

1

(N^o 32.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 DÉCEMBRE 1839.

RAPPORT

Fait par M. VAN HOOBROUCK DE FIENNES, au nom de la section centrale chargée de l'examen du Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1840.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 DÉCEMBRE 1839.

RAPPORT fait par M. VAN HOOBROUCK DE FIENNES, au nom de la section centrale chargée de l'examen du Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1840 ().*

MESSIEURS,

La section centrale chargée de l'examen du Budget du Département des Travaux Publics, pour l'exercice de 1840, m'a fait l'honneur de me désigner pour vous présenter le résultat de ses délibérations.

Avant d'aborder l'examen des divers chapitres, votre section centrale a eu à s'occuper d'une question importante, soulevée dans son sein à l'occasion du traité du 27 août, relativement à l'établissement du canal connu sous le nom du canal de l'Espierres. Deux sections ont soutenu que ce traité qui, suivant elles, avait soulevé les plus vives réclamations dans deux provinces du royaume, rentrait dans les termes de l'article 68 de la Constitution; cet article est ainsi conçu :

« Le Roi commande les forces de terre et de mer, déclare la guerre, fait des
» traités de paix, d'alliance et de commerce. Il en donne connaissance aux
» Chambres aussitôt que l'intérêt et la sûreté de l'État le permettent, en y joi-
» gnant les communications convenables.

» Les traités de commerce et ceux qui pourraient grever l'État ou lier in-
» dividuellement des Belges n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des
» Chambres. »

Dans l'opinion de ces sections, le traité du 27 août est évidemment un traité

(*) La section centrale était composée de MM. De Behr, président, Doignon, Dubois, Sigart, Dolez, D'Hoffschmidt et Van Hooibrouck de Fiennes, rapporteur.

de commerce, puisque de l'aveu même du Gouvernement il sert à multiplier et à faciliter nos transactions avec le Nord de la France, et surtout avec la ville de Roubaix, qui, de tous temps est en possession de s'approvisionner en houille aux lieux d'extraction belges. Il doit donc, aux termes du 1^{er} paragraphe de l'article 68, être communiqué aux Chambres. Mais s'il grève l'État, et surtout les particuliers qu'il assujettit aux dispositions si sévères de la loi sur les expropriations pour cause d'utilité publique, dès lors il doit obtenir la sanction de la Législature.

Ces considérations, jointes à la gravité des intérêts mis en jeu par l'établissement du canal de l'Espierres, avaient déterminé un membre de la section centrale à demander l'ajournement de toute discussion sur ce point, jusqu'à ce que le Gouvernement eût produit le texte du traité intervenu entre la France et la Belgique: mais cette demande a été rejetée par quatre membres contre trois. Il restait donc à discuter la constitutionnalité du traité; un membre ayant fait observer que la section n'était pas compétente pour examiner une question dont elle n'était pas régulièrement saisie, la question préalable a été adoptée par cinq voix contre une, *sauf à la Chambre, si elle le trouve convenable, d'inviter le Gouvernement à lui communiquer le traité en question.*

Après vous avoir rendu compte de cette discussion incidentielle, la section centrale a cru entier dans vos intentions en différant d'un instant encore l'analyse des chiffres, pour vous présenter quelques considérations sur l'économie générale de l'administration des Travaux Publics. En réunissant dans un même tableau les dépenses de ce Budget et les recettes dont il provoque le recouvrement, elle vous met à même de saisir d'un coup d'œil tout l'ensemble de ce service, et d'apprécier non-seulement, ses conditions onéreuses, mais encore les avantages financiers qu'il procure au trésor public. La première colonne de ce tableau, que nous joignons ici sous la lettre A, comprend le montant des dépenses nécessaires, dans les prévisions du Ministre, pour les besoins de son Département.

La seconde contient le total des recettes de chaque service, tel qu'il est porté au Budget des Voies et Moyens.

La troisième indique l'excédant des recettes sur les dépenses.

Enfin, la quatrième résume les dépenses matériellement improductives.

Il résulte de l'inspection de ce tableau, que le montant des dépenses, pour l'exercice 1840, s'élève à la somme de . . fr. 9,027,631 27
tandis que les recettes présumées montent à 13,485,985 »

Il y a donc un excédant en recettes de 4,458,353 73

D'un autre côté les produits par branche de service excèdent les dépenses de fr. 5,409,512 88 c^s. Il n'y a donc sur toutes les imputations du Budget des Travaux Publics qu'une somme de fr. 951,159 15 c^s réellement improductive en numéraire.

En suivant maintenant ce tableau dans ses subdivisions, l'on arrivera à ces différents résultats :

1^o Que le chapitre II, *routes*, présente un excédant de 150,000 francs; mais comme, d'après l'économie de la loi qui régit la matière, le fonds provenant du produit des barrières constitue un fonds spécial, il faut ajouter à la somme de 150,000 francs la somme de 754,556 francs, destinée à l'entretien et à la con-

struction de routes nouvelles. Celles-ci, à leur tour, deviennent immédiatement reproductives. C'est en suivant ce système que la Belgique a pu résoudre le problème de créer, sans charge aucune pour le trésor, ces belles voies de communication qui ont si puissamment aidé au développement de la richesse nationale, et qui font l'admiration de ceux qui les parcourent.

2^o Que le chapitre III, *canaux, rivières, etc.*, présente sur le tableau une recette de fr. 2,140,000 »

Et pour dépense la somme de 1,550,941 12.

Mais il est à remarquer que, dans cette somme, figurent des dépenses essentiellement temporaires; tels sont l'indemnité accordée aux concessionnaires du canal de Charleroy, les frais d'amélioration des biefs de l'Escaut et le barrage d'Autrive. Il est accordé aux concessionnaires du canal de Charleroy, jusqu'à la fin de 1845, une somme annuelle de 661,275 12.

Une somme proportionnelle a été allouée pour les sept derniers mois de 1839, et sera allouée pour les sept premiers mois de 1846; en capitalisant cette somme, l'on aura celle de 4,076,503 98.

Dont l'intérêt, à 5 %, s'élèvera annuellement à fr. 203,825 20

En ajoutant à ces intérêts les frais ordinaires d'entretien des canaux et autres, savoir: entretien et exploitation du canal de Gand au Sas-

de-Gand	11,050 »
De Maestricht à Bois-le-Duc	27,329 »
De Pommerœul à Antoing	76,409 94
De la Sambre	140,121 06
Du canal de Charleroy	96,000 »
Les services extraordinaires, art. 3	60,000 »
Les travaux ordinaires dans la Flandre et le Hainaut, art. 4	25,025 »

L'on aura un total de fr. 639,760 20 639,760 20

Il restera donc un excédant net de fr. 1,510,239 80

Si le régime de nos routes ordinaires était appliqué aux rivières et canaux, et que l'excédant des recettes fût destiné à former un fonds spécial, cette somme serait annuellement employée à la création de ces voies de communication navigables, dont le besoin se fait si vivement sentir dans plusieurs provinces du royaume.

3^o Chapitre V. — *Chemin de fer.* — Ce service figure pour une recette de 5,729,000 francs, tandis que les frais d'exploitation ne sont portés qu'à 3,090,000 francs. Il y aurait donc un excédant en recettes de 2,639,000 francs; mais il est juste d'ajouter que, dans la somme destinée à l'exploitation, celle résultant de l'intérêt des capitaux consacrés au premier établissement n'est pas comprise; si l'on tenait compte de ces intérêts, il serait douteux qu'il y

eût un excédant quelconque. Ce service ne saurait donc, du moins quant à présent, être apprécié dans ses résultats comme branche de revenu public.

4^o Chapitre IX. — *Postes et messageries*. — Ce service est porté en recette à 3,000,000 de francs, tandis que les dépenses, dans les prévisions du Budget, ne sont portées qu'à 968,546 francs. Il présente donc un excédant de 2,031,454 francs, qui sera réellement versé dans les coffres de l'État.

Il nous a paru, Messieurs, qu'il n'était pas sans intérêt d'entrer dans ces développements préalables. Cette manière nouvelle d'apprécier un service permet, ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le dire, d'en suivre toutes les conséquences. Ces rapprochements, d'ailleurs, ne seront pas stériles, pensons-nous, en résultats. Ils serviront de point de départ à chaque chef de service, et les encourageront à continuer à réaliser toutes les économies praticables, tout en cherchant à augmenter la somme des produits. De cette manière les diverses branches qui constituent le Département des Travaux Publics, outre le bien qu'elles procurent au pays par leurs relations intimes avec les différentes sources de la prospérité nationale, formeront en même temps l'une des branches les plus intéressantes des revenus de l'État.

DISCUSSION DES ARTICLES.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE. — PERSONNEL.

ART. 1. — *Traitement du Ministre*. — Fr. 21,000.

Adopté.

ART. 2. — *Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service*. —
Fr. 107,250.

Même chiffre que celui voté pour l'exercice courant.

Adopté.

MATÉRIEL.

ART. 3. — *Fourniture de bureaux, impressions, achats, etc.* — Fr. 17,000.

ART. 4. — *Papiers pour l'administration, etc.* 7,000.

ART. 5. — *Frais de déplacement, etc.* 6,000.

Toutes ces allocations sont les mêmes que celles qui ont été votées l'année dernière. Elles ont été adoptées sans observation.

CHAPITRE II.

ROUTES.

1 ^o <i>Entretien des routes, d'après les baux existants</i> fr.	1,418,871 67	} 2,200,000 » (*)
2 ^o <i>Salaires des préposés aux ponts à bascule.</i>	16,972 »	
3 ^o <i>Études de projets, frais de levées de plans, etc.</i>	20,000 »	
4 ^o <i>Travaux d'améliorations, réparations et construction de routes nouvelles.</i> . . .	744,556 33	

Votre section centrale avait réclamé des renseignements sur l'emploi des six millions votés pour la construction de routes nouvelles. M. le Ministre s'en est référé aux développements consignés dans son compte rendu du 12 novembre dernier, qui vient seulement d'être distribué aux membres de la Législature. Le temps lui a manqué pour se livrer à l'examen de ce volumineux document avec tout le soin qu'elle met à remplir l'honorable mission que vous lui avez confiée. Elle a dû se borner à vous soumettre quelques aperçus généraux sur ce qui a été fait pour l'organisation matérielle du pays, pendant la période si agitée de 1830 jusqu'à ce jour.

Il résulte des tableaux joints au compte rendu présenté par M. le Ministre sur le chemin de fer et les routes ordinaires, qu'il a été construit depuis 1830, en comprenant néanmoins dans ce calcul les routes encore en voie de construction :

DANS LA PROVINCE D'ANVERS.

Routes nouvelles par l'État	45,750 mètres.	} 149,942 mètres.
— — par la province	104,192 »	
— concédées	» »	

DANS LA PROVINCE DE BRABANT.

Par l'État	14,747 mètres.	} 230,835 mètres.
Par la province, routes pavées	179,334 »	
— — — empierrées	22,465 »	
— — — concédées	14,289 »	

DANS LA FLANDRE OCCIDENTALE.

Par l'État, routes pavées	63,739 mètres.	} 84,825 mètres.
— — empierrées	16,313 »	
Par la province	4,773 »	
Routes concédées	» »	

DANS LA FLANDRE ORIENTALE.

Par l'État	22,362 mètres.	} 171,287 mètres.
Par la province	128,880 »	
Routes concédées	20,045 »	

A reporter 636,889 mètres.

(*) Il y a ici une erreur d'addition. Les quatre articles réunis présentent une somme de 2,200,400 francs.

Report. 636,889 mètres.

DANS LE HAINAUT.

Par l'État	14,116 mètres.	}	255,733 mètres.
Par la province	10,448 »		
Routes concédées, pavées.	107,684 »		
— — — empierrées	123,485 »		

DANS LA PROVINCE DE LIÈGE.

Par l'État	23,522 mètres	}	129,150 mètres.
Par la province	53,266 »		
Routes concédées, pavées.	1,565 »		
— — — empierrées	45,797 »		

DANS LE LIMBOURG.

Par l'État, routes pavées	48,812 mètres.	}	118,014 mètres.
— — — empierrées.	30,365 »		
Par la province, routes pavées	16,028 »		
— — — empierrées	22,809 »		
Routes concédées	» »		

DANS LE LUXEMBOURG.

Par l'État, routes pavées	1,211 mètres.	}	246,188 mètres.
— — — empierrées	172,429 »		
Par la province, routes pavées	429 »		
— — — empierrées	72,119 »		

DANS LA PROVINCE DE NAMUR.

Par l'État, routes pavées	» mètres.	}	291,851 mètres.
— — — empierrées	104,590 »		
Par la province, routes pavées	» »		
— — — empierrées	143,200 »		
Routes concédées, pavées.	3,382 »		
— — — empierrées	40,679 »		

TOTAL 1,677,825 mètres.

Ainsi, il aura été créé depuis la révolution 1,677,825 mètres de routes pavées ou empierrées en Belgique, c'est-à-dire trois cent trente-cinq lieues. Ces routes ont coûté :

DANS LA PROVINCE D'ANVERS.

A l'État.	fr. 955,749	59	}	2,868,454	03
A la province.	1,902,704	44			
Aux concessionnaires	»	»			

DANS LE BRABANT.

A l'État.	590,272	»	}	5,060,761	88
A la province.	4,231,468	88			
Aux concessionnaires	239,021	»			

DANS LA FLANDRE OCCIDENTALE.

A l'État	1,655,436	61	}	1,699,028	61
A la province.	43,592	»			
Aux concessionnaires	»	»			

DANS LA FLANDRE ORIENTALE.

A l'État	735,238	56	}	2,699,986	18
A la province.	1,728,912	62			
Aux concessionnaires	215,835	»			

DANS LE HAINAUT.

A l'État	600,761	66	}	3,747,839	25
A la province.	526,908	»			
Aux concessionnaires	3,621,169	59			

DANS LA PROVINCE DE LIÈGE.

A l'État.	2,577,672	39	}	3,483,504	39
A la province.	»	»			
Aux concessionnaires	910,832	»			

DANS LA PROVINCE DE LIMBOURG.

A l'État	1,747,324	34	}	2,449,177	36
A la province.	701,653	02			
Aux concessionnaires	»	»			

DANS LA PROVINCE DE LUXEMBOURG.

A l'État.	2,297,364	51	}	2,569,623	73
A la province.	272,259	22			
Aux concessionnaires	»	»			

A reporter. fr. 24,583,424 73

Report fr. 24,583,424 73

DANS LA PROVINCE DE NAMUR.

A l'État	1,656,867	46	}	3,817,369	80
A la province.	1,382,000	34			
Aux concessionnaires	778,502	»			
TOTAL.				fr. 28,400,794	53

Ainsi donc en moins de 10 ans, près de 28 millions de francs ont été consacrés par les efforts réunis des particuliers, des provinces et de l'État, à ouvrir plus de trois cents lieues de routes nouvelles, qui ont été répandre la prospérité jusque dans des localités jadis inaccessibles. Quand l'on compare cet état de choses à ce qui se pratiquait sous l'ancien Gouvernement, surtout depuis 1820, époque où le produit des routes rentrait dans les caisses du syndicat d'amortissement, l'on peut apprécier les bienfaits d'une administration toute nationale, qui a su provoquer un pareil résultat, même au milieu des plus sérieuses préoccupations politiques.

Toutefois, Messieurs, nous avons vu avec quelque surprise dans le tableau présenté par M. le Ministre, à la page 54 de son rapport, qu'une somme seulement de 4,869,686 francs avait été imputée, depuis 1830, sur l'excédant du produit des barrières. Il nous a paru que cette somme était évidemment inférieure à ce qu'elle aurait dû être en réalité. En l'absence de tout renseignement propre à éclairer nos doutes, nous avons dû, nous-mêmes, nous livrer à un travail d'appréciation, et en tirer des conséquences sinon positives, du moins infiniment probables.

En effet, le produit des barrières, d'après le tableau récapitulatif des résultats de l'adjudication, a été :

En 1831 de.	fr. 2,223,401	74
En 1832 de.	2,049,036	40
En 1833 de.	2,184,158	15
En 1834 de.	2,235,991	50
En 1835 de.	2,205,541	67
En 1836 de.	2,265,301	67
En 1837 de.	2,375,645	00
En 1838 de.	2,500,865	00
En 1839 de.	2,480,100	00

fr. 20,520,091 13

La moyenne pour ces neuf ans sera donc de 2,290,010 francs; en prenant pour base les frais d'entretien d'après les baux existant pour 1840, et certes il n'y a aucune exagération dans cette base, puisque le nombre des routes est infiniment plus considérable que pour les époques antérieures, et en ajoutant à cette somme les salaires des préposés aux bascules et les frais d'études nouvelles; l'on aura :

1 ^o Frais d'entretien fr.	1,418,871 67
2 ^o Salaires des préposés aux bascules	16,972 00
3 ^o Frais d'études.	20,000 00
	<hr/>
	1,455,843 67
Lesquels, déduits de la moyenne. .	2,290,000 00
	<hr/>
Présentent un excédant annuel de .	844,162 33
	<hr/>

En déduisant pendant cinq ans une somme de fr. 144,162 33 ^{cs} pour l'intérêt des emprunts faits en faveur des routes, l'on aurait encore pour les neuf années une somme de fr. 6,876,649 32

Applicable à la construction des routes nouvelles. Or, depuis 1830, il n'a été consacré à cette destination que . . . 4,869,686 00

Il y a donc une somme de 2,006,963 32 dont il nous est impossible de renseigner l'emploi à l'aide des documents mis à notre disposition. Cette somme est donc restée improductive dans les caisses de l'État, ou elle a été employée à une autre destination, contrairement au vœu de la loi, qui exige impérieusement que l'excédant du produit des barrières soit consacré à l'ouverture de nouvelles communications pavées ou ferrées. Cette observation est encore corroborée par l'examen des observations du Ministre (page 53 du rapport), où il fait connaître qu'une somme seulement de fr. 3,860,777 31 ^{cs}, a été réellement payée jusqu'au 12 novembre 1839 sur le crédit des 6,000,000 de francs mis à sa disposition, ce qui, avec les 2 millions supplémentaires, porte la somme disponible à fr. 6,145,909 01 ^{cs}. Cette somme, qui d'ailleurs n'est qu'approximative, aura, dans nos prévisions, été employée à la construction du chemin de fer, d'autant plus que le Ministre avait été autorisé à donner cette destination momentanée à l'emprunt des 6 millions, sauf à en tenir compte et à restituer la somme au fonds spécial des routes, qui avait été chargé d'en servir les intérêts. Cette commiscuité des deux services nous paraît contraire aux règles d'une bonne comptabilité, et dénote l'intention de réunir définitivement les routes au chemin de fer. Ce système, que nous croyons apercevoir dans toutes les tendances de l'administration, aurait pour conséquence immédiate de faire combler, par l'excédant du produit des barrières, le déficit probable du chemin de fer : dès lors toutes les localités qui sont encore privées de toute voie de communication pavées, perdraient désormais l'espoir d'en obtenir un jour.

C'est donc dans l'intérêt du pays que nous croyons devoir nous élever contre ce système, et réclamer la religieuse application de la loi sur les barrières. Il conviendrait donc, pensons-nous, et pour la régularité du service, et comme conséquence de cette loi, que le Gouvernement présentât, pour chaque exercice, un compte de l'application générale du produit des routes de l'État.

Après avoir abordé ces considérations générales, nous devons, Messieurs, vous rendre compte de quelques observations de détail faites par les sections.

L'une d'elles signale une fraude qui se commet en déchargeant les matières pondéreuses et en allégeant ainsi les moyens de transport avant d'arriver aux ponts à bascule, et en rechargeant immédiatement après le passage.

Cette fraude, qui est presque inévitable, sera néanmoins plus difficile à pra-

tiquer depuis l'établissement de cantonniers chargés de la surveillance des routes. Cette mesure aura indubitablement d'heureuses conséquences pour la conservation des routes, et surtout pour la conservation des plantations qui les bordent.

Une autre section se plaint du mauvais état dans lequel se trouvent quelques routes. Elle attribue cette circonstance au défaut de réparation dans les moments opportuns.

Bien qu'en général nos routes se trouvent dans un état satisfaisant, il n'est néanmoins que trop vrai que quelques-unes font exception à cet état de choses. Cela provient évidemment, comme le fait observer cette section, de ce que les réparations s'effectuent dans un moment défavorable. Les fermiers, qui presque tous sont en même temps entrepreneurs, ont encore d'autres ouvrages en voie d'exécution; ils emploient la bonne saison à l'exécution de leurs travaux et remettent d'ordinaire l'entretien et la réparation des routes de l'État à une époque où les intempéries de la saison les rendent pour ainsi dire inutiles. Il suffira, pensons-nous, de signaler ces abus au Ministre pour qu'il fasse cesser la tolérance qu'apportent souvent dans l'exécution de leur devoir à cet égard les fonctionnaires subalternes, et dès lors nous aurons la certitude qu'il y sera porté remède.

Trois membres de la section réclament, conformément au vœu déjà émis par le conseil permanent du Hainaut, une plus juste répartition des fonds des emprunts des six et des deux millions pour construction de routes, et la formation prochaine de la classification des routes, ordonnée par l'art. 2 du décret du Congrès du 6 mars 1831, et l'art. 4 de la loi du 18 mars 1833.

En résumé, la somme réclamée à l'art. 1^{er} du chapitre II a été adoptée par la section centrale.

ART. 2. — *Plantations.* — Fr. 50,000.

Cette somme est la même que celle qui avait été votée l'année dernière.

L'une des sections a proposé d'abandonner à des concessionnaires le droit de planter le long des routes de l'État, mais ce système nous paraît bien difficile, sinon impossible à exécuter. Quel est en effet le spéculateur qui se livrera à une entreprise dont les avantages ne peuvent se réaliser qu'après une suite de générations, alors surtout que des événements de toute nature peuvent amener pendant ce laps de temps tant de modifications dans les constitutions sociales? L'État au contraire est certain d'en recueillir les fruits tôt ou tard, et les plantations convenablement dirigées, judicieusement appliquées à la nature du sol, constituent à la longue une ressource très-importante pour le trésor public. Toutefois il est bon de ne pas se laisser guider par un système trop exclusif. Il est telle localité où des plantations seraient essentiellement nuisibles à la conservation des routes, en entretenant un état constant d'humidité que les rayons solaires ne parviennent presque jamais à dissiper. Quoi qu'il en soit, votre section centrale a adopté le chiffre réclamé de ce chef.

CHAPITRE III.

Dans les développements qui précèdent, dans ce rapport, l'examen des articles, nous avons démontré qu'une somme de fr. 1,510,239 88 c^s. était annuel-

lement versée au trésor sur les produits des canaux et rivières, déduction faite de tous frais d'entretien. L'une des sections a soulevé la question de savoir si le moment n'était pas venu d'appliquer aux canaux le régime suivi pour les routes ordinaires, c'est-à-dire de constituer un fonds spécial de l'excédant de leurs produits, à l'aide duquel ces utiles voies de communications pourraient être construites.

Il existe en Belgique beaucoup de rivières qui, à l'aide de quelques sacrifices, deviendraient navigables, et plusieurs localités réclament des canaux pour développer tous les éléments de prospérité qu'elles possèdent. Or, dans l'opinion de cette section, le mode qu'elle indique aurait pour effet de parvenir successivement à la construction de ces moyens de transport sans charges directes pour le trésor.

Votre section centrale a considéré que la question était trop grave pour être soulevée à l'occasion de l'examen d'un budget, et, sans rien préjuger quant à l'opinion émise par cette section, elle a passé immédiatement à la discussion des articles.

ART. 1 ^r . — <i>Entretien du canal de Gand au Sas-de-Gand</i>	fr. 11,030	»	} 257,910
<i>Id. de Maestricht à Bois-le-Duc</i>	. . . 27,329	»	
<i>Id. de Pommerœul à Antoing</i>	. . . 79,409	94	
<i>Id. de la Sambre</i>	. . . . . 140,121	06

Adopté.

ART. 2. — *Canal de Charleroy.*

A. Frais d'exploitation, fr. 96,000. — Adopté.

B Indemnité de reprise aux termes de l'art. 26 de la convention du 6 novembre 1834 entre le Gouvernement et la société concessionnaire, fr. 661,375 66 c^s. — Adopté.

Cette allocation est la conséquence de la loi du 1^{er} juin 1839, qui a définitivement autorisé la convention faite avec les concessionnaires du canal de Charleroy. Elle cessera avec l'année 1846, et le canal appartiendra ainsi à l'État sans autre charge que celle résultant de son entretien.

ART 3. — *Service extraordinaire des canaux de Pommerœul à Antoing et de Maestricht à Bois-le-Duc.*

Travaux d'amélioration, fr. 60,000. — Adopté.

La section aurait désiré savoir si toutes les entraves apportées à la navigation sur le canal de Maestricht à Bois-le-Duc, par suite de nos différends avec la Hollande, ont été levées. Elle n'a pu se procurer aucun renseignement à cet égard.

ART. 4. — *Service de l'Escaut.*

A. Travaux ordinaires dans les provinces de la			
Flandre orientale et de Hainaut	. . . . . 16,690	»	} 25,025 »
Personnel des deux provinces	. . . . . 8,335	»	
B Travaux d'amélioration dans les premier et second biefs	. . . . . 53,500	»	

Le Gouvernement, ayant repris l'administration des fleuves et rivières et

profitant désormais des produits qui en résultent, il est juste qu'il pourvoie également aux frais d'entretien. Jusqu'ici ce soin avait été confié aux provinces, mais leurs ressources, souvent très-restreintes, ne leur permettaient pas de faire tous les travaux dont la nécessité se faisait sentir dans l'intérêt d'une navigation de jour en jour plus importante.

Comme celui de la Meuse, le lit de l'Escaut tend incessamment à se déplacer. Des endroits s'envasent tandis que le courant trace un lit nouveau, souvent trop rapproché d'inévitables écueils. Nous pourrions citer telles localités remarquables par les sinistres que la navigation y éprouve annuellement. D'un autre côté, de trop nombreuses sinuosités embarrassent le cours de la rivière, et, en entravant l'écoulement des eaux, occasionnent ces inondations si nuisibles aux riches propriétés qui la bordent. Pour satisfaire immédiatement à ces besoins, il est douteux qu'une somme de 53,500 francs suffise, mais votre section centrale a dû se référer à cet égard au Ministre, qui, seul, est à même d'apprécier les besoins de son service et de déterminer le montant des allocations nécessaires pour y faire face. Elle s'est bornée à vous proposer l'adoption du chiffre de 53,500 francs.

Allocation supplémentaire pour le barrage d'Autrive. — Fr. 107,000.

La demande d'allocation faite l'année dernière pour le barrage d'Autrive s'élevait à 95,000 francs, mais depuis lors des modifications apportées au plan primitif ont porté cette somme à 202,000 francs. Ce barrage avait été jugé utile dans l'intérêt de la navigation. Il avait également été réclamé par les commissions nommées pour aviser aux moyens de prévenir les inondations qui s'étaient si souvent reproduites. Le cours de l'Escaut de Tournay à Audenarde, étant de neuf lieues et sa pente très-considérable, l'alimentation du bief de la rivière, les jours de navigation, exigeait une masse d'eau très-grande. Or cette masse d'eau, par la retenue à Audenarde, s'amoncelait dans le bassin en amont de cette ville et y occasionnait souvent des inondations ruineuses pour les propriétés riveraines. En partageant ce bief en deux parties égales, le niveau de l'eau dans la rivière pourra être tenu à une hauteur moins grande, et les terres basses seront affranchies de ces inondations.

Nous voyons ensuite que les fonds réclamés pour le service de l'Escaut doivent encore servir à élargir l'écluse d'Antoing, d'après l'engagement qui a été pris envers la France. La nécessité de retenir les eaux dans le canal d'Antoing à une certaine hauteur, pour alimenter les biefs de l'Escaut, arrête l'écoulement des eaux venant du Nord de la France et occasionne par suite des inondations dans la vallée de la Scarpe. L'élargissement de l'écluse d'Antoing remédiera à cet inconvénient; mais en même temps il aura pour conséquence nécessaire d'amener à la fois une plus grande somme d'eau dans la vallée de l'Escaut, et surtout dans le bassin d'Audenarde. En arrêtant les eaux supérieures dans ce bassin en amont, M. le Ministre a-t-il avisé aux moyens de leur donner un écoulement proportionné en aval, et n'y a-t-il pas lieu de craindre que cette mesure aura pour effet de multiplier ces inondations qui, récemment encore, ont excité de si vives et si justes plaintes? Il est sans doute bien d'affranchir, quand on le peut, ses voisins d'une servitude que la nature leur a imposée; mais le désir d'être utile ne saurait aller jusqu'à leur sacrifier son propre territoire. Ces considérations sont si graves qu'elles méritent toute l'attention du Gouvernement, et nous som-

mos persuadés qu'aucune mesure ne sera définitivement prise qu'avec la certitude qu'elle ne compromettra aucun intérêt.

En résumé, votre section centrale, à la majorité de six voix contre une, a adopté le chiffre demandé.

ART. 5. — *Service de la Lys.*

- A. Travaux ordinaires dans la Flandre orientale, fr. 9,945 — Adopté.
 Id. aux écluses de Commines, Menin et Harlebeke. fr. 10,000. — Adopté.
 Ponts sur la Lys mitoyenne, fr. 1,000. — Adopté.
 Personnel. fr. 3.400. — Adopté
- B. Supplément de subside pour l'établissement d'un chemin de halage dans Courtrai. fr. 12,333 33 c^s. — Adopté.

ART. 6. — *Service de la Meuse dans les provinces de Liège et de Namur.*

- A. Entretien et travaux au chemin de halage, fr. 24,000. — Adopté.
 Subside à la société des bateaux à vapeurs. fr. 6,000.

Ce crédit est nouveau ; il ne figurait pas dans le Budget de l'année dernière, mais il est la conséquence de la reprise de l'administration de la Meuse par l'État, reprise qui n'aura lieu qu'au 1^{er} janvier 1840.

La province de Liège avait accordé à la société des bateaux à vapeur de la Meuse :

1^o L'exemption pour six ans des droits de navigation, mais seulement pour les bateaux transportant des voyageurs et des paquets ;

2^o Un subside dont la quotité a été fixée par une résolution du conseil provincial, en date du 14 juillet 1837. (Voir *Annexe litt. B.*)

La province de Namur, de son côté, a accordé à la même société :

1^o L'exemption pour douze années des droits de navigation établis et à établir sur la Meuse ;

2^o Un subside dont le montant a été fixé par la convention intervenue entre la députation permanente du conseil provincial et cette société, le 21 septembre 1837. (Voir *Annexe, litt. C.*)

De son côté, la société des bateaux à vapeur a pris l'engagement d'effectuer, dans le lit de la Meuse, des travaux de curage et d'approfondissement, de manière à assurer à la navigation un tirant d'eau déterminé. Les obligations à cet égard résultent des deux actes imprimés à la suite de ce rapport.

C'est donc à titre onéreux que la société obtient ce subside. Toutefois, Messieurs, il résulte de l'inspection de ces pièces que l'administration provinciale de Namur s'est engagée à payer à la société des bateaux à vapeur, une somme de 10,000 francs pendant les années 1838, 1839 et 1840, et que cette somme, la dernière année, dans tous les cas ne serait exigible que pour autant que tous les travaux fussent entièrement terminés et reçus. Ainsi donc, si la société a rempli toutes ses obligations, ce serait une somme de 10,000 francs qui lui serait due, et qui devrait être portée au Budget de l'État de ce chef.

D'un autre côté, la province de Liège s'est engagée à fournir pendant 12 ans à la même société (voir *litt. B*) un subside de 3.500 francs pour la partie du

cours de la Meuse s'étendant de Namur à Liège, et de 1,500 francs pour la partie de Liège à Maestricht, ensemble 5,000 francs. Or, pour subvenir aux obligations contractées par ces provinces, auxquelles l'État se trouve actuellement substitué, il faudrait une somme ou moindre ou plus élevée. Quoi qu'il en soit, votre section centrale, dans l'absence de tout renseignement propre à éclairer ses doutes, a néanmoins accordé les 6,000 francs, sauf au Ministre à justifier l'emploi des 1.000 francs, si cette somme se rapporte exclusivement aux obligations contractées par la province de Liège.

ART. 7. — *Service de la Meuse dans le Limbourg.* — Fr. 40,000.

L'une des sections avait réduit l'allocation à 25.000 francs, se fondant sur ce que la Meuse, par suite de l'exécution du traité du 19 avril, cesse de parcourir une étendue aussi grande du territoire belge qu'avant cette époque. Une autre s'était réservé son vote, attendu que cette demande d'allocation ne lui paraissait pas suffisamment justifiée.

Votre section centrale considère qu'il est de son devoir d'examiner cette importante question dans tous ses détails, et de vous présenter un état exact de la situation où se trouvent les rives de la Meuse dans le Limbourg, et des sommes nécessaires à leur entretien. Il résulte, Messieurs, des renseignements qui lui ont été fournis, que les berges de la Meuse sur la partie de son cours comprise entre le village de Smeermaes et Ruremonde, réclament en effet d'importantes améliorations. La rive droite, aujourd'hui cédée à la Hollande, est la plus endommagée, et a été singulièrement tourmentée lors des dernières crues, notamment à Obrecht, où le courant paraît vouloir se frayer un nouveau lit. Plusieurs millions, paraît-il, seront nécessaires pour remettre ces berges dans leur état primitif. Cette dépense ne saurait être différée qu'avec la presque certitude de voir aux premières crues plusieurs villages séparés de la rive droite. Le Gouvernement hollandais a si bien compris la position de cette partie de la Meuse, qu'il vient déjà d'y faire les réparations les plus importantes, et dont les dépenses, si nos informations sont exactes, s'élèvent à la somme de 78,000 flor. des P.-B. Non content de cela, il vient de donner les ordres les plus précis pour faire venir de la Hollande des fascines et autres matériaux, afin que les travaux soient repris avec une nouvelle activité aussitôt que la saison le permettra.

La partie de la rive gauche de la Meuse conservée à la Belgique, quoique moins fortement endommagée, mérite cependant de fixer votre attention.

Les travaux qu'il semble nécessaire d'exécuter, sont destinés à remplir un double but :

Ils doivent défendre notre rive contre les causes ordinaires de destruction, et contre celles qui résulteront inévitablement de l'exécution des ouvrages faits par le Gouvernement des Pays-Bas sur la rive opposée. Ces dernières seront les plus désastreuses si nous restons dans l'inaction.

Avant de vous présenter un état des réparations les plus urgentes à faire aux rives de la Meuse, nous avons cru devoir vous rendre compte des causes qui ont amené ces dégradations.

Ces causes doivent être attribuées :

1^o Aux nombreuses et brusques sinuosités de la rivière, qui exposent certaines parties des rives à l'action directe du courant ;

2^o Au fond graveleux de la rivière, qui prête par sa nature à la formation des affouillements et qui, toujours en mouvement, tend, au renouvellement de chaque crue, à former des attérissements qui détournent le courant de sa direction ordinaire et le dirigent vers la rive opposée, laquelle bientôt est entamée et produit des éboulements qui préparent à la rivière un nouveau lit ;

3^o A la mauvaise qualité du terrain qui forme les berges de la rivière et cède au moindre courant ;

4^o Enfin au régime même de la rivière, qui ne peut être entretenue dans ses rives, et dont les débordements fréquents sont souvent désastreux.

Ces causes, nous en convenons, ne peuvent être détruites complètement, mais tous nos efforts doivent tendre du moins à en atténuer les fâcheux effets.

Voici maintenant, Messieurs, le tableau des réparations les plus urgentes à faire aux rives de la Meuse conservée à la Belgique, et auxquelles il convient de procéder dans le plus bref délai possible.

	LONGUEURS.
Immédiatement à l'aval de la prise d'eau à Hocht	50 mètres.
Vis-à-vis le pont de Neerhaven	1,350 »
A Huykhoven	100 »
En amont du confluent de la Gueule	100 »
Vis-à-vis Elsloo	400 »
Au droit du déversoir de Meeneton	1,800 »
En amont d'Obrecht	1,300 »
En amont de la Vieille-Meuse, à Stockheim	350 »
Vis-à-vis le hameau de Boyen, sous Grevenbrecht	600 »
Vis-à-vis le Doel	350 »
Vis-à-vis la maison dite <i>Brasny</i>	1,000 »
Vis-à-vis la maison dite <i>Opdcheyde</i> , sous Heppinart.	600 »
A Maeseyck	800 »
A 1,200 mètres en amont de Contermonde	400 »
A 50 mètres en amont du ruisseau <i>Oldenheyck</i>	150 »
Vis-à-vis la maison du sieur Pernot.	300 »
En amont de la maison dite le <i>Cheval blanc</i>	800 »
En amont du Stevensweert, contre la propriété de la veuve Houben	450 »
En aval de Stevensweert	500 »
Longueur totale de la rive désignée.	11,400 mètres.

Le mode de construction à employer d'après les rapports de l'ingénieur du Limbourg, pour réparer les dégradations, consiste à enraciner à la rive dégradée des couches de fascines placées en barbes, réunies entre elles par saucissons que l'on renoue sous lest par légères épaisseurs. Ces diverses couches ainsi superposées jusqu'au dessous de la flottaison de la rivière, doivent être prolongées par retraites successives à l'intérieur de son lit, à l'effet de former une rysberme destinée à recevoir et à soutenir le fascinage de revêtement supérieur; ainsi exécutée, la berme se juxtapose contre les parois dégradées et les garantit au contact de l'action destructive du courant.

C'est sur cette base, suffisamment lestée, que s'établit le talus supérieur de la

berge. La partie du talus depuis la berme jusqu'à la hauteur de crue ordinaire, est revêtue en fascines clayonnées, et le surplus du talus jusqu'à la crête est couvert de gazons placés à plat.

Nous avons cru, Messieurs, devoir entrer dans ces détails, pour vous montrer quelles précautions minutieuses l'on est obligé de prendre pour combattre les causes de destruction que la Meuse entraîne avec elle, et pour justifier les dépenses qui seraient nécessaires à la réparation des rives aux localités que nous avons énumérées ci-dessus.

Ces dépenses s'élèvent par moyenne à fr. 38 30 c. par mètre courant, mais les travaux, exécutés ainsi que nous les avons décrits, présentent l'avantage d'une solidité à toute épreuve et d'un entretien facile et peu dispendieux.

D'après le métré ci-dessus, et l'estimation de l'ingénieur du Limbourg, la dépense totale pour l'établissement de ces ouvrages s'élèverait à fr.	473,010 »
Dont il faudrait déduire l'allocation votée pour 1839	40,000 »
	<hr/>
	Fr. 433,010 »

Il résulte des explications qui précèdent que l'exécution du traité du 19 avril, tout en allégeant les charges qui incombait à la Belgique du chef des rives de la Meuse, ne permet pas de réduire l'allocation réclamée en 1840, ainsi que le supposait l'une des sections, mais qu'il faudrait plutôt, si nos ressources l'autorisaient, augmenter le chiffre, pour arrêter les dégradations incessantes auxquelles les rives de la Meuse sont sujettes.

Ces motifs ont déterminé votre section centrale à vous proposer l'adoption du chiffre de 40,000 francs.

ART. 8. — *Polders.* — FR. 40,000.

Cet article se subdivise de la manière suivante :

1 ^o Seconde année d'entretien à payer à la compagnie Van der Griendt, aux termes de la soumission du 23 septembre 1837 fr.	30,000 »
---	----------

La convention faite avec cette compagnie l'oblige à l'entretien des digues du polder de Lillo pendant deux années, moyennant le paiement de la somme ci-dessus. Cette obligation expire au 1^{er} mars 1840.

2 ^o Subside à payer à la direction du polder de Lillo le 1 ^{er} mars 1840	5,000 »
---	---------

Ce subside est accordé à la direction du polder de Lillo à la charge par elle de l'employer à l'entretien des digues à dater du 1^{er} mars 1840; cette direction ayant repris l'administration du polder à ses risques et périls sur le même pied où elle se trouvait avant les malheureux événements de 1830. Toutefois, comme l'engagement pris par le Gouvernement n'a eu cours qu'à dater du 1^{er} mars, la somme de 5,000 francs ne sera pas entièrement absorbée dans le courant de l'exercice prochain.

Entretien et surveillance	7,000 »
	<hr/>

Toutes ces sommes ont été accordées. Il a néanmoins paru convenable d'appeler cette année encore l'attention du Gouvernement sur le système qui régit les polders. On sait en effet que ces intéressantes propriétés forment de petites administrations distinctes, si convenablement appelées l'année dernière par le Ministre *des républiques aquatiques*. Ces administrations se trouvent souvent en conflit les unes avec les autres : quelquefois même des déchirements s'opèrent dans leur sein. Si ces dissensions ne portaient préjudice qu'aux propriétaires de ces polders, cet état de choses mériterait peut-être moins notre attention, mais il intéresse au plus haut point toute la Flandre orientale, et même toute cette partie du royaume qui déverse vers le Nord le superflu de ses eaux pluviales. Ces administrations, sans tenir compte de la solidarité qui pèse sur toutes les propriétés qui sont placées dans les mêmes conditions, changent souvent le cours des eaux dans un intérêt particulier, percent des digues et exposent ainsi toutes les terres basses de cette partie de la Flandre à des inondations qui réagissent à leur tour et dérangent ainsi le système général d'écoulement. Le Ministre a été, à plus d'une reprise, vivement sollicité de mettre un terme à cet état de choses, et il le pourrait peut-être en rétablissant l'ancienne administration générale des polders et wateringen telle qu'elle existait sous l'Empire ou bien sous l'ancien Gouvernement.

Le Gouvernement hollandais a toujours exercé sur ces administrations une grande surveillance, un grand pouvoir même, et ce en vertu des lois et arrêtés en vigueur. Or, ces arrêtés n'ont pas été abrogés jusqu'à ce jour. Si jamais la centralisation a été utile, l'unité nécessaire, c'est bien alors que tant d'intérêts divers se trouvent en présence et sont constamment à la veille de s'entrechoquer. Dans de pareilles circonstances il faut peut-être une autorité centrale placée de manière à avoir assez d'impartialité pour pouvoir juger entre ces divers intérêts, et assez d'énergie pour sacrifier même l'un d'eux, sinon au bien-être, du moins à la sécurité et quelquefois à l'existence de tous.

ART. 9. — *Service des bacs et bateaux de passage.*

A. Confection et entretien des bacs et de leurs dépendances, fr. 20,000.

Cette allocation et les suivantes figuraient sur le Budget du Département des Finances ; elles ne doivent donc être considérées que comme un transfert opéré d'un Budget à l'autre.

Le crédit réclamé comme subside à accorder en faveur de la commune de Tamise forme seul une exception.

La 3^{me} et la 5^{me} section avaient réclamé un état des recettes perçues au moyen des bacs et bateaux, mais le Département des Travaux Publics ne s'est pas trouvé en mesure de fournir un pareil état.

Ce n'est en effet qu'à partir du 1^{er} janvier 1840, que le matériel des passages d'eau fera partie des attributions de ce Département. Il s'est donc borné à porter au projet de son Budget pour l'exercice prochain, la somme affectée l'année dernière à ce service et portée alors sur celui des Finances.

Cette allocation étant de 69,658 francs, porte, avec le crédit réclamé en faveur de la commune de Tamise, la somme à fr. 75.972 13 c^s; elle resterait donc de fr. 44,029 87 c^s inférieure au produit présumé des droits de bacs et de passages d'eau, d'après les prévisions du Budget des recettes, où il figure pour la somme de 120.000 francs.

Service de passage entre Anvers et la Tête de Flandre.

Frais d'entretien et d'exploitation. — Fr. 21,850.

La première section appelle l'attention de la section centrale sur la construction d'un bateau à vapeur ordonnée par le Ministre des Finances, construction qui serait tellement vicieuse que les ingénieurs refusent d'accepter le bateau, et déclarent qu'il ne pourrait être mis en usage sans danger pour le public.

Votre section centrale a demandé au Ministre des explications sur ce fait, et elle transcrit ici littéralement la pièce qu'elle a reçue du Ministre des Travaux Publics.

« La fourniture du bateau à vapeur le *Prince Philippe*, destiné au service
 » du passage d'eau sur l'Escaut d'Anvers à la Tête de Flandre, a été entreprise
 » par la société anonyme de Bruxelles, pour la fabrication de machines et
 » mécaniques, en vertu d'un contrat venu le 1^{er} juin 1838, entre cette société
 » et le Département des Finances.

» Le Département des Travaux Publics n'est intervenu dans cette affaire que
 » pour prêter à celui des Finances le concours de ses agents, et ce en char-
 » geant, d'après la demande qui lui en avait été adressée, M. l'inspecteur gé-
 » néral des ponts et chaussées de procéder à la visite du bateau à vapeur dont
 » il s'agit en s'adjoignant deux des ingénieurs de ce corps.

» Ces ingénieurs, qui eurent pour mission de s'assurer si le bateau à vapeur
 » le Prince Philippe présente les garanties de bonne exécution nécessaires au
 » service auquel il est destiné et à la sûreté publique, ont déclaré que, quant
 » à la construction du bateau visité par eux dans toutes ses parties visibles, il
 » n'ont rien remarqué qui soit défectueux ou de nature à compromettre la
 » sûreté publique.

» Ils ont de plus reconnu que dans sa forme et sa dimension il est conforme
 » au plan arrêté par le Département des Finances.

» Pour ce qui est des machines, ils ont présenté quelques observations qui
 » portent principalement sur ce que :

» 1^o La prise de vapeur des trois chaudières, s'opère sur la chaudière cen-
 » trale ;

» 2^o Il manque à la chaudière centrale une seconde soupape ;

» 3^o Les trois robinets indicateurs du niveau d'eau ne paraissent pas suffi-
 » sants pour reconnaître les niveaux exacts ;

» 4^o La petite machine d'alimentation des pompes serait placée loin de la
 » place où se tient le chauffeur ;

» 5^o Il serait nécessaire de placer à bord une pompe contre l'incendie.

» Ces observations communiquées à la société anonyme de Bruxelles pour la
 » fabrication des machines et mécaniques, ont donné lieu à une réfutation de
 » sa part, et ont conduit à l'engagement qu'elle a pris d'adapter une nouvelle
 » soupape à la chaudière centrale.

» Toutefois, avant de se conformer à l'avis du conseil du contentieux de
 » l'Administration de l'enregistrement et des domaines, en faisant procéder à
 » la réception définitive du bateau à vapeur dont il s'agit, M. le Ministre vient

» de demander l'avis du Département des Travaux Publics, en appelant son attention sur plusieurs points, et notamment sur la quantité du combustible que nécessite journellement la marche du bateau. »

Comme vous voyez, Messieurs, cette explication n'est guère satisfaisante. Elle ne répond d'aucune manière à l'observation de la première section. Votre section centrale a cru de son devoir d'attirer sur ce point l'attention du Ministre des Travaux Publics, et de l'engager de la manière la plus expresse à n'accepter ce bateau qu'avec la certitude qu'il sera propre au service auquel il est destiné. Ce paragraphe de l'art. 9 est ensuite adopté.

Service de remorque.

B. Frais d'entretien et d'exploitation, fr. 2.885.
Personnel, fr. 11.665. Adoptés.

Service sur Tamise

C. Frais d'entretien et d'exploitation, fr. 7.358.
Personnel, fr. 5,900. — Adoptés.
Subside à la commune de Tamise pour l'établissement d'un embarcadère, fr. 6.314 13 c^s.

Depuis longtemps un service de bateau à vapeur entre Anvers et Tamise avait été jugé nécessaire, les relations entre ces deux villes sont très-importantes et tendent incessamment à s'accroître davantage. D'un autre côté, cette riche et populeuse contrée, connue sous le nom de pays de Waes, a été laissée en dehors de la direction des chemins de fer dont elle est même séparée sur toute la ligne par l'Escaut. C'est donc à la fois comme compensation, mais surtout pour remplacer les voies de communication dont elle a été inopinément privée, que ce passage a été créé. Du reste, il ne sera pas onéreux à l'État car il est à présumer que les recettes dépasseront les dépenses.

L'établissement du passage d'Anvers à Tamise, nécessitait la construction dans cette dernière ville, d'un embarcadère. L'administration communale s'était chargée de cet objet, mais ses ressources étant insuffisantes, elle a réclamé un subside de fr. 6,314 13 c^s, qui seront remboursés par sixièmes, d'année en année, cette somme n'est donc qu'une avance que le trésor couvrira successivement.

Votre section centrale a été unanime pour l'accorder.

ART. 10. — *Frais d'études.*

Études des travaux à faire à l'Escaut, à la Lys, à la Meuse, ainsi qu'à la Dendre, au Demer, au Rupel et à la Dyle, ces quatre rivières seront rentrées dans les attributions de l'État à partir du 1^{er} janvier 1841, fr. 15,000.

Cette allocation est justifiée par la nécessité de faire quelques études d'amélioration à porter à la navigation de la Meuse, aux approches des frontières françaises. Elles seront utiles à la Belgique, en ce qu'elles faciliteraient l'exportation de nos charbons dans le département des Ardennes, où ils serviront à alimenter les nombreuses usines que cette contrée possède.

Quant au Rupel, qui sert d'embouchure aux canaux de Bruxelles et de Louvain, il paraît qu'il exige aussi quelques travaux qui ont été négligés jusqu'ici.

D'un autre côté, l'État ayant, par la loi du 31 octobre 1839, repris l'administration de l'Escaut et de la Lys, a occasionné de ce chef à la province une perte en recette que l'on peut évaluer à plus de 10.000 francs. Cet excédant servait à couvrir le déficit des rivières la Dendre et la Durme. Aussi l'administration provinciale de la Flandre orientale a réclamé contre cette reprise partielle (voir l'annexe sous L, D). L'équité exigeait que l'État, en reprenant l'administration des rivières qui procuraient un avantage, reprît en même temps celles qui ne présentaient que des conditions onéreuses, car la cession avait été simultanée. Le Gouvernement a fait droit à ce qu'il y avait de fondé dans ces réclamations des provinces, et c'est par suite de cette considération que la reprise de la Dendre et des autres rivières énumérées dans cet article a eu lieu.

L'une des sections avait demandé qu'il fût présenté à la Chambre un rapport sur la reprise de ces rivières. Il a été satisfait à cette demande, et vous trouverez parmi les annexes ces pièces sous les lettres E, F, G.

Une autre section aurait désiré connaître l'emploi de la somme de 15,000 francs, mais le Ministre a répondu qu'il serait difficile d'indiquer dès maintenant quel serait l'emploi de cette somme, destinée aux études des travaux à faire sur les rivières; mais il a ajouté que cette somme est peu élevée eu égard à l'étendue des opérations qui se préparent. Il faudra notamment faire un travail complet sur la Meuse dans les provinces de Namur et de Liège, et ce, sur une étendue de 291,080 mètres.

En somme, votre section centrale a alloué le chiffre.

CHAPITRE IV.

PORTS ET CÔTES.

Port d'Ostende et de Nieuport, côte de Blankenberghe.

Il y a sur ce chapitre une économie de fr. 51,540 85 c^s.

Port d'Ostende.

Entretien de l'avant-port, fr. 43,300. — Adopté.

Entretien de l'arrière-port et des écluses de Slykens, fr. 2,750. — Adopté.

Entretien des écluses du bassin de commerce, fr. 1,100. — Adopté.

Renouvellement éventuel d'une paire de portes de flot, à l'écluse des bassins, fr. 5,000. — Adopté.

Prolongement du nouveau quai d'échouage sur 50 mètres, fr. 36,000. — Adopté.

Port de Nieuport.

Travaux d'entretien, de réparation et d'amélioration, fr. 17,133 33 c^s.

Côte de Blankenberghe, fr. 111,585 82 c^s.

Personnel des ports et côtes, fr. 12,174 00. — Adoptés.

Phares et fanaux.

Frais d'entretien et d'exploitation des phares et fanaux, fr. 2,000. — Adopté.

Il y a sur cet article une différence de 7,000 francs en moins sur la somme votée l'année dernière ; mais cette différence résulte d'une somme égale transférée sur le Budget de la Marine.

CHAPITRE V.

CHEMIN DE FER.

Le compte-rendu que le Ministre présente annuellement à la Législature, aux termes de la loi du 1^{er} mars 1834, n'a été distribué cette année, aux membres de la Chambre, que dans les premiers jours de ce mois, alors que toutes les sections avaient déjà terminé l'examen du Budget des Travaux Publics. S'il est à regretter que cette distribution ait eu lieu à une époque aussi tardive, d'un autre côté l'on doit savoir gré au Gouvernement d'avoir rassemblé dans un même recueil des documents d'une aussi haute importance, et d'avoir apporté ainsi la plus minutieuse investigation dans toutes les subdivisions de cette branche de son administration. Votre section centrale a examiné ces documents. Si elle a cru de son devoir de signaler quelques améliorations, qui, à son avis, pourraient encore être introduites dans ce service, surtout dans l'intérêt d'une comptabilité plus régulière, d'un autre côté elle a reconnu aussi que beaucoup avait été fait sous ce rapport, et que le résultat général était satisfaisant à tous égards. Il est d'ailleurs juste de tenir compte à l'administration des difficultés de tout genre dont elle était entourée. En analysant ces difficultés, l'on sera vraiment étonné que le chemin de fer ait pu être amené, en si peu de temps, au point d'avancement où il est arrivé dans ce moment : toutefois les résultats obtenus font plus vivement sentir l'absence de ces voies de communication sur les lignes qui doivent en être dotées, et votre section centrale n'a pu s'empêcher de recommander au Gouvernement de réunir tous ses efforts afin d'activer les sections actuellement décrétées.

Le moment semble arrivé, Messieurs, de vous présenter un résumé des sommes employées jusqu'à ce jour à la construction du chemin de fer, et d'y ajouter un aperçu de celles dont l'achèvement des lignes décidées nécessiteront encore l'emploi. Il est bon parfois de s'arrêter un instant sur sa route pour jeter un coup d'œil sur le chemin parcouru, et pour mesurer la distance qui reste à franchir avant d'arriver au but que l'on se propose d'atteindre. De cette manière, d'ailleurs, l'on pourra apprécier dans son ensemble toute la grandeur de l'œuvre dont la Belgique s'enorgueillit à juste titre.

D'après le compte-rendu, les lignes décrétées jusqu'à ce jour, comprennent un développement de 549,082 mètres ; 309,291 mètres sont livrés à la circulation ; ceux-ci ont coûté, en y comprenant toutefois les sommes déjà employées aux sections en voie de construction, la somme de fr. 56,659,585 75

Il est à regretter que le Ministre n'ait pas ajouté à son tra-

A reporter. fr. 56,659,585 75

Report. fr. 56.659.585 75

vail les devis estimatifs des sections qui restent à construire pour achever les 239,791 mètres. En l'absence de ces renseignements, nous devons nous livrer nous-mêmes à un travail d'appréciation que nous avons tout lieu de croire exact.

D'après ce travail, les lignes encore à construire coûteraient, y compris l'exploitation (*) 53,500,000 »

Somme ronde. fr. 110,000,000 »

En comptant l'intérêt à raison de 5 p. %, l'on aurait une somme annuelle de fr. 5,500.000 »

A cette somme nécessaire pour servir les intérêts du capital engagé, il faut ajouter les frais d'exploitation. Ces frais, dans les prévisions du Budget de l'année courante, montaient à 3,090,000 fr. pour un développement de 309,291 mètres. Mais, le Ministre espère pouvoir, à l'aide des mêmes frais, exploiter quatre sections de plus, savoir :

- 1^o Gand à Deynze-Peteghem, comprenant 15,274 mètr.
- 2^o Deynze-Peteghem à Courtray. 26,615 »
- 3^o Landen à St-Trond. 10,802 »
- 4^o Tubize à Bruxelles 202,65 »

TOTAL. 72,956 mètr.

Ce serait donc un total de 382,247 mètres dont l'exploitation exigerait la somme de 3,090,000 francs. Par conséquent, les 549,082 mètres (**) exigeraient une somme annuelle de . . . 4,438,657 »

TOTAL fr. 9,938,657 »

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que le Ministre prévoit le cas où ses prévisions ne se réaliseraient pas, et où il se trouverait dans le cas de réclamer des crédits supplémentaires. Il faut également tenir compte du dépérissement du matériel, qui est très-considérable, car nous voyons par le tableau n^o V qu'un quart des locomotives est en réparation sur une moyenne de trois années de service.

Maintenant, en prenant pour base les recettes réalisées pendant l'année 1839 sur un développement de 309,291 mètres, c'est-à-dire la somme de fr. 4,309,826 73 c^s, l'on aura pour les 549,082 mètres (***) 7,651,201 »

EN MOINS fr. 2,287,456 »

Mais, en prenant pour base les prévisions du Budget pour l'exercice de 1840, sur un développement de 382,247 mètres en exploitation, c'est-à-dire, 5,600,000 francs, l'on aura 8,044,168; déduits de 9,938,657, reste en moins. . . fr. 1,874,489 »

(*) Les ingénieurs consultés, portent cette somme à 60 millions.

(**) 382,247 : 3,090,000 :: 549,082 : x soit 4,438,657.

(***) 309,291 : 4,309,826-73 :: 549,082 : x soit 7,651,201.

Toutefois, Messieurs, il est juste de reconnaître que l'on ne saurait dès aujourd'hui évaluer d'une manière absolue les résultats positifs du chemin de fer : l'on a dû nécessairement négliger l'appréciation de plusieurs éléments de recette. Il est très-possible que le déficit qui résulte de nos calculs ne sera qu'apparent, et sera largement comblé si le transport des marchandises, comme tout porte à le croire, prend une certaine extension. D'un autre côté, l'on ne saurait prévoir l'influence qu'exercera sur les produits généraux l'achèvement des lignes jusqu'aux frontières françaises, ou leur raccordement avec le chemin de fer de la Prusse. Quoi qu'il en soit, Messieurs, il est impossible d'envisager le chemin de fer sous le seul point de vue économique. Il faut encore lui tenir compte des avantages de tous genres qu'il procure; il en est d'ailleurs de cette création comme d'une foule d'institutions d'intérêt général, dont les avantages ne se résument pas toujours en numéraire. Si l'on examinait par exemple ce que les routes pavées ont coûté à établir, il est probable qu'elles ne rendraient pas un p. % du capital absorbé; et cependant, ne faudrait-il pas créer ces routes si elles n'existaient pas, quelque onéreuses qu'elles pussent être? Le chemin de fer est un autre besoin de l'époque : c'est la conséquence de l'irrésistible activité qui distingue les générations présentes. En effaçant toutes les distances, en rapprochant les citoyens de toutes les classes, presque sans frais pour eux, et pour ainsi dire sans perte de temps, il a partout répandu d'inappréciables bienfaits. Considérée sous ces différents points de vue, cette belle entreprise a largement rempli le but qu'on s'en était promis. Le chemin de fer est désormais identifié à la révolution de 1830; il restera comme un impérissable témoignage de ce que la Belgique libre et indépendante a pu faire dès son origine, aux prises avec des difficultés politiques de tous genres, et alors que l'on semblait mettre en doute jusqu'à la possibilité de son existence.

Nous avons maintenant à vous présenter quelques considérations de détail.

MODE D'EXÉCUTION.

D'après le compte-rendu, les entreprises de terrassements et d'ouvrages d'art avaient lieu sur bordereau de prix, surtout dans le principe.

Le bordereau de prix détermine l'unité métrique de l'ouvrage à fournir, quel qu'en soit après cela le nombre ou l'importance. Le prix de l'unité est ainsi fixé arbitrairement par l'employé chargé de ce soin, et le contrôle du nombre des fournitures est livré à la discrétion d'un agent subalterne, sur lequel on ne peut exercer qu'une surveillance secondaire. L'on conçoit facilement combien ce mode put prêter à des abus; les exemples ne nous manqueraient pas pour prouver qu'il a entraîné l'État à des dépenses bien plus considérables que si l'entreprise avait eu lieu sur contrat à forfait. Aussi la Cour des Comptes, dans le cahier d'observations qu'elle vous a présenté cette année, a vivement réclamé contre le mode dont le Ministre lui-même a reconnu le vice, puisqu'il ajoute dans le compte-rendu qu'il a été complètement abandonné, et que l'on en est revenu à l'adjudication publique, au moins pour les constructions et ouvrages d'art.

Dans plusieurs circonstances, néanmoins, pour ne pas dire dans toutes, les prix fixés par des adjudications publiques ont été plus tard modifiés sur des soumissions supplémentaires. Dès lors, tout l'effet des adjudications était

détruit. L'adjudication devenait illusoire; car l'adjudicataire soumissionnait à un prix très-bas, certain de conserver l'entreprise et d'obtenir de la facilité du Gouvernement une augmentation sur le prix stipulé. Cette manière d'agir devait avoir pour résultat d'écartier tous les soumissionnaires sérieux et de bonne foi, envers lesquels, d'ailleurs, elle constituait une certaine injustice. La Cour des Comptes fit des observations sur ce mode d'exécution qui anéantissait tout à fait son contrôle et rendait nul le visa préalable. Si nous sommes bien informés, c'est sur ces observations que les travaux ont été suspendus dans les premiers mois de 1838. Depuis ce moment, le système d'adjudication a été plus généralement adopté, et comme le fait l'observer encore la Cour des Comptes dans son cahier, page 78, des améliorations essentielles ont été introduites dans cette partie de l'administration du chemin de fer.

Toutefois la pose des rails, les fournitures des sables nécessaires à cet objet, ainsi que toutes les fournitures de quelque nature que ce soit, ont été faites sur soumissions de la main à la main; il n'a pas été fait une seule soumission publique jusqu'à ce jour pour les dépenses de ce genre, la fourniture des biles seule exceptée; ainsi toutes les fournitures de fer, rails, voitures, huile, graisses, etc., etc., ont eu lieu par contrats privés.

Nous concevons, avec M. le Ministre, que les adjudications publiques deviennent impossibles pour les objets relativement auxquels il n'existe pas de concurrence, tels que locomotives, par exemple, fourniture de rails et coussinets; mais nous cherchons vainement pourquoi il ne serait pas possible d'adopter l'adjudication publique pour la fourniture de la graisse, de l'huile, des voitures. En entrant dans tous ces détails, au moyen de la régie, la surveillance devient impossible, et la comptabilité très-compiquée; car il faut ouvrir un compte à chaque agent chargé en sous ordre de la comptabilité, et presque à chaque ouvrier. Quelle que soit la confiance que le Ministre puisse avoir dans ses employés, il est possible néanmoins que l'occasion engendre des abus, et dans l'examen succinct que nous avons fait des entreprises qui ont eu lieu d'après ce mode, nous n'avons pu nous expliquer comment le sable de mer fourni sur la section de Malines à Anvers a coûté en moyenne fr. 3 57^{cs.} le mètre cube, tandis qu'il avait coûté 17 francs, rendu dans la station de Bruges, alors qu'il existe entre cette ville et la mer le moyen de communication le plus facile et le plus économique qu'il y ait peut-être en Europe.

COMPTABILITÉ.

A peine la construction du chemin de fer avait-elle été décidée, qu'il s'éleva un conflit entre le Ministre de l'Intérieur, ayant alors ce service dans ses attributions, et la Cour des Comptes, sur la question de savoir s'il y avait lieu à appliquer le visa préalable aux dépenses du chemin de fer. Les ingénieurs réclamaient vivement contre cette mesure: ils la croyaient préjudiciable à la prompte exécution des travaux. Le Ministre crut donc qu'il était préférable que toutes les dépenses fussent faites directement par eux, sur ouverture de crédits.

La Cour s'opposa à ce système, et le Ministre lui fit connaître qu'il ne serait payé désormais, sur crédits ouverts, que les dépenses d'une urgence extrême. Il l'informa en même temps qu'il venait de nommer M. Philippe-Maurice agent comptable, afin de pourvoir aux paiements.

Malgré cette assurance, toutes les acquisitions de terrain nécessaires aux rail-way furent payées, et sont encore payées jusqu'à ce jour, sur ouverture de crédits, c'est-à-dire directement et en numéraire par l'agent comptable. L'on comprendra facilement combien cette manière d'agir pourrait prêter à des abus, lorsque l'on considère que dans le principe surtout des fonds étaient mis directement à la disposition des ingénieurs chargés de l'exécution des travaux du chemin de fer, à l'effet de payer en même temps une autre nature de dépense encore, celle résultant de la confection du matériel nécessaire à l'exploitation et des journées d'ouvriers.

Il est juste néanmoins de reconnaître que le Ministre des Travaux Publics se hâta de mettre un terme à ce dernier état de choses. Il nomma un régisseur comptable chargé de tous les paiements généralement quelconques, qui ne seraient pas soumis au visa préalable de la Cour des Comptes.

Ce régisseur comptable était ainsi placé à la tête de tout le service qui se fait par régie. Or, cette régie s'étend encore aujourd'hui sur une foule d'objets que l'on pourrait mettre en adjudication publique, ou du moins qu'aucun motif n'autorise à affranchir du visa préalable, si généralement prescrit par l'art. 4 de la loi du 30 décembre 1830.

Au contraire, cette régie prend de jour en jour une extension plus grande, et ce mode de paiement sur crédit devient réellement effrayant, si l'on considère que, sur une dépense totale de 58 millions, il a été ouvert des crédits directs pour 19 millions, dont 3 millions, d'après la Cour des Comptes, et 1 million 400,000 francs d'après le Ministre. restent encore à justifier ! Or, Messieurs, il n'est pas besoin de vous faire remarquer combien il est contraire aux plus simples règles de la prudence de mettre à la disposition d'un agent, quelle que soit la confiance que l'on puisse avoir en lui, des sommes qui peuvent monter à plusieurs centaines de mille francs, alors surtout que cet agent est dispensé de fournir aucune caution quelconque.

OBSERVATIONS DES SECTIONS.

L'une des sections a demandé s'il ne conviendrait pas de séparer *l'entretien de la police proprement dite*, et d'en faire deux articles distincts.

Le Ministre, consulté sur ce point, a répondu que l'entretien et la police de la route ne peuvent, dans l'organisation actuelle, être séparés en deux articles distincts au Budget.

Que les mêmes agents sont chargés des deux services, qui, à proprement parler, n'en forment qu'un seul, ayant pour objet que la route se trouve toujours en parfait état, libre de tout obstacle qui puisse arrêter ou gêner la marche des convois.

Il est en effet à observer que les chemins de fer se trouvent dans des conditions exceptionnelles, que toute circulation publique, hors celle des convois, y est interdite. Il n'y a donc pas, comme sur les autres communications, routes, canaux, rivières, un règlement de police, de roulage ou de navigation, comprenant les obligations des personnes qui en font usage pour leurs transports, les transports se faisant par le Gouvernement. Il n'y a donc aucune raison de séparer, quant à la dépense, la police de l'entretien du chemin de fer.

Une autre section émet l'opinion qu'il serait plus conforme aux règles d'une

bonne comptabilité de faire entrer la perception du chemin de fer dans les attributions du Ministre des Finances.

Le Ministre des Travaux Publics a répondu à cette observation, que déjà des explications sur ce point avaient été données à la section centrale des Voies et Moyens.

Il ajoute que les receveurs du chemin de fer sont des agents mixtes; qu'un grand nombre d'entre eux sont chefs de station; qu'indépendamment des recettes, ils ont à surveiller et à diriger la formation des convois. Si on voulait placer les recettes dans les attributions du Département des Finances, il faudrait avoir des agents spéciaux pour la perception, ce qui conduit à une augmentation de personnel. Cette nouvelle organisation, sous le rapport de l'ensemble et de la bonne direction, serait d'ailleurs beaucoup inférieure à l'organisation actuelle.

Nous n'avons pas partagé sans réserve l'opinion du Ministre. Nous devons toutefois convenir que les mesures prises par la direction du chemin de fer, pour organiser le service des recettes et empêcher la distraction des fonds, remplissent parfaitement le but que l'on s'en était proposé. L'examen que nous avons fait du règlement intervenu le 1^{er} juin 1838 (*) et la comparaison avec ce qui se passe dans des pays voisins, nous ont convaincus que cette partie essentielle du service avait acquis un degré de perfection très-satisfaisant; mais l'on ne peut toutefois pas dire que la perception du chemin de fer et la justification aient lieu conformément aux principes d'après lesquels tout ce qui est revenu de l'État doit être administré par le Département des Finances.

Dans une autre section encore l'on a soulevé la question de savoir si l'on ne réaliserait pas de grandes économies par l'adjudication publique de la houille, ou la confection du coak sur les lieux d'extraction.

La marche indiquée par cette section vient effectivement d'être adoptée pour essai. Le 4 septembre 1839 l'on a adjugé, en neuf lots, 19,100 mètres cubes de houille pour cette fabrication. L'expérience de quelques mois pourra seule faire apprécier les avantages ou les inconvénients attachés à ce nouveau mode de contracter pour la fourniture de la houille.

L'on essaiera aussi, pendant l'exercice prochain, de traiter pour la fourniture du coak fabriqué aux lieux d'extraction; cependant on sentira aisément qu'on ne peut apporter des changements dans cette partie du service, qu'avec beaucoup de précaution, le coak étant l'un des principaux éléments sur lesquels repose toute la régularité de la marche des convois.

Enfin, Messieurs, une dernière section a émis le vœu de voir le Gouvernement imprimer aux travaux du chemin de fer de Bruxelles à la frontière de France, et de Bruxelles à Namur, l'activité qui leur a manqué jusqu'ici. Elle a appelé en outre l'attention du Gouvernement sur les avantages que présenterait, et pour le pays et pour le trésor, la direction de la ligne de Namur à travers les populations industrieuses de l'arrondissement de Charleroy. La section centrale a cru devoir réclamer auprès du Ministre des explications sur ces divers objets.

(*) La section centrale ayant décidé que ce règlement serait joint au rapport, cette pièce se trouve aux annexes, *litt.* H.

M. le Ministre a répondu que toutes les mesures étaient prises pour accélérer l'exécution complète du chemin du Hainaut par Mons ; que très-prochainement une nouvelle adjudication aurait lieu pour la section de Jurbise à Erbissart , et que , pour le printemps , la ligne entre Bruxelles et Mons serait entièrement adjudgée ; de plus , que le Gouvernement s'occupait activement de la section entre Mons et Quiévrain.

Quant au chemin vers Namur , le Gouvernement, tout en s'occupant de son exécution , apporte une attention sérieuse sur l'utilité de le faire passer par Charleroy , et tout donne lieu de croire , d'après les explications du Ministre , que toutes les lignes décrétées seront au moins adjudgées dans quelques mois.

En résumé , Messieurs , la section centrale a l'honneur de vous proposer l'adoption du crédit réclamé pour le chemin de fer.

CHAPITRE VI.

BÂTIMENTS CIVILS.

ARTICLE PREMIER. — *Entretien et réparations des hôtels , édifices et monuments de l'État.* — Fr. 28,000.

Adopté.

ART. 2. — *Reconstruction d'un mur de clôture à l'hôtel du Ministère de la Justice , à Bruxelles.* — Fr. 6,000.

Il paraîtrait que cet article et le suivant auraient dû être compris dans l'art. 1^r, car ils appartiennent à la même catégorie ; mais le Ministre , dans une note explicative , fait connaître que la somme allouée est insuffisante , et que dès lors il fallait recourir à des crédits supplémentaires , surtout lorsque les travaux à exécuter sont plus considérables que ceux qui peuvent être classés dans les réparations ordinaires. Votre section centrale a adopté le chiffre , ainsi que le suivant , pour travaux extraordinaires aux hôtels du gouvernement provincial de Mons et de Hasselt.

CHAPITRE VII.

PERSONNEL DES PONTS ET CHAUSSÉES.

<i>Traitement des ingénieurs.</i> fr.	192,940	} 415,150.
<i>Frais de bureau et de déplacement</i>	. . . . .	60,000
<i>Traitement des conducteurs.</i>	. . . . .	162,210

L'une des sections a fait observer que le traité de paix a enlevé à la Belgique deux demi-provinces , que le nombre de routes est devenu moindre par suite de cette circonstance , que dès-lors , il paraîtrait que l'on pourrait diminuer en proportion le nombre d'employés appartenans au génie civil. Cependant , l'allocation réclamée est restée la même que celle votée précédemment.

Votre section central a cru devoir demander au Ministre des explications sur ce point.

Il résulte de ces explications que l'ingénieur en chef dans la province de Limbourg, outre son service ordinaire, est chargé du projet de canalisation et d'irrigation dans la Campine, ainsi que du parachèvement des travaux aux polders.

Que le personnel dont ce fonctionnaire avait besoin pour les services extraordinaires dont il vient d'être fait mention, n'avait pu, dans le principe, être mis à sa disposition.

Que la mise à exécution du traité du 19 avril 1839 a permis de lui adjoindre un ingénieur et deux conducteurs, jusqu'alors en service dans la partie cédée du Limbourg.

Quant au Luxembourg, que deux conducteurs en service dans cette province, dont les secours n'étaient plus aussi nécessaires, ont été distraits de leur service ordinaire pour être employés à la démolition et à la reconstruction du pont de la Boverie à Liège.

Il suit de ce qui précède que trois conducteurs et un ingénieur ont été distraits de la province de Limbourg, et deux de la province de Luxembourg, pour être attachés à des services extraordinaires.

Le personnel des ponts et chaussées paraît donc réellement être insuffisant pour surveiller convenablement tous les travaux publics. Le concours d'examen qui a eu lieu au mois d'octobre dernier permettra de faire de nouvelles nominations, devenues indispensables en premier lieu pour compléter le personnel dans les provinces, et ensuite pour assurer le service de nouvelles branches de navigation, telles que l'Escaut, la Lys, la Meuse, etc., ainsi que le service de passage des bacs et bateaux, dont le Département des Travaux Publics prendra la direction à partir du 1^{er} janvier 1840. Il est encore à remarquer que le Demer, la Dendre, le Rupel et la Dyle, seront replacés sous la direction de l'État, au moins pour l'année 1841. Le crédit demandé au chap. VII n'a pas paru trop élevé à votre section centrale pour satisfaire à tous ces besoins, et elle a l'honneur de vous en proposer l'adoption.

CHAPITRE VIII.

MINES.

Conseil des Mines. — PERSONNEL.

A. Traitement des fonctionnaires, employés et gens de service du conseil des mines, fr. 42,000. — Adopté.

MATÉRIEL.

B. Entretien et renouvellement du mobilier, fourniture de bureau, achat de livres, chauffage et éclairage, fr. 2,400. — Adopté.

C. Frais de route, fr. 1,200. — Adopté.

D. Dépenses imprévues, fr. 300. — Adopté.

ART. 2. — *Ingénieurs et conducteurs.*

Traitement des ingénieurs, fr. 53,000. — Adopté.

Frais de bureau et de déplacement; impression de travaux statistiques fr. 30,000. — Adopté.

Traitement des conducteurs, fr. 49,200. — Adopté.

ART. 3. — *Subsides aux caisses de prévoyance; secours et récompenses aux personnes qui se sont distinguées par des actes de dévouement lors d'accidents survenus dans les mines.* — Fr. 45,000.

L'une des sections a été d'avis que l'État ne devait pas intervenir dans la distribution des secours, ou dans la création d'établissements essentiellement à charge des particuliers ou des sociétés charbonnières.

Votre section centrale n'a pas partagé cette opinion. Les considérations très-détaillées que le Ministre a publiées à la suite de son Budget (page 143), l'ont convaincue de l'utilité de la mesure, et elle n'a pas hésité à vous proposer l'adoption du chiffre demandé à cet article.

ART. 4. — *Encouragement et subvention pour la publication de plans et de mémoires relatifs à l'art de l'exploitation.* — fr. 10,000.

Adopté

CHAPITRE IX.

POSTES ET MESSAGERIES.

ARTICLE PREMIER. — *Traitement des employés.* — Fr. 355,210.

L'une des sections avait fait observer que le traité du 19 avril avait nécessairement eu pour conséquence de restreindre les besoins de ce service, aussi bien pour le personnel que pour le matériel. Il résulte en effet des développements joints au Budget (page 146), qu'une économie de 48,000 francs peut être réalisée de ce chef, mais aussi que le Gouvernement avait cru devoir l'employer à améliorer le service de diverses branches de cette administration. Nous examinerons à chaque article le mérite de cette augmentation.

Personnel. — La somme allouée l'année dernière pour le personnel de l'administration des postes s'élevait à 320,000 fr.; il y a donc pour les prévisions de l'exercice prochain une agmentation de 35,210 francs. A cette somme il faut ajouter les réductions qui résultent de l'exécution du traité de paix, s'élevant à 10,240 francs. Ce qui porte l'augmentation à 45,450 »

Sur cette somme, le Gouvernement se propose : 1° d'accorder aux facteurs une augmentation de salaire s'élevant à	12,920	} 24,860 »
2° D'accorder aux distributeurs également une augmentation s'élevant à	11,940	

Resterait fr. 20,590 »

Nous reconnaissons qu'en général les facteurs ne sont pas suffisamment payés, et qu'il y a utilité à augmenter leur traitement qui n'est en beaucoup de localités que de 200 à 250 francs par an, et en moyenne que de 474 fr., ce qui est hors de proportion avec le service si pénible que l'on exige de ces agents. Nous ferons la même observation pour les distributeurs, mais en accordant l'augmentation réclamée pour ces deux catégories de fonctionnaires, il restera toujours une somme de 20,590 francs, dont l'emploi ne nous paraît pas suffisamment justifié.

M. le Ministre nous dit (page 146 du Budget général) que le personnel de l'administration des postes, <i>tel qu'il existe et au taux actuel des traitements</i> exige, abstraction faite des réductions qui résultent de l'exécution du traité, une dépense annuelle de fr. 341.510 »
Et, en tenant compte de ces réductions 10.240 »
Une somme de fr. <u>331.270 »</u>

Mais ce personnel existait probablement *tel qu'il est aujourd'hui et au taux actuel des traitements*, lors de la présentation du Budget de 1839. Comment se fait-il qu'une somme de 320,000 francs a pu suffire? et si le personnel a été augmenté dans le cours de cet exercice, sur quelle somme M. le Ministre, imposera-t-il cette majoration? Il faudra un crédit supplémentaire ou un transfert: tout autre mode serait irrégulier ou contraire aux règles d'une bonne comptabilité.

M. le Ministre, prié de nouveau de s'expliquer sur ces points, nous a fait connaître que le nombre des bureaux de postes, en ce qui concerne les directions et perceptions, sera, au 1^{er} janvier 1840, plus grand qu'il n'était lors de l'adoption du Budget de 1839, parce qu'il a été créé un plus grand nombre de bureaux de ces deux catégories, qu'il ne s'en trouve dans le territoire cédé, et que les développements de la correspondance exigeront la création de nouveaux bureaux en 1840.

Mais en supposant que l'avancement donné à des fonctionnaires déjà existants sans doute, ait nécessité l'emploi d'une somme égale à celle qui résulte de l'exécution du traité du 19 avril, il resterait toujours à justifier la somme de 11.240 francs.

Votre section centrale a cru qu'il ne fallait pas multiplier ces bureaux au delà des besoins réels. Elle a néanmoins alloué la somme réclamée par le Gouvernement, mais principalement en vue d'améliorer le sort des facteurs et surtout de rendre les tournées des facteurs plus fréquentes.

ART. 2. — *Matériel.*

- A. Frais de tournée des inspecteurs, fr. 8,550. — Cet article est augmenté de 3.550 francs; rien ne nous paraît justifier cette majoration, en conséquence, nous avons l'honneur de vous en proposer le rejet et d'accorder la somme votée l'année dernière, c'est-à-dire, fr. 5.000.
- B. Frais de régie des inspecteurs, directeurs et percepteurs, fr. 27,620. — Adopté.
- C. Indemnités de logement, fr. 36,620. — Adopté.
- D. Imprimés, registres et timbres, fr. 10,000. — La section n'a pu se rendre compte de la majoration qui porte jusqu'au double la somme demandée pour cet article, en conséquence, elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du chiffre voté l'année dernière, fr. 6000.

ART. 3. — *Transport des dépêches.* — Fr. 300,546.

Il y a sur cet article une diminution de 41,000 francs; elle résulte : 1^o de l'exécution du traité de paix qui a permis de réduire de 20,000 francs, les frais

de transport des dépêches; 2^o de l'extension que les transports, au moyen du chemin de fer, ont prise, ce qui a permis de faire une seconde réduction de 21.000 francs, ensemble 41,000 francs.

Une section avait émis l'opinion qu'une plus grande réduction encore était possible. Mais il ne faut pas perdre de vue, en appréciant les dépenses du service des postes, que le chemin de fer a eu pour conséquence nécessaire d'augmenter plusieurs natures de dépenses; car le chemin de fer a rendu plus nombreuses les relations quotidiennes entre les bureaux placés dans les localités soumises à son influence. D'un autre côté, pour qu'il n'y eût pas trop de disparate entre les moyens de communication des diverses parties du royaume, il a fallu créer plusieurs services dans des endroits que le chemin de fer ne parcourt pas. Il ne suffit pas, du reste, de faire arriver les dépêches dans les bureaux; il faut encore assurer leur distribution immédiate. Il a été nécessaire, pour arriver à ce résultat, d'augmenter considérablement le travail des bureaux ainsi que le nombre des tournées journalières. Ces considérations ont déterminé votre section centrale à accorder le crédit demandé.

ART. 4 — *Service rural.* — Fr. 230.000.

Comme les années précédentes, des plaintes ont encore surgi cette année sur le service rural; mais il est juste de tenir compte des difficultés de tous genres dont l'administration a été entourée, surtout dans le principe de l'organisation de ce service. Ce ne sera que successivement, et lorsque les enseignements de la pratique en auront démontré la nécessité, que des améliorations pourront être introduites. Quoi qu'il en soit, il faut bien le reconnaître, le service général des postes tend incessamment à satisfaire à tous les besoins. La Belgique est peut-être le pays du continent où les communications écrites sont les plus faciles et les plus rapides, et si quelques défauts se présentent encore, l'on peut être assuré qu'elles disparaîtront aussitôt qu'elles auront été signalées à l'administration, ou que celle-ci sera en mesure d'y porter remède.

Une autre observation avait été faite, c'est que le service rural est onéreux au pays, puisqu'il coûte 230,000 francs et qu'il ne procure qu'une recette de 135,000 francs; mais ce service n'a pas été institué comme moyen de fiscalité, mais dans un but d'intérêt général. C'est d'ailleurs une erreur de croire que le produit des postes rurales n'est autre que la somme renseignée sous cette rubrique au Budget des Voies et Moyens; il faut en outre tenir compte au service rural d'une partie de l'augmentation annuelle des recettes générales de la poste.

Le chiffre porté au Budget comprend uniquement le produit du décime rural ou de la taxe supplémentaire, tandis qu'il est évident que la taxe entière est due au service rural, car les lettres qu'il transporte seraient transportées par d'autres voies, si ce service n'existait pas.

Votre section centrale, d'après les considérations qui précèdent, a alloué le chiffre demandé.

CHAPITRE X.

MILICE ET GARDE CIVIQUE.

MILICE.

ART. 1. — *Frais d'impression des listes alphabétiques (modèles C et J) pour l'inscription des miliciens dans les neuf provinces.* — Fr. 1.600.

Adopté.

GARDE CIVIQUE.

ART 2. — *Frais de voyage de l'inspecteur général de la garde civique et des aides-de-camp qui l'accompagnent, et frais de bureau de l'état-major.* — Fr. 9,000.

Achat, réparation et entretien des armes et équipements de la garde civique. — Fr. 16,000.

Déjà l'année dernière des plaintes avaient eu lieu dans les sections sur l'état de dissolution où la garde civique était tombée ; cette année, ces mêmes plaintes se sont renouvelées. Deux d'entre elles ont même formellement refusé toute allocation de ce chef. Votre section centrale a demandé au Ministre des explications sur l'utilité du crédit, dans l'état actuel des choses, et il a été répondu qu'il n'y avait pas *désorganisation*, mais *non-organisation*, et que celle-ci n'était pas aussi complète qu'on le disait.

Nous n'argumenterons pas sur les mots ; mais il est établi qu'à l'exception de quelques localités, la garde civique n'existe plus même sur les cadres. Récemment encore, tous les efforts tentés par certains chefs de légions pour réorganiser cette garde ont échoué contre l'impossibilité de rendre la loi exécutoire. Nous pourrions même citer des localités où l'on n'a pu obtenir des officiers, parce que les gardes refusaient de faire usage de leur prérogative électorale.

La garde civique, cependant, est une institution constitutionnelle. Elle peut, bien organisée, rendre de grands services pour le maintien de l'ordre et de la tranquillité publique, et permettre ainsi de réaliser de grandes économies en réduisant considérablement l'armée. Aussi le Ministre nous a-t-il fait connaître qu'il s'occupait de la réorganisation de la garde civique ; qu'il s'était mis en relation à cet égard avec le Ministre de la Guerre ; que déjà les bases avaient été arrêtées, et que dans le cours de cette session la Chambre serait saisie, non-seulement d'un projet de loi sur la garde civique, mais encore sur la milice nationale, qui a une corrélation avec la première ; ces projets étant destinés à organiser définitivement l'état militaire en Belgique.

Malgré ces explications, votre section centrale a persisté à croire qu'une réduction pourrait avoir lieu, du moins quant aux frais de tournées de l'inspecteur général, tournées qu'elle regarde comme inutiles dans l'état des choses actuel ; elle vous propose, en conséquence, de porter la somme de 9,000 francs à 4,000. et d'adopter 16,000 francs pour l'entretien des armes.

CHAPITRE XI.

SECOURS.

ARTICLE UNIQUE. — *Secours à des employés, veuves ou familles d'employés qui n'ont pas de droits à des pensions.* — Fr. 2,500.

Accordé.

CHAPITRE XII.

ARTICLE UNIQUE. — *Dépenses imprévues.* — Fr. 30.000

Adopté.

En résumé, les seules modifications que la section centrale a l'honneur de vous proposer, se réduisent à diminuer :

1° AU CHAPITRE IX, ART. 2.

A. Fr. 3,550 *pour frais de tournées des inspecteurs*

B. Fr. 4.000 *pour imprimés, registres, timbres.*

Ce qui réduirait cet article à fr. 75,240

2° AU CHAPITRE X, ART. 2.

Fr. 5,000 *sur les frais de voyage de l'inspecteur général de la garde civique.*

Ce qui réduirait cet article à fr. 20.000

Bruxelles, le 14 décembre 1839.

Le Rapporteur,

A. VAN HOOBROUCK DE FIENNES.

Le Président,

J. DE BEHR.

PIÈCES A

LITT. A.

TABLEAU COMPARATIF DES

CHAPITRES DU BUDGET POUR 1840.	CRÉDITS DEMANDÉS.	RECETTES portées AU BUDGET DES VOIES ET MOYENS POUR 1840.
CHAPITRE I ^{er} . — Administration centrale	138,250 »	. . . . .
— II. — Routes	2,250,000 »	2,400,000 » (1
— III. — Canaux, rivières, polders	1,550,941 12	2,140,000 » (2
— IV. — Ports, côtes	231,044 15	. . . . .
— V. — Chemin de fer	3,090,000 »	5,729,000 »
— VI. — Bâtimens civils	71,500 »	. . . . .
— VII. — Personnel, ponts et chaussées	415,150 »	. . . . .
— VIII. — Mines	233,100 »	315,985 » (3
— IX. — Postes et messageries	968,546 »	3,000,000 » (4
— X. — Milice, garde civique	26,600 »	1,000 »
— XI. — Secours	2,500 »	. . . . .
— XII. — Dépenses imprévues	30,000 »	. . . . .
TOTAUX. fr.	9,027,631 15	13,485,985 »
EXCÉDANT fr. 4,458,353 73		

L'APPUI.

RECETTES ET DES DÉPENSES.

DIFFÉRENCE		OBSERVATIONS.
EN PLUS	EN MOINS.	
	158,250 »	
150,000 »		1) L'excédant de cette somme doit être majoré de fr. 754,556 33, qui doivent exclusivement être employés à la construction de routes nouvelles et à l'entretien de celles existantes, aux termes de la loi sur les barrières.
589,058 88		
	231,044 15	
2,639,000 »		2) Canaux, rivières, ponts, etc. fr. 650,000 » Canal de Charleroy 1,050,000 » Sambre canalisée 360,000 » Bacs et passages d'eau 80,000 » TOTAL 2,140,000 »
	71,500 »	
	415,150 »	
	17,115 »	3) Mines, principal 187,000 » — 10 cs additionnels 18,700 » — 5 cs frais de perception 10,285 » TOTAL 215,985 »
2,031,454 »		
	25,600 »	
	2,500 »	4) Taxes des lettres et affranchissements 2,700,000 » Ports des journaux 75,000 » Droit de 5 p. % sur les articles d'argent. 40,000 » Remboursement d'offices étrangers 30,000 » Service rural 155,000 » TOTAL fr. 3,000,000 »
	30,000 »	
5,409,512 88	951,159 15	
SOM. ÉGALE fr. 4,458,353 73		

Résolution du conseil provincial de Liège, du 14 juillet 1837.

Il est accordé à la société des bateaux à vapeur de la Meuse, sur le produit des droits de navigation dans la province de Liège, le subside qu'elle sollicite, savoir : 3,500 francs pour la partie du cours de la Meuse s'étendant de Namur à Liège, et 1,500 francs pour la partie de Liège à Maestricht; lesquels seraient payables annuellement pendant douze années consécutives, à la condition expressément stipulée, qu'ils ne seraient payés qu'au mois de novembre de chaque année, et pour autant que la navigation ait pu se faire sans interruption et sans difficulté avec 20 pouces ou 508 millimètres de tirant sur toute l'étendue de la partie de la rivière de la Meuse par rapport à laquelle les subsides à payer auraient été alloués.

La société devra curer le lit de la Meuse sur une largeur de 12 à 15 mètres.

Il est bien entendu que l'avantage que l'on accorde à l'entrepreneur des bateaux à vapeur ne peut être considéré comme une exclusion pour toute autre entreprise de ce genre, qui désirerait s'établir en usant du chenal qu'on va creuser.

La déchéance des avantages accordés ci-dessus aura lieu de plein droit pour le cas où la société demanderesse n'aurait pas atteint le but de son entreprise dans les trois ans à partir de ce jour.

La députation sera chargée de faire une demande au Gouvernement pour qu'il intervienne pour une moitié dans le subside de 5,000 francs accordé aux concessionnaires.

Il sera également accordé à ladite société l'exemption des droits de navigation, mais seulement pour les bateaux transportant des voyageurs et des paquets, et ce, à condition que le tarif, tant pour le prix du transport des voyageurs que pour celui des paquets, devra être soumis à l'approbation de la députation permanente du conseil; cette exemption n'est accordée que pour le délai de 6 ans, sauf au conseil, après l'expiration de ce délai, de prendre telle mesure que nécessitera le service des bateaux à vapeur.

Le soussigné Louis Xhoffray, aîné, demeurant à Liège, stipulant tant pour lui, que comme mandataire de M. John Cockerill, négociant, demeurant à Liège, suivant acte sous seing-privé, en date du 16 de ce mois, enregistré le 18, et de M. Urbain Joseph Corbesier, rentier, demeurant à Argenteau, suivant acte sous seing-privé, en date du 14 de ce mois, enregistré le 18, lesdits Xhoffray, Cockerill et Corbesier, composant le conseil de surveillance de la société Liégeoise de la navigation à vapeur sur la Meuse, d'une part;

Et la députation permanente du conseil provincial de Namur, assistée de

M. Urban . ingénieur en chef des ponts et chaussées , à ce autorisée par décision du conseil provincial en date du 15 juillet dernier , d'autre part ;

Ont fait entre eux la convention suivante :

ARTICLE PREMIER.

La société prémentionnée, pour établir un service de bateaux à vapeur entre les villes de Namur et de Liège sur la rivière de Meuse, s'oblige à faire au lit de cette rivière tous les travaux de curage et d'approfondissement nécessaires.

Ces curage et approfondissement devront avoir lieu de manière que partout il y ait, sur une largeur de 15 mètres au moins, une profondeur de 80 centimètres en dessous du niveau des eaux les plus basses, c'est-à-dire lorsque les eaux sont à 10 centimètres en dessus du 0 de l'échelle du pont de Namur.

Ces curage et approfondissement auront lieu dans les directions qui auront été proposées par la société et approuvées par la députation du conseil provincial, afin de maintenir la navigation ordinaire sur la rive où elle se fait aujourd'hui et de pouvoir profiter des chemins de halage actuels.

ART. 2.

Les travaux se feront de manière qu'il y ait au moins 60 centimètres d'eau dans la 1^{re} quinzaine d'octobre 1838, 70 à la même époque de 1839, et que le curage et l'approfondissement soient complets à cette époque de 1840.

Les vérifications des travaux se feront par un ingénieur des ponts et chaussées . en présence d'un délégué de la société, respectivement aux époques mentionnées ci-dessus et eu égard à la hauteur des eaux à l'échelle de Namur.

ART. 3.

Moyennant l'accomplissement exact des obligations qui précèdent, la députation s'engage à payer à la société un subside de 10,000 francs, au 15 octobre de chacune des années 1838, 1839 et 1840, en ce sens néanmoins, que si au 15 octobre 1838, les 60 centimètres d'eau stipulés ci-dessus n'étaient pas obtenus, le paiement du subside à effectuer à cette époque serait ajourné à semblable époque de 1839, et qu'il en serait de même si, au 15 octobre 1839, les 70 centimètres stipulés n'étaient pas aussi obtenus. Les dix mille francs à payer en 1840 ne seront, dans tous les cas, exigibles que pour autant que tous les travaux seront entièrement terminés et reçus.

ART. 4.

La société établira sur la rivière de Meuse un service de bateaux à vapeur pour le transport des voyageurs et du petit ballottage seulement ; l'on entend par petit ballottage les objets que transportent habituellement les messageries, à l'exclusion de toutes marchandises pondéreuses, telles que minerais, houille, fer, pierres, bois de chauffage ou de construction ; liquides, denrées coloniales, céréales, etc.

ART. 5.

Lorsque le service sera complètement organisé, il y aura chaque jour deux départs de ces bateaux de chacune des villes de Namur et de Liège; le prix de transport des voyageurs sera fixé à fr. 1 50^{cs} de Namur à Huy, et à semblable somme de Huy à Liège; ce prix pourra cependant être plus élevé pour les places réservées, sans pouvoir dépasser fr. 2 50^{cs} pour chacune des distances mentionnées ci-dessus. Le prix de transport du petit ballottage aura lieu sur un tarif approuvé par la députation, lequel ne pourra dépasser 4 francs par 100 kilogrammes.

ART. 6.

A partir du moment où commencera le service desdits bateaux, et pour autant qu'il se continue régulièrement, ce service sera affranchi, pendant douze années, de tous droits de péage et de navigation perçus et à percevoir sur la rivière de Meuse au profit de la province. Les bateaux à vapeur de la société jouiront seuls de cette exemption.

ART. 7.

Le service ne pourra être suspendu pour quelque motif que ce soit, sinon force majeure, constatée par l'administration des ponts et chaussées; en cas de suspension volontaire, le privilège accordé par l'art. 6 viendra à cesser, et la députation pourra le transférer à qui elle trouvera convenir.

ART. 8.

Un règlement de police, pour le service desdits bateaux, sera soumis à l'approbation de la députation; les heures de départ et d'arrivée y seront déterminées.

Fait en double minute à Namur, le 21 septembre 1837.

Signé, L. XHOFFRAY aîné.

La députation permanente,

Le Président, Signé, LEBEAU.

Le greffier provincial,

Signé, G. DE COPPIN.

Et signé, URBAN.

Pour copie conforme :

Le greffier de la province de Namur,

Signé, G. DE COPPIN.

LITT. D.

A sa Majesté le Roi des Belges.

SIRE ,

Pendant les huit dernières années écoulées, les droits de péage aux écluses et ponts sur l'Escaut et la Lys, dans cette province, ont produit une recette moyenne annuelle de fr. 49,588 93 c^s, tandis que la moyenne de la dépense d'entretien de ces rivières ne s'est élevée, pendant ces années, qu'à la somme de fr. 39,232 39 c^s, d'où il résultait pour la province un excédant de recette annuel de fr. 10 356 54 c^s.

Pour l'année courante, la recette dépassera la moyenne de la dépense annuelle d'environ 16,000 francs.

Cet excédant de recette servait à couvrir l'excédant de la dépense d'entretien des rivières la Dendre et la Durme, qui donnent une perte annuelle d'environ 8,000 francs, et une partie de l'excédant de dépense des canaux, qui donnent aussi une perte annuelle d'environ 12,000 francs.

D'après la loi du 31 décembre 1838, l'État reprend l'administration de l'Escaut et de la Lys, à partir du 1^{er} janvier 1840.

Cette mesure occasionnera à la province une perte annuelle de revenu de plus de 10.000 francs, si elle reste chargée de l'entretien des rivières moins productives : la Dendre et la Durme.

Cette circonstance, Sire, a fixé l'attention du conseil provincial, qui, dans sa dernière session, nous a chargés de supplier le Gouvernement de Votre Majesté, de proposer à la Législature la reprise par l'État de l'administration et de l'entretien de la rivière la Dendre, à partir de la limite de cette province vers le Hainaut, jusqu'à son embouchure dans l'Escaut à Termonde.

Pleins de confiance dans la sollicitude de Votre Majesté pour les intérêts de notre province, nous déposons cette demande au pied du Trône, en exprimant le vœu que la mesure sollicitée soit également appliquée à la rivière la Durme.

Nous prenons la liberté d'exposer à Votre Majesté, à l'appui de cette demande, que toutes les rivières traversant la Flandre orientale ayant été confiées à l'administration de la province en même temps, et par une seule et même disposition, en date du 17 décembre 1819, il est juste que cette mesure ne soit pas rapportée uniquement en ce qui concerne celles dont le produit excède les frais d'entretien, et que la province ne reste pas chargée seulement de celles de ces rivières dont l'entretien lui est onéreux.

Nous sommes avec respect, SIRE, *De Votre Majesté,*

Gand, le 26 octobre 1839.

Les très-humbles et fidèles sujets,

La députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale,

Par ordonnance :

Signé : DE SCHIERVEL.

Le Greffier, Signé : MONTIGNY.

Pour copie conforme,

*Le Secrétaire général du Ministère des Travaux
Publics,* DE BAVAY.

CHAPITRE III.

ART 10. — *Reprise par l'État de l'administration de la Dendre.*

La loi du 31 décembre 1838, fixant le Budget du Département des Travaux Publics pour l'exercice 1839, porte que l'État reprendra l'administration de l'Escaut et de la Lys à partir du 1^{er} janvier 1840.

Par l'exécution de cette mesure, la province de la Flandre orientale va se trouver dans le cas de ne pouvoir plus disposer de l'excédant des produits de ces deux rivières sur les dépenses d'entretien qu'elles occasionnaient.

Cet excédant de recette, dont la moyenne annuelle était de 10,000 francs, servait à couvrir une partie de l'excédant de dépense qu'occasionnaient la Dendre et les autres cours d'eau dont l'arrêté royal du 17 décembre 1819 a confié l'administration à la province, en même temps que celle de l'Escaut et de la Lys.

L'excédant de dépense, dont une partie était couverte de cette manière, est estimé par la province à la somme annuelle de 20,000 francs.

Dans cet état de choses, le conseil provincial de la Flandre orientale a, dans sa dernière session, chargé sa députation permanente de faire auprès du Gouvernement une démarche tendant à ce qu'il propose à la Législature la reprise par l'État de l'administration de la Dendre.

C'est en exécution de cette mission que la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale a, sous la date du 26 octobre 1839, présenté au roi la requête qui se trouve ci-après. (Voir annexe D.)

La proposition formulée par le Département des Travaux Publics dans son projet de Budget, pour l'exercice 1840, est la conséquence de cette demande, en même temps que celle de l'application d'un principe d'équité.

Ce ne sont donc pas, comme pour l'Escaut et la Lys, des considérations puisées dans l'importance même du cours d'eau en lui-même qui ont amené le Gouvernement à proposer à la Législature la reprise par l'État de l'administration de la Dendre, à partir du 1^{er} janvier 1841, c'est bien plutôt une idée de rigoureuse justice, qui ne semble point permettre qu'après avoir enlevé à la province l'administration de rivières qui étaient pour elle une source de produits, on la laisse d'autre part chargée de l'administration de celles qui lui sont onéreuses.

Le cours de la Dendre s'étendant non-seulement sur le territoire de la Flandre orientale, mais encore sur celui de la province de Hainaut, on ne pouvait fractionner la mesure à prendre à l'égard de cette rivière, c'est par ce motif qu'est proposée la reprise par l'État de l'administration de la Dendre, sur tout son cours.

Reprise par l'Etat de l'administration du Rupel.

Le Rupel, dont le lit s'élève successivement et se couvre de bancs de sable, de manière à rendre la navigation de cette rivière difficile et dangereuse, réclame d'importants travaux d'amélioration.

Dans l'état actuel des choses, ces améliorations ne présentent aucune chance d'exécution. Il est à remarquer, en effet, que l'arrêté royal du 17 décembre 1819, en tant qu'il s'applique au Rupel, n'a pas reçu d'exécution dans la province d'Anvers, et que cette rivière est, ainsi qu'il est dit dans les observations générales à l'appui du Budget (page 137), restée, depuis cette époque, dans un état complet d'abandon.

Ce n'est donc pas seulement pour replacer cette voie navigable sous l'empire de dispositions régulières et légales qu'il est stipulé qu'elle rentrera dans les attributions de l'État, à partir du 1^{er} janvier 1841, mais c'est également en vue d'améliorer une navigation qui est d'un intérêt d'autant plus grand, qu'elle est le complément de celle si active dans les canaux de Louvain, de Bruxelles à Willebroeck et de Charleroy à Bruxelles.

Tout en ne s'étendant pas au delà du territoire de la province d'Anvers, le Rupel est une voie navigable au bon état de laquelle le commerce de plusieurs provinces se trouve être tout à fait intéressé. C'est, en effet, par cette voie que les produits pondéreux de quelques localités, et notamment du bassin de Charleroy, arrivent sur le marché d'Anvers. C'est par cette voie également, puis par l'Escaut et les eaux intérieures, que les mêmes produits doivent trouver un débouché en Hollande. Cette considération est d'une importance très-grande, eu égard à la situation politique qui résulte, pour la Belgique, de l'exécution du traité du 19 avril 1839.

En se plaçant au point de vue de l'intérêt commercial, l'on est ainsi nécessairement amené à conclure que le Rupel devrait être replacé sous la direction du Gouvernement, comme il l'était avant l'arrêté de décembre 1819.

C'est dans cette pensée en même temps que dans celle que les améliorations à apporter au régime de cette rivière demandent l'action directe du Gouvernement, pour être exécutées dans un avenir peu éloigné, que le Département des Travaux Publics a, par un arrêté du 6 avril 1839, chargé un ingénieur en chef des ponts et chaussées de l'étude des améliorations dont il s'agit.

Reprise par l'État de l'administration de la Dyle et du Demer.

Dans sa session de 1839, tout en allouant au Budget provincial de 1840 les fonds nécessaires pour assurer le service de la Dyle et du Demer, le conseil provincial du Brabant a exprimé l'intention de ne plus voter à l'avenir de fonds pour ces deux rivières.

Des considérations d'équité surtout portent le Gouvernement à faire droit aux réclamations du conseil provincial du Brabant.

Après avoir retiré à quelques provinces l'administration de voies navigables dont les produits donnent un excédant sur les dépenses, l'État ne pouvait équitablement refuser la remise qui lui était offerte par la province de Brabant.

Du 1^{er} octobre 1837 au 1^{er} octobre 1838, il y a eu sur le Demer une navigation de 27,338 tonneaux, ce qui donne pour cette année, un produit de 3966 francs.

Par arrêté du 24 octobre 1838, le Département des Travaux Publics a chargé un ingénieur de coordonner et de compléter les divers projets concernant la canalisation et le défrichement de la Campine. Le Demer est évidemment appelé à occuper une place importante dans ce système de navigation. Sous ce point de vue donc, aussi bien que sous celui précédemment indiqué, il y a convenue à ce que l'État en reprenne l'administration.

Chemin de Fer.

EXPLOITATION.

ARRÊTÉS DU ROI ET RÈGLEMENT GÉNÉRAL

du 1^{er} septembre 1838.

INSTITUTION D'UN DIRECTEUR UNIQUE.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Notre Ministre des Travaux Publics nous ayant exposé que plus de 50 lieues (*) de chemins de fer se trouvant aujourd'hui livrées à la circulation, il est devenu indispensable de considérer ces lignes indépendamment des sections à l'étude ou en cours d'exécution, et d'en soumettre l'administration à un principe d'unité qui a manqué jusqu'à présent :

Sur la proposition de ce Ministre ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura un seul directeur, sous les ordres immédiats de notre Ministre des Travaux Publics, pour les chemins de fer en exploitation, considérés indépendamment des lignes en cours d'exécution ou à l'étude.

ART. 2.

Les instructions données, tant par le Département que par les ingénieurs-

(*) 256,600 mètres ou environ 64 lieues de France.

directeurs, seront réunies, par les soins de notre Ministre des Travaux Publics, en un seul règlement, avec les modifications et additions que l'expérience a fait reconnaître, et les précautions que nécessite le mode spécial de construction et l'exploitation des chemins de fer belges.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 1^{er} septembre 1838.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux Publics,

NOTHOMB.

Tenue De Service

SUR LES TRAVAUX ET AU CHEMIN DE FER.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

À tous présents et à venir, salut.

Vu l'avant-dernier paragraphe de l'article 7 de l'arrêté organique du corps des ponts et chaussées du 29 août 1831, ainsi conçu : « Il est rigoureusement » prescrit de porter l'uniforme sur les travaux ; »

Voulant assurer l'exécution de cette mesure, indispensable dans l'intérêt de la discipline, en déterminant, à l'exemple de ce qui a été réglé pour la douane par notre arrêté du 18 octobre 1832, une tenue de service autre que l'uniforme principal ;

Considérant d'ailleurs qu'il est devenu nécessaire de prendre une disposition analogue à l'égard des fonctionnaires, employés et agents quelconques du chemin de fer ;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Les membres du corps des ponts et chaussées et les fonctionnaires et employés du chemin de fer porteront en tenue de service :

La redingote en drap bleu, croisée sur la poitrine, doublée en velours noir, avec deux rangs de boutons jaunes et collet montant ;

Le pantalon en drap bleu demi-collant, avec bande également en drap bleu (de 5 centimètres de largeur) sur la couture, liserés compris;

Chapeau ou bonnet uniforme entouré d'un galon de 3½ centimètres, une épée, sans que cependant celle-ci soit obligatoire en tenue de service.

ART. 2.

Le cordon de capote, dit fourragère, distinguera la hiérarchie des fonctionnaires et employés jusqu'au grade correspondant à celui d'officier, inclusivement.

ART. 3.

Cette marque distinctive sera portée de la manière suivante :

Par l'inspecteur général, en poil de chèvre bleu, coulants en or, avec miroirs ronds, deux floches en or mat, garnies de trois étoiles en argent, torsades à graines d'épinard ;

Par les inspecteurs, mêmes cordon et accessoires, avec deux étoiles;

Par les ingénieurs-directeurs, y compris l'ingénieur-directeur chargé de l'administration des chemins de fer en exploitation, et qui, aux termes de Notre arrêté du 1^{er} septembre 1838, porte le titre spécial de *directeur de l'administration des chemins de fer en exploitation*, ainsi que par les ingénieurs en chef, mêmes cordon et accessoires, sans étoile.

Par les ingénieurs en chef mécaniciens, mêmes cordon et accessoires, collier des floches en argent ;

Par les ingénieurs de première classe et le contrôleur en chef au chemin de fer, ainsi que par le régisseur comptable, mêmes cordon et accessoires, le gland et le collier en argent ;

Par les ingénieurs de deuxième et de troisième classe et les contrôleurs au chemin de fer, même cordon sans miroir; coulants d'or, floches également en or à petites torsades ;

Par les sous-ingénieurs et les contrôleurs-adjoints au chemin de fer, mêmes cordon et accessoires que ci-dessus, sauf le collier de la floche, en argent;

Par les conducteurs de première classe et les receveurs de première classe au chemin de fer, même cordon; les coulants, le gland et le collier de la floche en argent, les torsades en or ;

Par les conducteurs de deuxième classe et les receveurs de deuxième classe au chemin de fer, cordon comme ci-dessus; coulants, gland, collier en argent et filigranes en or ;

Par les conducteurs de troisième classe et les receveurs de troisième classe au chemin de fer, même cordon; coulants, gland en argent, collier en soie bleue et argent, filigranes en or ;

Par les délégués du régisseur comptable, même tenue d'après leur classe que celle des receveurs ;

Par les aspirants - conducteurs, surveillants, chefs d'atelier mécaniciens, mêmes cordon, coulants, gland et collier mi-partis argent et soie bleue, filigranes en or et soie.

Les dispositions qui précèdent s'appliquent, par assimilation, aux termes du § 2 de l'article 3 de Notre arrêté du 24 juillet 1837, aux ingénieurs-mécaniciens et autres membres auxiliaires du corps des ponts et chaussées.

ART. 4.

Les marques distinctives du grade des autres employés seront :

Pour les chefs-gardes au chemin de fer, habit-veste en drap bleu, collet idem, double galon en argent bordant le collet, boutons blancs ;

Pour les machinistes, veste en drap bleu, collet idem, bordé d'un galon en argent, soutenu d'une baguette ;

Pour les gardes-convois et chauffeurs, mêmes habit-veste ou veste, collet bordé d'un galon en argent et d'un numéro ;

Pour les gardes en général, capote bleue, collet rouge, casquette ou chapeau en cuir vernissé portant un numéro ;

Pour les ouvriers, une plaque au bras gauche, portant l'inscription : *chemin de fer*, et un numéro.

ART. 5.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Ostende, le 1^{er} septembre 1838.

LÉOPOLD.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux Publics,

NOTHOMB.

Caisse de Pensions et Caisse de Secours.

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Il est institué une caisse de pensions et une caisse de secours dans l'intérêt du personnel des chemins de fer de l'État.

Ces institutions recevront leurs effets à partir du 1^{er} octobre 1838.

ART. 2.

La caisse des pensions est instituée pour les veuves et orphelins des fonctionnaires et employés du chemin de fer, ayant une nomination royale ou ministérielle, sans faire partie du corps des ponts et chaussées.

Les fonctionnaires et employés de l'administration centrale du Département des Travaux Publics, qui n'appartiennent ni aux corps des ponts et chaussées et des mines, ni à la marine de l'État, ni à l'administration des postes, participent aux charges et aux bénéfices de cette caisse, de la même manière que les fonctionnaires et employés du chemin de fer.

La caisse de secours est établie en faveur des ouvriers employés par l'administration dans les différents services du chemin de fer.

CHAPITRE PREMIER.

CAISSE DE PENSIONS.

§ 1^{er}. — *Formation et Revenus de cette caisse.*

ART. 3.

La caisse des pensions se formera d'une retenue sur les traitements et suppléments de traitement de tous les fonctionnaires ou employés, mariés ou non, dans la proportion qui suit :

3 p. c. de tous les traitements montant à cinq mille francs et au-dessus.

2 $\frac{1}{2}$ p. c. de tous les traitements montant de 2,500 à 5,000 fr.

2 p. c. de tous les traitements au-dessous de 2,500 fr.

ART. 4.

Tout fonctionnaire ou employé, marié ou non, qui, à l'avenir, sera promu à un grade supérieur à celui qu'il occupe, ne recevra, pendant le premier mois qui suivra sa promotion, que le traitement de son grade antérieur; la différence en plus sera acquise à la caisse.

Il en sera de même en cas d'augmentation de traitement sans promotion.

ART. 5.

Tout fonctionnaire ou employé, marié actuellement ou qui se mariera par la suite, sera tenu, pour que, après son décès sa femme ou ses enfants orphelins aient droit à la pension, de verser à la caisse, dans le terme de dix ans, outre la contribution fixée par l'art. 3, une somme égale au montant de la pension allouée à sa veuve par l'art. 8.

Ce versement se fera par dixièmes.

Pour les employés mariés au 1^{er} octobre 1838, le premier dixième sera dû le 1^{er} janvier 1839, et les autres successivement d'année en année.

Pour les employés qui se marieront postérieurement au 1^{er} octobre 1838; le premier dixième sera dû 3 mois après leur mariage; les autres le seront successivement d'année en année.

L'on aura la faculté de verser le tout ou plusieurs dixièmes en une fois, en anticipant sur les époques de versement. Dans ce cas, la caisse accordera un escompte correspondant à l'intérêt qu'elle retirera du placement de ses fonds.

Les fonctionnaires ou employés célibataires seront admis à faire les versements prévus au présent article, ainsi que ceux prévus à l'art. 6, afin de s'exempter de cette contribution, en tout ou en partie, à l'époque où ils se marieraient.

Dans ce cas, les époques de versement seront réglées de commun accord avec la commission administrative, qui appréciera, en outre, s'il y a lieu d'accorder une modération.

ART. 6.

Tout fonctionnaire ou employé marié, promu à un grade supérieur à celui qu'il occupe, payera à la caisse, dans le délai de six mois, une somme équivalente à l'augmentation de pension à laquelle sa femme aura droit par suite de l'avancement qu'il aura obtenu.

Il en sera de même en cas d'augmentation de traitement sans promotion.

ART. 7.

Tout fonctionnaire ou employé marié, dont la femme sera morte sans enfants mineurs, aura droit au remboursement de la contribution qu'il pourra avoir payée en vertu des art. 5 et 6; et ce, au moyen d'une exemption du versement prescrit à l'art. 3, jusqu'à concurrence de la somme reçue.

Si ce fonctionnaire ou employé a des enfants mineurs, le remboursement n'aura lieu que lorsque le plus jeune de ses enfants aura atteint l'âge de 18 ans.

Si le fonctionnaire ou employé meurt avant le remboursement intégral, l'excédant sera acquis à la caisse.

§ II. — *Des Pensions à charge de la caisse.*

ART. 8.

Les veuves d'employés avec un ou plusieurs enfants mineurs, y compris ceux issus d'un précédent mariage, recevront de la caisse une pension correspondant à 20 p. c. du traitement fixe ordinaire dont le mari jouissait au moment de son décès.

Les enfants mineurs, dans le sens du présent arrêté, sont ceux ayant moins de 18 ans.

ART. 9.

La pension des veuves sans enfants mineurs sera de 16 p. c. du traitement du mari décédé.

ART. 10.

S'il existe plus de trois enfants mineurs, il sera accordé à ce titre, pour chaque enfant mineur au-dessus du nombre de trois, un supplément de pension correspondant à 3 p. c. du traitement du fonctionnaire ou employé décédé.

S'il existe des enfants mineurs d'un mariage antérieur de l'employé décédé, la pension, et, le cas échéant, le supplément de pension, seront partagés, par portions égales, entre tous les enfants mineurs du défunt et la veuve, cette dernière comptant pour deux.

ART. 11.

Une retenue de 10 p. c. sera exercée, jusqu'à due concurrence, sur la pension de la veuve dont le mari, ou des orphelins dont le père n'aura pas satisfait entièrement aux conditions des art. 5 et 6.

ART. 12.

En cas de mort des deux époux, le tuteur recevra, pour chaque orphelin mineur au-dessous de quatre, le tiers de la pension allouée à la veuve; si les orphelins mineurs sont au nombre de plus de trois, le tuteur recevra, pour chaque enfant au-dessus de ce nombre, le supplément de pension déterminé par l'art. 10. Néanmoins le total de la pension et du supplément sera partagé, par parts égales, entre les enfants.

ART. 13.

Les pensions et suppléments de pension seront payés, dans les proportions fixées par l'article précédent, aux enfants mineurs d'une veuve d'employé qui contractera une nouvelle union.

ART. 14.

La pension spécifiée aux art. 12 et 13 et les suppléments de pension dont il s'agit aux art. 10, 12, et 13, cesseront d'être payés :

1^o Les suppléments de pension,

Lorsque le nombre des enfants au-dessous de 18 ans sera réduit à trois ;

2^o La pension,

Chaque fois que l'un des trois plus jeunes enfants aura atteint dix-huit ans ou sera décédé.

ART. 15.

Les pensions payées par la caisse des veuves et orphelins sont essentiellement inaliénables. Les titulaires ne peuvent les aliéner ni les déléguer en tout ou en partie.

Elles ne peuvent être saisies, étant réputées secours alimentaires (Art. 530 et 531 du Code de procédure civile.)

§ III. — *Perte de la pension.*

ART. 16.

Toute veuve qui contracte un nouveau mariage perd, pour elle-même, les droits à la pension.

ART. 17.

La participation à la caisse se perd par suite de démission donnée ou reçue .
et par suite d'un jugement infamant.

Toutefois si le fonctionnaire ou employé reçoit sa démission, ou subit un jugement infamant, l'année de pension, ou la partie qu'il en aurait payée, conformément aux articles 5 et 6, lui sera restituée ou payée à ses héritiers.

§ IV. — *Frais d'Inhumation.*

ART. 18.

Dans les trois jours qui suivront le décès d'un fonctionnaire ou employé, il sera compté par la caisse à sa veuve ou à ses parents 5 p. c. de son traitement annuel, pour subvenir aux frais de l'inhumation.

Il devra être justifié de l'emploi des deux tiers au moins de cette somme.

§ V. — *Direction et Administration de la caisse.*

ART. 19.

Le fonds des veuves et orphelins est administré gratuitement par une commission de sept membres, dont six appartenant à l'administration des chemins de fer et le septième à l'administration centrale du Département des Travaux Publics.

Les membres de la commission sont désignés par le Ministre.

La commission élit son président, son comptable et son secrétaire.

ART. 20.

A partir de 1839, le Ministre fera mandater au profit de la commission administrative, dans le courant du mois de janvier, les sommes auxquelles les retenues stipulées au profit de la caisse seront présumées devoir s'élever pour l'année entière.

Il déterminera le montant de ces sommes sur le vu d'un travail raisonné d'évaluation qui lui sera soumis par la commission.

Au 31 décembre suivant, ces avances seront régularisées d'après le compte du produit effectif des retenues. Un supplément sera alors accordé à la commission, si les sommes payées par anticipation se trouvent être inférieures au produit effectif des retenues.

Dans le cas contraire, les sommes payées en trop seront défalquées des avances à faire sur l'exercice suivant.

Les traitements et suppléments de traitement ne seront mandatés au profit des titulaires qu'à concurrence des sommes auxquelles ils s'élèveront après déduction des retenues établies en faveur de la caisse des pensions, le Département des Travaux Publics conservant les différences à titre de remboursement des avances faites à la commission administrative.

Les sommes qui seront dues au fonds des veuves pour le quatrième trimestre de 1838, seront mandatées au profit de la commission en janvier 1839.

ART. 21.

La commission veille à tous les intérêts du fonds des veuves ; elle tient la main à ce que les versements prescrits soient exactement effectués ; elle examine les demandes de pensions et transmet ses avis au Ministre ; elle tient écritures régulières de toutes les recettes et dépenses ; elle acquitte, soit par elle-même, soit par un intermédiaire, les pensions auxquelles ont droit les veuves et enfants d'employés.

ART. 22.

La commission administrative s'assemble une fois par trimestre, sauf les réunions extraordinaires provoquées par le président.

ART. 23.

Elle établit et présente au Ministre, tous les 3 mois, un état de situation de la caisse. Au terme de chaque année, elle rédige un compte-rendu détaillé, qui sert de base à la régularisation des sommes lui avancées par le Ministre, et dont il est donné connaissance aux fonctionnaires et employés de l'administration des chemins de fer et de l'administration centrale du Département des Travaux Publics.

ART. 24.

Les fonds de la caisse seront déposés dans une caisse d'épargne, au choix du Ministre des Travaux Publics, ou placés de toute autre manière offrant des garanties suffisantes et autorisée par le Ministre.

ART. 25.

Les intérêts des fonds de la caisse seront joints au capital primitif, et ne pourront être employés à aucun autre usage.

ART. 26.

Il ne peut être encaissé ou délivré de fonds que sous la responsabilité du président ou de son délégué et du comptable, lesquels sont tenus de soumettre leurs actes à l'approbation de la commission, lors de chaque assemblée, puis à celle du Ministre.

En cas de contestation, la question est déférée au Ministre, qui prononce en dernier ressort.

ART. 27.

La direction de la caisse veillera à ce que les pensions et suppléments de pension accordés aux orphelins ou aux enfants d'une veuve remariée, soient effectivement employés à leurs besoins et à leur éducation.

Les tuteurs et les mères tutrices seront responsables de l'emploi de ces fonds envers la direction de la caisse.

§ VI. — *Formalités exigées pour obtenir la pension.*

ART. 28.

Toute veuve, tout tuteur d'orphelins ou d'enfants mineurs ayant droit à la pension, transmettra, dans le délai de six semaines de la mort du fonctionnaire ou employé, ou du nouveau mariage de la mère, la demande de pension au Ministre des Travaux Publics, et donnera à l'appui les pièces suivantes :

1^o La veuve sans enfants :

A. L'extrait mortuaire de son mari ;

B. L'extrait de l'acte de mariage ;

C. La commission de son mari ;

2^o La veuve avec moins de quatre enfants .

A. Outre les pièces spécifiées au n^o 1. le certificat de vie d'un de ses enfants :

3^o La veuve avec plus de trois enfants mineurs .

A. Outre les pièces spécifiées au n^o 1. l'extrait de naissance et un certificat de vie de chaque enfant mineur ;

4^o Le tuteur d'orphelins :

A. L'extrait mortuaire du père et de la mère ;

B. La commission du père ;

C. Les extraits de naissance de tous les enfants mineurs et un certificat de vie pour chacun d'eux ;

5^o Le tuteur d'enfants dont la mère est remariée :

A. L'extrait de l'acte du nouveau mariage de la mère ;

B. L'extrait de naissance et le certificat de vie de chaque enfant mineur

ART. 29.

Le Ministre des Travaux Publics, ayant pris l'avis de la Direction de la caisse, soumet au Roi ses propositions tendant à ce qu'un brevet de pension soit délivré à la veuve ou au tuteur qui aura rempli les formalités prescrites à l'article précédent

§ VII. — *Formalités exigées pour le payement de la pension.*

ART. 30.

Toute veuve pensionnée devra, pour obtenir le payement de sa pension, adresser tous les trois mois à la direction de la caisse un certificat de vie constatant qu'elle n'a pas contracté un nouveau mariage.

Si elle a moins de quatre enfants, elle devra adresser un certificat de vie pour un de ses enfants ; si elle a plus de trois enfants mineurs, elle devra adresser un certificat de vie de tous ses enfants.

Les tuteurs d'orphelins et d'enfants dont la mère est remariée, sont tenus d'envoyer de semblables certificats.

ART. 31.

Les pensions et suppléments de pension seront payés tous les trois mois.

ART. 32.

Les pensions et suppléments de pension prendront cours du lendemain du décès du fonctionnaire ou employé, pourvu que les demandes aient été faites dans le délai prescrit à l'art. 27.

Si la demande était adressée plus tard, la pension obtenue ne prendrait cours que du jour où elle aurait été accordée.

ART. 33.

Lorsqu'une veuve viendra à mourir dans le courant d'un trimestre, ses héritiers auront droit à la totalité du trimestre de la pension.

Si elle laisse des enfants mineurs, leur pension individuelle prendra cours à dater du trimestre suivant.

ART. 34.

Le supplément de pension pour les mineurs au-dessus de trois, et la pension d'orphelins, seront également payés pour le trimestre entier pendant lequel ces enfants seraient morts, ou auraient atteint l'âge de 18 ans.

§ VIII. — *Du domicile exigé des pensionnés.*

ART. 35.

Toute veuve pensionnée sera tenue de fixer son domicile en Belgique.

Néanmoins, une veuve née à l'étranger peut aller se fixer dans son pays, ou une veuve née belge dans celui de son mari; mais l'une et l'autre, dans ce cas, devront se soumettre à une retenue d'un tiers de la pension.

Cette retenue ne sera pas applicable aux suppléments de pension accordés aux enfants mineurs au-dessus du nombre de trois, ni aux pensions d'orphelins, quand même leurs parents seraient tous deux nés en Belgique.

ART. 36.

Chaque changement de domicile devra être porté à la connaissance de la direction de la caisse.

Disposition générale.

ART. 37.

Si les fonds de la caisse ne suffisaient pas pour payer les pensions et suppléments de pension déterminés par le présent arrêté, il sera fait, sur chaque pension, une retenue proportionnelle, qui sera néanmoins bonifiée aux titulaires dès que la situation de la caisse le permettra.

Cette retenue ne pourra avoir lieu que par suite d'un arrêté pris par le Roi, sur la proposition du Ministre des Travaux Publics.

CHAPITRE II.

CAISSE DE SECOURS.

ART. 38.

Le fonds de la caisse des secours se formera d'une retenue de 1 pour cent sur les salaires des ouvriers.

Les salaires seront portés intégralement dans les états de quinzaine : les retenues s'opèreront en moins payant, par les soins du régisseur comptable.

ART. 39.

Le livret de l'ouvrier fera foi de sa participation à la caisse de secours.

ART. 40.

Des secours seront accordés sur les fonds de la caisse :

1° Aux ouvriers rendus momentanément impropres au travail par des blessures ou par d'autres circonstances inhérentes au service du chemin de fer ;

2° Aux ouvriers que des blessures ou des circonstances inhérentes au service du chemin de fer auraient rendus à toujours impropres au travail ;

3° Aux veuves et aux familles d'ouvriers qui auraient péri par suite d'accidents survenus dans le service du chemin de fer.

ART. 41.

La gestion du fonds de la caisse de secours est confiée à la commission administrative instituée pour le fonds des veuves.

L'état de la caisse et la liste des secours accordés seront affichés, de trimestre en trimestre, aux principales stations.

ART. 42.

A partir de 1839, le Ministre fera mandater au profit de la commission, dans le courant du mois de janvier de chaque année, les sommes auxquelles la retenue stipulée à l'art. 38 sera présumée devoir s'élever pour l'année entière.

Au 31 décembre suivant, et successivement d'année en année, ces avances seront régularisées de la manière prévue pour le fonds des veuves.

ART. 43.

Les règles prescrites pour le fonds des veuves, sous le rapport du placement des fonds, sont applicables à la caisse des secours.

ART. 44.

Tout ouvrier congédié, remercié ou qui, volontairement, cesse de travailler au chemin de fer, perd tout droit à des secours, et ne peut prétendre à aucun remboursement de retenues.

Art. 43.

Les secours sont accordés par le Roi sur la proposition que lui fait le Ministre, après avoir entendu le chef de service que la chose concerne et la commission administrative: le Roi en règle la quotité et la durée d'après les circonstances, en ayant égard à la situation de la caisse, et, autant que possible, au taux du salaire de l'ouvrier.

Disposition commune.

Art. 46.

Les retenues opérées sur les traitements ou les salaires par mesure de discipline seront acquises à la caisse des pensions ou des secours, d'après les distinctions qui résultent de l'art. 2, ainsi que les retenues mises pour condition à des congés.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin Officiel*.

Donné à Ostende, le 1^{er} septembre 1838.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

NOTHOMB.

RÈGLEMENT GÉNÉRAL.

Le Ministre des Travaux Publics,

Vu l'arrêté du Roi en date de ce jour et notamment l'art. 2, ainsi conçu :
« Les instructions données, tant par le Département que par les ingénieurs-directeurs, seront, par les soins du Ministre, réunies en un seul règlement avec les modifications et additions que l'expérience a fait découvrir, et les précautions que nécessite le mode spécial de construction et d'exploitation des chemins de fer belges; »

Vu l'article unique de l'arrêté royal du 26 juillet 1834, autorisant le Ministre à régler, d'après les besoins du service, les qualités, traitements et indemnités des employés attachés aux travaux et à l'administration du chemin de fer, ainsi que l'article unique de l'arrêté royal du 1^{er} juillet 1838, l'arrêté organique du corps des ponts et chaussées du 29 août 1831, et les dispositions complémentaires du 26 mai et du 24 juillet 1837;

Vu les arrêtés pris par le Roi le 5 mai 1835, le 6 janvier et le 22 novembre 1836, en exécution de la loi du 12 avril 1835, laquelle charge le Gouvernement de l'exploitation du chemin de fer;

ARRÊTE :

TITRE PRÉLIMINAIRE.

Administration des chemins de fer en exploitation.

SERVICES PRINCIPAUX

ARTICLE PREMIER

L'administration des chemins de fer en exploitation comprend trois services principaux :

- 1^o Le service de l'entretien et de la police de la route;
- 2^o Le service des moyens d'exploitation;
- 3^o Le service des convois et des recettes.

Elle sert en outre d'intermédiaire à l'administration de la poste aux lettres. (*Arrêté royal du 25 août 1837.*)

ART. 2.

Chaque service a ses agents, mais tous subordonnés au directeur de l'administration, seul en rapport avec le Ministre. (*Arrêté royal du 1^{er} septembre 1838.*) Ces agents, bien que distincts par la nature de leurs fonctions, se doivent mutuellement aide et assistance chaque fois qu'ils en sont requis, les instructions devant néanmoins toujours être données et exécutées dans l'ordre hiérarchique.

ART. 3.

Il y a près de l'administration un régisseur comptable, également en rapport avec le Ministre. (*Arrêté royal du 31 janvier 1838, art. 1^{er}, § dernier.*)

TITRE PREMIER.

Service de l'entretien et de la police de la route.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 4.

Il y a, sous les ordres immédiats du directeur, des ingénieurs, chargés chacun de l'ensemble du service d'une ou de plusieurs lignes.

L'ingénieur aura sous ses ordres, pour chaque section, un conducteur.

Ce conducteur sera assisté, pour la surveillance journalière et les détails du service, par myriamètre environ d'étendue de la section, d'un aide ou surveillant résidant à pied-d'œuvre.

Un aspirant-conducteur ou aide-surveillant est spécialement attaché à l'ingénieur pour la tenue des écritures et de la comptabilité.

Un conducteur ne pourra, qu'avec l'autorisation du Ministre, remplir les fonctions d'ingénieur; un surveillant celles de conducteur. (Art. 358.)

ART. 5.

La résidence de l'ingénieur sera déterminée par le Ministre, sur la proposition du directeur.

La résidence des conducteurs et surveillants sera déterminée par le directeur, d'après les dispositions indiquées ci-après.

ART. 6.

Chaque mois, avant le 25, le directeur transmettra au Ministre et à l'inspecteur général la liste du personnel avec les résidences telles qu'il les a fixées pour le mois suivant. Il sera donné avis au Ministre et à l'inspecteur général de chaque mutation, dans les 3 jours où elle aura été faite.

ART. 7.

L'ingénieur ne pourra, si ce n'est pour prendre des ordres du directeur, s'absenter sans l'autorisation du Ministre; le conducteur ne le pourra, sous aucun prétexte, sans l'autorisation du directeur, le surveillant sans l'autorisation de l'ingénieur.

Cette autorisation sera demandée et accordée suivant l'ordre hiérarchique, et toujours par écrit.

On entend par absence tout éloignement de la ligne, quant à l'ingénieur; de la section, quant au conducteur; de la partie de section, quant au surveillant.

Il sera fait mention des autorisations d'absence sur la liste mensuelle du personnel à transmettre au Ministre et à l'inspecteur général, avec indication de l'agent qui, chaque fois, a rempli l'*intérim*.

Toute absence de plus de dix jours est qualifiée de *congé*.

Les congés ne sont accordés qu'avec l'autorisation du Ministre. (Art. 69, 177.)

Il est bien entendu que l'obligation de circuler dans l'étendue de la ligne, de la section ou partie de section, n'emporte pas, pour l'ingénieur, le conducteur ou le surveillant, la faculté de demeurer hors de la résidence qui lui est assignée.

ART. 8.

Les gardes-ponts et gardes-tunnels sont nommés par le Ministre sur la présentation faite par le directeur, d'après la proposition de l'ingénieur.

Les gardes-barrières, gardes-excentriques et aides-pontoniers sont nommés par le directeur, sur la présentation de l'ingénieur.

Il sera donné avis au Ministre et à l'inspecteur général de ces nominations, dont il sera délivré expédition au titulaire, d'après la formule arrêtée par le Ministre.

Dans cet avis il sera fait mention de l'âge, du lieu de naissance et des antécédents de l'individu nommé.

ART. 9.

L'ingénieur choisira directement et répartira, suivant les besoins, les cantonniers, ouvriers et ateliers nécessaires aux travaux ordinaires ou aux réparations éventuelles.

ART. 10.

L'entretien journalier, ayant pour objet la conservation du bon état de la route, consiste dans l'affermissement et le redressement du rail-way, le remplacement partiel des rails, coussinets ou billes détériorés ou hors d'usage : le curage des fossés et aqueducs ; la conservation des talus, plantations et pavages, ainsi que l'entretien ordinaire des ouvrages d'art et dépendances de la route, et notamment la conservation des mécanismes des ponts et des entrées des voies d'évitement et de croisement.

ART. 11.

La police a pour but d'assurer la circulation, en veillant au maintien des arrêtés, règlements et instructions sur la matière, et en prévenant tout obstacle ou embarras sur le rail-way, principalement dans les galeries souterraines au passage des ponts mobiles, aux traversées à niveau des chaussées, chemins et sentiers.

ART. 12.

La police a, en outre, pour objet l'application au chemin de fer des lois et règlements sur la grande voirie, en ce qui concerne notamment les entraves à la circulation, les usurpations de terrain et les alignements en cas de construction par les riverains.

Hors les agents et ouvriers employés au service du rail-way, aucune personne ne peut, en aucun temps, circuler sur la route et ses dépendances, sans une permission spéciale délivrée par le Ministre ou le directeur.

Toute circulation de chevaux ou voitures, autres que pour le service des travaux, est interdite. (*Art. 1^{er} de l'arrêté royal du 5 mai 1835.*)

Cette défense sera annoncée par des poteaux placés aux endroits où le rail-way traversera la voie publique. (*Art. 2 du même arrêté royal.*)

CHAPITRE II.

SERVICE DE L'INGÉNIEUR.

ART. 13.

La résidence de l'ingénieur, ou du conducteur qui en remplira les fonctions, est fixée par le Ministre, sur la proposition du directeur.

ART. 14.

L'ingénieur inspecte attentivement et à pied, au moins une fois tous les vingt jours, la ligne entière de la route dont la surveillance lui est attribuée, et s'assure par lui-même de l'exécution des règlements et de l'exactitude des agents et préposés placés sous ses ordres.

Il visite en détail tous les travaux, constate la quantité et l'emploi des matériaux, dresse les métrés, vise les états de journées et règle provisoirement le décompte des dépenses.

Il rédige les projets d'ouvrages et de commandes de fournitures, et soumet au directeur toutes les propositions que le bien du service réclame.

ART. 15.

Il fait exécuter, en temps utile, les ordres du directeur, et donne, quand il est consulté, des réponses motivées.

A moins d'une extrême urgence, et sous la condition expresse d'en informer sur-le-champ la direction, il n'ordonne ni ne laisse exécuter de travaux qui n'auraient pas été préalablement autorisés par l'administration supérieure.

Il transmet successivement au directeur, avec son avis motivé, les rapports de quinzaine ou spéciaux (*voir* art. 20), qui lui sont adressés par les conducteurs de section.

ART. 16.

Il dressera un plan exact de la route et de ses ouvrages d'art et dépendances avec profils en long et en travers, convenablement réperés à chaque borne kilométrique, indiquant pour chaque partie de la route, le calibre des rails employés.

Ce plan, qui servira d'attachement pour les relevés d'ornières vieilles et neuves, faits et à faire, indiquera en outre l'étendue et la nature des emprises appartenantes à l'État, les chemins et cours d'eau longés, coupés ou traversés. On y renseignera également l'emplacement des loges de gardes et les dépôts de matériaux, ainsi que les diverses constructions particulières ou plantations riveraines dont l'exécution et l'alignement auront été autorisés.

CHAPITRE III.

SERVICE DU CONDUCTEUR DE SECTION.

ART. 17.

La résidence du conducteur est fixée, sur la proposition de l'ingénieur, par le directeur, qui en fait part au Ministre et à l'inspecteur général, conformément à l'art. 6.

ART. 18.

Le conducteur chargé de l'entretien d'une section répond spécialement du bon état de la route, et de la sûreté de la circulation sur toute l'étendue confiée à ses soins.

ART. 19

Il est tenu de faire à pied, au moins une fois tous les deux jours, le trajet entier de sa section, pour examiner avec attention le rail-way dans toutes ses parties; visiter les barrières et les passages de chaussées et chemins; veiller à la conservation des contre-fossés et talus en déblais et remblais; et constater l'état des ponts, viaducs et autres constructions dépendantes de la route, et notamment des mécanismes des ponts tournants, entrées des voies d'évitement, etc. Il fera exécuter, sur le-champ, toutes les réparations d'urgence qu'il jugera indispensables pour assurer la sécurité de la route.

Il vérifiera par lui-même, à différentes reprises, si les redressements et les relèvements de voies, ainsi que le remplacement éventuel de coussinets et accessoires, s'effectuent avec précision, solidité et conformément aux règles de l'art.

Il s'assurera en même temps que les ateliers ambulants, ainsi que les gardes, sont constamment pourvus des outils, ustensiles et signaux nécessaires; il constatera aux divers dépôts l'existence en quantité suffisante de chaque espèce de matériaux de rechange.

ART. 20.

Le principal devoir du conducteur étant de prévenir toute cause quelconque d'accident, il sera, à cet effet, d'une grande sévérité envers les surveillants placés sous ses ordres, et il renverra et fera remplacer sur-le-champ, sauf à en rendre immédiatement compte à l'ingénieur, tout garde, cantonnier ou ouvrier négligent ou d'une mauvaise conduite. Il tiendra note exacte de ses tournées sur un carnet destiné à servir de base à la rédaction du rapport à adresser à la fin de chaque quinzaine à l'ingénieur, pour l'informer des réparations d'urgence qui auront été faites, et lui soumettre les propositions d'améliorations qui seraient jugées utiles. Ce rapport signalera également à l'ingénieur le zèle ou la négligence des surveillants.

ART. 21.

Aussitôt qu'il lui sera signalé un accident ou empêchement quelconque à la circulation, le conducteur se rendra immédiatement sur les lieux, soit de nuit, soit de jour; il prêtera, de tous ses moyens, l'aide et l'assistance nécessaires, et veillera à ce que, dans ces occasions, ses subordonnés obtempèrent sur-le-champ aux demandes des chefs-gardes des convois.

Un rapport détaillé de l'événement, de ses causes, sera, le plus tôt possible, adressé par lui à l'ingénieur.

CHAPITRE IV.

DEVOIRS DES SURVEILLANTS.

ART. 22.

La résidence des surveillants est fixée par le directeur, sur la proposition de l'ingénieur; il en est fait part au Ministre et à l'inspecteur général, conformément à l'art. 6.

ART. 23.

Le service des surveillants consiste également dans une grande prévoyance à maintenir la route dans un état constant de viabilité et à empêcher tout accident.

ART. 24.

Les surveillants sont tenus de parcourir journellement et à pied toute l'étendue de la partie du chemin respectivement confiée à leurs soins immédiats, pour prendre attachement exact des journées des ouvriers mis à leur disposition ; inspecter le travail ; s'assurer si tout s'exécute d'une manière solide et parfaite ; examiner les matériaux et soigner leur approvisionnement ; veiller à la conservation et à l'entretien des outils, ustensiles et signaux délivrés aux ateliers et aux gardes.

Ils annotent soigneusement, par dates, pour en dresser un état mensuel à remettre au conducteur, les rails, coussinets, chevilles et clavettes cassés ou détériorés et font rentrer, sans délai, au dépôt, les objets remplacés. Il leur sera délivré reçu de ces objets par le garde du dépôt.

Quand le service l'exige, les surveillants sont obligés de parcourir, aussi bien la nuit que le jour, leur section de route, et doivent, le cas échéant, donner un coup de main à l'ouvrier ou garde qui aurait besoin d'assistance, pour remplacer sur-le-champ un rail rompu ou dérangé.

ART. 25.

Ils ne pourront, sous aucun prétexte, s'absenter de leur résidence sans en avoir obtenu la permission écrite de l'ingénieur. Toute absence non autorisée sera punie d'une retenue de 15 jours de solde.

ART. 26.

Ils seront tenus de se rendre immédiatement sur la route, de nuit comme de jour, aussitôt qu'un signal de détresse aura été reconnu, afin de prêter, de tous leurs moyens, l'aide et l'assistance qui seront, en cas d'accident, réclamés par les chefs-gardes des convois, à la disposition desquels ils mettront, sans délai, les ouvriers et ateliers employés sous leurs ordres.

CHAPITRE V.

ATELIERS AMBULANTS ; DEVOIRS DES CANTONNIERS.

ART. 27.

Pour assurer la bonne exécution de l'entretien, on conservera généralement sur les parties déjà consolidées du rail-way, par distances de 2 kilomètres au plus, un atelier piocheur composé de trois ouvriers dont le chef portera le titre de *cantonnier*. Cet atelier, dont les hommes seront choisis parmi les anciens poseurs habitant dans le voisinage, sera entièrement à la disposition du surveil-

lant. lequel lui indiquera chaque jour le travail le plus urgent à faire sur cette distance.

L'art. 150, relatif aux livrets et au tableau d'admission et de renvoi, est applicable aux ateliers ambulants, et généralement à tous les ouvriers et manœuvres employés à l'entretien et à la police de la route. (Art. 365.)

ART. 28.

Le cantonnier et ses aides se trouveront à l'ouvrage sur la route au moins trois quarts d'heure avant le passage du premier convoi régulier du matin, et ne pourront, sous aucun prétexte que ce soit, quitter la route qu'un quart d'heure au moins après le passage du dernier convoi du soir.

Ne pouvant, de toute la journée, abandonner la route un seul instant, ils se muniront de leurs aliments; un repos d'une demi-heure leur est accordé dans la matinée, d'une heure à midi, et d'une demi-heure dans l'après-midi.

ART. 29.

Lorsqu'un rail se trouvera rompu ou dérangé de manière à compromettre la circulation, le cantonnier arborera immédiatement le drapeau rouge au milieu de la route, à l'endroit de la rupture ou du dérangement, et enverra aussitôt, de part et d'autre, ses ouvriers jusqu'à 500 mètres au moins de distance, avertir les gardes-barrières de déployer également de suite le même signal, en se tenant sur l'accotement à la droite du convoi arrivant ou attendu.

Cet avertissement sera répété et les drapeaux déployés au moins jusqu'à 1,000 mètres encore de distance au delà dans les parties sinueuses en déblai ou dans les hautes levées, où l'arrivée subite d'un train inattendu pourrait occasionner des malheurs.

Aucun rail ne pourra être enlevé ou retiré, même temporairement, qu'après que le cantonnier se sera suffisamment assuré que les drapeaux sont, d'une manière visible, arborés à pied-d'œuvre, et comme il est prescrit, à la distance d'au moins 500 mètres de part et d'autre.

ART. 30.

Les cantonniers et ouvriers veilleront à ce qu'aucun dépôt de matériaux ne soit fait sur l'entre-voie, ni à moins de deux mètres de distance en dehors des ornières extérieures. Ils auront soin, à l'approche des convois, d'écarter, à la même distance, tous outils et ustensiles, et ne pourront, en aucun cas, laisser debout, près des voies ni entre elles, les pelles, pioches, pinces, leviers ou autres objets quelconques.

Les ateliers des ouvriers terrassiers, maçons ou paveurs, qui seraient employés temporairement le long de la section, ne pourront également déposer ni laisser traîner sur les voies, l'entre-voie ou les banquettes, ni louchets, brouettes, planches de roulage, ni truelles, marteaux, briques, pavés, piquets, fascines, etc. Ces outils ou matériaux devront être tenus écartés des ornières, à la distance prescrite par les cantonniers et surveillants, et devront être éloignés le soir après le travail, à dix mètres au moins en dehors du chemin.

Lors du passage des convois, les ouvriers ni les cantonniers ne pourront non plus se tenir dans l'entre-voie; ils auront soin, avant que la locomotive soit à 200 mètres, de se retirer, sans traverser la route, sur l'accotement ou le talus le plus voisin.

ART. 31

Chaque cantonnier et chef d'atelier sera pourvu des outils et ustensiles dont l'indication suit :

Un marteau à clavettes ;

Une masse en fer ;

Une pince en fer ;

Un anspeck en bois, ferré ;

Trois pioches en bois, ferrées ;

Une pioche en fer (pour la saison d'hiver) ;

Un niveau en bois ;

Un fer d'écartement ;

Un balai ;

Deux drapeaux (un rouge et un blanc, renfermés dans un étui de toile cirée ;

Une lanterne et une torche ou falot.

Tous ces objets appartiendront à l'administration et seront marqués C. F.

Outre ces outils, chaque ouvrier se munira d'une pelle ou d'un louchet à lui appartenant.

Les cantonniers et chefs d'atelier seront responsables des outils et ustensiles qui leur auront été confiés; ils les remettront tous les soirs dans les cabanes ou loges de gardes les plus voisines du lieu du travail.

Les outils appartenans à l'administration seront visités chaque semaine, en présence du cantonnier, par le surveillant, qui aura soin de faire réparer ou remplacer, sans délai, les outils détériorés ou perdus.

ART. 32.

Chaque atelier aura toujours en dépôt, pour être répartis sur l'étendue des 2 kilomètres lui assignés, les matériaux ci-après détaillés :

10 rails, dont deux de six et deux de quatre portées :

5 billes ;

6 coussinets d'about ;

6 id. intermédiaires ;

2 id. pour passage de chaussées ;

20 clavettes ;

20 chevilles.

En outre, s'il existe une jonction de pose dans l'étendue des deux kilomètres, il sera également toujours tenu en réserve, à proximité du lieu de jonction, deux rails coupés avec soin, de la même longueur et hauteur que ceux de la rencontre.

ART. 33.

Le cantonnier ou chef d'atelier est responsable de toutes les fautes qui seraient commises par sa brigade.

Il sera renvoyé sur-le-champ à la moindre négligence de sa part.

Il est obligé, comme les ouvriers sous ses ordres, de se prêter à tout ce qu'un service d'urgence peut réclamer, dans quelque circonstance que ce soit, aussi bien de nuit que de jour.

Il prête main-forte, en cas de besoin, aux gardes-barrières chargés de la police.

ART. 34.

En temps de neige, tous les ouvriers indistinctement seront munis d'un balai pour débayer la voie. Ils seront tenus, si le service l'exige, de rester sur pied toute la nuit. la surveillance dans ce cas devant être encore plus strictement observée.

ART. 35.

En cas d'accident survenu à un convoi, les cantonniers ou chefs d'ateliers et leurs ouvriers prêteront, sur-le-champ, l'assistance requise par le machiniste ou le chef-garde du convoi.

Pendant le jour, les cantonniers arboreront les drapeaux et feront les signaux dans la direction qui leur sera indiquée par le chef-garde, afin de demander du secours, soit par la locomotive seule, soit par la locomotive et des voitures d'allége, et immédiatement, d'atelier en atelier, le même signal devra être répété jusqu'à l'entrée de la station d'où l'on attend l'envoi du secours.

PENDANT LE JOUR.

Le *drapeau rouge* commande l'attention et le ralentissement ou l'arrêt :

Les *drapeaux rouge et blanc* ensemble demandent une locomotive de secours :

Le *drapeau rouge* arboré derrière un convoi, annonce un convoi qui suit.

PENDANT LA NUIT.

La *lanterne rouge* commande l'attention et le ralentissement ou l'arrêt :

La *lanterne rouge* agitée demande une locomotive de secours ;

La *lanterne rouge* placée derrière un convoi, annonce un convoi qui doit suivre.

Pendant la nuit, ou même en plein jour, en cas de doute sur la transmission des signaux, les cantonniers se communiqueront directement de poste en poste, et à marche forcée, les ordres et avis qu'ils auront reçus du machiniste ou du chef-garde pour la station la plus prochaine, ou la station centrale, suivant l'occurrence.

Lors de la transmission d'ordres ou d'avis écrits de la part des machinistes et chefs-gardes, les cantonniers attendront respectivement, au poste ou à l'atelier voisin, le retour de celui qui est chargé de porter l'avis plus avant ; ils rapporteront, en revenant sur leurs pas, le récépissé, ou, s'il y a lieu, la réponse des chefs de station. Lorsqu'un cantonnier, porteur de l'avis, aura rencontré en chemin la locomotive de secours, il communiquera sa dépêche au chef-garde

et au machiniste. et il recevra du premier l'ordre de continuer sa route avec l'avis, ou de retourner de suite à son poste.

CHAPITRE VI.

Devoirs des gardes-barrières.

ART. 36.

A chaque endroit où le rail-way est traversé à niveau par des chaussées, chemins ou sentiers tant soit peu fréquentés, il sera établi à 5 mètres, au moins, en dehors des banquettes une barrière mobile avec maisonnette pour un *garde*.

ART. 37.

Les gardes-barrières, ainsi que les gardes intermédiaires qui seront placés à demeure sur la route, dans le cas où les passages à barrières se trouvent à une trop grande distance l'un de l'autre, porteront une capote d'uniforme et un numéro visible au chapeau.

ART. 38.

Leur devoir est de se trouver à leur poste le matin, trois quarts d'heure au moins avant le passage du premier convoi régulier; de n'abandonner la route aucun instant de la journée, sous peine de renvoi immédiat, et de ne se retirer dans leur demeure qu'une demi-heure au moins après le passage du dernier convoi du soir, et pour autant que l'arrivée d'un convoi spécial ou extraordinaire n'ait pas été annoncée, ou qu'aucun signal de détresse ou demande de secours n'ait eu lieu; auquel cas les gardes se tiendront disponibles jusqu'après le retour de la locomotive de secours.

ART. 39.

A l'heure ordinaire du passage des convois, ou dans leur attente, les gardes se tiendront debout, en faction sur l'accotement, à deux mètres au moins en deçà de l'ornière extérieure et, autant que possible, à la droite des trains arrivant. Les ouvriers préposés au service des barrières auront soin de fermer le passage, de chaque côté du rail-way, assez à temps pour empêcher tout piéton, tout cheval, toute voiture, d'entraver la voie ou de la traverser en vue du remorqueur, aux termes des arrêtés royaux du 5 mai 1835 et du 16 janvier 1836. Il interdira et empêchera l'entrée et la circulation, le long de la route, de toute voiture et même celle des tombereaux qui, étant destinés au service des travaux du chemin de fer, ne seraient pas spécialement accompagnés d'une autorisation écrite du surveillant, visée par l'ingénieur. Il obligera toute personne à cheval, tout conducteur de poste, diligence, voiture, tout attelage quelconque, troupeau et bétail de s'écarter à dix mètres au moins de distance de la voie, et ne leur permettra, ainsi qu'aux gens à pied, la traversée du rail-way, qu'immédiatement après que le convoi attendu ou en vue sera passé.

ART. 40.

Le garde-barrière nettoiera à fond et à diverses reprises, chaque jour, les rainures de la voie.

ART. 41.

Le garde-barrière ou le garde intermédiaire parcourra et visitera, après chaque passage de convoi, soit régulier, soit spécial ou extraordinaire, toute l'étendue du rail-way que le surveillant lui aura assignée (et qui généralement ne pourra être de plus de 650 mètres de distance de part et d'autre du poste, dans les parties de route en ligne droite; ni de plus de 300 mètres, également de part et d'autre, dans les tournants en déblai), afin de s'assurer si rien n'est dérangé dans la voie, soit aux rails, soit aux coussinets; et, aussitôt qu'il découvrira un dérangement quelconque, une rupture de rail ou un éboulement de nature à compromettre la circulation, il déploiera et arborera sur-le-champ, au milieu de la route, son drapeau rouge, ou placera, la nuit, sa lanterne rouge, à l'endroit dangereux, et avertira sans retard l'atelier le plus voisin, à l'effet de rétablir ou remplacer immédiatement les parties exposées.

ART. 42.

Pendant le jour, les gardes seront constamment munis d'un marteau à clavette et de deux drapeaux, un rouge et un blanc, renfermés dans un étui de toile cirée. Ils auront constamment l'œil dans la direction du convoi qui vient de passer ou qui doit venir, afin de se tenir sur le qui-vive pour répéter exactement, et sans retard, les signaux de détresse que pourrait faire le cantonnier ou le garde voisin, au moyen des deux drapeaux ou de l'un d'eux.

ART. 43.

Avant le lever ou après le coucher du soleil, chaque garde est obligé d'allumer sa lanterne et de la suspendre au dehors de sa cabane; le falot ou flambeau dont il doit également être muni, doit se trouver prêt à être allumé au premier signal. Dans l'attente d'un convoi ou pendant l'heure entière qui suivra son passage, il se tiendra de même sur le qui-vive, soit à son poste, soit en parcourant et en examinant, comme il est prescrit, la partie de route qui lui est confiée, afin de répéter, en allumant son falot, le signal qui lui serait donné de cette manière.

Pour toute lanterne qui ne serait point allumée pendant la brune, à l'arrivée ou au passage d'un convoi régulier, le garde sera passible d'une retenue de cinq francs qui lui sera faite sur le montant de sa quinzaine.

ART. 44.

Outre les soins que les gardes doivent apporter à la conservation et au bon entretien du rail-way, ils sont encore chargés d'écarter de la route tous les bestiaux (chevaux, vaches, moutons, porcs) qui, par négligence des gardiens, viendraient paître sur les talus et banquettes.

Ils veilleront à ce que ces animaux ne traversent la route qu'aux endroits et aux moments où le passage est permis.

ART. 45.

Ils renverront également de la route et feront retirer au delà des francs-bords tout individu non employé aux travaux d'entretien, qui ne serait pas muni d'une carte d'autorisation de circuler sur le chemin de fer, délivrée par le Ministre ou par le directeur.

ART. 46.

Dans le voisinage des stations, villages ou habitations, le garde ne laissera aucun enfant jouer sur les talus ou le long des banquettes ; il aura soin de les écarter de la route. — S'il prévoit qu'il y aura à cet égard difficulté de faire observer convenablement la police, par exemple à cause du dimanche ou d'une fête qui attirerait plus ou moins de monde aux abords du chemin, il aura soin d'en avertir à temps son surveillant qui, au besoin, lui adjoindra pour aide un ouvrier de l'atelier le plus rapproché.

ART. 47.

Les gardes, de même que les cantonniers, doivent aide et assistance, lorsqu'ils en sont requis, aux machinistes et aux gardes-convois ; ils font, en cas d'accident, les signaux commandés et transmettent à marche forcée, de poste en poste, aussi bien la nuit que le jour, comme il est dit à l'art. 35. les avis ou demandes de secours.

ART. 48.

Ils renferment, chaque soir, dans leur cabane les outils et ustensiles qui leur sont apportés par les cantonniers et chefs d'ateliers d'entretien.

ART. 49.

Tous effets de voyageurs, ballots, etc., tombés des waggons ou voitures pendant la marche des convois, ainsi que les boulons, écrous, clavettes ou autres objets détachés du matériel de l'exploitation, seront scrupuleusement recueillis par les gardes, cantonniers et tous autres ouvriers employés au service du chemin pour être remis, contre reçu, le plus tôt possible, par les soins du surveillant de la route au receveur ou garde-magasin de la station la plus voisine.

CHAPITRE VII.

DEVOIRS DES GARDES-EXCENTRIQUES.

ART. 50.

A chaque croisement de voie, il y aura un garde en uniforme et portant un numéro visible, lequel sera spécialement chargé de la manœuvre des excentri-

ques ; il ne pourra en aucune circonstance quitter son poste sans que le conducteur, ou, en son absence, le surveillant, n'ait pourvu à son remplacement.

Les fonctions de ces gardes exigeant une attention toute particulière, elles ne seront confiées qu'à des ouvriers d'une très-bonne conduite, agréés et connus de l'ingénieur.

ART. 51.

Ils auront soin de placer ou de replacer successivement les rails mobiles dans la direction prescrite ; ils fermeront les cadenas et en garderont la clef.

Ils seront pourvus, dans leurs cabanes, d'une lanterne, de falots et drapeaux ; dans les cas d'accidents survenus aux convois, ils prêteront, lorsqu'ils en seront requis, autant qu'il sera en leur pouvoir, sans s'écarter de leurs excentriques, aide et assistance aux cantonniers et gardes de la route.

CHAPITRE VIII.

DEVOIRS DES GARDES-TUNNELS.

ART. 52.

A chaque entrée du souterrain de Cumplich, il y aura une maisonnette habitée par un garde-tunnel.

Chaque garde-tunnel sera pourvu des outils, ustensiles, falots et matériaux nécessaires, et assisté de trois ouvriers spécialement chargés avec lui de l'entretien.

ART. 53.

Les gardes, ou l'un de leurs aides sous leur responsabilité, se tiendront en faction à chaque entrée du souterrain, prêts à déployer les signaux.

A chaque passage d'un convoi ou d'une locomotive, le garde ou son aide placé à l'entrée de l'est passera à l'ouest, le garde ou son aide placé à l'entrée de l'ouest passera à l'est, parcourant ainsi en sens inverse la galerie souterraine pour s'assurer si rien n'est dérangé dans la voie, si rien ne compromet ou n'entrave la circulation.

ART. 54.

Personne ne pourra pénétrer dans le tunnel, soit de nuit, soit de jour, qu'avec une lanterne convenablement éclairée et deux falots prêts à allumer.

Aucune réparation tant soit peu difficile ne pourra être entamée qu'après plantation de ces deux falots au milieu de la voie, et qu'après que les signaux prescrits auront été faits à l'extérieur.

ART. 55.

L'entretien de la galerie souterraine se fera généralement pendant les cinq heures de nuit qui suivront le passage du dernier convoi ordinaire du soir.

ART. 56.

Dès qu'une locomotive entrera dans le tunnel, le garde en faction à l'autre extrémité se tiendra sur le qui-vive pour avertir et arrêter tout convoi qui sur-

viendrait à l'improviste, soit en arborant le jour son drapeau rouge, soit en allumant la lanterne rouge la nuit ou en temps de brouillard.

A l'approche du tunnel, les gardes-convois allumeront leurs lanternes pour éclairer les voitures et le souterrain. (Art. 302.)

CHAPITRE IX.

DEVOIRS DES GARDES-PONTS.

ART. 57.

Il y aura pour chaque pont mobile un pontonnier et un aide.

Il sera construit, aux frais de l'État, une maison près de chaque pont mobile.

ART. 58.

L'un de ces deux préposés se trouvera constamment en faction, à l'extérieur ou à l'intérieur de l'habitation, en vue de l'arrivée soit des convois ou locomotives, soit des navires.

ART. 59.

Sur chaque pont mobile il sera établi un voyant de mire rouge et blanc, surmonté, pour la nuit, d'un réverbère à verres de mêmes couleurs, pour indiquer aux convois, à la distance d'au moins 500 mètres de part et d'autre, si le pont se trouve ouvert ou fermé. — Cette lanterne devra rester constamment allumée, depuis le coucher jusqu'après le lever du soleil, ainsi que pendant les brouillards, sous peine du renvoi du préposé, et, le cas échéant, de poursuites criminelles.

ART. 60.

L'ouverture des ponts ne pourra avoir lieu en vue ou dans l'attente des convois. (Art. 1^{er}, paragr. 2, de l'arrêté royal du 16 janvier 1836.)

Tout capitaine ou batelier conduisant un navire, bateau ou embarcation, devra mouiller ou arrêter la marche de son bâtiment, à cent mètres au moins de distance du pont du chemin de fer dont l'ouverture lui est nécessaire; il ne pourra la continuer que sur l'autorisation du pontonnier, lequel sera tenu de livrer le passage immédiatement après la traversée des convois. (Art. 2, paragr. 2 de l'arrêté royal du 16 janvier 1836.)

Le pont sera refermé après chaque passage de navires isolés ou par rames, la navigation devant être considérée comme l'exception.

ART. 61.

Le pontonnier visitera chaque jour avec soin, à plusieurs reprises, les mécanismes du pont, et surtout ceux qui servent à assurer le repos du tablier dans ses battées pendant la fermeture; il vérifiera scrupuleusement aux entrées la concordance des rails avec ceux du chemin. Lors du passage d'un convoi ordi-

naire ou extraordinaire, ce préposé ou son aide se tiendra sur le pont, au droit du poteau de mire ou du réverbère.

CHAPITRE X.

COMPTABILITÉ.

ART. 62.

En outre des approvisionnements répartis le long de la route, il sera établi dans chaque station et tenu au complet par les soins de l'ingénieur chargé de l'entretien, des dépôts supplémentaires de matériaux, rails et accessoires, des différents modèles employés dans les sections aboutissantes; outils et ustensiles de réserve et de rechange; torches et fournitures d'éclairage, etc., à la disposition des conducteurs et surveillants de ces sections.

Les fers cassés ou retirés du service seront adressés chaque semaine à ces dépôts et transmis de là tous les mois à l'arsenal central de Malines, où il en sera délivré reçu.

Les fournitures de billes, sable, gravier ou autres matériaux et ustensiles nécessaires à l'entretien; les réparations d'outils, fournitures d'huile, falots, etc., seront effectuées suivant les instructions spéciales du Département des Travaux Publics.

ART. 63.

Les salaires des ouvriers employés à l'entretien du rail-way, cantonniers, gardes-barrières, gardes-tunnels, préposés au service des excentriques et des ponts mobiles, seront réglés par section de route et par quinzaine, sur états d'émargement dressés par le conducteur et visés par l'ingénieur, pour être acquittés par les soins du régisseur comptable.

Ces salaires seront fixés d'après un tableau de *maximum* et de *minimum* arrêté par le Ministre pour chaque catégorie, et communiqué au régisseur comptable.

ART. 64.

Il sera retenu 5 jours de salaire au cantonnier et à chacun de ses ouvriers, pour tout rail rompu ou cassé qui n'aura pas été signalé par eux, et dont la non indication n'aura d'ailleurs pas amené d'accident; dans le cas contraire, la punition serait plus grave, sans préjudice des poursuites criminelles.

TITRE DEUXIÈME.

Service des moyens d'exploitation.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 65.

Le service général des moyens d'exploitation ayant son siège principal à Malines, comprend les cinq branches suivantes :

- 1^o Le service de locomotion ;
- 2^o Le service des ateliers de montage et de grosses réparations des voitures ;
- 3^o Le service des ateliers de montage et de grosses réparations des locomotives ;
- 4^o Le service des stations, leur approvisionnement et les fours à coke ;
- 5^o Le service du magasin central.

ART. 66.

Chaque service est confié à un ou plusieurs agents spéciaux, sous les ordres immédiats du directeur.

La résidence de ces agents est fixée par le Ministre.

ART. 67.

Le service de locomotion comprend la marche des machines et voitures, leur entretien simple et les petites réparations dans les ateliers des stations, ainsi que tout ce qui est relatif à la manœuvre des excentriques, pompes, grues, etc.

Le service de montage et de grosses réparations des voitures comprend les ateliers de menuiserie, petites forges, ajustage, garniture, peinture, etc.

Le service des stations, de leur approvisionnement et des fours à coke comprend le maintien de l'ordre et l'envoi, en temps utile, de tous les objets de consommation nécessaires à l'exploitation.

Le service du magasin central comprend l'emmagasinage et la sortie, sous la responsabilité du garde-magasin, de toutes les fournitures, matériaux et objets quelconques, commis à sa garde.

Indépendamment des ateliers de grosses réparations à la station centrale de Malines, il y sera établi, ainsi qu'aux diverses stations de relais, des ateliers spéciaux pour le petit entretien ou les réparations journalières.

ART. 68.

Chaque station de relais sera dirigée par un conducteur assisté d'un surveillant et d'un chef d'atelier résidant à pied-d'œuvre, et chaque station intermédiaire ou d'approvisionnement par un surveillant résidant également dans la station ou dans son voisinage.

ART. 69.

Chaque mois, avant le 25, le directeur transmet au Ministre et à l'inspecteur général, la liste des chefs de station, conformément à l'art. 6 du présent règlement.

La disposition de l'art. 7, relative aux absences et congés, est applicable au personnel du service des moyens d'exploitation. (Art. 177.)

CHAPITRE II.

ATTRIBUTIONS ET DEVOIRS PRINCIPAUX DES AGENTS CHARGÉS DES MOYENS D'EXPLOITATION.

ART. 70.

Les ingénieurs en chef ou ingénieurs chargés du service des locomotives et

des voitures, inspecteront attentivement, et au moins deux fois par mois, le matériel confié à leurs soins, et ils s'assureront par eux-mêmes de l'exactitude des agents et employés sous leurs ordres, et de l'observance continue et sans relâche du présent règlement.

ART. 71.

Au plus tard huit jours avant la fin de chaque mois, ils adresseront au directeur, pour être transmis au Ministre, un rapport détaillé sur l'état du matériel, accompagné, chacun en ce qui le concerne, du tableau des locomotives et voitures de chaque espèce disponibles pour l'exploitation. Ils indiqueront, sur ce nombre de locomotives et de voitures reconnues en bon état, le nombre de locomotives et de voitures destinées à être tenues en réserve pour remplacer, le cas échéant, celles qui seraient momentanément retirées du service pour réparation. (Art. 116.)

ART. 72.

Ils auront également soin de porter au fur et à mesure à la connaissance du directeur les augmentations ou diminutions qui surviendraient dans le matériel, afin que le contrôleur en chef de l'exploitation puisse en être averti à temps, d'après la distinction sus-indiquée. (Art. 196).

ART. 73.

Ils concourront aux réceptions des fournitures qui concernent leur service, avant l'entrée de ces fournitures au magasin.

ART. 74.

Le directeur, sur la proposition des ingénieurs-mécaniciens, détermine le nombre de locomotives par route et par station.

Outre le nombre nécessaire au service ordinaire, il y aura dans chaque station de relais, indépendamment des remorqueurs de service, deux autres machines, dont une allumée en même temps, toujours prêtes à partir en cas d'affluence de voyageurs ou d'accident, afin de donner, sans retard, aide ou renfort aux remorqueurs des convois. (Art. 97, 98 et 120).

ART. 75.

Si l'état de la route ou de l'atmosphère rend nécessaire de réduire le nombre de voitures fixé par convoi simple ou double, suivant les art. 179 et suiv. du présent règlement, les ingénieurs-mécaniciens en préviendront immédiatement le contrôleur en chef, afin que celui-ci puisse à temps restreindre la délivrance des billets.

ART. 76.

Dans tous les cas prévus de fête locale ou d'affluence extraordinaire, les ingénieurs du service des locomotives se concerteront avec les contrôleurs, conformément à l'art. 184.

ART. 77.

Ils se concerteront également, en cas d'urgence, avec les contrôleurs directement pour tout transport extraordinaire de troupes ou de matériel de guerre. En temps ordinaire, les transports spéciaux de ce genre seront demandés au directeur, autant que possible, au moins 24 heures à l'avance. (Art. 108.)

ART. 78.

Les ingénieurs-mécaniciens choisiront avec soin, parmi les ouvriers mécaniciens les plus intelligents et les plus probes des ateliers, les hommes qu'ils proposeront au directeur pour être nommés machinistes (art. 122). A cet effet, ils auront soin de leur faire manœuvrer les machines à plusieurs reprises, en leur présence, et de s'assurer qu'ils sont entièrement capables et propres à cet important service.

ART. 79

Ils soumettront au directeur le choix des chefs d'ateliers à établir dans les stations de relais, ainsi que celui des préposés nécessaires pour accompagner les convois en qualité de gardes-freins.

ART. 80

Ils s'assureront de la bonne qualité du coke et des eaux d'alimentation, et en feront rapport, au besoin, au directeur.

ART. 81.

Ils tiendront la main à ce que le parc de réserve de chaque station soit toujours tenu au complet, afin de pouvoir remplacer immédiatement, au fur et à mesure, le matériel qui se trouverait hors de service ou exigerait des réparations.

Ils feront rentrer sans retard, à la station centrale, par l'occasion la plus prochaine d'un convoi public ou spécial, les locomotives ou voitures quelconques ainsi retirées du service. Ils indiqueront, par un rapport détaillé, au directeur, les réparations à y faire et le temps présumé nécessaire pour les remettre en service (Art. 105.)

ART. 82.

Les ingénieurs-mécaniciens dirigeant les services des locomotives et des voitures, désigneront un ouvrier à attacher à chaque station comme chef-graisseur.

ART. 83.

Les forges, tournerie, fonderies de fer et de cuivre établies à la station centrale, étant destinées à la fabrication de tous objets nécessaires aux dépendances du rail-way, à la construction des voitures, ainsi qu'à la réparation des locomotives, l'agent spécialement attaché aux travaux de ces forges et fonderies

reçoit du directeur les commandes successivement réclamées par les ingénieurs des divers services des moyens d'exploitation ou de l'entretien de la route.

Il dirige également l'atelier des modèles d'après les plans et indications qui lui sont transmis de la même manière.

ART. 84.

Les contre-maîtres seront nommés par le directeur, sur la proposition des ingénieurs-mécaniciens, ou du chef des ateliers de grosses réparations.

ART. 85.

Les ouvriers des ateliers de construction ou de réparation ne seront admis qu'après agrément du directeur, et ne pourront, de même, être renvoyés définitivement sans sa participation.

ART. 86.

Il sera dressé chaque semestre, par les ingénieurs-mécaniciens et le chef des ateliers de grosses réparations, chacun en ce qui le concerne, un inventaire détaillé des machines et outils confiés à leurs soins.

Ils assisteront par eux-mêmes à la réception des matériaux et fournitures à mettre en œuvre, avant leur entrée en magasin.

ART. 87.

L'ingénieur ou conducteur chargé du service des stations et fours à coke, inspectera chaque station, du 1^{er} au 10 de chaque mois, afin de s'assurer si le règlement est ponctuellement suivi.

Il visera les registres de mouvement et de consommation, et fera un rapport mensuel sur la tenue des écritures.

ART. 88.

Il veille à l'approvisionnement en temps utile, des diverses fournitures nécessaires à l'alimentation et à la consommation des locomotives et voitures, telles que combustibles, huile, graisse, falots, etc.

Il dirige la fabrication du coke, s'assure de la bonne qualité de la houille, et en fait la réception aux divers fours, assisté des chefs de station.

Il fait exécuter en temps utile les réparations nécessaires aux fours.

ART. 89.

Il vise les rapports journaliers des chefs des diverses stations, ainsi que les états de dépenses concernant le service des approvisionnements des stations et de la fabrication du coke des stations, et les transmet, chaque quinzaine, avec ses observations au directeur.

ART. 90.

L'agent préposé à la surveillance du magasin central est responsable des approvisionnements, fournitures et objets quelconques confiés à sa garde.

ART. 91.

Il tient registre journalier séparé des entrées et sorties des fournitures et matières premières pour l'exploitation et pour le service des ateliers ou de l'entretien du rail-way, ainsi que de tous ouvrages fabriqués, en mentionnant les dates de la réception et les noms des ingénieurs qui les ont opérées; de tous vieux fers, rails, coussinets, etc., retirés du service et destinés à la consommation des forges et fonderies; et n'opère la délivrance d'aucun objet ou fourniture que sur les bons dressés par les ingénieurs, les chefs des ateliers de grosses réparations, le chef des approvisionnements des stations et fours à coke, ou par le contrôleur en chef, et approuvés par le directeur ou son délégué, contre reçu des parties prenantes.

ART. 92.

Au plus tard le 5 de chaque mois, il adresse au directeur l'état de situation du magasin à la fin du mois précédent.

Il veille à la conservation des fournitures déposées au magasin.

CHAPITRE III.

DEVOIRS DES CHEFS DE STATION.

ART. 93.

Les chefs de station répondent du bon ordre de leur station et de la sûreté des convois, en tout ce qui concerne les moyens d'exploitation.

ART. 94.

Ils veillent à la conservation du matériel des transports, des pompes et réservoirs, excentriques, réverbères, etc., ainsi qu'à l'économique distribution du combustible et autres fournitures, et, en outre, dans les stations de relais, ils sont chargés de la police de l'atelier de réparation ainsi que de la fabrication du coke.

ART. 95.

Le chef de station est sous les ordres :

- 1^o De l'ingénieur-mécanicien pour le service de locomotion;
- 2^o De l'ingénieur de la ligne pour tout ce qui a rapport à la construction et à l'entretien des bâtiments et des dépendances de la route;
- 3^o De l'ingénieur ou du conducteur des stations pour tout ce qui a rapport à ce service, y compris la fabrication du coke.

Il adresse, chaque samedi, au premier, un rapport détaillé sur tout ce qui est relatif à la marche des convois;

Au 2^o, un rapport détaillé sur tout ce qui est relatif aux bâtiments et dépendances de la route;

Au 3^o, un rapport détaillé sur le service en général et un état des objets de

consommation nécessaires à l'exploitation, de telle sorte que les stations soient convenablement approvisionnées.

En cas d'accident ou de retard extraordinaire, il en informe sur-le-champ l'ingénieur-mécanicien, l'ingénieur de la ligne et le directeur.

Le chef de station doit se concerter avec le receveur pour tous les détails du service journalier. Il satisfait, autant que possible, aux invitations officielles du contrôleur ou du receveur.

Le chef de station donne seul des ordres aux machinistes.

Le chef-garde donne, par l'intermédiaire de son trompette, le signal du départ.

ART. 96.

Il résidera dans la station confiée à sa surveillance ou dans le voisinage.

Chaque fois qu'il s'absentera de la station pour ses repas ou pour tout autre motif, il y laissera un ouvrier en permanence, à qui il a indiqué l'endroit où on pourra aller le chercher en cas d'urgence.

ART. 97.

A chaque station de relais, comme il est dit à l'art. 74, une locomotive de réserve restera constamment allumée depuis le premier départ du matin jusqu'au dernier arrivage du soir. La vapeur y sera maintenue à la pression de 35 livres.

Un tender rempli d'eau et de coke devra être également tenu prêt.

ART. 98.

Dans les mêmes stations et sur une voie spéciale, il y aura un wagon de secours chargé des appareils et engins nécessaires en cas d'accident;

Savoir :

Une grande chèvre avec sa corde roulée sur le tambour et passée dans les poulies;

Deux crics;

Deux anspecks;

Deux gros marteaux;

Douze madriers d'étauçonnage;

Deux pioches;

Une pelle;

Deux chaînes pour levage des locomotives.

Chaque station de relais devra être pourvue indispensablement, et ce non compris les appareils du train de secours :

1° D'une grande chèvre avec ses deux poulies et sa corde;

2° De deux chaînes propres au levage des locomotives;

3° Et d'une pompe foulante pour nettoyage des chaudières.

Chaque station, soit de relais, soit d'approvisionnement, doit être constamment pourvue de falots, cordages et autres moyens de secours ou de réparation.

ART. 99.

Le chef de station est présent à tous les départs de convois et ne quitte son poste qu'après la dernière arrivée et pour autant qu'un convoi spécial ne soit pas attendu.

ART. 100.

Il s'assure, avant le départ, si les voitures et les locomotives sont en bon état il examine la cheville d'attache et le frein du tender.

Pour la nuit et pendant les brouillards, il s'assure de l'éclairage des lanternes de signal à placer à la tête et à la queue du convoi.

ART. 101.

Conformément aux art. 179 et suiv. du présent règlement, le nombre de voitures chargées à atteler à chaque locomotive, ne pourra généralement excéder celui de 14 à 18, et même entre Malines et Ans, il ne sera généralement pas attelé plus de 12 voitures chargées par locomotive.

Toutefois, sur la demande du contrôleur et avec l'autorisation des ingénieurs-mécaniciens chargés du service des locomotives, et pour autant que l'état de la route et de l'atmosphère ne s'y opposent point, le nombre de voitures pourra être augmenté.

Néanmoins, le nombre de voitures prescrit par convoi sera toujours réduit sur l'ordre écrit de l'ingénieur-mécanicien. (Art. 75 et 76.)

ART. 102.

Dans tous les cas d'urgence, et généralement dans tous les cas que les ingénieurs-mécaniciens n'auraient pu prévoir, le chef de station veillera à ce que, si le machiniste le requiert, la machine de garde lui soit donnée en aide.

ART. 103.

Lorsqu'un convoi double dépassera le nombre de 28 voitures ou un convoi simple celui de 18 voitures, il en fera faire la remarque au receveur et en informera l'ingénieur-mécanicien. (Art. 101.)

Le surveillant veillera à ce qu'aucune voiture n'excède la charge fixée par le règlement. (Art. 179 et 181.)

ART. 104.

Les heures de départ des convois étant fixées par arrêtés ministériels, ne peuvent être changées ou retardées que par suite d'un accident survenu à la route ou au convoi précédent.

Aucun convoi ne peut quitter une station qu'après le signal donné par le chef-garde.

ART. 105.

A l'arrivée de chaque convoi, le surveillant, accompagné d'un chef graisseur,

passera en revue toutes les voitures, examinera chaque roue en particulier et surveillera le graissage. Toute voiture défectueuse ou présumée avoir un défaut quelconque qui serait de nature à compromettre la sûreté des voyageurs, sera immédiatement retirée du convoi par le surveillant, qui la remplacera par une voiture de la même classe du parc de réserve.

Les voitures retirées du service et remplacées seront renvoyées ou transportées le plus tôt possible à la station de Malines, par les soins du surveillant et à la suite de l'un des convois publics, ou, en cas d'impossibilité, par les moyens qui seront prescrits par l'ingénieur-mécanicien. (Art. 81.)

ART. 106.

Les roues des voitures seront visitées complètement tous les dix jours pendant l'hiver et tous les cinq jours pendant l'été, en les retirant de dessous les trains, afin de pouvoir nettoyer les boîtes et les coulants.

A cet effet, le conducteur mettra à la disposition du chef graisseur un eric et une clef à fourche.

Il veillera en outre au graissage des locomotives, qui doit avoir lieu dans les stations et après tous les 30 kilomètres au plus de parcours.

ART. 107.

Lorsqu'un convoi est en retard d'environ une demi-heure, il fera sortir la locomotive de réserve et l'accompagnera pour aller avec prudence à la découverte.

Il l'accompagnera également, ainsi que le délégué du contrôle, aussitôt qu'un signal de détresse parviendra à la station.

Dans ce cas, dès que le signal est aperçu, le conducteur fait prévenir le receveur, et, tout en préparant la locomotive de secours et le waggon d'appareils, il fait charger la locomotive disponible pour servir au besoin de seconde réserve.

Les ouvriers qui l'accompagneront avec la locomotive de secours et le waggon d'engins sont :

Le chef d'atelier ;

Un machiniste et un chauffeur ;

Six manœuvres de locomotives ;

Un forgeron et son aide, ensemble 11 hommes.

Immédiatement à la suite d'un accident, il sera fait un rapport détaillé au directeur et aux ingénieurs, par les surveillants qui ont eu connaissance des faits ou qui ont coopéré à rétablir l'ordre.

Ce rapport relatera :

1^o L'heure à laquelle le retard a eu lieu et sa cause ;

2^o Les noms du machiniste et du chauffeur du convoi retardé ;

3^o La désignation de l'endroit où l'accident a eu lieu.

ART. 108.

Les convois spéciaux et extraordinaires ne seront accordés que sur un ordre spécial écrit, émané du directeur; ils seront, autant que possible, annoncés à l'avance sur la ligne.

Cet avis sera donné par le directeur, non-seulement aux chefs des différents services, mais en outre, directement au moyen d'une formule signée par lui, aux receveurs, conducteurs, surveillants, gardes-ponts et gardes-tunnels échelonnés sur la ligne que doit parcourir le convoi spécial.

Dans le cas où il y aurait impossibilité de prévenir à l'avance, comme pour transport imprévu et d'urgence de troupes, le contrôleur en chef et l'ingénieur-mécanicien s'entendront pour choisir l'heure, qui sera la plus rapprochée possible de l'heure fixée pour un convoi public ordinaire, et de telle sorte que le convoi spécial le précède, si faire se peut; ils veilleront dans tous les cas à l'exécution de toutes les mesures de précaution nécessaires. (Art. 75 et 76.)

ART. 109.

Les transports de coke d'une station à l'autre, ou pour l'approvisionnement des stations intermédiaires, ou enfin, pour le service des fours de Monplaisir, ainsi que les transports d'objets nécessaires au service de l'entretien, s'effectueront par les convois publics.

ART. 110.

Les stations seront tenues constamment avec la plus grande propreté.

Aucun amas de coke, houille ou autres objets ne pourra rester déposé dans l'enceinte, qu'aux endroits à ce spécialement destinés.

Les manœuvres graisseurs sont chargés de nettoyer la station des voitures et les enclos ou parcs réservés, et de rapporter sous les hangars le coke répandu par les machines.

Les manœuvres aux locomotives et au transport de coke nettoieront la remise et l'endroit où stationnent les locomotives ainsi que les hangars ou dépôts à coke.

Des journaliers supplémentaires pourront être au besoin occupés par le conducteur au nettoyage des cours d'ateliers et enclos réservés des stations.

Les ouvriers graisseurs soigneront, nettoieront et allumeront les réverbères.

Le nettoyage des voitures est laissé aux soins des receveurs des stations; néanmoins le surveillant du matériel fera rapport à l'ingénieur-mécanicien, s'il s'aperçoit qu'on n'emploie pas les moyens convenables pour ce service, ou qu'il soit effectué d'une manière incomplète.

ART. 111.

On recueillera soigneusement dans les déchets de coke les morceaux qui, quoique trop petits pour l'emploi en route, peuvent être utilisés à l'alimentation des locomotives de réserve, au chauffage des poêles ou au dégellement des tubes des grues hydraulique.

Tout ouvrier qui aurait employé dans les étuves ou à l'alimentation des locomotives de réserve, sans l'autorisation du surveillant, des morceaux de coke dépassant la grosseur d'une noix, sera puni d'une retenue de 3 francs.

ART. 112.

Les conducteurs ou surveillants de station sont également chargés de la dis-

tribution de tous objets et fournitures de consommation ; ils tiendront le contrôle des journées de tous les ouvriers indistinctement employés au service de la station.

ART. 113.

Dans les stations de relais, ils tiennent également le contrôle et la police des ateliers et fours à coke.

Ils veilleront à ce que les ouvriers arrivent et partent régulièrement aux heures fixées, qu'ils ne s'absentent pas pendant la journée et soient constamment occupés pendant les heures de travail.

Ils exigeront sévèrement dans les ateliers l'ordre et la mise à place des outils à la fin de la journée. A cet effet, chaque ouvrier ajusteur aura sa caisse pour enfermer ses outils sous clef.

ART. 114.

Ils tiennent attachement régulier des heures de départ et d'arrivée des différents convois partant ou arrivant dans leur station, avec indication du nom des remorqueurs et du machiniste, ainsi que du nombre et de l'espèce de voitures.

Ils font mention spéciale au rapport journalier de toutes les remarques des machinistes sur l'inobservance des règlements de la part des pontonniers, gardes-tunnels, gardes excentriques et cantonniers.

Ils tiennent un journal de tout ce qui se passe au chemin de fer. Tous les ordres de service y seront consignés. Ce journal sera examiné et paraphé par les ingénieurs à chacune de leurs inspections.

ART. 115.

Ils adressent en temps utile à l'agent chargé de l'approvisionnement des stations, les bons de fournitures à tirer du magasin central.

ART. 116.

Ils soumettent à l'ingénieur-mécanicien, avant le 22 de chaque mois, l'état indiquant le nombre de voitures par classe qui ont été employées chaque jour pendant les 10 derniers jours du mois précédent, et pendant les 20 premiers jours du mois courant, ainsi que le nombre des voitures qu'ils croiront devoir être tenues en réserve dans la station pour le service du mois suivant. (Art. 71.)

CHAPITRE VI.

DEVOIRS DES CHEFS D'ATELIER.

ART. 117.

Les chefs d'atelier sont nommés par le Ministre, sur la présentation du directeur et d'après la proposition des ingénieurs-mécaniciens.

ART. 118

Les chefs d'atelier distribuent le travail, sous les ordres immédiats des ingénieurs-mécaniciens.

Ils sont responsables, envers le chef de la station, de la police et des ateliers des machinistes

ART. 119.

Ils examinent soigneusement les locomotives et tenders avant chaque départ et après chaque arrivée, s'assurent de la tension convenable de la vapeur, visitent l'état des tuyaux alimentaires, le jeu des pompes et des soupapes, le frein, les tubes, etc.

ART. 120.

Ils font remplacer par les machines de réserve les locomotives de service qui leur paraîtraient exiger des réparations.

Du moment où la machine de réserve est appelée au secours, ou dès qu'elle part à la découverte, le chef d'atelier désigne la seconde locomotive à apprêter en cas de besoin. (Art. 74, 97.)

ART. 121.

Sous le rapport de l'art, les chefs d'atelier sont sous les ordres des ingénieurs-mécaniciens chargés du service des locomotives; sous celui de la police de l'atelier, ils obéiront aux ordres de chefs de station.

Les chefs d'atelier doivent aide, assistance et conseils aux machinistes.

CHAPITRE V.

DEVOIRS DES MACHINISTES ET CHAUFFEURS.

ART. 122.

Les machinistes sont nommés par le Ministre, sur la présentation faite par le directeur, d'après les propositions des ingénieurs-mécaniciens ayant le service des locomotives. (Art. 78.)

ART. 123.

Le machiniste est tenu de se trouver à la station au moins une demi-heure avant le départ du convoi qu'il doit conduire.

Il visite avec soin la locomotive, ses soupapes et pompes alimentaires, les roues et bielles, la cheville d'attache et le frein du tender, ainsi que les tuyaux d'alimentation; il s'assure que les tubes sont bien nettoyés et que le tender a l'approvisionnement d'eau et de coke nécessaire.

Il est également responsable du graissage de la locomotive et du tender.

Chaque machiniste aura avec lui en tout temps, dans son tender, les outils suivants, renfermés dans une caisse fermant à clef; savoir :

Un assortiment complet de boulons, clefs et écrous;

Une grande et une petite clef à vis, dites clefs anglaises ;
Trois ciseaux à froid et un marteau ;
Une pince ou anspeck en fer ;
Une chaîne longue et deux courtes ; et chaîne d'assemblage avec leurs crochets ;
Des bouchons de tubes, du chanvre, des tresses et cordes pour faire des garnitures ;
Deux burettes à l'huile pour le graissage des mécanismes ;
Une lanterne de signal et trois falots qui, au besoin, seront renouvelés au passage des stations.

Le machiniste répond de tous ces objets, et, dans le cas où quelques-uns des outils seraient perdus ou hors de service, il aura soin de les faire remplacer immédiatement.

ART. 124.

Nul, à l'exception du machiniste et de son chauffeur, ne pourra monter sur une locomotive ou sur son tender, sans la permission spéciale des ingénieurs-mécaniciens.

ART. 125.

Trois minutes avant l'heure fixée, le machiniste se rend avec la machine en avant du convoi ; il recule avec précaution pour s'y attacher. Dans cette manœuvre le chauffeur se tiendra au frein, prêt à enrayer.

Tout choc maladroit sera puni d'une retenue, et, s'il y a lieu, de la destitution, sans préjudice, le cas échéant, de poursuites criminelles. (Art 375.)

Au dernier coup de la cloche de départ, le frein du tender sera levé et la machine se mettra en marche sans choc.

ART. 126.

On ne pourra, sans obligation absolue, atteler de locomotives en arrière des convois pour les pousser.

On ne marchera pas non plus sans nécessité avec les tenders en avant de la machine ; dans ce dernier cas, pendant la nuit ou les brumes, une vedette portant un falot allumé se tiendra sur le tender.

ART. 127.

Là où la route est à double voie, les machinistes auront soin de prendre la voie qui se trouve à leur gauche.

ART. 128.

Les machines marchant séparément dans la même direction, se tiendront à 400 mètres de distance l'une de l'autre, c'est-à-dire que la machine qui suit un convoi ne doit pas s'approcher de plus de 400 mètres de la dernière voiture de ce convoi.

ART. 129.

Les machinistes commandés pour un convoi extraordinaire ou spécial marchant hors d'heure sur la route, auront soin, en outre des précautions ordinaires, d'allumer dès le soir ou pendant les brouillards, leurs falots placés sur la machine ou le tender.

ART. 130.

Chaque machiniste et chaque chauffeur, quand celui-ci n'est pas occupé autrement pour le service, se tiendront debout (le machiniste sur la plate-forme de la locomotive, et le chauffeur sur le tender à portée de la manivelle du frein, et veilleront attentivement de l'œil le long de la route, et de l'oreille au signal éventuel de la trompette du garde-convoi. Le machiniste ne pourra quitter sa machine sous aucun prétexte.

ART. 131.

Le machiniste surveillera constamment la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière, il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein, afin de s'arrêter dès qu'il aperçoit le drapeau rouge des gardes-route ou qu'il entend le signal des gardes-convoi. Aussitôt arrêté, il aura soin de s'enquérir de la cause du signal d'alarme et ne continuera sa route qu'après due information, et de concert avec le chef du convoi.

ART. 132.

Aux abords des ponts mobiles, de la galerie souterraine, des passages à niveau de grandes routes et grands chemins, dans les courbes et surtout en descente, le machiniste veillera à ce que le chauffeur se tienne prêt à serrer le frein.

A l'approche des stations, la vitesse des locomotives ne dépassera pas 1 mètre par seconde.

ART. 133.

Tout convoi ordinaire ou spécial marchant soit aux heures fixées, soit hors des heures déterminées, soit de jour, soit de nuit, ralentira convenablement sa marche aux abords des ponts mobiles, de manière à ce que le chef-garde puisse descendre et que, sur le signal qui serait donné, on puisse arrêter complètement avant d'être à l'entrée du pont.

Après le coucher du soleil, le chef-garde descendra de voiture, s'assurera par lui-même, avant le passage du convoi, si le pont est fermé et bien au repos.

ART. 134.

La marche du convoi sera également ralentie à l'entrée du souterrain de Cumptich. Les convois ne pourront reprendre leur vitesse pour s'engager dans le tunnel qu'après que le chef-garde du convoi se sera assuré près du garde-tunnel que le passage du souterrain est libre et en bon état.

ART. 135.

La marche dans les stations par la locomotive seule ou avec les convois , se fera également avec prudence . le chauffeur se tenant toujours prêt à enrayer.

ART. 136.

Le machiniste modèrera de même sa vitesse dans les parties courbes du chemin ou sur les grandes levées et aux approches des traverses à niveau des chaussées et grands chemins.

ART. 137.

Dans les parties à double voie, si un machiniste , en approchant de quelque une des stations ou en arrivant dans les stations seul ou avec un train . aperçoit un autre train prenant ou déposant des passagers . ou s'il voit un train s'arrêtant par accident ou pour autre cause dans quelque endroit de la route que ce soit . il aura soin immédiatement de diminuer sa vitesse, de manière qu'il puisse dépasser ce train lentement, ou arrêter entièrement sa machine . si cela est nécessaire , avant qu'il ne l'atteigne.

ART. 138.

Dans le cas où la route serait obscurcie par un nuage de vapeur , soit par l'effet de la rupture d'un tube , soit par quelque autre cause , chaque machine survenant ne passera pas au travers de la vapeur : mais le machiniste s'arrêtera et s'assurera que le passage est libre avant de tenter d'avancer.

ART. 139.

Quand un convoi attardé s'arrête pour prendre ou déposer des passagers pendant un brouillard ou un temps obscur, le machiniste veille à ce que le garde de la station fasse les signaux prescrits pour avertir les machines arrivant que la voie est occupée.

ART. 140.

En général, tout machiniste diminuera sa vitesse dans un temps brumeux en approchant des stations , de manière qu'il puisse avec certitude arrêter sa machine . afin qu'il ne soit pas exposé à courir contre un train qui peut se trouver arrêté à cette station.

ART. 141.

Dans le cas d'exécution de travaux d'achèvement ou de réparation extraordinaire de la route , exigeant un grand nombre d'ouvriers , les convois ralentiront également leur marche dans le voisinage de ces travaux , surtout dans les parties sinueuses en déblais et sur les hautes levées où l'arrivée subite d'un train inattendu pourrait occasionner des malheurs.

ART. 142.

Dans le cas où un machiniste conduisant un convoi ou une machine seule se

voit obligé de s'arrêter, en temps brumeux, dans quelque partie de la route où il n'y a point de cantonnier, garde-route ou garde-barrière, et où il ne se trouve pas d'ouvriers pour prêter assistance, les gardes-convoi, et, si la locomotive marche isolément, le chauffeur ou le garde-frein, seront tenus immédiatement de courir à 300 mètres de part et d'autre, ou aussi loin qu'il peut être nécessaire, de manière à faire arrêter toute autre machine venant dans la même direction. En même temps, le machiniste fera siffler la vapeur. Les machinistes et chefs-gardes, chauffeurs, gardes-frein et gardes-convoi, seront tous personnellement responsables de la stricte exécution de ces ordres.

ART. 143.

Si, pendant la marche, le machiniste se trouve retardé ou arrêté par manque de force ou par un empêchement quelconque résultant de la machine, il s'entendra avec le chef-garde pour ordonner, vers la station d'arrivée ou la station la plus prochaine, le signal d'appel de la locomotive de secours.

ART. 144.

Si l'empêchement provient d'un dérangement de la machine ou d'un obstacle résultant de la route, et que l'état normal ne puisse être rétabli qu'après un certain temps, il fera toujours, de concert avec le chef-garde, arborer, dans cette circonstance, les deux drapeaux à la fois, le rouge et le blanc, afin de faire arriver de la station où il était attendu une locomotive et de nouvelles voitures pour le transport des voyageurs. (Art. 273 et 274.)

ART. 145.

A l'arrivée du convoi à la station prochaine, il est toujours fait rapport au surveillant de l'accident survenu en route, quand même il aurait été réparé par les efforts du machiniste et du chef-garde, et sans l'appel de la locomotive de secours. La réticence sera toujours punie.

ART. 146.

Aucun machiniste, à quelque moment ou dans quelque circonstance que ce puisse être, ne peut quitter sa machine ou détacher son train ou quelque partie de son train, sans placer, de concert avec le chef-garde, un des gardes-convoi qui aura soin de ce train, afin de prévenir les accidents qui proviendraient de machines courant à sa rencontre.

La nuit, ou pendant les brouillards, ce train ou partie de ce train laissé en plaine, devra être signalé par des falots allumés.

Dans tous les cas, les gardes surveillant le train devront se porter à 300 mètres de chaque côté, pour prévenir le machiniste arrivant.

ART. 147.

Dans le cas d'accident imprévu survenu au machiniste, le chauffeur serrera immédiatement le frein et arrêtera sur-le-champ la machine, pour que le chef-garde ordonne ce qu'il jugera nécessaire.

ART. 148.

Les chauffeurs sont sous les ordres immédiats des machinistes et agréés par eux.

Les machinistes auront soin d'enseigner aux chauffeurs la manœuvre de la machine, pour qu'ils puissent être capables, au besoin, de l'arrêter.

ART. 149.

A l'arrivée de chaque convoi à destination, le machiniste fera rapport au conducteur ou surveillant chef de la station, s'il a trouvé les pontonniers, gardes-tunnel et gardes-excentriques à leur poste.

Il indiquera également les gardes-route et cantonniers qui auraient paru manquer à leurs devoirs.

CHAPITRE VI.

OUVRIERS DES ATELIERS TANT DE LA STATION CENTRALE QUE DES AUTRES STATIONS.

ART. 150.

En exécution de l'art. 365 du présent règlement, tout ouvrier, en entrant au service des stations ou ateliers, déposera son livret entre les mains du conducteur ou surveillant sous la direction duquel il se trouve placé.

A défaut de livret, il devra être porteur d'une déclaration de bonne conduite délivrée par le bourgmestre de sa commune; dans ce cas, il sera provisoirement admis, mais à la charge de se pourvoir d'un livret.

Il sera tenu, dans chaque station, un tableau particulier des ouvriers et manœuvres renvoyés du service, dans lequel on inscrira leurs noms, prénoms, emploi et domicile, ainsi que les causes de leur renvoi. (Art. 366.)

ART. 151.

La durée de la journée est de 10 heures de travail effectif ou $2\frac{1}{2}$ heures par quart.

Les ouvriers ont une heure pour dîner, une demi-heure pour déjeuner et une demi-heure pour goûter.

Ils ne peuvent sortir de la station que pour dîner; ils arrivent et s'en vont au son de la cloche. Ceux qui rentreront plus de dix minutes après l'heure perdront un quart de jour.

ART. 152.

En cas d'absence par maladie, ils feront prévenir le surveillant dans les 24 heures.

Ceux qui abandonnent l'atelier sans permission sont passibles d'une retenue du double de la solde du temps pendant lequel il se sont absentés.

ART. 153.

Il est strictement défendu de fumer dans les ateliers, sous peine d'une retenue de 5 francs. Celui qui refusera de se soumettre à cette défense sera immédiatement renvoyé.

ART. 154.

Les manœuvres employés dans la station porteront au bras gauche un brassard avec un numéro. Leurs devoirs leur seront indiqués par le chef de station.

ART. 155.

Le garde-frein reçoit les instructions des surveillants. Pendant le trajet il est sous les ordres immédiats du machiniste; il lui doit obéissance, aide et assistance chaque fois qu'il en est requis.

Si le garde-frein, pendant le trajet, remarque un dérangement ou quelque défectuosité au train des voitures, il serrera immédiatement son frein et en prévendra le machiniste.

Le garde-frein se trouvera à sa place dans le waggon qui lui est destiné, au moins cinq minutes avant le départ du convoi.

Pendant la marche, le garde-frein se placera toujours de manière à pouvoir enrayer immédiatement. Il ne peut descendre de voiture aux stations intermédiaires qu'autant que le machiniste le requière pour assistance.

ART. 156.

Une lanterne en verre rouge sera attachée en arrière de la dernière voiture de chaque train, lorsque celui-ci devra être suivi d'un autre convoi. Les préposés à la manœuvre des freins aussi bien que les gardes des convois en sont responsables.

Si un waggon est attaché en route à un train ou détaché du convoi sur quelque partie de la route, le garde-frein sera également responsable de l'exécution du changement à faire pour que la lanterne se trouve toujours à l'arrière de la dernière voiture du train.

ART. 157.

Le garde-frein sera constamment à son poste; il s'assurera avant le départ si les lanternes de signal des locomotives sont allumées.

En cas contraire, il en prévendra immédiatement le machiniste et au besoin le surveillant.

ART. 158.

Le garde-frein, après l'arrivée de chaque convoi, fera immédiatement son rapport au surveillant de la station sur le voyage effectué.

Il tiendra note sur son livret du nombre de voitures successivement attelées ou détachées de chaque convoi au passage des diverses stations.

ART. 159.

Le garde-frein a la surveillance des waggons à coke attachés au convoi.

ART. 160.

Le graisseur sera muni d'une palette (spatule) en fer, et d'une broche cour-

béc, à l'effet de déboucher la lumière de la boîte, et d'un panier en fer-blanc pour mettre la graisse.

Les boîtes doivent être remplies à chaque voyage et de manière à ce qu'il ne reste aucun vide dans le fond. — A cet effet, l'ouvrier aura soin de s'en assurer au moyen de la palette en fer.

CHAPITRE VII.

COMPTABILITÉ ET MATÉRIEL.

ART. 161.

Indépendamment des registres tenus par le garde-magasin de la station centrale, il sera ouvert, dans chaque station ou atelier, un registre du mouvement des travaux et un registre de consommation, qui seront tenus journellement au courant par le surveillant. Il y inscrira soigneusement toutes les entrées et sorties des matériaux et fournitures; on ne pourra rien laisser sortir des stations sans autorisation et sans inscription préalable au registre du mouvement.

Toutes les fois que la nature des fournitures le comportera, les objets livrés seront exprimés en mesures métriques, et le prix de l'unité toujours en argent décimal.

On aura soin de détailler convenablement, dans le registre du mouvement, tous les objets à leur entrée dans le magasin central, les stations ou ateliers; on les indiquera, soit par pièces, si elles sont séparées ou à découvert, soit par caisse, paquet ou ballot avec le N^o, en renseignant les factures et leur date.

ART. 162.

Le garde-magasin et le chef de station, chacun en ce qui le concerne, porteront, jour par jour, au registre de mouvement :

1^o Tous les objets qui entrent au magasin, dans la station ou les ateliers, tels que locomotives, voitures nouvelles, rouages, etc.; fers, leurs poids, quantité et détail des barres; bois, leur qualité et équarrissage; huile, graisse, etc., leurs espèce et quantités;

2^o Une analyse sommaire des accidents ou retards dans les transports et les causes qui les ont produits;

3^o Les mutations survenues dans le personnel, les causes de punition ou de renvoi (art. 150 et 366);

4^o Les voitures avec leur N^o indicatif, qui auront éprouvé des dommages et seront retirées du parc de l'exploitation, en renseignant les causes de leur mise hors de service;

5^o Le numéro des voitures données en remplacement des voitures retirées de l'exploitation, en indiquant également leurs N^{os} respectifs.

ART. 163.

Le garde-magasin ou le chef de station et le chef d'atelier tiendront un tableau succinct de tous les outils, engins, indistinctement qui appartiennent

à la station, et à chaque atelier, en y indiquant successivement les outils remplacés ou remis à d'autres stations.

ART. 164.

Ils tiendront, jour par jour, les états de quinzaine des ouvriers.

En cas de mutation d'ouvriers, le nom du remplaçant, avec indication de l'ouvrier renvoyé, sera inscrit à la suite de la liste.

Les conducteurs et surveillants sont tenus de ne pas dépasser le nombre d'ouvriers prescrit ni le taux de la journée, ni d'altérer la disposition des états modèles, sous peine d'être poursuivis criminellement.

Ce n'est que dans des cas fortuits qu'ils pourront augmenter le nombre des ouvriers, et alors ils en donneront immédiatement connaissance à l'ingénieur chargé du service.

ART. 165.

Le prix de la journée de travail des ouvriers employés dans les ateliers de l'exploitation et du matériel des transports est réglé, d'après un tableau du *minimum* et du *maximum* arrêté par le Ministre pour chaque catégorie, et communiqué au régisseur comptable.

ART. 166.

Le paiement des ouvriers aura lieu à la fin de chaque quinzaine, en présence du conducteur ou surveillant qui a dressé les états, par les soins du régisseur comptable ou de son délégué. (Art. 349 et suiv.)

ART. 167.

La journée est de dix heures de travail effectif ou $2\frac{1}{2}$ heures par quart, pour toute nature d'ouvrages indistinctement.

Lorsque des travaux d'urgence sont requis, il ne pourra être alloué aux ouvriers plus de 8 quarts par jour et nuit, et mention motivée et détaillée devra en être faite au registre du mouvement.

ART. 168.

Ne seront admis par station à travailler, les dimanches et fêtes légales, en outre du personnel suivant, nécessaire pour chaque train en route :

Le machiniste,
Le chauffeur,
Et le garde-frein ;
Que le chef d'atelier,
Deux machinistes,
Un chauffeur,
Six manœuvres aux locomotives,
Les gardes-excentriques,
Un forgeron et son aide,
Un menuisier,
Deux graisseurs.

ART. 169.

Les approvisionnements des huiles se feront en barils en fer de 100 litres chacun.

Les graisses seront contenues dans des tonneaux de bois de la même capacité.

ART. 170.

A chaque station il y aura trois barils pour les huiles et trois tonneaux pour les graisses.

La délivrance des huiles et des graisses se fera, tous les deux jours, par les soins du surveillant; il en sera tenu note par lui, chaque jour, sur le registre de consommation.

On indiquera à la fin de chaque mois, au registre de consommation, par un tableau sommaire, la quantité consommée pendant le mois pour chaque article principal.

TITRE TROISIÈME.

Service des recettes et convois.

CHAPITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ART. 171.

Il y a, sous les ordres immédiats du directeur, pour l'ensemble du service des convois et des recettes, un fonctionnaire portant le titre de contrôleur en chef.

Il y a, pour une ou plusieurs lignes, des contrôleurs ou contrôleurs-adjoints.

Il y a dans chaque bureau un receveur.

Au contrôleur en chef, aux contrôleurs, contrôleurs-adjoints et aux receveurs, sont attachés des commis et gens de service.

ART. 172

Il y a, dans chaque station principale, un officier de police et un ou plusieurs officiers de police adjoints, selon l'importance de la station.

ART. 173.

Les convois sont accompagnés et surveillés par un chef-garde et des gardes.

Il y a, à la station centrale, un 1^{er} chef-garde, qui a sous ses ordres des gardes en nombre suffisant pour remplacer les gardes absents ou malades, tenir les convois au complet et accompagner les convois extraordinaires.

ART. 174.

Le nettoyage (art. 110, § dernier) et la manœuvre des voitures; le charge-

ment et déchargement des effets des voyageurs, se font sous la surveillance spéciale des receveurs, par des ouvriers proposés par le contrôleur en chef, agréés par le directeur et payés à la journée d'après un tableau mensuel approuvé par le Ministre, et fixant le nombre des ouvriers, ainsi que le *maximum* et le *minimum* du salaire. (Art. 349 et suivants.)

ART. 175.

Toutes les nominations, hors celles que le roi s'est réservées, sont faites par le Ministre, sur la proposition du directeur.

ART. 176.

La résidence du contrôleur et du receveur est toujours fixée par le Ministre. La fixation de la résidence des commis et autres employés est abandonnée au directeur.

Chaque trimestre, il est transmis au Ministre un état du personnel des bureaux, avec indication de la répartition des gardes et chefs-gardes. (Art. 6 et 69.)

ART. 177.

Le contrôleur en chef, les contrôleurs et contrôleurs-adjoints ne peuvent s'absenter qu'avec l'autorisation du Ministre; les receveurs ne le peuvent qu'avec l'autorisation du directeur; les commis, les gardes-convoi et les concierges, qu'avec l'autorisation du contrôleurs.

Toute autorisation de s'absenter est demandée et accordée par écrit et dans l'ordre hiérarchique.

Il est fait mention, dans l'état trimestriel du personnel à transmettre au Ministre, des absences autorisées soit par le directeur, soit par les contrôleurs, avec indication de l'agent qui, chaque fois, a rempli l'*intérim*.

Toute absence de plus de dix jours est qualifiée de congé.

Les congés ne sont accordés qu'avec l'autorisation du Ministre. (Art. 7 et 69.)

ART. 178.

La troisième des branches principales de l'administration comprend le service des convois et celui des recettes, la formation des convois ne pouvant se faire que d'après les indications des bureaux de recettes.

L'organisation des convois se fera dans les limites posées par le règlement et notamment par les dispositions suivantes.

ART. 179.

Il y a des convois simples et des convois doubles.

Les convois simples sont remorqués par une seule locomotive; les convois doubles par deux.

Vingt-huit voitures chargées sont considérées comme le *maximum* de la charge de deux locomotives remorquant ensemble.

Si le nombre des voitures s'élève de 14 à 18, il ne sera employé qu'une seule locomotive, à moins qu'il ne soit reconnu par les ingénieurs-mécaniciens que le trajet ne peut se faire dans le temps prescrit.

Généralement, de Malines à Ans, les convois simples ne pourront être composés de plus de douze voitures, les convois doubles de plus de vingt-quatre. (Art. 101 et 102.)

ART. 180.

Si l'état de la route ou de l'atmosphère le rend nécessaire, le *maximum*, tant pour les convois simples que pour les convois doubles, sera réduit d'après les instructions des ingénieurs-mécaniciens, qui auront soin d'en donner avis assez à temps pour que le nombre de billets puisse être restreint. (Art. 75.)

ART. 181.

Aucune voiture ne pourra être chargée d'un poids de plus de trois tonneaux, ou de 30 voyageurs y compris leur menu bagage; 25 soldats armés et équipés compteront pour 30 voyageurs.

Cinq voitures vides seront comptées pour trois voitures chargées. (Art. 103.)

ART. 182.

Si les circonstances l'exigent, il pourra, d'après les instructions du Ministre, n'être momentanément assigné aux stations extrêmes que des convois simples.

ART. 183.

En général, dans tous les cas de convois non directs, si les convois de Gand ou de Liège ne sont pas arrivés à la station centrale dans le temps requis, les convois de Bruxelles et d'Anvers continueront le trajet pour leur destination, dès qu'il se sera écoulé une heure depuis le départ de Bruxelles.

Si, à l'arrivée du convoi attardé, les routes ne se trouvent pas occupées par des convois en retour vers la station centrale, les voyageurs seront conduits à leur destination par les locomotives supplémentaires disponibles.

Si le retard a été tel que les routes soient déjà occupées par des convois en retour, les voyageurs seront nécessairement obligés d'attendre le prochain convoi ordinaire.

Les routes ne pouvant se trouver occupées par des convois en retour après le passage du dernier, les voyageurs attardés seront, dans ce cas, toujours conduits à leur destination par les locomotives supplémentaires.

ART. 184.

Dans tous les cas prévus de fête locale ou d'affluence extraordinaire, une ou plusieurs des locomotives supplémentaires seront, à la demande du contrôleur en chef, envoyées à la station extrême désignée par lui; dans ce cas, il se concertera avec les ingénieurs-mécaniciens pour organiser des convois de trois locomotives ou un convoi spécial outre le convoi ordinaire. (Art. 76, 108.)

ART. 185.

Ils se concerteront également pour les transports extraordinaires de militaires. S'il y a lieu, dans ce cas, de faire des convois spéciaux, l'ingénieur-mécanicien et l'ingénieur de la ligne en recevront avis, autant que possible, au moins 24 heures à l'avance. (Art. 77, 108.)

ART. 186.

Dans les cas où les freins devraient être mis par les gardes, ce serait d'après les instructions arrêtées à l'avance ou sur le signal donné par le machiniste ou le chef-garde.

Toutefois, dans un waggon muni d'un frein et rangé parmi les dernières voitures, il y aura un ouvrier désigné par les ingénieurs-mécaniciens et qualifié spécialement de garde-frein; ses devoirs sont indiqués dans les art. 155, 159.

CHAPITRE II.

SERVICE DES CONTRÔLEURS.

Du contrôleur en chef.

ART. 187.

Le contrôleur en chef est chargé de la surveillance générale du service des recettes et de la composition des convois.

L'organisation des convois se fait d'après les instructions du directeur, notamment dans les cas prévus par les art. 76, 77, 184 et 185.

ART. 188.

Le contrôleur en chef formera tous les dix jours, au moyen des documents qui lui sont adressés journallement par les contrôleurs et contrôleurs-adjoints, un état indiquant le mouvement des voyageurs et le montant des recettes.

Cet état sera adressé régulièrement au Ministre par le directeur, les 5, 15 et 25 de chaque mois, et accompagné des quittances des versements.

ART. 189.

Il vérifiera, toutes les fois qu'il le jugera nécessaire, les écritures et la gestion des receveurs; il s'assurera que les contrôleurs et contrôleurs-adjoints font régulièrement les tournées et vérifications qui leur sont prescrites.

ART. 190.

Il pourra suspendre de ses fonctions, en en rendant immédiatement compte au directeur et jusqu'à décision ultérieure du Ministre, tout employé du service des convois et recettes qui se sera rendu coupable d'une faute grave de nature à compromettre le service (Art. 364.)

ART. 191.

En cas d'accident ou d'événement extraordinaire , il adressera immédiatement au directeur un rapport détaillé indiquant les causes et la nature de l'accident , ainsi que les mesures prises pour y remédier.

ART. 192.

Il soumettra au directeur des propositions tant pour les nominations nouvelles que pour l'avancement à accorder aux anciens employés. (Art. 175-367.)

ART. 193.

Il veille à ce que les voyageurs soient toujours prévenus par un tintement deux minutes au moins avant le signal du départ.

ART. 194.

Il est spécialement chargé de la répartition des gardes-convoi , et il veille à ce que chaque convoi soit accompagné des gardes nécessaires et d'un chef-garde. (Art. 259.)

ART. 195.

En cas d'urgence, mais en en rendant compte au directeur, il pourra effectuer parmi les commis des bureaux et les gardes-convoi les changements qu'il jugera nécessaires dans l'intérêt du service. (Art. 176.)

ART. 196.

Il répartira entre les diverses stations , suivant les besoins présumés du service , les voitures qui lui seront remises d'après l'état qu'il aura fourni à l'avance.

ART. 197.

Le temps du parcours de chaque section étant limité , il fera tenir annotation régulière de la durée du trajet des différents convois , en indiquant les noms des remorqueurs , des machinistes et des chefs-gardes , ainsi que les causes présumées des retards.

ART. 198.

Pour tout ce qui concerne les réparations urgentes à faire aux bureaux et au matériel , le contrôleur en chef devra préalablement être autorisé par le directeur à s'entendre directement avec les ingénieurs chargés de ces branches de service.

Des contrôleurs et contrôleurs-adjoints.

ART. 199.

Les contrôleurs et contrôleurs-adjoints sont sous les ordres immédiats du contrôleur en chef ; lorsque le contrôleur ou contrôleur-adjoint reçoit directe-

ment une mission spéciale du directeur, il en est, aussitôt que possible, fait part au contrôleur en chef.

ART. 200.

Les contrôleurs et contrôleurs-adjoints sont spécialement chargés :

1^o De la vérification des souches employées journellement dans les bureaux ainsi que des écritures tenues par les receveurs ;

2^o De la formation et de l'envoi au contrôleur en chef d'un journal particulier indiquant le mouvement des voyageurs et le montant des recettes ;

3^o De la surveillance des convois et du service des gardes, ainsi que de la vérification des recettes opérées en route.

ART. 201.

Ils tiendront rigoureusement la main à ce que les convois partent aux heures prescrites et feront connaître immédiatement au contrôleur en chef, qui en rendra compte au directeur, les causes des retards qui pourraient survenir.

ART. 202.

Ils seront tenus de faire, dans chacun des bureaux qui leur sont confiés, des tournées aussi fréquentes que possible et vérifieront, au moins une fois par mois, les registres de recettes ainsi que les autres écritures tenues par les receveurs, et y apposeront leur visa après avoir rectifié les erreurs qu'ils pourraient y rencontrer.

ART. 203.

Toute rectification d'erreurs dans les registres de recettes, se fera à l'encre rouge et au moyen de renvois qui seront paraphés par le receveur et le contrôleur-adjoint.

ART. 204

Dans chacune de leurs tournées, ils se feront représenter le registre d'ordre et le registre des plaintes, y apposeront leur visa et adresseront au contrôleur en chef des propositions tendant à faire droit aux réclamations qui paraîtraient fondées. (Art. 369.)

ART. 205.

Ils vérifieront également l'état de la caisse du receveur et, en cas de déficit, ils le feront immédiatement combler.

Si le déficit était trop considérable pour pouvoir provenir d'erreurs commises dans la recette, ils suspendront immédiatement le receveur de ses fonctions, et, après avoir dressé procès-verbal de la situation du bureau, ils en feront la remise à l'un des commis. (Art. 190.)

ART. 206.

Les pouvoirs conférés au contrôleur en chef par l'article 190 du présent règle-

ment. sont également accordés aux contrôleurs et contrôleurs-adjoints pour ce qui concerne les employés sous leurs ordres.

ART. 207.

Lorsqu'il y aura lieu d'opérer des mutations ou des remplacements parmi les receveurs, il sera dressé par le contrôleur ou contrôleur-adjoint, conjointement avec le receveur entrant et le receveur sortant, un compte de clerc à maître, conforme au modèle suivi jusqu'à ce jour, et dont une copie sera transmise au contrôleur en chef.

ART. 208.

Ils ne peuvent s'absenter que d'après une autorisation écrite du Ministre, demandée et obtenue conformément à l'art. 177 et avec désignation d'un *intérimaire*.

CHAPITRE III

SERVICE DES RECETTES.

Devoirs et attributions des receveurs, commis, gardes, police, portiers : obligations des ouvriers et gens de service.

ART. 209.

Les receveurs sont chargés, sous leur responsabilité personnelle, de tout ce qui concerne le service des voyageurs.

ART. 210.

Ils ne peuvent s'absenter sans une autorisation écrite du directeur, demandée et obtenue conformément à l'art. 177, et avec désignation d'un *intérimaire*.

ART. 211.

Dans l'intérieur de leur bureau, ils répartissent la besogne entre les employés, selon les besoins du service, et veillent à ce que ceux-ci s'acquittent avec fidélité et politesse des devoirs qui leur sont imposés.

Dans l'intérieur de la station, ils ordonnent la formation et le départ des convois et surveillent le service des gardes.

Ils donnent le signal du départ des convois.

La police, tant à l'intérieur qu'aux abords de la station, leur est spécialement confiée.

ART. 212.

Dans chaque station, le chef du bureau des recettes et le chef de station se concerteront pour tous les détails journaliers du service; en cas de discussion sur l'interprétation du règlement, le receveur décidera provisoirement. Toute réclamation de ce chef sera soumise immédiatement, par l'intermédiaire du contrôleur en chef ou de l'ingénieur-mécanicien, au directeur qui statuera.

ART. 213.

Les bureaux de recette sont ouverts une heure avant le premier départ et ne se ferment qu'après l'arrivée du dernier convoi.

ART. 214.

Pendant la demi-heure qui précède chaque départ, il n'est délivré de places pour aucun autre.

ART. 215.

Les places peuvent se retenir 24 heures d'avance pour les berlines et diligences, elles le sont le jour même pour les chars-à-bancs et les waggons.

ART. 216.

Les places sont délivrées sur des feuilles à souches munies du timbre du contrôle et qui sont transmises au receveur par le contrôleur en chef.

ART. 217.

Un compte spécial de la réception et de l'emploi par jour et par nature de feuilles sera tenu dans chaque bureau de recette.

ART. 218.

A la fin de chaque mois, ce compte sera transmis au contrôleur en chef, qui le vérifiera et y apposera son visa.

ART. 219.

Indépendamment de ce compte, il sera formé, le dernier jour de chaque mois, un inventaire des feuilles et impressions en magasin.

ART. 220.

Cet inventaire accompagnera l'envoi du compte mentionné à l'art. 218, et, dans le cas où les feuilles renseignées dans ces deux documents présenteraient des différences avec le nombre des feuilles envoyées au receveur, ce dernier sera forcé en recette pour le montant total des feuilles manquantes.

ART. 221.

Toutes les fois qu'il le jugera nécessaire, le contrôleur en chef désignera soit un de ses commis, soit un des contrôleurs, pour s'assurer, au moyen d'une vérification sur les lieux, de l'exactitude de l'inventaire transmis par le receveur.

ART. 222.

Les receveurs sont débiteurs envers le trésor des sommes correspondantes à la valeur de tous les coupons séparés des feuilles à souche.

ART. 223.

Les coupons séparés de la souche ne peuvent, sous aucun prétexte, y être rattachés, sauf dans l'un des quatre cas suivants :

1^o Lorsque, le convoi ne pouvant se mettre en marche aux heures fixées, le voyageur refuse de partir;

2^o Lorsqu'il a été délivré plus de coupons qu'il n'y a de places disponibles dans le convoi;

3^o Lorsque le voyageur, déjà entré dans la station, aura été refusé parce qu'il se trouvait dans un état d'ivresse ou atteint d'une maladie grave;

4^o Lorsque le voyageur demande l'échange contre un coupon d'une place supérieure.

ART. 224.

Les coupons qui, dans l'un des cas précités, auront été rattachés à la souche, seront toujours accompagnés d'une note signée par le receveur et indiquant les motifs de leur reprise. Cette note sera visée et approuvée par le contrôleur ou contrôleur-adjoint.

ART. 225.

Immédiatement après chaque départ, les comptes seront arrêtés sur les souches dont il aura été fait usage et qui seront retirées des cahiers de distribution.

ART. 226.

Il sera tenu, dans chaque bureau de recettes, des registres par destination et un registre grand-livre.

Le mouvement des voyageurs et le montant des recettes seront inscrits par départ dans les registres par destination et reportés ensuite, par jour, dans le grand-livre.

Ce grand-livre sera tenu par le receveur, qui aura soin de l'enfermer dans les moments où il n'en fera pas usage.

Le receveur tiendra en outre un livre de caisse où il inscrira exactement la nature de chaque recette et le montant de chaque versement.

Il est défendu aux receveurs et employés comptables de confondre et d'avoir dans la même caisse les deniers provenant de la recette avec leurs propres fonds ou des fonds quelconques confiés à leur garde ou à leurs soins.

ART. 227.

A la fin de chaque journée, les souches qui auront servi aux divers départs seront réunies par classe de voitures.

Les comptes seront établis sur les chemises et inscrits dans les registres, de manière à ce que ces pièces puissent être transmises au contrôleur ou contrôleur-adjoint le lendemain avant midi.

ART. 228.

Les receveurs verseront, chaque jour, chez l'agent du trésor qui leur sera

désigné, le montant de la recette de la veille; la quittance de ce versement, après avoir été inscrite au grand-livre, devra être immédiatement transmise au contrôleur ou contrôleur adjoint.

ART. 229.

Il est expressément défendu aux receveurs de gratter ou de surcharger les chiffres dans leurs registres. Lorsqu'une erreur aura été reconnue, elle sera rectifiée d'après le mode prescrit à l'art. 203 du présent règlement.

ART. 230.

Les opérations dans les registres seront arrêtées après chaque mois. A la fin de l'année il sera fait une récapitulation générale par mois.

ART. 231.

A l'expiration de chaque dizaine, les versements balanceront exactement les recettes. A cet effet, les receveurs transmettront au contrôleur ou contrôleur adjoint un état récapitulatif des opérations de la dizaine. Cet état, dûment vérifié, sera immédiatement renvoyé au receveur; si des différences sont signalées, la dernière quittance de la dizaine précédente sera retenue pour figurer dans la dizaine suivante, et le receveur effectuera immédiatement le nouveau versement ayant pour objet de faire disparaître les différences.

ART. 232.

Les bagages des voyageurs sont inscrits sur des feuilles à souche dont les comptes sont tenus et réglés de la même manière que ceux des feuilles servant au transport des voyageurs. (Art. 321—325.)

ART. 233.

Chaque voyageur recevra un bulletin où seront inscrits le poids ou le volume et la désignation de ses effets, ainsi que la somme perçue pour leur transport.

ART. 234.

Les bagages des voyageurs seront pesés et chargés dans le waggon par les ouvriers de l'administration, qui, à l'arrivée des convois, les transporteront également jusqu'aux voitures stationnant aux abords de la station. (Art. 250.)

ART. 235.

Une demi-heure avant chaque départ, le bureau des bagages sera fermé et ne se rouvrira qu'après que le départ aura eu lieu. (Art. 325.)

ART. 236.

Tous les employés attachés à un bureau de recette sont sous les ordres im-

médiats du receveur. Ils ne peuvent néanmoins s'absenter sans une autorisation par écrit du contrôleur, délivrée conformément à l'art. 177.

ART. 237.

Tout employé chargé d'une recette tiendra un livre de caisse et un compte exact des feuilles qui lui seront remises par le receveur.

ART. 238.

Il versera chaque soir, entre les mains du receveur, le montant de sa recette de la journée.

ART. 239.

Le receveur vérifiera, au moins une fois tous les huit jours, la caisse de chacun de ses employés et apposera son visa sur son livre de caisse.

ART. 240.

Dans le cas où le receveur trouverait un de ses employés en déficit, il lui retirerait immédiatement sa recette et en donnerait connaissance, sur-le-champ, au contrôleur ou contrôleur adjoint.

ART. 241.

Les portiers et gens de service se conformeront, pour tout ce qui concerne le service, aux ordres qui leur seront donnés par le receveur.

ART. 242.

Il leur est expressément défendu, ainsi qu'aux employés, d'introduire ou de laisser circuler dans l'intérieur de la station, toute personne étrangère au service qui ne serait pas munie d'une autorisation signée par le Ministre des Travaux Publics ou par le directeur.

Dans les jours d'affluence extraordinaire, toutes les autorisations pourront être momentanément suspendues; suspension dont il sera donné avis au moyen d'une affiche.

ART. 243.

Les officiers et adjoints de police sont spécialement chargés de maintenir l'ordre aux abords de la station et des bureaux, ainsi que dans l'intérieur de la station.

ART. 244.

Ils veilleront à ce que les voitures publiques et autres se rangent aux abords des stations dans l'ordre qui aura été prescrit par le contrôleur en chef, ou qui est déterminé par les règlements municipaux.

ART. 245.

En cas d'opposition de la part des cochers, ils dresseront immédiatement un procès-verbal qui sera envoyé au procureur du Roi.

ART. 246.

Ils empêcheront tout homme ivre d'approcher des bureaux pour prendre son coupon et le feront, au besoin, déposer au corps-de-garde.

ART. 247.

Ils surveilleront spécialement le déchargement et la remise des bagages, ainsi que leur chargement sur les voitures publiques.

ART. 248.

En cas de querelle ou rixe entre les conducteurs ou cochers d'omnibus ou autres voitures publiques, au sujet du chargement des bagages, ils réclameront l'intervention du poste, et feront au besoin arrêter les délinquants. Ceux-ci seront alors conduits chez le procureur du Roi, à qui sera adressé le procès-verbal des faits qui auront motivé l'arrestation.

ART. 249.

Les officiers et adjoints de police constateront que les factionnaires sont à leur poste et les consignes exactement données.

ART. 250.

Les articles 150, 151, 152, 153, 154, sont applicables aux ouvriers, manœuvres et gens de service employés, d'après le choix du contrôleur en chef au pesage des marchandises, à la manœuvre et au nettoyage des voitures. (Art. 174.)

Leurs devoirs leur seront indiqués par les contrôleurs ou par le receveur.

Il leur est strictement défendu de recevoir des gratifications des voyageurs, notamment de ceux dont ils ont chargé ou déchargé les bagages.

CHAPITRE IV.

SERVICE DES CONVOIS.

Devoirs et attributions des Gardes-convoi.

ART. 251.

Les chefs-gardes et gardes-convoi sont placés directement sous les ordres du contrôleur en chef, des contrôleurs et contrôleurs adjoints; en l'absence des contrôleurs, les ordres pour le service seront donnés par le receveur de la station où se trouvera le convoi.

ART. 252.

Le premier chef-garde de résidence à la station centrale est spécialement chargé de la surveillance, du nettoyage et de la manœuvre des voitures disponibles dans cette station.

ART. 253.

Il fait, d'après la demande des chefs-gardes, ajouter au convoi des voitures supplémentaires ou détacher des voitures inutiles.

ART. 254.

Il accompagne la locomotive de secours envoyée de la station centrale en cas d'accident, et se concerta avec le conducteur ou surveillant de la station sur les mesures à prendre pour diminuer les retards ou amener les coïncidences des convois.

ART. 255.

Si l'un des convois se croisant à Malines a besoin d'une locomotive supplémentaire pour achever son parcours, le premier chef-garde en donne immédiatement connaissance au conducteur de la station.

ART. 256.

Le premier chef-garde adresse chaque jour au contrôleur résidant à Malines, sur le service de la journée, un rapport détaillé dont une copie est transmise au contrôleur en chef.

ART. 257.

Il ne peut s'absenter sans autorisation du contrôleur de résidence à Malines, qui désignera immédiatement son remplaçant.

ART. 258.

Il doit se trouver constamment à la station aux heures de passage des convois : à leur arrivée, il se rend auprès du chef de chaque convoi pour s'assurer des besoins du service.

ART. 259.

Les convois sont accompagnés d'un chef-garde, d'un garde de première classe et de gardes de deuxième et de troisième classe. (Art. 173.)

ART. 260.

Les chefs-gardes sont spécialement chargés de la surveillance et de la police des convois. (Art. 173.)

ART. 261.

Ils sont tenus d'accompagner dans tous les voyages le convoi placé sous leurs ordres, et ne peuvent s'absenter sans une autorisation par écrit du contrôleur.

ART. 262.

Ils tiendront la main à ce que jamais un convoi ne parte sans que l'ouvrier garde-frein soit à son poste. (Art. 186, 155-159.)

ART. 263.

Ils adresseront chaque jour au contrôleur en chef un rapport sur le service, indiquant exactement les heures de départ, la durée du voyage, les noms de la locomotive et du machiniste, le nombre de voitures composant le convoi, les noms des gardes qui l'ont accompagné et les causes de retard, s'ils en ont éprouvé.

Ils tiendront une note exacte du nombre de voitures faisant partie du convoi, ainsi que de celles qui se trouvent dans les stations dont ils font le service, et remettront chaque jour au contrôleur adjoint à Malines un état de situation de ces voitures.

ART. 264.

Le chef-garde désignera à chacun des gardes sous ses ordres la place qu'il doit occuper dans le convoi et le nombre de voitures confiées à ses soins. Il veillera à ce qu'il ne se trouve jamais plus d'un garde dans la même voiture.

ART. 265.

A chaque station intermédiaire, le chef-garde descendra de voiture et surveillera l'entrée et la descente des voyageurs.

ART. 266.

A l'approche de chaque pont tournant et du tunnel, il fera les vérifications prescrites par les art. 133 et 134 du présent règlement.

ART. 267.

Il est en outre spécialement chargé de la surveillance des bagages et des dépêches, et tiendra la main à ce que la remise en soit faite avec promptitude et régularité. (Art. 330 et art. 290.)

ART. 268.

Il se fera remettre, après chaque voyage, les coupons recueillis par les gardes et les disposera avec les notes à l'appui dans une boîte fermant à clef et qui sera transportée à la fin de la journée chez le contrôleur ou contrôleur adjoint, sous les ordres duquel se trouvent les bureaux de recettes où les coupons ont été délivrés.

ART. 269.

Il vérifiera aussi les sommes remises par les gardes ou premier garde pour recette effectuée en route, et tiendra note du versement effectué par ce dernier entre les mains du receveur.

ART. 270.

En cas de doute sur la fidélité d'un garde , il en donnera immédiatement avis au contrôleur en chef , qui lui prescrira les mesures à prendre.

ART. 271.

Il veillera attentivement à ce que les gardes se comportent envers les voyageurs avec la politesse et les égards qui leur sont dus. En cas de discussion entre un voyageur et un garde , le chef-garde interviendra immédiatement et donnera au voyageur les explications qu'il serait en droit de demander.

ART. 272.

Si , pendant le trajet , il survenait à l'une des voitures quelque accident qui cependant ne l'empêchât pas de continuer à rouler , le chef-garde , aussitôt son arrivée , la fera retirer du convoi et en donnera immédiatement avis au conducteur ou surveillant de la station ainsi qu'au receveur.

ART. 273.

En cas d'accident durant le trajet , le chef-garde se concertera immédiatement avec le machiniste sur les mesures à prendre pour y porter remède , et pour faciliter l'arrivée des voyageurs à leur destination. Le chef-garde fera arborer par les cantonniers les signaux convenus pour appeler du secours , soit par locomotive seule , soit par locomotive et voitures d'allége. (Art. 143 et 144.)

ART. 274.

En cas de doute sur la transmission des signaux , un avis contresigné par le machiniste et le chef-garde , sera porté à la course , de poste en poste , vers la station la plus prochaine ou à la station centrale , selon l'occurrence.

ART. 275.

Aussitôt l'arrivée du convoi dont la marche aura été entravée par un accident , le chef-garde adressera au directeur et au contrôleur en chef un rapport spécial sur les causes et la nature de l'accident , le retard qu'il aura occasionné et les mesures prises pour y remédier.

ART. 276.

En cas d'absence ou d'empêchement subit du chef-garde , c'est le garde de 1^{re} classe qui le remplace.

ART. 277.

Le garde de 1^{re} classe est spécialement chargé du compte des recettes opérées en route.

ART. 278.

Après chaque voyage, il se fait remettre par les gardes, avec une note signée à l'appui, les sommes qu'ils ont perçues.

ART. 279.

Cette note doit indiquer séparément les suppléments et les places prises aux stations intermédiaires.

ART. 280.

Il réunit toutes les places prises aux stations intermédiaires dans un état conforme au modèle usité, en verse le montant entre les mains du receveur en lui remettant l'état signé pour être joint aux souches de la journée.

ART. 281.

Pour les suppléments, il fait une note réparée pour chaque bureau auquel ils appartiennent, et, au voyage suivant, il en effectue le versement et fait l'échange des coupons.

ART. 282.

Il conserve comme pièces justificatives de sa gestion les notes qui lui ont été remises par les gardes.

ART. 283.

Les gardes sont tenus de se trouver dans la station au moins une demi-heure avant le départ. Ils s'assureront d'abord si les voitures composant le convoi sont en bon état, si elles sont convenablement nettoyées, et, dans le cas où ils remarqueraient quelque défectuosité, ils en rendront compte au chef-garde qui fera retirer et remplacer la voiture sur laquelle aura porté l'observation, et en donnera immédiatement connaissance au receveur.

ART. 284.

Ils placeront ensuite sur toutes les voitures, d'après les indications qui leur seront données par le receveur ou par le chef-garde, les écriteaux désignant les diverses destinations.

ART. 285.

Aussitôt l'admission des voyageurs dans la station, les gardes se placeront devant les voitures qui leur auront été assignées, et indiqueront aux voyageurs celles dans lesquelles leur coupon leur donne droit de monter.

ART. 286.

Il est strictement défendu aux gardes de laisser monter dans le convoi toute personne qui ne serait pas munie d'un coupon.

ART. 287.

Les fonctionnaires ou employés qui ont le droit de voyager gratuitement , seront porteurs d'une autorisation délivrée par le Ministre ou le directeur.

ART. 288.

Au signal du départ . ils monteront chacun dans la voiture qui lui aura été désignée , vérifieront les coupons des voyageurs et retireront immédiatement ceux des personnes en destination pour la station la plus rapprochée.

ART. 289.

Aux stations intermédiaires . où il n'existe pas de bureau , ils percevront le prix des places .

Il leur est strictement défendu de percevoir plus que le prix du parcours d'une station intermédiaire à la station principale suivante. (Art. 308.)

ART. 290.

Chaque garde sera muni d'un livret , tracé à l'avance par colonnes , indiquant les différentes classes de voitures . Avant de sortir d'une voiture , il aura soin d'inscrire dans son livret le nombre de places et de suppléments qu'il y aura perçus . Arrivé à destination , il en fera le compte qu'il signera et qu'il remettra au garde de 1^{re} classe avec le montant de la recette opérée.

ART. 291.

Toute infidélité constatée à cet égard sera punie d'une destitution immédiate , indépendamment des poursuites judiciaires.

ART. 292.

Après chaque voyage , les gardes envelopperont , par classe de voiture , tous les coupons qu'ils auront recueillis et les remettront au chef-garde avec une note indiquant le nombre de coupons de chaque catégorie.

ART. 293.

Il est enjoint aux gardes de se conduire envers les voyageurs avec la plus grande politesse . Une plainte fondée qui serait faite , sous ce rapport , par un voyageur , suffirait pour motiver le renvoi du garde.

ART. 294.

En cas de discussion entre un voyageur et un garde , celui-ci réclamera immédiatement l'intervention du chef-garde.

ART. 295.

Pendant le trajet , les gardes occuperont dans les voitures la place la plus rap-

prochée de la portière, de manière à pouvoir correspondre, tant entre eux qu'avec le machiniste et le garde-frein, et donner ou recevoir des signaux en cas d'accident.

ART. 296.

Ils veilleront strictement à ce que les voyageurs restent assis pendant le trajet, et à ce qu'on ne fume pas dans les voitures couvertes.

En cas de mauvais temps, ils veilleront également à ce que les glaces ou les rideaux soient fermés du côté d'où vient le vent.

ART. 297.

S'ils s'apercevaient qu'un homme ivre fût parvenu à se placer dans le convoi, ils réclameraient l'intervention des officiers de police pour le faire sortir, et au besoin, déposer au corps-de-garde jusqu'au convoi suivant.

ART. 298.

Dans chaque convoi deux gardes sont spécialement chargés du service des bagages et des dépêches. Ils sont personnellement et pécuniairement responsables de la perte des objets qui leur sont confiés. Il leur est formellement défendu de remettre les dépêches dont ils sont chargés sans s'en faire donner immédiatement un reçu, ou de délivrer les bagages des voyageurs sans retirer les bulletins. (Art. 330 et 267.)

ART. 299.

Dans le cas où un des articles chargés dans le waggon des bagages viendrait à s'égarer par la négligence du garde, il sera opéré sur son traitement une retenue mensuelle jusqu'à concurrence de la valeur de l'objet perdu.

ART. 300.

Il est expressément enjoint, et ce sous la responsabilité du chef-garde, de ne laisser monter dans le waggon des bagages que les deux gardes chargés de ce service.

ART. 301.

Chaque garde reçoit de l'administration une trompette et une lanterne dont il est responsable. Il est tenu de porter constamment sa trompette en bandoulière, sous peine d'une amende de 5 francs.

ART. 302.

Tous les gardes qui font le service entre Louvain et Tirlemont sont obligés d'allumer leur lanternes pour traverser le souterrain de Cumptich. (Art. 560.)

ART. 303.

Aucun garde ne peut s'absenter du service sans une autorisation du contrôleur.

ART. 304.

Le contrôleur en chef détermine les jours de repos qui pourront être accordés aux gardes à tour de rôle.

ART. 305.

Tout garde qui s'absentera pour cause de maladie qui n'aura pas été dûment constatée par un certificat de médecin, sera considéré comme absent sans permission et puni comme tel.

ART. 306.

Les déclarations de médecin, de même que les autorisations pour des congés extraordinaires, seront annexées par le chef-garde à son rapport journalier.

ART. 307.

Il est expressément défendu aux gardes de se charger du transport de lettres, paquets, messages qui n'émaneraient pas de l'administration.

Toute lettre ou paquet envoyé pour compte de l'administration sera toujours contre-signé par le fonctionnaire ou employé qui en fait l'envoi.

Droits et obligations des voyageurs.

TRANSPORT DES PERSONNES.

ART. 308.

Les voyageurs sont prévenus que les gardes ne peuvent recevoir le prix des places que d'une station intermédiaire où il n'existe pas de bureau, à la station principale suivante (art. 289); cette mesure, sans laquelle la comptabilité serait sans garantie, sera strictement observée. Dans tous les autres cas, les coupons doivent être pris ou renouvelés aux bureaux mêmes.

ART. 309.

Les places peuvent être retenues vingt-quatre heures à l'avance pour les berlines et diligences; pour les autres classes de voitures, elles ne seront délivrées que le jour même du départ.

Il ne sera pas délivré de places de retour.

Dans d'autres voitures que les wagons ou chars-à-bancs, il n'est délivré de places pour les stations intermédiaires, qu'autant qu'elles ne sont pas retenues pour les destinations principales.

Pendant la demi-heure qui précède chaque départ, il n'est délivré de places pour aucun autre.

Les coupons ne sont valables que pour les départs qu'ils indiquent. (Art. 213. 214. 215.)

ART. 310.

Tout voyageur est tenu de se mettre à la place que son coupon lui assigne; il ne peut prétendre se placer dans une voiture d'une classe inférieure à celle qu'indique son coupon.

Il ne peut non plus se placer dans une voiture d'une classe supérieure, même en offrant aux gardes de payer la différence. Il doit, dans ce cas, échanger, avant le départ, son coupon au bureau même.

ART. 311.

Si pendant la route un voyageur veut monter dans une voiture d'une classe supérieure où il y aurait place, il ne peut le faire, s'il se trouve dans une station intermédiaire où il n'y a pas de bureau, qu'en payant la différence depuis la station précédente où il y en a un; s'il se trouve dans une station où il y a un bureau, qu'en envoyant changer son coupon par le garde.

ART. 312.

Aucune réclamation ne doit être adressée, aucune observation ne doit être faite par les voyageurs au machiniste : au chef-garde seul appartient la police des convois.

ART. 313.

Les gardes chargés de surveiller les convois et de recueillir les billets, indiqueront aux voyageurs leurs places respectives.

ART. 314.

Toute plainte à charge des gardes devra être inscrite au registre des plaintes ou adressée au contrôleur.

ART. 315.

Les voyageurs s'abstiendront de fumer dans les berlines, diligences et chars-à-bancs.

ART. 316.

Il est expressément recommandé aux personnes, surtout à celles qui voyagent dans les waggons, de rester assises.

Il est particulièrement recommandé aux voyageurs de ne se lever pour sortir des voitures à l'arrivée, que lorsque le convoi est bien arrêté; ils sont priés de laisser aux gardes et gens de service le soin d'ouvrir les portières.

ART. 317.

Les voyageurs sont priés de se trouver à la station au moins une demi-heure avant l'heure du départ.

ART. 318.

Aucun voyageur ne sera admis dans l'enceinte sans être muni de son coupon, qu'il est tenu d'exhiber à la porte d'entrée.

ART. 319.

Au dernier coup de cloche, les portes de l'enceinte du rail-way seront fermées jusqu'au départ suivant.

TRANSPORT DES BAGAGES.

ART. 320.

Les bagages des voyageurs seront transportés gratuitement jusqu'à concurrence d'un poids de 20 kil. par personne, sans tolérance au-dessus de ce poids.

Tous les bagages excédant ce poids seront soumis à la taxe déterminée par le tarif.

Dès que des malles portent l'adresse d'une seule personne, elles sont considérées comme renfermant les effets d'un seul voyageur.

Pour s'assurer le bénéfice de la disposition qui accorde le transport gratuit de 20 kil. par voyageur, il faut que les personnes qui voyagent en famille énoncent sur l'adresse leur nombre et leurs relations, ou mettent des adresses distinctes pour chacune d'elles.

Les prix indiqués au tarif sont calculés par 100 kil. La somme à recevoir sera perçue de dix en dix kil., elle sera portée à 20 centimes toutes les fois qu'elle se trouvera inférieure à ce taux.

Tous les bagages qui, sous un volume d'un quart de mètre cube, pèseront moins de 100 kil. et proportionnellement, seront taxés d'après leur dimension.

Le prix fixé pour 100 kil. sera perçu pour chaque quart de mètre cube; il sera calculé de seizième en seizième de mètre cube.

ART. 321.

Les bagages qui ne porteront pas, d'une manière suffisante, l'indication du nom du voyageur auquel ils appartiennent et de la station où il se rend, ainsi que ceux qui ne seraient pas emballés de manière à en garantir la conservation, pourront ne pas être admis.

ART. 322.

Les bagages seront reçus au bureau au moins une demi-heure avant le départ du convoi par lequel ils doivent être expédiés.

Dans ce cas il sera délivré au voyageur un bulletin ou reçu de ses effets, qui partiront sous la responsabilité de l'administration.

Passé le délai ci-dessus indiqué, les bagages ne seront admis qu'après le départ du convoi pour être expédiés par le convoi suivant.

Si toutefois les bagages pesant moins de 20 kilog. ne se composaient que d'un sac de nuit, d'un étui à chapeau ou d'une très-petite malle qui pût se placer sous un banc, le voyageur pourrait les prendre avec lui dans la voiture où il aurait retenu sa place.

Dans ce cas, il ne recevrait pas de bulletin et ses bagages partiraient à ses risques et périls.

ART. 323.

Les bagages enregistrés ne seront délivrés au bureau de destination, que contre la remise du bulletin donné lors de leur réception ou de la contre-marque.

ART. 324.

Les objets dont la conservation exigera des soins extraordinaires pourront être transportés en vertu d'instructions particulières, et moyennant un péage à déterminer selon les circonstances, mais dans les limites des bases fixées par l'arrêté royal du 20 juin 1837.

CHAPITRE V.

COMPTABILITÉ DU MATÉRIEL ET DES TRAITEMENTS.

ART. 325.

Le matériel des bureaux fera, autant que possible, l'objet d'abonnements approuvés par le Ministre.

Si l'abonnement est impossible, le matériel fera, en général, l'objet de marchés approuvés ou à l'avance autorisés par le Ministre.

Les contrôleurs sont chargés de la surveillance des fournitures et de la répartition du matériel des bureaux.

ART. 326.

Il y aura dans une ou plusieurs des stations principales un dépôt des objets quelconques oubliés par les voyageurs et recueillis soit dans les stations, soit dans les voitures, soit sur la route.

Tous les trois mois, une liste de ces objets sera insérée dans la colonne des annonces du *Moniteur*.

ART. 327.

Le ouvriers et préposés employés à la journée, seront seuls payés par état de quinzaine et par les soins du régisseur comptable; les fonctionnaires et autres agents le seront par mois, d'après les formes ordinaires.

ART. 328.

L'inventaire du mobilier des bureaux et des salles d'attente sera déposé chez le régisseur comptable.

Tous les objets appartenans à l'État auront une marque particulière.

TITRE QUATRIÈME.

Service de la poste aux lettres.

TRANSPORT DES DÉPÊCHES.

ART. 329.

Le transport des dépêches sur le chemin de fer sera considéré comme distinct du transport hors du chemin de fer.

Le premier transport se fera par les soins et sous la responsabilité des agents du service du chemin de fer; le second, par les soins et sous la responsabilité des agents du service des postes.

ART. 330.

Les dépêches seront apportées à la station d'expédition par des agents de l'administration des postes (*courriers de dépêches.*)

Elles seront reçues par les agents chargés du service des bagages.

Cette réception sera constatée au moyen d'un part ou d'une feuille de courrier, signé par l'un de ces agents, mentionnant le nombre, l'origine, la destination et l'heure de la remise des dépêches; ce part sera remis au courrier pour lui servir de décharge envers le bureau expéditeur.

A la station de destination, les dépêches seront délivrées au courrier chargé de les recevoir. Cette délivrance sera également constatée au moyen d'un part contenant les indications ci-dessus prescrites, et qui sera délivré au courrier des dépêches par le commis chargé du service des bagages.

ART. 331.

Durant le trajet sur le chemin de fer, les dépêches seront confiées à l'un des gardes-convoi spécialement désigné à cet effet. (Art. 267-298.)

ART. 332.

Il sera fait autant de paquets qu'il y a de lieux de délivrance, à moins que les paquets ne soient trop volumineux.

ART. 333.

Chaque dépêche acheminée par le chemin de fer portera pour suscription le nom de la station où elle devra être délivrée, quelle que soit sa destination ultérieure.

ART. 334.

Le courrier chargé des dépêches à expédier se présentera à la station cinq minutes au plus tard avant le départ des convois.

Le courrier chargé de recevoir les dépêches s'y trouvera dix minutes avant l'heure fixée pour l'arrivée des convois.

ART. 335.

Il y aura , à la station centrale de Malines , un bureau particulier où se fera le répartition des dépêches dans les différentes directions.

À l'arrivée des convois à Malines , chaque garde-convoi transportera au bureau du répartition les dépêches dont il est chargé.

ART. 336.

Le dépôt et le répartition des dépêches entre les gardes-convoi à la station centrale de Malines , et généralement tout échange de dépêches , sera constaté sur un registre à ce destiné.

ART. 337.

L'inspecteur de la 1^{re} division des postes de résidence à Malines , s'assurera de la manière dont se fait le service des postes , tant à Malines que dans les autres stations ; il s'abstiendra de donner des ordres , mais fera rapport au Ministre , tant des irrégularités qu'il pourrait avoir découvertes que des améliorations dont il croirait le service susceptible.

ART. 338.

Dans le cas où une dépêche serait dévoyée , c'est-à-dire dirigée par une route tout autre que celle qu'elle devrait suivre , elle sera transmise , aussitôt l'erreur reconnue , au bureau de direction ou de perception de poste qui pourra la recevoir le plus tôt , excepté lorsqu'elle pourrait être acheminée immédiatement vers sa destination par un convoi dont le départ serait trop rapproché pour que l'on pût , dans l'intervalle , avoir l'avis d'un directeur ou percepteur des postes.

Le directeur ou percepteur des postes qui recevra , des agents du chemin de fer , une dépêche dévoyée , avisera au moyen de la faire parvenir le plus tôt possible à sa destination. Il l'enverra par estafette , toutes les fois que l'expédition par cette voie présentera des avantages réels en comparaison des moyens ordinaires. Il fera , dans tous les cas , un rapport circonstancié au Ministre.

Les frais d'estafette seront , le cas échéant , à charge de l'agent qui aura commis la faute d'où sera résultée une fausse direction.

ART. 339.

Dans le cas où les dépêches seront , par suite d'accident , lacérées pendant leur trajet sur le chemin de fer , le garde-convoi , aux soins duquel elles avaient été remises , en réunira les débris avec attention pour les transmettre , accompagnés de sa déclaration ou d'un procès-verbal , s'il en a été dressé , au premier bureau de poste (*direction ou perception*) , auquel il pourra les faire parvenir.

ART. 340.

Il sera rendu compte au Ministre des erreurs ou retards survenus dans la marche des dépêches ; ces erreurs ou retards seront dénoncés au directeur par le

contrôleur en chef de l'exploitation, ou directement au Ministre par les inspecteurs, les directeurs, contrôleurs, percepteurs ou autres employés des postes, à l'instant même où ils seront constatés.

BUREAUX MIXTES.

ART. 341.

On entend par bureaux mixtes ceux dont le chef est à la fois chargé de la recette du chemin de fer et du service de la poste, en qualité, soit de distributeur, soit de percepteur, en vertu de l'arrêté royal du 25 août 1837 (*).

Des instructions particulières détermineront les mesures à prendre dans les bureaux mixtes, tant pour l'expédition que pour la réception des dépêches.

TITRE CINQUIÈME.

Du régisseur comptable.

ART. 342.

Le régisseur comptable correspond directement avec le Ministre.

ART. 343.

Il n'est ouvert de crédit qu'au régisseur comptable.

ART. 344.

Il n'effectue de paiement que conformément aux instructions spéciales du Ministre et qu'après avoir constaté, sous sa responsabilité, l'accomplissement des formalités que ces instructions prescrivent.

ART. 345.

Le régisseur comptable liquide toutes les dépenses effectuées en régie pour l'entretien, la police et l'exploitation de la route, ainsi que les dépenses urgentes pour construction et réparation du matériel d'exploitation.

ART. 346.

Les fournitures sont liquidées par demandes de paiement soumises au visa

(*) Cet arrêté consiste en un seul article, conçu en ces termes :

« Notre Ministre des Travaux Publics est autorisé, en prenant les dispositions réglementaires nécessaires, à charger les receveurs du chemin de fer du service de la poste aux lettres, en qualité de distributeurs ou de percepteurs, dans les localités où cette réunion n'offrira pas d'inconvénients. »

préalable de la Cour des Comptes, ou par mandats émis par le régisseur comptable sur les crédits qui lui sont ouverts à charge de régularisation.

Les demandes de paiement du Département des Travaux Publics et les mandats du régisseur comptable sont toujours dressés au nom des créanciers de l'État.

Les mandats de toute nature sont remis aux parties intéressées, par le régisseur comptable ou son délégué.

ART. 347.

Les états de fournitures ne sont admis en liquidation par le régisseur comptable, qu'autant que les fournitures y reprises fassent l'objet de marchés ou soumissions approuvés ou autorisés préalablement par le Ministre des Travaux Publics.

La liquidation ne sera opérée que sur la présentation d'un certificat de paiement du directeur, accompagné de l'état de réception des fournitures et de la déclaration du soumissionnaire indiquant le montant de la somme qui lui est due et la date de l'approbation de son marché.

Toute fourniture qui n'aurait point fait l'objet d'une soumission ou d'un marché approuvé et autorisé, ne pourra être liquidée par le régisseur que sur l'ordre spécial et par écrit du Ministre.

ART. 348.

Le paiement de tous ouvriers quelconques employés à la journée pour le service soit de l'entretien, soit des moyens d'exploitation, soit des convois et recettes, tels que gardes-ponts, gardes-tunnels, gardes-excentriques, gardes-barrières, machinistes, etc.; aura lieu directement et à pied-d'œuvre; les paiements se feront en mains des parties prenantes par le régisseur comptable ou son délégué, sur états de quinzaine dressés par les agents sous les ordres desquels les ouvriers sont placés, et visés par les agents supérieurs dans l'ordre hiérarchique, le directeur compris.

ART. 349.

Les états de journées ou salaires seront toujours dûment quittancés par chacune des parties prenantes.

Les ouvriers ou préposés ne sachant point écrire, seront tenus d'apposer leur croix ou marque sur l'état, et la sincérité de cette marque sera attestée par deux témoins présents au paiement.

ART. 350.

Le régisseur comptable est personnellement responsable des délégués qu'il envoie, en son nom, sur les lieux pour opérer les paiements.

ART. 351.

La vérification des états de journées ou salaires et leur liquidation sur les di-

verses lignes du chemin de fer seront terminées au plus tard dans les huit jours qui suivront la réception de ces états dans les bureaux du régisseur.

ART. 352.

Les jours et heures de paiement devront être arrêtés de commun accord avec le directeur, ou d'après son autorisation, avec le contrôleur et les ingénieurs chefs des divers services.

ART. 353.

Le directeur prescrira et fera prescrire aux employés qui auront dressé les états des journées, d'être présents aux paiements et d'aider et de faciliter de tous leurs moyens le régisseur ou son délégué dans l'accomplissement de la mission qui lui est confiée.

Dans le cas où les employés qui auraient dressé les états ne pourraient se trouver présents aux paiements, ils devront y être remplacés par d'autres employés désignés officiellement à cet effet par le directeur.

ART. 354.

Toutes pièces de dépenses quelconques liquidées par la régie seront soumises ensuite à la vérification définitive de la Cour des Comptes; jusque-là aucune opération n'est censée consommée.

TITRE SIXIÈME.

Comité.

ART. 355.

Les chefs du service actif à désigner par le Ministre se réuniront, au moins une fois par mois, sous la présidence du directeur de l'administration et, une fois par trimestre, sous la présidence du Ministre.

Dans ces réunions, dont il sera tenu procès-verbal, ils se feront part des observations que la marche du service leur aura suggérées et des améliorations dont ils le croient susceptible.

Ils indiqueront les modifications et additions à faire au règlement.

TITRE SEPTIÈME.

Dispositions communes.

SUBORDINATION, UNIFORME ET SIGNES DISTINCTIFS. PUNITIONS.

ART. 356.

Les fonctionnaires, employés, agents et préposés quelconques, à quelque grade et classe qu'ils appartiennent, sont tenus à une subordination entière envers le grade, le rang ou la classe supérieure.

Tout employé doit respect à son supérieur et obéissance dans l'ordre de ses fonctions.

ART. 357.

Les fonctionnaires, employés, agents et préposés quelconques, les commis des bureaux seuls exceptés, porteront dans l'exercice de leurs fonctions l'uniforme et le signe distinctif de la tenue de service qui leur est assignée.

Ils doivent le salut à leurs supérieurs en grade ou en rang.

Ceux-ci sont tenus de le leur rendre.

ART. 358.

Lorsque, par suite de l'autorisation du Ministre, un surveillant remplit les fonctions de conducteur, un conducteur celles d'ingénieur, les lettres officielles sont adressées soit à sa fonction, soit à sa personne, avec indication de son grade réel et de la fonction qu'il remplit en vertu de l'exception autorisée par le Ministre. (Art. 4.)

Ses subordonnés lui doivent néanmoins respect et obéissance comme s'il avait le grade effectif dont il remplit les fonctions.

ART. 359.

Chaque agent est responsable dans l'ordre de ses devoirs.

Le directeur de l'administration est, en principe, responsable envers le Ministre ;

Les chefs des branches principales du service, envers le directeur :

Les chefs des services secondaires, envers les chefs des branches principales, et ainsi en descendant suivant l'ordre hiérarchique.

ART. 360.

Tout ordre doit être exécuté ponctuellement et au moment prescrit.

ART. 361.

Tout accident est présumé dû à une faute.

Aux agents responsables dans l'ordre hiérarchique est imposé le soin de détruire cette présomption par la preuve contraire.

ART. 362.

Toute faute suppose un coupable.

Est réputée faute toute inobservation du règlement, tout acte non-seulement de maladresse, mais d'imprévoyance.

ART. 363.

Les punitions sont les suivantes :

La privation des jours de repos ;

La retenue, la privation ou la réduction des indemnités et suppléments de traitement ;

La suspension des fonctions avec retenue ;

La destitution ou le renvoi ;

Ces peines seront infligées ou confirmées par le Ministre, le directeur, les ingénieurs ou les contrôleurs.

Elles seront confirmées par le Ministre à l'égard de tout agent nommé par lui.

Elles seront confirmées par le directeur à l'égard de tout agent nommé par lui.

Outre les cas spécialement prévus, toute faute sera en général passible, soit d'une retenue qui ne pourra excéder cinq jours de salaire à l'égard de l'ouvrier payé à la journée, dix jours à l'égard de l'employé ayant un traitement fixe : soit de la suspension qui ne pourra excéder quinze jours, sauf confirmation par le Ministre.

La suspension entraîne toujours perte entière ou partielle du traitement ou du salaire.

Il est entendu d'ailleurs que l'art. 6 de l'arrêté organique du 29 août 1831, concernant les arrêts, continue à être applicable aux agents faisant partie du corps des ponts et chaussées.

ART. 364.

Indépendamment de la répression administrative résultant de la privation des jours de repos, de la retenue, de la suspension ou de la révocation, il sera, le cas échéant, requis des poursuites criminelles, d'après toute la rigueur des lois et notamment des art. 319 et 320 du Code pénal (1), et sans préjudice de l'action civile résultant des art. 1382, 1383 et 1384 du Code civil.

A cet effet, il sera immédiatement transmis au Ministre un rapport sur chaque accident, ses causes et ses suites.

L'agent à qui la faute est imputable pourra être tenu à des dommages-intérêts envers l'État, notamment pour la détérioration du matériel.

Il sera ultérieurement examiné s'il n'y a pas lieu de faire déclarer, par la Législature, crimes ou délits, certains actes de désobéissance, de négligence ou de maladresse, considérés en eux-mêmes et restés sans résultat matériel.

ART. 365.

La police des livrets, telle qu'elle est réglée par la loi du 22 germinal an XI et l'arrêté du 9 frimaire an XII, sera strictement observée. (Art. 27, 150, 250.) (2).

ART. 366.

Un livre d'ordre mentionnant les punitions est tenu : en ce qui concerne les fonctionnaires et employés, à la direction administrative ; en ce qui concerne les ouvriers et gens de service, à la station où ils sont employés.

Toute proposition d'avancement, d'indemnité ou de récompense quelconque est accompagnée d'un extrait du livre d'ordre.

(1) Voir la note (A) à la fin.

(2) Voir la note (B) à la fin.

ART. 367.

Tout fonctionnaire ou employé destitué perd ses droits à la caisse de pensions des veuves et orphelins; tout ouvrier renvoyé perd ses droits à la caisse de secours.

Les retenues opérées par mesure de discipline sont acquises à l'une ou l'autre caisse, suivant les distinctions qui servent de base à leur établissement.

ART. 368.

Tout travail extraordinaire, tout acte de zèle et de dévouement en dehors des règles ordinaires sera récompensé.

En outre du traitement ou du salaire fixe, il sera alloué soit une indemnité soit un supplément de traitement ou de salaire.

ART. 369.

Dans chaque bureau du chemin de fer, il y aura un registre d'ordre du service intérieur des bureaux et un registre coté et paraphé, sur lequel les voyageurs pourront consigner leurs plaintes ou observations (Art. 204)

ART. 370

Il y aura au-dessus de la porte principale de chaque bureau de recette ou dans toute autre place visible, une enseigne portant le nom du receveur et du conducteur ou surveillant de la station.

Disposition finale.

ART. 371.

Nul n'entrera en fonctions sans avoir pris connaissance des dispositions du règlement qui le concernent; cette connaissance lui sera donnée par le fonctionnaire ou employé chargé de lui remettre sa nomination ou de lui annoncer son entrée au service; elle sera constatée par un procès-verbal, un accusé de réception ou le registre d'ordre tenu aux stations.

Bruxelles, le 1^{er} septembre 1838.

NOTHOMB.

(A)

Extrait du Code Pénal.

« 319. Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des règlements, aura commis involontairement un homicide, ou en aura involontairement été la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans et d'une amende de cinquante francs à six cents francs. »

« 320. S'il n'est résulté du défaut d'adresse ou de précaution que des blessures ou coups, l'emprisonnement sera de six jours à deux mois et l'amende sera de seize francs à cent francs. »

Extrait du Code Civil.

« 1382. Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé, à le réparer. »

« 1383. Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non-seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence. »

« 1384. On est responsable non-seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde. »

(B) Extrait de la loi du 2 floréal an XI.

ART. 11.

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

ART. 12.

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

ART. 13.

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

ART. 14.

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

ART. 15.

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

Texte de l'arrêté du 9 frimaire an XII.

TITRE PREMIER.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ARTICLE PREMIER.

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

ART. 2.

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

ART. 3.

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

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

TITRE II.

DE L'INSCRIPTION DES CONGÉS SUR LE LIVRET , ET DES OBLIGATIONS IMPOSÉES A CET ÉGARD AUX OUVRIERS ET A CEUX QUI LES EMPLOIENT.

ART. 4.

Tout manufacturier , entrepreneur , et généralement toutes personnes employant des ouvriers , seront tenus , quand ces ouvriers sortiront de chez eux , d'inscrire sur leurs livrets un congé portant acquit de leurs engagements , s'ils les ont remplis. Les congés seront inscrits sans lacune , à la suite les uns des autres ; ils énonceront le jour de la sortie de l'ouvrier .

ART. 5.

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

ART. 6.

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

ART. 7.

L'ouvrier qui aura reçu des avances sur son salaire ou contracté l'engagement de travailler un certain temps , ne pourra exiger la remise de son livret et la délivrance de son congé , qu'après avoir acquitté sa dette par son travail et rempli ses engagements , si son maître l'exige.

ART. 8.

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

ART. 9.

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

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

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

ART. 10.

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

TITRE III.

DES FORMALITÉS A REMPLIR POUR SE PROCURER LE LIVRET.

ART. 11.

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

ART. 12.

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

ART. 13.

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



Appendice.

RELATIONS ENTRE LES MESSAGERIES ET LE CHEMIN DE FER

Arrêté Royal du 31 janvier 1838

LÉOPOLD, ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir salut.

Vu le règlement du 24 novembre 1829 sur le service des moyens publics de transport par terre (*Journal Officiel*, n° 73) ;

Vu la loi du 12 avril 1835, qui autorise le Gouvernement à faire les règlements nécessaires à l'exploitation du chemin de fer ;

Considérant que le règlement du 24 novembre 1829 pose en principe qu'il ne peut y avoir plus d'une voiture pour la même heure, que l'art. 8 exige qu'il y ait, autant que possible, au moins une heure d'intervalle entre chaque service : que, pour assurer à tous les voyageurs des moyens de transport, l'art. 93 prescrit à l'entrepreneur de fournir au besoin des voitures supplémentaires :

Considérant que ce principe ne peut s'appliquer d'une manière rigoureuse aux services qui correspondent directement avec le chemin de fer, qu'il est impossible que la même voiture suffise à un convoi et que l'entrepreneur fournisse toutes les voitures supplémentaires nécessaires ;

Que déjà les régences locales, faisant usage des pouvoirs que leur accorde l'art. 3 du règlement général, ont reconnu la nécessité d'autoriser, dans les limites des territoires communaux, des services dits *omnibus*, partant à la même heure et en rapport avec le même convoi ;

Voulant, autant qu'il est en notre pouvoir, procurer aux localités que le chemin de fer n'a pu traverser, des moyens faciles et multipliés de se servir de

cette nouvelle communication. en autorisant l'établissement de plusieurs voitures pour la même heure. sans toutefois entendre les affranchir d'aucune autre obligation relative au service des messageries que celle qui résulte de l'art. 93 du règlement général ;

Considérant d'ailleurs qu'en même temps que l'augmentation des moyens de transport sur les routes aboutissant au chemin de fer est avantageuse au public, elle le sera également au trésor, en amenant sur ces routes une augmentation du produit des barrières, augmentation qui contribuera à compenser la diminution du produit de cette taxe sur les routes parallèles au chemin de fer.

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics :

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Sur les routes aboutissant aux stations du chemin de fer, il pourra être accordé. pour la même heure, plusieurs concessions de messageries en rapport immédiat et direct avec le même convoi de voyageurs.

Il pourra être interdit à ces entrepreneurs de transporter d'autres effets que ceux des voyageurs.

ART. 2

Les demandes pour obtenir la concession d'un service de messageries en correspondance avec le chemin de fer, contiendront les indications prescrites par l'art. 6 du règlement du 24 novembre 1829, sauf celle du § h, qui sera remplacée par les suivantes :

1° Après l'arrivée de quel convoi (en l'indiquant par son numéro d'ordre). l'entrepreneur désire partir de la station du chemin de fer ;

2° Pour le départ de quel convoi (en l'indiquant également par son numéro d'ordre) il désire arriver à la station ;

3° Le temps nécessaire pour parcourir la route.

ART. 3.

Les voitures porteront à l'extérieur les indications suivantes :

1° Le nom ou la raison sociale des entrepreneurs ;

2° Les lieux de départ et de destination et le n° du convoi avec lequel le service est en coïncidence ;

3° Le temps pendant lequel le trajet doit se faire ;

4° Le nombre de places que doit comporter la voiture d'après l'acte de concession ;

5° Le prix des places.

ART. 4.

Les voitures marcheront vers leur destination dans l'ordre où elles auront quitté le lieu de départ ou la station.

Chaque voiture perd son rang , lorsqu'elle s'arrête , soit pour recevoir ou déposer des voyageurs . soit pour un motif quelconque ; dans ces cas seulement celle qui la suit peut la devancer et obtient à son tour la priorité jusqu'à ce qu'elle s'arrête également.

ART. 5.

Partout où plus d'un service de messageries aura été autorisé à correspondre avec le même convoi , l'entrepreneur sera dispensé , en cas d'insuffisance de places , de fournir les voitures supplémentaires exigées par l'art. 93 du règlement du 24 novembre 1829.

ART. 6.

Les dispositions du règlement général du 24 novembre 1829, qui ne sont point contraires au présent arrêté , sont maintenues.

Les contraventions aux dispositions qui précèdent seront punies des peines comminées par le règlement du 24 novembre 1829, et dans les cas non prévus par ce règlement , conformément à la loi du 6 mars 1818.

ART. 7.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles , le 31 janvier 1838.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

NOTHOMB.
