourg	1		1							1	2,000
Namur						1					8,400
Philippeville			1							1	2,000
Sauzinne				1						1	1,000
Sclayen			1				1				3,600
Sombreffe			1							1	2,000
Gros-Chêne				1						1	1,000
Beauraing			1							1	2,000
Vivier-l'Agneau			1						1		2,800
	1	1	8	3			1	3	2	7	36,700

RÉCAPITULATION.

N ^{OS} D'ORDRE.	NOMS DES PROVINCES.	CATÉGORIES DES RELAIS.				CLASSES DE RELAIS.						NOMBRE DE CHEVAUX.	SOMMES à payer ANNUELLEMENT
		FR. 600	FR. 500	FR. 400	FR. 200	CHEV. 28	CHEV. 19	CHEV. 14	CHEV. 9	CHEV. 7	CHEV. 5		
		1.	2	3.	4.	1	2	3	4	6	5		
1	Anvers.....	2	•	2	2	•	•	•	3	1	2	44	18,800
2	Brabant.....	2	2	9	3	•	•	•	•	5	10	107	48,400
3	Flandre occidentale	2	4	4	4	•	•	•	3	2	9	86	36,200
4	Flandre orientale ..	1	3	4	5	•	•	•	1	•	12	69	25,900
5	Hainaut.....	2	2	9	6	•	•	1	1	8	9	124	49,600
6	Liège.....	1	2	7	2	•	•	1	2	•	9	77	33,000
7	Limbourg.....	•	3	1	2	•	•	•	•	2	4	34	13,500
8	Luxembourg.....	•	2	7	1	•	•	•	2	3	5	64	26,400
9	Namur.....	1	1	8	3	•	•	1	3	2	7	90	36,700
	TOTAUX....	11	19	51	28	•	•	3	15	23	67	695	288,500

N. B. Le relais de Bruxelles hors ligne pour la classification.

N° 3.

Extrait du rapport de M. RENAULT, directeur de l'école royale vétérinaire d'Alfort, membre de l'Académie royale de médecine de Paris.

Vous me priez, Monsieur, de faire une réponse aussi précise que l'état de la science vétérinaire le permet, aux questions que vous me posez.

Je connais, Monsieur, toute l'importance que présentent en effet ces questions, soit qu'on les examine au point de vue des services publics, soit qu'on se préoccupe des intérêts privés auxquels elles se rattachent; aussi n'est-ce qu'après les avoir longuement et sérieusement méditées, après m'être livré à toutes les recherches et investigations les plus propres à m'édifier sur la vérité de l'opinion que je dois émettre, après avoir ajouté aux lumières de ma propre expérience, celles de plusieurs de mes confrères les plus éclairés, que je vais essayer de répondre à la confiance que vous voulez bien me témoigner. Ayant longtemps occupé la chaire de clinique à l'école d'Alfort, et faisant partie depuis quelques années, d'une commission spécialement chargée par le Gouvernement de rechercher sous quelle influence se développent les maladies et la mortalité dans de grandes réunions de chevaux, peut-être me trouvé-je placé dans des circonstances favorables pour jeter quelque jour sur un pareil sujet. Sa nature toutefois, et vous devez le comprendre, ne peut comporter aucune réponse absolue, aucune solution formulée avec une rigueur mathématique.

PREMIÈRE QUESTION. — *Quelle est, en général, l'influence de la vitesse des allures sur la mortalité et le dépérissement des chevaux? — Et spécialement, quand une vitesse de quatre lieues (16,000 mètres) à l'heure est imprimée à quatre chevaux, attelés à une malle-poste du poids de 2,375 kilogrammes?*

C'est un fait facile à apprécier pour tout le monde, que la course, quel qu'en soit le mode, a toujours pour effet presque immédiat, d'accélérer la circulation du sang dans les individus qui se livrent ou qui sont soumis à cet exercice. Plus la vitesse est grande, plus longtemps elle est soutenue, plus grande est cette accélération, coïncidemment à cette augmentation dans la rapidité du cours du sang; et par effet nécessaire de celle-ci, se manifeste une accélération proportionnelle dans les fonctions respiratoires. Il y aurait même danger immédiat pour la vie d'un animal, il y aurait imminence d'asphyxie, s'il était possible que le sang traversât plus rapidement le poumon, sans que l'air qui doit le vivifier à son passage dans cet organe, s'y renouvelât lui-même plus fréquemment.

Constatons donc comme un principe général :

1° Que toute allure accélérée qui ne sera pas assez rapide, ou assez longtemps prolongée, pour détruire l'équilibre qui doit exister entre la respiration et la circulation, pourra être soutenue par un animal sans compromettre sa santé ou sa vie;

2° Que toute allure, dont la rapidité exigée portera atteinte à cet équilibre, si elle

se répète souvent, deviendra par ce seul fait, une cause plus ou moins prochaine, mais inévitable de maladie.

Ce n'est donc pas seulement par suite des fatigues musculaires qu'ils éprouvent, comme on le croit généralement, que les animaux dont on exige une trop grande vitesse s'épuisent, et surtout parce que la vitesse portée au delà d'une certaine limite, en empêchant le parfait accomplissement de la respiration, attaque la santé dans une de ses conditions les plus générales et les plus nécessaires, la vitalité du sang.

Le danger est bien plus grave encore, quand on exige à la fois d'un cheval, et du tirage et de la vitesse. Il existe, en effet, entre l'accomplissement de certains actes physiologiques nécessaires dans les allures vives, et l'une des conditions de mécanique animale exigée par tout effort de traction, une opposition, qui ne permet pas que la course et le tirage aient lieu simultanément sans danger pour l'animal, pour peu que le fardeau soit pesant, et surtout que l'allure soit rapide.

Un des traits les plus importants de tout effort exécuté par un animal pour vaincre une résistance extérieure, c'est l'immobilité, ou du moins une certaine fixité des côtes qui forment les parois osseuses de la poitrine. C'est sur ces parois, en effet, que prennent, en définitive, leur point d'appui, les principales puissances musculaires mises en jeu pour triompher d'une certaine résistance. — La fréquence de la respiration dans un animal qui tire, en ôtant de la fixité au principal point d'appui des puissances de traction, exige de ces puissances une dépense de force d'autant plus considérable pour obtenir le même résultat, que la mobilité est plus grande dans ce point d'appui : de là une cause d'épuisement et de ruine pour cet animal.

D'autre part, la fixité de la poitrine, nécessaire à l'efficacité des efforts de traction, en gênant ou empêchant, dans un animal qui court, le libre et fréquent renouvellement de l'air dans les poumons, que le sang traverse alors avec plus de rapidité, est un obstacle à la parfaite vivification de ce liquide, et, dès lors, une cause certaine de maladie.

CONCLUSION.

Les chevaux à qui on fait tirer des fardeaux, ne peuvent, par cette raison, être en même temps soumis à des allures vives.

Les chevaux dont on exige des allures vives ne peuvent les soutenir qu'autant qu'ils n'ont point de fardeaux à tirer.

Si ces principes sont vrais, et je les maintiens pour tels, il est évident que tout service qui exigera d'un cheval des efforts simultanés et quelque peu considérables de traction et de vitesse, sera toujours pour lui une cause de fatigue, de dépérissement ou de maladie, auxquels il résistera d'autant moins longtemps, qu'avec une vitesse donnée, le fardeau à traîner aura plus de poids, ou qu'avec un fardeau, même léger, la vitesse sera plus grande et plus prolongée.

Or, et j'arrive ainsi au cœur des questions que vous m'avez adressées : telles sont précisément les exigences du service des malles. Il s'agit d'examiner jusqu'à quel point, la combinaison d'efforts que les règlements actuels sur le service des malles imposent aux chevaux qui y sont attelés, rentre dans la limite de ceux qu'il leur est donné par la nature d'accomplir, sans compromettre leur santé ou leur existence. Pour cela, il nous faut d'abord rechercher quelle est la vitesse qu'on peut raisonnablement imposer à un cheval propre aux allures accélérées, et quelle est la distance qu'il peut parcourir avec cette vitesse, et pendant combien de temps il peut la soutenir. Voici, à cet égard, ce que semblent avoir fixé l'expérience et l'observation.

Il résulte des observations faites par les hommes les plus compétents dans cette matière, qu'on peut établir d'une manière très approximative, qu'un cheval convenablement conformé, attelé à une voiture du poids de 600 kilog., et cheminant sur une route pavée, ne pourra se maintenir dans un bon état de santé, si, ne se reposant que de deux jours l'un, il fait plus de six lieues (24,000 mètr.) par jour, avec une vitesse de deux lieues et demie (8 à 10,000 mètr.) par chaque heure. — Quatre lieues et demie à cinq lieues (18 à 20,000 mètr.) par jour, seraient la mesure du travail exigible, si le parcours devait avoir lieu à la vitesse de trois lieues à l'heure, la plus grande qu'il soit raisonnablement possible de demander à des chevaux de voiture, quelle que soit la diminution de la longueur du parcours.

Je suis donc parfaitement d'accord, non-seulement avec les données de la théorie, mais encore avec les enseignements les plus positifs de l'expérience, en disant que le danger commence quand on excède la limite que je viens d'indiquer.

Quels sont, en effet, les établissements dont les attelages ont été si souvent décimés par les maladies, dont les chevaux sont si généralement amaigris, usés, ruinés par le travail et la fatigue? Au premier rang, aujourd'hui, sans contredit, ceux des maîtres de poste, et en seconde ligne, ceux de relayeurs de messageries, des conducteurs particuliers de diligences, etc.

Il est évident que les pertes ou détériorations des animaux employés à ces services, seront d'autant plus grandes que le poids des voitures augmentera davantage, la vitesse restant la même, ou que l'allure sera plus accélérée, sans diminution notable du poids des voitures. Or, c'est dans cette dernière circonstance que se trouvent, depuis un certain nombre d'années, les chevaux affectés au service des malles-postes.

Quelle était la vitesse en 1816? Quelle est-elle aujourd'hui? et quels ont été, comparés aux deux époques, les résultats de cette vitesse sur la mortalité ou le dépérissement dans les écuries des maîtres de poste?

En 1816, le temps moyen du parcours des malles étant de 69 minutes par poste (2 lieues ou 8 kilomèt.); il en résulte que la vitesse était d'un peu moins de 2 lieues à l'heure.

En 1830, il n'était plus accordé que 46 minutes pour le même parcours, ce qui représentait une vitesse d'un peu moins de 3 lieues à l'heure. Depuis lors, les exigences du service ayant toujours été en proportion croissante, la vitesse se trouverait être, d'après vous, défalcation faite du relayage et de la remise des dépêches, de 34 minutes par poste, c'est-à-dire de près de 4 lieues à l'heure. Telle a successivement été cette vitesse : voyons les conséquences.

Ayant eu l'honneur d'être appelé en consultation chez beaucoup de maîtres de poste, depuis 1830, j'ai acquis la preuve, en examinant les registres d'écurie de la plupart d'entre eux, que les maladies et les mortalités avaient eu chez eux, surtout depuis 1831, une fréquence et une gravité à peu près proportionnelles aux exigences de l'administration, par rapport à la vitesse des malles. Tels maîtres de poste, et j'en citerais, au besoin, un grand nombre dont je connais les écuries, qui, avant cette époque, n'avaient jamais éprouvé dans leurs chevaux que des pertes très circonscrites, la plupart accidentelles, ont, depuis, vu leurs écuries ravagées, soit par la morve ou le farcin, soit par des maladies typhoïdes, toutes résultat évident d'un travail hors de proportion, avec la nature et l'espèce des chevaux qu'ils doivent employer à leurs services. Je pourrais citer certains établissements de poste, où les chevaux ont toujours été bien logés, sainement et abondamment nourris, qui, à partir de 1831, ont perdu, par suite de maladies, dans l'espace de deux ou trois ans, 100, 120 et jusqu'à 130 chevaux, et un résultat aussi effrayant sera facilement compris, lorsqu'on examinera les ravages officiellement constatés, par une seule des maladies que je viens d'indiquer.

Il résulte d'un document émané d'une administration qui certes ne sera pas suspecte, de l'administration des postes, produit en 1838, et que j'ai eu sous les yeux, que d'après les relevés faits de 1825 à 1831, le *maximum* des pertes occasionnées par la morve dans les relais, était de 20 p. %, tandis que de 1831 à 1838, il avait été de 28 p. %. C'est une augmentation de près d'un tiers dans la mortalité causée par une seule maladie, ou précisément à l'époque où la vitesse a été sensiblement augmentée. Et ce chiffre, quelque énorme qu'il soit, est encore au-dessous des pertes réellement éprouvées. Il est, en effet, à ma connaissance personnelle, que plusieurs maîtres de poste, rebutés par l'insuffisance des indemnités qui leur étaient accordées, ont renoncé à faire constater leurs pertes et à les notifier à l'administration, qu'ils craignaient peut-être d'indisposer par ce triste résultat de ses exigences.

Or ce rapprochement entre la fréquence et la gravité des maladies dans les chevaux de poste, et l'augmentation de la vitesse qui leur est imprimée depuis un certain nombre d'années, ce n'est pas seulement par mes observations personnelles et d'après ce que j'ai vu sur les registres des différentes postes, que je les ai établis; c'est aussi par des renseignements puisés auprès des vétérinaires de chacun de ces établissements. Ce n'est pas non plus d'aujourd'hui seulement que je les fais remarquer. Il y a plusieurs années déjà que je les ai signalés aux élèves dans les cours dont j'étais chargé aux hôpitaux de l'école d'Alfort, et j'ai cru devoir en faire l'objet d'une mention particulière, dans le compte-rendu annuel des travaux de cette école, en séance publique, le 14 septembre 1839.

Il y a encore, à côté de ces mortalités, et parallèlement à elles, d'autres effets de la même cause, qui, pour être moins immédiatement désastreux, n'en constituent pas moins, en définitive, un dommage considérable aux maîtres de poste; je veux parler des tares graves et nombreuses qui résultent presque inévitablement, pour les meilleurs chevaux de poste, du service des malles fait avec la rapidité progressive exigée depuis 1831. Par exemple, je n'hésite pas à affirmer que sur 100 chevaux, faisant le service des malles, tel qu'il est monté et avec les exigences d'aujourd'hui, il n'en est pas 20 qui, au bout d'un an, ne soient plus ou moins fortement atteints de la pousse, affection assez grave, promettant encore une certaine durée de service aux animaux qui n'en sont que légèrement atteints, mais qui n'en diminue pas moins de plus de la moitié leur valeur commerciale; ainsi, sous le seul rapport de la pousse, le service des malles fait sur les routes françaises, avec une vitesse de 4 lieues à l'heure, diminue de près de moitié, en un an, le capital représenté par la valeur de chevaux affectés à ce service.

Aux mortalités, à la pousse, ajoutez les boiteries si fréquentes par le temps d'hiver, surtout sur des chevaux qu'on mène un pareil train sur de pareilles routes, et vous aurez une idée des effets produits sur la santé et la durée de ces animaux, par la vitesse actuellement exigée pour le transport des dépêches.

Je sais bien que tel n'est pas cependant le tableau qui se présente chez tous les maîtres de poste; il en est même plus d'un dont les attelages sont encore aujourd'hui dans un état assez généralement satisfaisant. Mais comment, et à quel prix sont-ils arrivés à les mettre et à les maintenir dans ces conditions? C'est en augmentant le nombre de chevaux de chaque attelage; en mettant, par ce moyen, de plus longs intervalles entre les courses de malle que doit faire chaque cheval; c'est en se donnant ainsi la possibilité de laisser reposer aussitôt, aussi souvent et aussi longtemps qu'ils en ont besoin, ceux qui paraissent trop fatigués. Moyens bien dispendieux sans doute, mais qui, seuls, pouvaient prévenir la ruine totale de certains relais.

Remarquons encore, pour expliquer la différence qui se trouve dans la situation des relais, qu'il existe entre plusieurs d'entre eux de notables différences, entre la

longueur des parcours, qui se trouvent encore plus ou moins difficiles. On conçoit que tel cheval de malle, qui ne fera que 3 lieues sur une bonne route, pourra suffire à un service qui ruinerait bientôt ce même cheval, si le parcours, fait avec la même rapidité, avait une longueur de 4 ou 5 lieues, sur une route difficile. Tout cela se comprend à merveille, et c'est pour n'en avoir pas tenu assez de compte, que les réglemens sur la vitesse et parcours ont imposé d'aussi désastreuses obligations aux maîtres de poste dont le parcours se trouvent dans ces conditions.

Ici, Monsieur, je termine ma réponse à votre première question ; il en résulte, ce me semble, que si c'est une chose merveilleuse que la rapidité avec laquelle se fait aujourd'hui en France le service des dépêches, c'est aussi une chose monstrueuse, quand on considère les résultats désastreux de cette rapidité sur les malheureux chevaux, dont on exige des efforts surnaturels pour l'obtenir.

DEUXIÈME QUESTION. — *Si en Angleterre, à charge et à vitesse tenues pour égales, on évalue la perte annuelle au tiers du capital, quelle sera la proportion à établir pour la France ?*

Ayant voyagé en Angleterre, j'ai pu, comme tous ceux qui ont parcouru ce pays, constater deux faits qui sont d'une haute importance : d'une part, l'excellence des routes ; d'autre part, l'incontestable supériorité qu'ont sur les chevaux français, les chevaux employés aux relais de malles ou de diligences. Les routes étant meilleures, mieux entretenues, beaucoup plus coulantes, il s'ensuit que le tirage d'une voiture d'un même poids doit y exiger beaucoup moins d'efforts que sur nos routes, qui sont incontestablement plus tirantes. Or, dans la question qui nous occupe, voici les moindres efforts de tirage qu'une malle du poids donné exige sur les routes anglaises : d'abord, ayant moins à tirer, les chevaux peuvent courir plus vite ; ensuite, par cela même que le tirage est moindre, on peut employer au service des malles des chevaux moins propres à tirer, mais plus propres à courir, et leur rendre moins pénible la vitesse qu'on leur impose.

Il est évident, encore, que l'Angleterre possédant une race de chevaux très bien conformés pour courir en tirant quand la charge est légère, et doués d'une grande vigueur et d'une grande énergie, ces chevaux doivent avoir, sous ce nouveau rapport, beaucoup moins à souffrir du service des malles, que nos chevaux français, qui sont plus lourds et qui ont moins de race.

Il ne serait donc pas raisonnable, vous le voyez bien, que la vitesse exigée en Angleterre, pour la conduite des malles, fût de règle, pour ce qu'il conviendrait de déterminer en France à cet égard. Pour moi, si on me demandait mon avis sur une règle à établir en tenant compte de l'état comparé des routes dans les deux pays, et de la différence des chevaux qu'ils produisent, je dirais que ce serait encore beaucoup exiger des relayeurs français, que de leur demander, avec nos malles et sur nos routes, de parcourir en une heure et demie la distance qu'en Angleterre on pourrait imposer aux relayeurs anglais de franchir dans une heure ; j'ajoute qu'à cette vitesse comparative, ce serait encore les chevaux français qui, très probablement, auraient le plus de fatigue et dépériraient le plus rapidement. C'est vous dire assez clairement ce que je pense des réglemens qui exigent des malles françaises une vitesse plus grande que celle prescrite pour les malles anglaises. C'est vous dire assez que si, dans les relais anglais, il a été démontré, par enquête, que la perte annuelle ou le dépérissement est représenté par la perte d'un tiers du capital consacré à l'achat des chevaux, une enquête faite en France, avec le même soin, permettrait de constater des pertes bien autrement considérables.

TROISIÈME QUESTION — *Quel est, terme moyen, le prix d'un cheval de poste, qui doit remplir les conditions exigées? — Quelle différence entre ce prix et celui du cheval qui marchait, il y a 20 ans, avec une vitesse moindre de moitié?*

Il y a 20 ans, le service des malles se faisant avec une vitesse de 60 à 65 minutes par poste (moins de 2 lieues à l'heure), n'obligeait pas à chercher des chevaux, si difficiles à trouver, chez lesquels la force fût réunie à la légèreté, et propres à la fois au tirage et aux allures rapides; aussi pouvait-on s'en procurer d'excellents dans les prix de fr. 350 à 400, et ces chevaux duraient longtemps.

Aujourd'hui, je reste au plus bas chiffre, et je suis peut-être en dessous de la vérité, en disant que le moindre cheval capable de faire convenablement le service des malles coûte de fr. 600 à 650; le plus grand nombre de ceux qui sont réputés bons se vendent fr. 700 et au-dessus; ajoutez qu'on ne trouve à acheter à ce prix que des chevaux de 4 à 5 ans à peine, sortant de chez les éleveurs, et n'ayant jamais fait qu'un travail au pas, ayant plus vécu jusque-là de fourrage d'herbe que d'avoine, ce qui oblige les maîtres de poste à les ménager pendant 5 à 6 mois, pour les habituer, pour les faire progressivement au service et pour les engrener avant d'en faire des chevaux de rang, circonstance qui augmente encore le prix auquel revient chaque cheval, au moment où il entre dans les attelages.

Plusieurs causes ont contribué à rendre plus chers et plus rares, les chevaux propres au service des postes; d'une part, les qualités supérieures qu'on en exige, puisque avec la force qu'ils avaient autrefois, on leur demande une légèreté beaucoup plus grande; d'autre part, la consommation beaucoup plus considérable qu'on en fait depuis la multiplication remarquable du nombre des voitures sur nos routes, et aussi depuis l'établissement des omnibus dans nos grandes villes. Il faut ajouter encore la mortalité plus grande qui les décime, et l'extrême difficulté de trouver cette espèce de chevaux ailleurs que dans le Perche, une partie de la Bretagne et quelques points de la Normandie.

QUATRIÈME QUESTION. — *Quelle distance peut parcourir, sans dépérissement sensible, tous les jours de l'année, un cheval de poste attelé marchant avec une vitesse de 3 lieues (12,000 mètres) à l'heure?*

Dans mon opinion personnelle, un cheval de poste bien portant et bien constitué, dans la force de l'âge et fait au service, conduisant, lui quatrième, une malle-poste ordinaire, avec un tirage de 3 lieues à l'heure, sur une route pavée et en bon état, par une saison tempérée, ne peut faire, sans dépérir sensiblement, plus de 4 lieues par jour en deux traites, et ne se reposant que de 7 jours l'un; à cette vitesse, il ne pourrait faire plus de trois lieues par jour, s'il devait les faire d'une seule traite.

Il va sans dire, que ce n'est peut-être là qu'une donnée aussi approximative que possible, que viendraient nécessairement modifier la constitution et la vigueur plus ou moins grande du cheval, l'état plus ou moins bon des routes, le degré plus ou moins élevé de la température dans les saisons chaudes.

Le 16 novembre 1840.

EUGÈNE RENAULT, *directeur de l'école royale vétérinaire d'Alfort, membre de l'Académie royale de médecine.*

N° 4.

RELEVÉ du produit du droit de 25 centimes sur les voitures publiques relayant et sur celles ne relayant pas, au 1^{er} janvier 1841.

N° D'ORDRE.	NOMS DES PROVINCES.	25 CENTIMES PERÇUS.	25 CENTIMES À PERCEVOIR.	Observations.
1	Anvers.	16,425 "	4,668 35	
2	Brabant	70,189 50	37,759 25	
3	Flandre occidentale	29,628 87	19,051 78	
4	Flandre orientale	17,895 "	32,815 "	
5	Hainaut	83,647 05	22,761 40	
6	Liège	45,862 11	15,968 36	
7	Limbourg	9,491 73	4,850 31	
8	Luxembourg	15,855 58	4,129 06	
9	Namur	41,197 55	13,588 95	
	Totaux.	330,192 39	155,592 46	

RÉCAPITULATION.

Sommes perçues. fr. 330,192 39

Sommes à percevoir 155,592 46

Total général. fr. 485,784 85

*Règlement et tarif de la poste aux chevaux, avec les modifications proposées
par la commission des maîtres de postes.*

1841.

TITRE IV.

Extrait de la loi des 23 et 24 juillet 1793.

ART. 68. — Il sera entretenu un service de relais, tant pour la conduite des malles que pour le service des personnes qui voudront voyager en poste ; les entrepreneurs de ces relais seront établis dans leurs fonctions en vertu d'une commission du Gouvernement. Ils pourront être destitués de leurs fonctions pour cause de leur mauvais service constaté par l'administration des postes et par les corps administratifs de leur arrondissement. Ils seront soumis aux lois sur le fait des postes, sous l'inspection et administration immédiate des postes.

ART. 69.—Aucuns maîtres de poste ne pourront quitter le service sans en avertir au moins six mois d'avance, autrement il y sera pourvu à leurs frais ; ils pourront néanmoins disposer de leur établissement en faveur d'un autre, en prévenant de leur intention, l'administration qui fera expédier, si elle le juge convenable, une nouvelle commission à la personne désignée pour le remplacement. Ils entretiendront, sous peine de destitution, le nombre de chevaux et postillons nécessaires au service, ainsi qu'il sera réglé par l'administration. Il ne sera formé aucun établissement en relais, sans un décret qui l'autorise.

ART. 70. — Si quelqu'un d'eux vient à décéder, et que les héritiers ne puissent et ne veulent pas continuer le service pour leur compte, la municipalité veillera à ce que le nombre de chevaux et de postillons ne diminue pas, jusqu'à ce qu'il ait été pourvu au remplacement par l'administration, qui y procédera le plus promptement possible.

ART. 76. — Les paiements, ainsi que les chevaux, provision, ustensiles et équipages destinés au service de la poste, ne pourront être saisis sous aucun prétexte.

Extrait de la loi du 6 nivôse an IV.

ART. 2. — Il est défendu à tout maître de poste en activité de service, ou même démissionnaire, de disposer de ses chevaux, harnais et fourrages.

Les objets vendus ou détournés seront rétablis à ses frais.

Les démissions qui pourraient être données seront acceptées, et les remplacements faits par l'administration des postes, dans les six mois au plus tard de la présentation de la démission.

ART. 3. — Il est défendu à tout maître de poste de percevoir des voyageurs aucune

somme au-dessus du tarif et du nombre de chevaux fixé par les règlements, à peine d'une amende de 20 fois la somme trop perçue, pour la première fois, et 40 fois pour la récidive.

Il leur est également défendu de refuser des chevaux à quelque heure que ce puisse être, à peine d'une amende de mille francs et d'une indemnité envers les voyageurs, qui sera proportionnée au temps qu'ils auront été obligés de séjourner, à la charge, cependant, par ceux-ci, d'accorder une heure pour le rafraîchissement des chevaux qui arriveront de course.

Extrait de la loi du 19 frimaire an VII.

ART. 2. — Nul autre que les maîtres de poste, munis d'une commission spéciale, ne pourra établir de relais particulier, relayer ou conduire, à titre de louage, des voyageurs d'un relais à un autre, à peine d'être contraint de payer, par forme d'indemnité, le prix de la course au profit des maîtres de poste et des postillons qui auront été frustrés.

ART. 4. — Il est défendu à tout maître de poste de relayer quiconque aurait contrevenu aux dispositions des articles précédents, sous peine de payer lui-même la course aux maîtres de poste et postillons, à qui elle serait due à titre d'indemnité.

ART. 5. — Sont exceptés les relais qui seraient établis pour le service des voitures publiques partant à jour et heure fixes, et annoncées par affiches, et le transport des dépêches partout où les maîtres de poste n'en seraient pas chargés, lorsque ces relais sont bornés au service qui leur est attribué.

Est également excepté le cas où un relais de poste se trouverait dégarni.

ART. 6. — Les maîtres de poste ne sont point sujets au droit de patente, pour l'exercice public dont ils sont chargés. Ils sont seulement astreints à faire enregistrer leur commission au greffe de leurs municipalités respectives.

ART. 11. — Le Gouvernement est autorisé à régler la position, le nombre des relais et leurs distances respectives, en réduisant les relais les plus forts à deux postes et demie, et en posant les plus faibles à une poste et demie, lorsque les localités ne s'y opposent pas impérieusement.

Il est également autorisé à supprimer les relais dont l'inutilité sera reconnue.

ART. 13. — Les maîtres de poste auront droit à une indemnité pour les localités difficiles et pour les pertes majeures et imprévues qu'ils supporteront relativement à leur état.

ART. 14. — Les postillons auront droit à une pension de retraite après vingt ans de service, comme postillons en rang, ou dans le cas d'un accident ou d'une infirmité qui les mettraient dans l'impuissance de se procurer, par un travail quelconque, les moyens d'exister.

Cette retraite ne pourra être moindre de 150 fr., ni plus forte de 200 fr.

Elle pourra être réversible, en tout ou en partie, aux veuves et aux enfants.

Extrait du règlement d'ordre et de police, arrêté par le Gouvernement, le 1^{er} prairial an VII, en exécution de l'art. 26 de la loi du 19 frimaire an VII.

DES MAÎTRES DE POSTE ET POSTILLONS.

ART. 1^{er}. — Les maîtres de poste doivent résider à leurs relais, où leur présence est constamment nécessaire pour y maintenir l'ordre, l'activité et la subordination dont ils répondront personnellement.

Ils ne peuvent transférer leurs relais d'un local dans un autre, quoique dans la même commune, qu'avec l'autorisation préalable de l'administration.

ART. 2. — Les maîtres de poste ne peuvent quitter le service sans en avoir prévenu l'administration six mois d'avance ; faute de quoi, il y sera pourvu à leurs frais, conformément à l'art. 69 de la loi des 23 et 24 juillet 1793.

ART. 3. — En cas d'absence momentanée d'un titulaire, il peut charger quelqu'un de le représenter pour trois mois au plus, et seulement après en avoir prévenu l'administration des postes ; mais il ne peut ni faire gérer habituellement son relais, ni le céder, sans que le gérant ou cessionnaire ait été préalablement agréé.

ART. 4. — Les maîtres de poste ont le choix de leurs postillons ; mais ils ne peuvent en prendre un sortant d'un autre relais, s'il n'est muni d'un certificat de bonne conduite, donné par le titulaire du relais qu'il quitte.

Ils peuvent également les renvoyer ; mais ils ne peuvent leur refuser un certificat sans des motifs graves, et dont l'administration sera juge en cas de contestation.

ART. 5. — La surveillance des maîtres de poste doit s'étendre non-seulement sur leurs propres postillons, mais même sur ceux des relais voisins ; ils doivent veiller particulièrement à ce que les derniers ne s'arrêtent au relais où ils arrivent, que le temps nécessaire pour faire souffler leurs chevaux, et à ce qu'ils ne repartent point à charge ou au galop.

ART. 6. — Les maîtres de poste sont civilement responsables des accidents arrivés par le fait de leurs postillons, ou par l'emploi de chevaux qu'ils auraient dû réformer.

ART. 7. — L'administration et les inspecteurs en tournée ont le droit de prononcer la mise à pied pour un mois au plus, des postillons qui donneraient lieu à des plaintes dans leur service, et qui se rendraient coupables d'insolence ou d'insubordination. Les maîtres de poste sont tenus de déférer aux ordres qui leur seront donnés à cet égard, et ils sont autorisés à employer personnellement cette mesure de discipline.

ART. 8. — Tout postillon qui, après avoir subi la peine de la mise à pied, se mettra dans le cas d'une nouvelle punition, sera destitué, conformément à l'art. 23 de la loi du 19 frimaire an VII. Il ne pourra plus être employé dans aucun relais, et sera privé de tout droit à la pension réglée par l'art. 14 de la même loi.

ART. 9. — Dans le cas d'un relais vacant ou abandonné, les deux maîtres de poste voisins sont tenus de se communiquer sur-le-champ, et sans attendre l'ordre de l'administration.

Lorsqu'il n'en résultera qu'une course de deux postes et demie, les maîtres de poste ne pourront prétendre à aucun dédommagement ; mais si la course se trouve plus étendue, il leur sera payé, indépendamment du prix ordinaire pour les distances parcourues, une demi-poste d'augmentation, pour tenir lieu de rafraîchissement des chevaux, jusqu'à concurrence de trois postes et demie, et le prix d'une poste entière, lorsque la course surpassera cette dernière distance, et jusqu'à concurrence de cinq postes, terme au-delà duquel ils ne peuvent être tenus de se communiquer.

ART. 13. — Tout postillon doit être âgé de 16 ans au moins. Il doit se faire inscrire au greffe de l'administration municipale, à compter du jour qu'il prend rang, et adresser à l'administration des postes le certificat de son inscription. Le droit à la pension ne courra à l'avenir, pour les postillons qui entreront dans les relais, que du jour de cette inscription.

ART. 14. — Les postillons doivent obéissance, non-seulement au maître de poste auquel ils sont attachés, mais encore, en ce qui concerne le service, à tous les maîtres de poste chez lesquels ils se trouvent.

ART. 15. — Tout postillon, quittant un relais pour s'attacher à un autre, sera tenu de faire viser le certificat de bonne conduite qui lui aura été délivré par le maître de poste

au relais duquel il était précédemment attaché, tant par la municipalité qu'il quittera que par celle de son nouveau domicile.

ART. 16. — Les postillons ne peuvent quitter un relais sans avoir prévenu le titulaire au moins un mois d'avance, et en cas de non-exécution de cette disposition, les maîtres de poste sont autorisés à leur refuser le certificat nécessaire pour entrer dans un autre relais.

ART. 17. — L'administration veillera scrupuleusement à ce qu'aucun postillon, qui aurait été renvoyé d'un relais sans certificat, ne puisse s'introduire dans un autre; elle fera droit, au surplus, aux justes observations et réclamations des postillons.

ART. 18. — Les postillons en course doivent être porteurs d'une plaque au bras, qui indique le nom du relais auquel ils sont attachés et le numéro de leur rang.

L'infraction à cette disposition sera punie, pour la première fois, par la mise à pied, pendant deux jours; pour la deuxième fois, pendant un mois, et, en cas de récidive, par la destitution.

Du nombre de chevaux et de postillons à employer pour les différents services.

SERVICE A FRANC ÉTRIER.

ART. 1^{er}. — Tout courrier à franc étrier, qui n'accompagne pas une voiture, doit avoir un postillon monté pour lui servir de guide.

ART. 2. — Un seul postillon ne peut conduire que trois courriers à franc étrier; s'il y a quatre courriers, il faut deux postillons.

SERVICE EN VOITURE.

(Voir le tarif ci-après).

Chargement des chevaux.

ART. 1^{er}. — Tout courrier à franc étrier ne peut faire porter au cheval qu'il monte, que ce que peuvent contenir en menus effets les poches de la selle; s'il y a un portemanteau, il doit être porté en croupe par le postillon, pourvu qu'il n'exède point le poids de 15 kilog. ou 30 livres.

Police et ordre dans le service.

ART. 1^{er}. — Il doit y avoir dans l'écurie de chaque maître de poste, de la lumière pendant la nuit et un postillon de garde, afin de ne pas faire attendre les courriers. Le postillon de garde allant en course, un autre doit le remplacer.

ART. 3. — Le service des malles, pour lequel au surplus les maîtres de poste doivent tenir des chevaux en réserve, et celui des courriers ou porteurs d'ordres du Gouvernement, doivent être faits de préférence à tous autres.

Hors ces deux cas, les voyageurs doivent être servis dans les postes selon l'ordre de leur arrivée, ou de celle de leur avant-courrier, quand ils en ont un qui les précède.

ART. 4. — Les postillons attachés à un relais doivent seuls en conduire les chevaux; les voyageurs ne peuvent les faire remplacer par qui que ce soit.

ART. 5. — Les courriers à franc étrier ne peuvent se servir de brides à eux appartenant. Ils ne doivent pas passer le postillon qui les conduit, et le maître de la poste à laquelle ils arriveraient sans leur postillon, ne doit point leur donner de chevaux avant que ce dernier ne soit arrivé, qu'il n'ait reconnu l'état des chevaux et déclaré la course payée.

ART. 6. — Les avant-courriers ne peuvent devancer, que d'une poste, la voiture qu'ils précèdent; il leur est défendu de partir, et aux maîtres de poste de leur fournir des chevaux, avant l'arrivée de la voiture au relais, et s'ils partent plus d'un quart d'heure après, il leur sera donné un guide.

ART. 9. — Lorsque tous les chevaux d'une poste, suffisamment garnie, sont en course, les courriers et voyageurs doivent attendre que les chevaux soient de retour et aient rafraîchi; mais si le manque de chevaux provient de ce qu'un relais n'est pas suffisamment monté, alors les postillons seront tenus de passer avec tout ou partie seulement de leurs chevaux, après toutefois les avoir fait rafraîchir. Ils ne pourront, en aucun cas, être forcés à passer plus d'un relais.

ART. 11. — Les maisons de campagne, situées sur les grandes routes ou à proximité, seront desservies par la poste la plus voisine du point vers lequel les voyageurs se dirigeront.

ART. 12. — Les maîtres de poste ne peuvent être contraints à fournir des chevaux, pour être attelés à une voiture, avec d'autres que ceux employés au service de la poste.

ART. 13. — Les courriers ne doivent point forcer ni maltraiter les chevaux; dans le cas où ils se seraient portés à ces excès, et que, par suite, un ou plusieurs chevaux seraient mis hors de service, ou viendraient à périr, ils seront tenus d'en payer le prix au maître de poste, suivant l'estimation qui en sera faite par experts, et sur le procès-verbal qui en sera dressé, en présence de l'agent municipal des lieux où le délit aura été commis.

ART. 14. — Les maîtres de poste qui conduisent à un relais sur les pays étrangers, sont autorisés à se faire payer sur le pied de monnaie étrangère.

ART. 17. — Les voyageurs paieront soixante-quinze centimes par homme et par cheval, toutes les fois que, par la fermeture des portes d'une commune, ou autre empêchement de cette nature, ils seront forcés de coucher et ne pourront revenir à leurs relais.

Extrait d'une décision de l'administration, approuvée par le Ministre des Finances, le 4 fructidor an XIII.

A l'entrée et à la sortie des lieux où le Roi fait son séjour momentanément, la première poste se paie double; mais à compter seulement de l'heure de minuit qui suit le jour où Sa Majesté est arrivée et jusqu'à minuit après le jour qu'elle en est partie.

Extrait d'un arrêté du 28 août 1808.

Les rouliers, voituriers, charretiers, sont tenus de céder la moitié du pavé aux courriers de la malle, aux voyageurs en poste et aux voitures publiques, et à peine de fr. 50 d'amende et du double en cas de récidive, sans préjudice des peines corporelles portées au règlement de police. Les postillons et les conducteurs de diligence seront autorisés, en cas de contravention, à faire leur déclaration à l'officier de police, à leur

arrivée, en faisant connaître le nom du roulier ou du voiturier, d'après sa plaque; le délit est poursuivi à la diligence de M. le procureur du roi.

Extrait d'un arrêté royal de 1815, sur le service des estafettes.

Aucun maître de poste ne peut expédier une estafette sans l'avoir fait inscrire au bureau de la poste aux lettres et y avoir pris un part signé du directeur, ou d'un employé fondé de pouvoirs, à moins qu'il n'y ait pas de bureau de poste dans l'endroit d'où l'estafette est expédiée.

Le prix des estafettes est payé à trois francs par poste pour le Gouvernement et les autorités, et à trois francs cinquante centimes pour le commerce et les particuliers; plus cinq francs au bureau du départ et à celui de l'arrivée de l'estafette, pour frais d'expédition et de la remise des dépêches.

Ce prix doit être payé avant l'expédition.

Extrait de l'arrêté du 10 décembre 1832, sur le service des estafettes.

Il est expressément défendu aux maîtres de poste de confier des dépêches, transportées par estafette, à tous autres individus qu'aux postillons en rang dans leurs relais, et dont ils sont responsables.

La course d'une poste devra se faire en trente-deux minutes.

Extrait de l'arrêté du 10 décembre 1832, sur le service des malles-postes.

ARTICLE PREMIER. — A partir du 1^{er} janvier prochain, le transport des dépêches ne se fera plus qu'au moyen de malles à un ou deux colliers, dont la conduite sera confiée aux maîtres de poste, sur les routes à déterminer par le Ministre des Finances.

ART. 3. — Il pourra être alloué une indemnité supplémentaire aux maîtres de poste qui se trouveront, à l'occasion du service des malles-postes, dans l'un des cas prévus par les art. 10 et 13 de la loi du 19 frimaire an VII.

Additions et modifications au règlement, proposées par la commission des maîtres de poste.

ARTICLE PREMIER. — Il y a deux catégories de vitesse pour la marche des voyageurs. La distance d'une poste devra être parcourue, pour la petite vitesse, en soixante minutes, et, pour la grande vitesse, en quarante minutes, dans les localités ordinaires; le voyageur, avant son premier départ du premier relais, fera connaître au maître de poste la vitesse avec laquelle il veut marcher.

ART. 2. — Le voyageur n'aura rien à payer au postillon, les guides étant compris dans le prix de la course.

ART. 3. — Le postillon qui demandera au voyageur une gratification quelconque, sera puni, la première fois, de vingt-quatre heures d'emprisonnement, et, la seconde fois, de la destitution.

ART. 4. — La peine de l'emprisonnement sera prononcée par le tribunal de simple police, sur la plainte du voyageur ou du maître de poste.

ART. 5. — Les maîtres de poste sont tenus de présenter, à la première réquisition des voyageurs qui auraient des plaintes à faire, le registre que lesdits maîtres de poste doivent avoir à cet effet, conformément à l'art. 24 de la loi du 19 frimaire an VII.

Les inspecteurs arrêteront et relèveront le registre à chaque tournée, et en feront un rapport à l'administration.

ART. 6. — Le prix de la course, conformément au tarif, doit être payé au maître de poste avant le départ du voyageur.

Il sera facultatif aux voyageurs de payer, au point de départ, le prix de leur voyage jusqu'à la frontière, barrières comprises. Il y aura, à cet effet, chez chaque maître de poste, un registre à souche, duquel il sera extrait le nombre de quittances nécessaires aux voyageurs pour le passage à chaque relais.

ART. 7. — Le maître de poste tiendra compte mensuellement à ses collègues des sommes reçues pour leurs relais; il leur sera accordé, à cet effet, par l'administration, des postes, la franchise des ports pour lettres et espèces; ces lettres ne pourront être cachetées, afin d'éviter tout abus.

ART. 8. — Chaque maître de poste devra être muni des voitures nécessaires à l'exploitation de son relais; leur nombre et espèce seront déterminés par l'administration, sans cependant que ce nombre puisse être fixé à plus de deux par chaque relais.

ART. 9. — Les maîtres de postes ne pourront être obligés à conduire, dans leurs voitures, plus de deux personnes, pour un cabriolet, et plus de quatre personnes pour une calèche.

ART. 10. — Les maîtres de poste pourront être requis par l'administration, de fournir les postillons et chevaux nécessaires pour renforcer des relais, lors d'un passage extraordinaire, ou pour activer provisoirement un relais vacant ou abandonné; mais alors, outre le prix des courses qui leur appartiendra de droit, il leur sera alloué, par chaque jour de route et de séjour, le prix de fr. 3 par homme et par cheval requis et en activité.

ART. 11. — Les postillons, marchant à vitesse égale d'après le tarif, ne peuvent se devancer sur la route, et doivent marcher dans l'ordre où ils sont partis du relais, à moins qu'un accident ne soit survenu à celui qui précède.

ART. 12. — Il est défendu aux postillons, lorsqu'ils se rencontrent vers le milieu de leur course, d'échanger leurs chevaux, à moins qu'ils n'aient obtenu le consentement respectif des voyageurs.

ART. 13. — Les chevaux destinés au service des malles-postes comptent dans l'effectif d'un relais.

ART. 14. — Les maîtres de poste ne peuvent être forcés à fournir des chevaux pour les routes de traverse; cependant ils sont autorisés à conduire les voyageurs dans lesdites routes, à prix défendu, de manière toutefois que le service de relais ne puisse en souffrir; la lieue, dans les chemins ou routes de traverse, sera assimilée à une poste.

ART. 15. — Les droits de bac, d'entretien des routes, de pont ou barrières, sont à la charge des voyageurs, et indépendants du prix de la course, auquel ils devront être ajoutés.

ART. 16. — Tous ceux qui feront venir des chevaux de poste et les renverront sans s'en servir, paieront le prix d'une poste, à titre de dédommagement.

Ceux qui les auront fait venir et ne partiront pas de suite, paieront une demi-poste de plus, par chaque heure de retard.

TARIF DE LA POSTE

PETITE VITESSE.

DÉSIGNATION DES VOITURES.	NOMBRE			PRIX PAR POSTE.	OBSERVATIONS.
	DE PERSONNES.	DE CHEVAUX.	DE POSTILLONS.		
1^{re} DIVISION.					
Tilbury	1	1	1	3	» Dans l'une comme dans l'autre catégorie de vitesse, un enfant de dix ans compte comme une personne. Deux enfants en-dessous de cet âge, comptent également comme une personne. Un seul enfant en-dessous de cet âge, ne compte pas.
Cabriolet.	2	1	1	4	
2^e DIVISION.					
Voitures à 4 roues, petits chars-à-bancs, petites calèches, phaétons	1 à 2	2	1	4	»
Id. id.	3 à 4	2	1	5	
3^e DIVISION.					
Coupés, calèches, chars-à-bancs.	1 à 3	3	1	6	»
Id. id. id.	4 à 6	3	1	7	
4^e DIVISION.					
Berlines, landaus et grands chars-à-bancs.	1 à 4	4	1	7	»
Id. id.	5 à 8	4	1	8	
Id. id.	9 à 12	4	1	10	
LOCATION DES VOITURES.					
Pour un cabriolet (sans distinction de vitesse)	»	»	»	1 50	»
Pour une voiture à 4 roues (sans distinction de vitesse).	»	»	»	2	
Les voyageurs qui voudront avoir un plus grand nombre de postillons et de chevaux que celui marqué à chaque division, paieront en sus par postillon ainsi que par cheval	»	»	»	2	
					Sans distinction de vitesse

AUX CHEVAUX.

GRANDE VITESSE.

DÉSIGNATION DES VOITURES.	NOMBRE			PRIX PAR POSTE.	OBSERVATIONS.
	DE PERSONNES.	DE CHEVAUX.	DE POSTILLONS.		
1^{re} DIVISION					
Tilbury	1 »	1	1	4 »	
Cabriolet	2 »	2	1	5 »	
2^e DIVISION.					
Voitures à 4 roues, petits chars-à-bancs, petites calèches, phaétons	1 à 2	2	1	5 »	
Id. id.	3 à 4	2	1	6 50	
3^e DIVISION.					
Coupés, calèches, chars-à-bancs	1 à 3	3	1	7 50	
Id. id. id.	4 à 6	3	1	8 50	
4^e DIVISION.					
Berlines, landaus et grands chars-à-bancs.	1 à 4	4	1	9 »	
Id. id. id.	5 à 6	4	1	11 »	
Id. id. id.	7 à 9	6	2	14 »	
Id. id. id.	10 à 12	6	2	16 »	
Bidets en général	»	»	»	2 »	
Courrier à franc étrier	1 »	2	1	6 »	
Estafettes du Gouvernement	»	1	1	3 »	
Id. des particuliers	»	1	1	3 50	
Chevaux attelés aux malles-postes	»	1	»	1 50	

B.*TABLEAU indiquant les produits des relais, pendant l'année 1842.*

DÉSIGNATION DES RELAIS.	PRODUITS EN 1842			Observations.
	DES COURSES.	DE LA CONDUITE DES malles-postes.	DU DROIT de 25 centimes.	

Province d'Anvers.

Anvers	3,161 37	3,888 12	3,584 00
Brasschaet	1,167 00	3,285 00	3,052 00
Westwezel	1,167 00	4,101 00	3,052 50
Mahnes	1,143 65	1,046 62	"
Westmael	273 50	500 00	2,211 75
Turnhout	27 00	"	1,395 00
TOTAUX	6,939 52	12,820 74	13,295 25

Province de Brabant.

Aerschot	240 16	400 00	1,669 50
Assche	410 00	1,095 00	120 00
Bruxelles	10,809 87	6,205 00	8,885 96
Cortenbergh	646 37	10 12	720 00
Diest	537 64	640 00	769 50
Genappe	1,230 55	"	4,606 58
Hal	2,169 72	1,250 62	1,263 50
La Genette	660 10	1,282 50	160 25
Louvain	896 13	1,460 00	4,082 09
Nivelles	317 00	"	2,570 00
Notre-Dame-au Bois	2,805 25	1,277 50	1,368 75
St-Michel	1,791 75	"	1,844 50
Tervueren	143 50	1,368 75	1,024 73
Tirlemont	1,011 42	1,642 50	685 55
A reporter	23,669 36	16,631 99	30,790 91

DÉSIGNATION DES RELAIS.	PRODUITS EN 1852			Observations.
	DES COURSES.	DE LA CONDUITE DES malles-postes.	DU DROIT de 25 centimes.	
Report.	23,669 36	16,631 99	30,790 91	
Vilvorde	"	"	"	
Waterloo.	1,974 00	"	9,166 87	
Wavre.	3,125 00	912 50	1,581 25	
TOTAUX.	28,768 36	17,544 49	40,539 03	

Province de la Flandre occidentale.

Bruges.	986 30	1,095 00	1,863 05
Courtray	1,240 32	912 50	4,619 12
Dixmude.	45 00	"	"
Furnes.	3,787 69	657 80	1,466 82
Ghistelles	241 15	"	787 50
Menin	2,256 44	3,182 75	5,442 84
Nieuport.	2,712 00	1,368 75	988 13
Ostende	3,131 90	5,641 50	758 24
Pitthem	250 00	"	2,875 55
Roulers.	213 00	"	739 99
Thourout.	161 00	"	1,919 57
Vive-St-Éloy	225 50	1,095 00	"
Ypres	247 35	"	2,006 58
Rousbrugge	250 00	"	725 43
Totaux.	15,747 65	13,953 30	24,192 82

Province de la Flandre orientale.

Alost.	316 00	2,054 00	58 50
Audenarde	49 25	"	1,800 00
Calcken	11 25	"	"
A reporter	376 50	2,054 00	1,858 50

DÉSIGNATION DES RELAIS.	PRODUITS EN 1842			Observations.
	DES COURSES.	DE LA CONDUITE DES malles-postes.	DU DROIT de 25 centimes.	
Report.	376 50	2,054 00	1,888 50	
Deynze.	180 50	1,095 00	877 50	
Eecloo.	361 00	1,277 00	»	
Gand.	1,840 00	5,490 00	2,824 00	
Grammont	24 00	»	2,135 05	
Grootenbergh	8 00	»	1,210 00	
Lokeren	126 13	1,277 50	1,109 00	
Maldeghem	»	»	»	
St-Nicolas	124 27	1,727 97	682 85	
Ninove.	60 00	500 00	1,506 00	
Oosterzeele.	9 00	»	630 00	
Quadrecht	303 07	1,003 75	»	
Renaix.	44 25	»	582 00	
Termonde	91 28	»	»	
Tête-de-Flandre	127 00	»	204 00	
Totaux.	3,675 00	14,425 22	13,618 90	

Province de Hainaut.

Anderlues	244 50	1,095 00	3,693 75
Ath	871 34	1,095 00	2,190 00
Beaumont	425 00	»	1,969 50
Bray	278 00	1,186 25	4,852 00
Bury	625 50	»	6,226 90
Charleroy	452 12	1,246 00	6,996 75
Chimay	150 92	»	839 01
Enghien	1,093 04	2 63	1,085 00
Grandreng.	255 00	»	1,032 00
A reporter.	4,395 42	4,624 88	28,884 91

DÉSIGNATION DES RELAIS.	PRODUITS EN 1842			Observations.
	DES COURSLS.	DE LA CONDUITE DES malles-postes.	DU DROIT de 25 centimes.	
Report.	4,395 42	4,624 88	28,884 91	
Haine-St-Pierre	206 50	»	2,014 56	
Hornu	2,469 86	2,049 75	5,905 25	
Leuze	769 00	1,095 00	1,935 74	
Mons.	2,768 27	3,395 00	6,198 21	
Pecq.	171 00	1,600 00	3,832 50	
Pont-à-Migneloup.	584 40	»	2,976 75	
Quiévrain	4,939 72	3,279 16	3,816 38	
Rance	224 25	»	958 12	
Soignies	1,033 13	313 75	372 21	
Tournay	1,183 65	5,771 70	6,049 22	
Totaux.	18,745 20	22,129 24	62,943 85	

Province de Liège.

Henri-Chapelle.	10,000 00	4,106 25	4,301 38
Liège.	16,789 50	10,905 62 $\frac{1}{2}$	12,705 39
Aywaille	259 22	»	1,269 50
Chokier	3,725 00	821 00	4,661 25
Fraineux.	440 00	»	2,158 80
Fraipont	8,697 00	»	6,415 00
Hannut	533 00	»	1,341 00
Huy	4,080 00	»	4,106 25
Orey.	453 23	»	»
Soumagne	9,371 19	3,285 00	4,133 49
Spa	2,709 86	»	638 75
Verviers	4,993 70	2,372 50	4,569 75
Totaux.	62,051 70	21,490 37 $\frac{1}{2}$	46,300 56

DÉSIGNATION DES RELAIS.	PRODUITS EN 1842			Observations.
	DES COURSES.	DE LA CONDUITE DES malles-postes.	DU DROIT de 25 centimes.	

Province de Limbourg.

Hasselt (chef-lieu)	500 00	1,400 00	1,500 00
Hechtel	200 00	»	»
Lanaken	34 40	»	1,095 00
Lommel	284 01	2,742 70	»
Maeseyck	210 00	»	959 95
St-Trond.	1,082 03	1,733 25	1,368 76
Tongres	847 38	1,778 00	5,469 70
Totaux.	3,157 82	7,653 95	10,392 78

Province de Luxembourg.

Arlon	705 40	2,273 90	2,801 37½
Aubange	430 00	»	900 00
Bouillon	»	»	»
Bastogne	869 62	2,723 70	2,547 35
Houffalize	120 00	»	960 00
Manhay	260 00	»	1,269 50
Marche	1,989 75	1,975 00	2,372 50
Martelange.	757 16	2,501 31	2,395 31
Champlon	1,962 25	2,107 00	2,485 00
Totaux.	7,094 18	11,585 91	15,731 53½

Province de Namur.

Burnot	2,975 20	»	4,370 00
Dinant	3,493 85	1,825 00	2,682 50
Emptinnes	2,480 55	1,560 00	2,103 99
Gembloux	4,922 75	4,490 00	2,120 00
Groschène	1,000 00	»	1,440 00
A reporter.	16,872 35	7,875 00	12,726 49

DÉSIGNATION DES RELAIS.	PRODUITS EN 1842			<i>Observations.</i>
	DES COURSES.	DE LA CONDUITE DES malles-postes.	DU DROIT de 25 centimes.	
Report.	16,872 38	7,875 00	12,726 49	
Havelange	1,200 00	»	252 00	
Mariembourg.	390 00	»	1,058 64	
Namur	10,101 18	7,200 00	11,129 30	
Philippeville	360 00	»	2,514 36	
Sanzinnes	580 00	»	»	
Sclayn	4,780 00	1,560 00	2,786 25	
Sombreffe	1,540 13	2,190 00	5,733 25	
Vivier-l'Agneau.	2,290 00	1,175 00	2,104 00	
TOTAUX.	38,113 66	20,000 00	38,294 29	

RÉCAPITULATION.

PROVINCES.	PRODUITS EN 1842			<i>Observations.</i>
	DES COURSES.	DE LA CONDUITE DES malles-postes.	DU DROIT de 25 centimes.	
Anvers	6,939 52	12,820 74	13,295 25	
Brabant	28,768 36	17,544 49	40,539 03	
Flandre occidentale	15,747 65	13,953 30	24,192 82	
Flandre orientale.	3,675 00	14,425 22	13,618 90	
Hainaut	18,745 20	22,129 24	62,943 85	
Liège.	62,051 70	21,490 37½	46,300 56	
Limbourg	3,157 82	7,653 95	10,392 78	
Luxembourg	7,094 18	11,585 91	15,731 53½	
Namur	38,113 66	20,000 00	38,294 29	
TOTAUX	184,293 09	141,603 22½	265,309 01½	

