

1
(90)

LA MEUSE.

ÉTUDES

FAITES

PAR ORDRE DU GOUVERNEMENT BELGE.

I.

RAPPORT DU 23 DÉCEMBRE 1839.



Bruxelles,

V^o H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE NOTRE-DAME AUX HERGES.

MARS 1840.

Le gouvernement a repris l'administration de la Meuse le 1^{er} janvier 1840. Il a voulu que cette reprise fût précédée d'un rapport général sur la situation de cette rivière.

C'est ce rapport que nous publions ci-après.

Au 1^{er} janvier 1840, il y a eu précisément vingt ans que l'État avait cessé d'administrer la Meuse.

La loi fondamentale de 1815 avait consacré un chapitre spécial à la *direction des eaux, ponts et chaussées*; elle portait, art. 218 : « Si parmi les ouvrages....., il s'en trouve dont la direction peut être confiée aux États des » provinces, soit à cause d'un intérêt moins général, soit pour raison d'utilité » ou de convenance tirée de la chose même, elle leur est attribuée, soit » exclusivement, soit concurremment avec la direction générale.

» Art. 219. Le roi, après avoir entendu les États des provinces, et sur l'avis » du conseil d'État, détermine quels travaux sont remis sous la direction des » États et fixe en même temps le mode de pourvoir aux frais de leur entretien.»

C'est en vertu de ces dispositions qu'un arrêté royal du 17 décembre 1819 avait confié l'administration de la Meuse aux trois provinces que cette rivière traverse.

Cet acte n'emportait pas cession; le gouvernement s'était réservé la faculté de reprendre l'administration de cette rivière, s'il le jugeait convenable (§ 3 de l'art. 1^{er}). Le principe du code civil qui déclare les rivières navigables dépendances du domaine public (art. 538), était donc resté intact.

En proposant, en novembre 1838, des allocations pour des travaux à faire, dans le cours de 1839, à l'Escaut, la Lys et la Meuse, le gouvernement crut devoir y mettre pour condition la reprise de ces rivières, à partir du 1^{er} janvier 1840, l'année 1839 étant nécessaire à la transition administrative.

Les Chambres se sont associées à cette pensée : les rivières navigables ont ainsi repris un caractère national. (*Loi du 31 décembre 1838.*)

Il y a plus :

L'Escaut et la Meuse ne sont pas seulement du domaine public, quant à la Belgique; ce sont des rivières du domaine européen, en quelque sorte. Comme le Rhin, l'Escaut et la Meuse font l'objet des traités de 1815. (*Annexe XVI de l'acte général du Congrès de Vienne.*) L'art. 5 des dispositions spécialement relatives à la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut, porte : « Les États riverains des rivières spécifiées (*ci-dessus*) se » chargent de l'entretien des chemins de halage et des travaux nécessaires dans » le lit des fleuves, de la manière que cela a été arrêté à l'art. 7 pour le Rhin. » La disposition qu'on rappelle est conçue en ces termes : « Chaque État » riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son » territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la » rivière, *pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.* » L'État belge doit donc aux nations étrangères la garantie d'une bonne administration de l'Escaut et de la Meuse. Cette garantie existait-elle sous le régime de l'arrêté de 1819, et jusqu'à quel point le gouvernement précédent avait-il pu charger les provinces des obligations que le droit des gens impose à chaque État riverain ?

Le rapport que nous publions n'est, en quelque sorte, que l'introduction à l'étude d'art, qui reste à faire.

Bruxelles, le 5 février 1840.

ARRÊTÉ MINISTÉRIEL DU 11 AOÛT 1839.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ,

Vu la loi du 31 décembre 1838, d'après laquelle l'État doit reprendre, à partir du 1^{er} janvier 1840, l'administration de la Meuse ;

Considérant qu'il importe que cette reprise soit précédée d'un rapport général sur la situation de cette rivière,

ARRÊTE :

Le sieur Guillery, ingénieur de 2^e classe au corps des ponts et chaussées, est chargé d'une étude générale de la Meuse; le rapport qu'il nous adressera, comprendra deux parties principales :

La 1^{re}, consacrée à la description de la rivière (sa situation, tant en Belgique qu'en France et en Hollande, les améliorations projetées ou effectuées, etc.);

La 2^e partie consacrée à l'administration et à la navigation (règlements, tarifs, mouvement de la navigation, objets transportés, etc.).

Il annexera à ce rapport, pour la rédaction duquel il se mettra en relation, tant avec MM. les gouverneurs qu'avec MM. les ingénieurs en chef des trois provinces, les textes des règlements, tableaux et autres pièces.

Les services provinciaux continueront à subsister, ainsi que les services spéciaux à Liège.

Expédition du présent arrêté sera adressée à MM. les gouverneurs des provinces de Limbourg, de Liège et de Namur, à M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, à M. l'inspecteur Vifquain et à M. l'ingénieur Guillery.

Bruxelles, le 11 août 1839.

NOTHOMB.

4

TEXTE

DU RAPPORT DU 23 DÉCEMBRE 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Conformément à la loi du 31 décembre 1838, l'État doit, à partir du 1^{er} janvier 1840, reprendre l'administration de la Meuse, et vous avez jugé qu'il fallait que cette reprise fût précédée d'un rapport général sur la situation du fleuve. Chargé de ce travail par votre arrêté du 11 août dernier, je me suis appliqué à répondre à vos vues en relevant minutieusement les faits, quant au fleuve en lui-même, aux travaux exécutés ou conçus, aux péages imposés à différentes époques, en un mot en égard à tout ce qui semble devoir donner une idée exacte des facilités ou des entraves qu'a successivement rencontrées la navigation. Je vais tâcher, Monsieur le Ministre, de resserrer en peu de pages ceux de ces faits qui constituent par leur ensemble l'état actuel d'une voie de communication du plus grand intérêt pour trois provinces et pour le pays tout entier.

DESCRIPTION DE LA MEUSE.

La Meuse prend sa source dans le département de la Haute-Marne, à sept lieues de Langres et à une lieue de Montigny; son élévation au-dessus du niveau de la mer est de 456 mètr. Formée de deux ruisseaux qui, coulant à travers les vallées de Récourt et d'Avrecourt, joignent leurs eaux à Fort-Fillières, elle ne prend son nom qu'auprès du village de Meuse, et ne commence à être navigable qu'à Verdun, après avoir reçu divers affluents, le Mouzon à Neufchâteau (1), le Vair au-dessus de Vaucouleurs, le Deuil au-dessous, et le Méholle à Void. Jusque-là, dans un espace de 175,000 mètr., le manque d'eau s'oppose à une navigation régulière : de nombreuses usines en détournent abondamment pour leur usage; aux environs de Neufchâteau, à Bazailles, elle se perd et disparaît durant près de six mois de l'année, par les infiltrations du sol, pour ne se remonter qu'à Noncourt, à une lieue et demie plus loin; et de Domremy à Verdun, elle s'éparpille, pour ainsi dire, par la multiplicité des bras et des sinuosités de son cours. Les gués et les pertuis naturels

(1) On traverse la Meuse près de Neufchâteau, sur un pont très ancien et très étroit. — Il y en a un fort beau à Pagny.

offrent des chutes où souvent les bateaux se brisent à la descente, et qui rendent la remonte impossible. La largeur du fleuve est, dans cet espace, de 25 à 50 mètr., selon les lieux. Sa pente générale, qui est de 0^m,00151674, sort des limites dans lesquelles un cours d'eau est navigable.

Une partie si défectueuse, si impropre à la navigation, devait donner lieu à plus d'un projet.

Le plus ancien paraît être celui du Maréchal de Vauban, qui regardait comme facile de réunir la Meuse à la Moselle, par un canal de Pagny à Toul (1).

En 1720, De Bavilliers, ingénieur, proposa sa jonction à la Saône par le Vair; mais cette proposition ne fut point accueillie.

En 1738, un sieur Bresson demanda la même jonction, en partant d'un point encore plus élevé, de Neufchâteau par le Mouzon, et ne fut pas plus heureux.

En 1751, le roi Stanislas, malgré le crédit dont il jouissait à la cour de Louis XV, échoua dans ce même projet, par les intrigues d'une corporation puissante qui en fit suspendre l'exécution.

En 1783, dans un ensemble de propositions très vastes, relatives à la Meuse, se trouvait comprise sa canalisation depuis Verdun jusqu'au confluent du Vair.

Enfin, aujourd'hui encore, l'administration des ponts et chaussées prépare des études dans le but de joindre le bassin de la Meuse à celui du Rhône, au moyen d'une canalisation depuis Verdun jusqu'au village de Pagny et au delà.

A Verdun, où le volume d'eau est d'environ 16 mètr. cubes, la Meuse porte déjà des bateaux de 45 mètr. de long sur 5^m,50 de large, ayant un tirant d'eau de 1^m,20. En amont de cette ville, on ne rencontre que de petits bateaux connus sous le nom de bateaux de Verdun. De plus grands descendent parfois quand les eaux sont hautes, mais ils ne remontent jamais. Un pont, des murs d'eau, un port, quelques ouvrages d'entretien, quelques revêtements sur les rives, indiquent déjà l'importance que prend le fleuve et l'attention protectrice que, dès ce point, mérite le batelage.

Ce n'est toutefois qu'à Sedan qu'une véritable navigation s'établit; les eaux de la Meuse, grossies par celles du Chièrs, ont un volume d'environ 20 mètr. cubes (2), et les conditions de leur cours sont dès-lors à peu près les mêmes qu'en Belgique. Depuis Verdun, dans un parcours de 68,000 mètr., aucun genre d'amélioration n'a été réalisé ni même projeté; mais à Sedan, il existe un canal passant par les fossés de la place et qui a pour effet de couper un coude long et dangereux. Projeté en 1788, commencé en 1789, bientôt inter-

(1) « La Meuse, disent les *Mémoires du Maréchal de Vauban*, portait naturellement bateaux, en 1659, jusqu'à St-Mihiel, et, quand les eaux étaient bonnes, ils la remontaient jusqu'à Commercy, qui est à trois lieues de Pagny. » On peut induire de là combien, par le défaut de soin, s'altère rapidement le régime d'un fleuve, et ce qu'il faut de travaux et de persévérance pour lutter victorieusement contre les causes sans cesse renaissantes de déviation, d'attérissements, etc.

(2) Les évaluations du volume d'eau, de la vitesse moyenne, etc., se rapportent à l'étiage.

rompu par les événements politiques, ce canal, qui a 577 mètr. de long, a été repris en 1806 et achevé en 1810. Une écluse, placée à son extrémité d'aval, rachète une chute de 1^m,41 ; à l'extrémité d'amont est une porte de garde (1).

A partir de cette ville, la Meuse devient d'une importance extrême pour nos relations commerciales.

En la quittant, elle passe successivement à Donchery, au-dessous duquel elle reçoit le Bar et le canal des Ardennes, qui la réunit à l'Aisne, et par l'Aisne à l'Oise et à la Seine (2) ; à Mézières, au confluent du Vence, un peu au-dessus de celui du Sermonne ; à Charleville ; à Monthermé, au confluent de la Semoy ; à Revin ; à Fumay, un peu avant de recevoir le Viroin ; à Hau et à Givet, où la Blanche, en amont de la ville, l'Heuille, dans la ville même, viennent y jeter leurs eaux. A près de 3,000 mètr. au-dessous de Givet, le ruisseau de Jaspe forme la séparation de la France et de la Belgique.

De Sedan au pont de Jaspe, le développement de la Meuse est de 141,000 m. ; sa largeur est de 60 à 100 mètr., et sa pente générale de 0^m,00039.

Les difficultés de son cours dans cette longue étendue devaient provoquer des projets d'amélioration, et quoiqu'il y en ait eu, on peut s'étonner qu'il y en ait eu si peu.

En 1783, il en parut un qui indiquait les perfectionnements réclamés par la navigation depuis Verdun jusqu'à Givet ; mais il n'eut aucune suite.

Il en fut de même d'un mémoire publié en 1794, par M. Lecreulx, officier du génie, et ce n'est que dans ces dernières années qu'on a songé sérieusement à mettre la main à l'œuvre ; mais aussi les études profondes qui ont été faites viennent d'être couronnées d'un plein succès par l'adoption du projet des ingénieurs des ponts et chaussées. Au moyen des travaux actuellement même en voie d'exécution, une navigation permanente est désormais assurée jusqu'à notre frontière, tandis que précédemment, périlleuse en toute saison, elle était à peu près interrompue dans les mois de juin, de juillet, d'août et de septembre.

Une loi de 1837 affecte 7,500,000 fr. à ces travaux, dont le but est d'abrégier le temps et les frais de la navigation, de la rendre praticable à l'époque des plus basses eaux, et de faire disparaître les dangers auxquels elle était exposée en tout temps. On y est parvenu par des dérivations, par des barrages, par des chenaux avec digues submersibles, et en enlevant du fond de la rivière les roches qui gênaient toujours la marche des bateaux et quelquefois les brisaient.

Ainsi, une dérivation à Villette, en aval de Sedan, par une longueur de 1,700 mètr., remplace un détour de 3,000 mètr. ; celle de Mézières, confiée au génie militaire de la place, supprime par 600 mètr. un détour de 6,000 mètr. ; celle de Revin, de 560 mètr., dont 213 mètr. en canal souterrain creusé dans le

(1) Sedan a un beau pont sur la Meuse : la pierre dont il est construit a été prise dans la ville même et à ses portes.

(2) Louvois avait eu le projet de joindre l'Aisne à la Meuse par un canal qui devait prendre ce fleuve au-dessus de Stenay, traverser la rivière de Bar par le Chêne et se jeter dans l'Aisne au-dessus de Vouziers ; mais ce projet s'évanouit à la mort du ministre qui l'avait conçu.

roc, rachète 5,000 mètr. de détour; d'autres dériviatiens, celles de Mont-Cy, de Dame-de-Meuse et de St-Joseph, ont surtout pour effet de suppléer à un mauvais fond, et celle de Han, en amont de Givet, la plus considérable de toutes, a 2,000 mètr., avec souterrain de 500 mètr. dans le roc.

Les quatre dériviatiens de Vilette, de Mézières, de Revin et de Han, suppriment à elles seules 30,000 mètr. de détours.

Les chenaux, en rétrécissant le cours du fleuve, maintiennent les eaux à une plus grande hauteur. Tels sont ceux de Dom-le-Mesnil, de Monthermé et de St-Louis, en aval de Monthermé. Ils sont tous calculés pour qu'il y ait constamment et partout 1 mètr. d'eau à l'étiage, avec une vitesse de 1 mètr. par seconde.

Les frais sont également atténués par la diminution du développement de la ligne navigable. Les deux coupures de Donchery et de Mézières suppriment 3 fr. de péage par bateau.

Par suite des améliorations effectuées dans ce parcours d'environ 29 lieues de 5,000 mètr., le chemin de halage est tenu partout à 3 mètr. ou 3^m,50 au-dessus des basses eaux, et sa largeur, de 4 mètr. en déblai, est de 5 mètr. en remblai. Sa conservation est garantie par de forts pérés, d'une construction solide et à l'épreuve des eaux. Tels sont ceux de Monthermé, d'Habes, en aval de Fumay, et autres déjà faits ou dont l'exécution est décidée sur tout le cours du fleuve.

Jusqu'à ces derniers temps, les ouvriages sur la Haute-Meuse se bornaient aux ponts, aux quais, aux ports de Mézières, de Charleville et de Givet, et à quelques pérés pour soutenir le chemin de halage. Il y a deux ans à peine qu'un pont suspendu, en fer, a été construit à Monthermé, aux frais de la commune, et c'est seulement depuis les grands travaux entrepris par l'État, que d'autres communes montrent le desir de remplacer leurs bacs par des passerelles.

Entrée en Belgique au pont de Jaspe, commune d'Agimont, la Meuse reçoit l'Hermeton auprès d'Hastières-Lavaux; la Lesse, au pont St-Jean à Anseremme, en amont de Dinant, qu'elle laisse sur sa rive droite; le Mollignée, à Warnant; le Burnot, à Rivière; le Bocq, à Yvoir, et la Sambre à Namur, qu'elle laisse sur sa rive gauche. Dans cette longueur de 49,000 mètr., la largeur varie de 80 à 120 mètr., la vitesse moyenne est de 0^m,75, et la pente générale de 0^m,00031.

A partir du pont de Jaspe, on ne trouve plus aucune trace de travaux d'amélioration, et, à compter de cette limite, le fleuve est encore ce que naguère il était en France, d'un parcours très difficile pour les bateaux de grande dimension. Un pont (1), des murs de quai, deux ports à Dinant; un port en amont de cette ville, à Froidvau; le pont (2), les quais, le port, à Namur; le port à Jambe, en aval de cette dernière ville; des pérés et des

(1) Le pont de Dinant a été construit en 1080 et réparé à diverses époques.

(2) Le pont de Namur date du onzième siècle; comme celui de Dinant, il a été plusieurs fois réparé et restauré. Le 21 juillet 1760, le magistrat de la ville ordonne que des réparations soient faites au Pont-de-Meuse, et qu'un bac soit provisoirement établi pour le passage du public.

réparations partielles au chemin de halage : tels sont les ouvrages dus au zèle de la province et des communes. Leurs ressources ne leur ont pas permis de faire plus ; aussi la navigation éprouve-t-elle de graves contrariétés dans cette partie de la Meuse. A la vérité, elle n'y est jamais entièrement interrompue, mais pendant quatre mois, très souvent pendant cinq, en juin, juillet, août, septembre et octobre, elle a de nombreux obstacles à surmonter et de longs retards à subir, de Givet à Dinant et de Dinant à Namur, où le manque d'eau met à nu les barrages naturels de gravier ou de roc, et multiplie les gués et les courants. Il y a presque nécessité, à cette époque de l'année, de renoncer à l'usage des grands bateaux, qui ne naviguent plus alors que très péniblement, même avec de faibles charges, et de recourir à l'emploi de petits bateaux plats, d'une construction légère, insuffisants pour les besoins du commerce. C'est malheureusement au nôtre que cet état de choses est le plus préjudiciable, c'est à nos diverses exploitations, à notre batelage, qu'il se fait le plus rigoureusement sentir, et les entraves sont pour nous d'autant plus défavorables, que les quatre cinquièmes des transports entre Givet et Namur, se font en remonte.

La Meuse, en Belgique comme en France, à cause de sa pente inégalement répartie, se compose de biefs ou bassins dans lesquels l'eau, souvent très profonde, présente à la navigation une grande facilité, et de barres en gravier ou en roc, à peine recouvertes d'un courant rapide. Ainsi, en face des premières maisons d'Agimont, au-dessous du pont de Jaspe, le chenal navigable est d'une assez bonne profondeur ; mais il n'a guère que la largeur de deux bateaux, et, à la première île, il devient périlleux par les pierres dont il est encombré ; après s'être élargi jusqu'à l'île d'Hermeton, il se resserre entre deux bancs de gravier, où il augmente de vitesse, puis s'ouvre davantage jusqu'à la seconde île, en aval de laquelle le gravier vient de nouveau le rétrécir. Au-dessous du confluent de l'Hermeton, est encore un courant assez fort, où les bateliers, dans des temps déjà anciens, ont construit un barrage isolé qui ne maintient l'eau que très imparfaitement, il est vrai, mais à l'aide duquel il y a néanmoins 0^m,80 et 0^m,85 de hauteur d'eau dans le chenal navigable. De même, en amont d'Hastières-Lavaux, un faux bras a été barré par un bateau rempli de pierres que les bateliers ont submergé en cet endroit.

A la suite d'un long et beau bief, on arrive au courant de Ranle, en amont de Waulsort ; là, le chenal est étroit, mais l'eau est profonde, et c'est surtout aux roches sur lesquelles elle coule qu'est dû le courant. On en rencontre bientôt un autre, vis-à-vis du château de Waulsort ; un peu au-dessous, le chenal navigable, creusé sous le gouvernement français à 1 mètr. de profondeur, sur une longueur d'environ 500 mètr., s'est conservé jusqu'à cette heure en bon état.

De Waulsort au château de Freyr s'étend un magnifique bassin où l'eau a 4 et 5 mètr., et qui se termine à la pointe de l'île Moniat en un courant rapide causé par les roches dont le fond de la rivière est garni ; la hauteur d'eau y est de 1 mètr., 1^m,50, 1^m,70 : il suffirait d'ôter les roches pour avoir 2 mètr. et plus.

De là au pont de Dinant l'eau est profonde et abondante. En aval du pont se trouve le plus rapide et le plus mauvais courant, celui de la Tour de Leffe. Un peu plus bas est le courant d'Houx, également très rapide. En aval, le chenal devient profond, mais il est encore rempli de roches, et jusqu'à Poilvache il est étroit et difficile, malgré l'abondance de l'eau.

En face d'Anhée, un banc de gravier oblige à quitter la rive droite pour n'y revenir qu'à Moulin, quoique le chenal ait d'ailleurs 1^m,40 et 1^m,70, même en cet endroit. Il se rétrécit à Yvoir, où il forme un coude sur un mauvais fond; et à Fidevoye, au-dessous du confluent du Bocq, il est obstrué par un banc de gravier et de roches. Il continue entre le gravier jusqu'au-dessous du château d'Hun, et à Rouillon, où il a de la profondeur, il est séparé de la rive droite par une multitude de roches. Un peu en aval, il est divisé en deux par un banc de gravier; bientôt après, il se reforme et se poursuit avec une bonne profondeur jusqu'en amont de Burnot, au courant de Frappecul, à partir duquel il a de l'eau en abondance.

Au-dessous de Profondeville, on retrouve le gravier en amont de l'île de Tailfer. De ce courant jusque vis-à-vis du château de Fooz, le chenal est profond et assez large, même lorsqu'en aval du château il est partagé et affaibli par une île. Au-dessous de ce point, le lit du fleuve forme un coude qui entame chaque année la rive gauche et contrarie le passage des bateaux. Enfin, en tête de l'île de Wépion, existe un courant de peu d'étendue, à partir duquel on ne rencontre plus, jusqu'au pont de Namur, que le courant de la Plante, qui est du reste un des plus forts.

Aux difficultés de ces courants, dans lesquels la hauteur n'est guère que de 0^m,50 à 0^m,60 dans les basses eaux, et de 0^m,90 à 1^m,10 dans les eaux moyennes, se joignent celles qui proviennent de l'état du chemin de halage; changeant plusieurs fois de rive, obligeant les chevaux à traverser des bras assez larges, souvent éloigné du chenal navigable, toujours trop bas ou trop étroit, quand il n'est pas l'un et l'autre, il est encore à construire dans la plus grande partie de ce parcours.

Le mal date de loin, il est depuis long-temps connu, et de vives plaintes se sont maintes fois fait entendre; il ne paraît pas pourtant que l'on se soit mis en peine d'y chercher un remède. Du moins aucun document antérieur à 1826 ne donne à supposer, avant cette époque, l'existence du moindre projet d'amélioration.

En 1826, M. De Puydt eut le dessein de canaliser la rivière dans cette étendue de 49,000 mètr., de la frontière à Namur; des plans et profils des ouvrages furent établis, des devis estimatifs furent dressés, et un avant-projet présenté à l'approbation du gouvernement resta sans effet, peut-être seulement à cause des événements politiques de 1830, en supposant que les stipulations du traité de Vienne eussent permis d'admettre sans restriction un projet qui augmentait sensiblement le péage (1).

(1) « Sur la Moselle et la Meuse, les droits qui y sont perçus actuellement, en vertu des décrets du gouvernement français du 12 novembre 1806 et du 10 brumaire de l'année XIV,

Vers le même temps, la compagnie française, concessionnaire du canal des Ardennes, autorisée par le gouvernement français à faire faire des études pour l'amélioration de la navigation jusqu'à nos frontières, offrit au gouvernement des Pays-Bas de se charger du même travail en Belgique. Elle avait compris que son entreprise ne lui serait que d'un faible avantage, que peut-être même elle lui deviendrait onéreuse, si de semblables travaux n'étaient pas continués sur notre territoire; mais ses offres furent rejetées et les améliorations ajournées (1).

La conviction de la compagnie française sera partagée par toutes les personnes au fait de la matière, et le conseil général du département des Ardennes, ignorant encore le projet que vous avez conçu, a, dans sa dernière session, émis le vœu que des arrangements fussent pris entre la Belgique et la France, pour la continuation des travaux en cours d'exécution de Sedan à Givet.

Cet aspect, si peu encourageant pour la navigation, que présente la Meuse belge jusqu'à Namur, se reproduit encore, à quelques différences près, de Namur à Liège, pendant un cours de 67,000 mètr., durant lequel la largeur est de 100 à 140 mètr., le volume d'eau d'environ 60 mètr. cubes, la vitesse moyenne de 0^m,40, et la pente générale de 0^m,000196.

De Namur, la Meuse passe à Samson, où elle reçoit le ruisseau du même nom; à Huy, où elle reçoit la Méhaigne au-dessus de la ville, et le Hoyoux dans la ville même; de là elle se rend à Liège, où elle reçoit la Liège à gauche et l'Ourthe à droite, par plusieurs bras (2).

Quoique l'on doive regarder comme des travaux importants même ceux qui se renferment dans l'enceinte et aux abords des villes, qu'un pont (3), un port et des quais à Huy, les quais, les ports en amont et en aval du pont des

ne seront point augmentés; les gouvernements co-possesseurs de la rive promettent au contraire de les diminuer, dans le cas qu'ils fussent plus considérables que ceux sur le Rhin, jusqu'au même taux. » — *Traité de Vienne: Règlements pour la libre navigation des rivières, articles concernant la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut, article IV.*

(1) « Des considérations de localité, des intérêts personnels trop protégés aux dépens de ceux de la généralité, la crainte peut-être de voir remplacer une marine vieille, coûteuse et lente, par une autre plus en rapport avec le développement de l'industrie et les besoins du commerce, ont empêché d'accueillir cette offre, et conséquemment de donner au riche bassin de la Meuse les moyens faciles d'écouler le produit des nombreuses usines et carrières dont il est parsemé, en améliorant une navigation qui se rattache à celle de la Sambre, du Rhin, des canaux et rivières de la France, de la Hollande et de l'Allemagne. » — *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables de la Belgique, etc.*, par B.-L. DE RIVE. Bruxelles, 1835.

(2) « La pente du lit de la Meuse dans la province de Liège est de 18^m,26. Le terme moyen de la vitesse du courant est de 55^m,60 par minute. On évalue le cube d'eau qui passe annuellement par le pont des Arches à deux billions 794 millions de mètres. » — *Dictionnaire géographique de la province de Liège*; par PH. VAN DER MAELEN. Bruxelles, 1832.

(3) Le pont de Huy, bâti en 1294, n'existait plus à la fin de 1679. Reconstitué en 1680, il a été achevé en 1688. — *Archives de la ville de Huy.*

Arches, à Liège (1), soient d'évidents avantages, les distances entre les villes ont un grand développement, et là, il n'y a pas vestige d'un projet d'amélioration.

Dès le pont de Namur, un peu en aval, est un fort courant, où l'eau n'a pas plus de 0^m,50 de profondeur, sur une largeur de 5 à 6 mètr. : de part et d'autre, le gravier n'est recouvert que de 0^m,30 à 0^m,35 d'eau. A la suite de quelques courants moins rapides et d'îles qui diminuent la hauteur du chenal navigable, vient le courant de Samson, le plus fort de tout ce parcours, entretenu et augmenté par les attérissements dus au ruisseau qui s'y décharge; puis le courant d'Andenne, et celui d'Andenelle, causé par les piles ruinées d'un pont romain; et, après le beau bassin de 10 à 15 mètr. de profondeur, qui remplit l'intervalle du confluent de la Méhaigne au pont de Huy, on arrive successivement au courant en aval de ce même pont; au courant de Loyable, en face d'Ampsin, où le chenal navigable passe de la rive gauche à la rive droite; au courant de Flône, où l'eau n'a pas moins de 1^m,40 de profondeur, mais qui, resserré par les attérissements d'un faible ruisseau, est le passage le plus étroit de tout le cours de la Meuse en Belgique; au courant de la Mallieue, étroit aussi, mais profond de 0^m,85 à 0^m,90; ensuite, par une belle eau, au courant de Chokier, en aval du village, également étroit, également rapide, mais assez profond; enfin au courant du Val-St-Lambert, à partir duquel la navigation ne rencontre plus jusqu'à Liège que de faibles obstacles; mais, comme au delà de Namur, le halage ne se fait qu'avec de grandes difficultés, surtout en remonte, et par les mêmes motifs.

Une société de bateaux à vapeur destinés au transport des voyageurs et des

(1) Le pont des Arches, construit en 1038, sous le règne de l'évêque Réginard, s'est écroulé en 1409; rétabli en 1446, il a été emporté en 1643 par une crue d'eau extraordinaire, dont la hauteur, il y a peu d'années, était encore marquée sur un des piliers de l'église St-Barthélemy, à Liège. Sa reconstruction, commencée le 17 octobre 1648, a été terminée en 1657, et a coûté 313,954 flor. 14 sols et 3 liards. Pour subvenir aux frais d'un travail si considérable, il fut établi un impôt de dix liards par tonne de bière, qui, en très peu de temps, couvrit la dépense. L'architecte se nommait CORNELIS PESSERS.

Les archives de la province de Liège renferment un projet de pont destiné à mettre en communication les villages de Jemeppe et de Seraing. Ce projet, qui n'a pas reçu d'exécution, date des premières années de ce siècle, et est dû à M. POYET, architecte des travaux publics. Il s'agissait d'un pont en bois, qui se composait de 6 piles et de 2 culées, couvertes par un plancher d'environ 12 mètr. de large; les travées avaient 34^m,60, excepté celles des deux extrémités, de 17^m,30 chacune; il y avait deux voies, avec plates-bandes en fer pour recevoir les roues des voitures; deux trottoirs étaient ménagés sur les côtés et garantis par des garde-fous; les piles eussent été en bois ou en pierre: le projet laisse le choix et en présente de l'une et de l'autre espèce.

Depuis, un projet de pont en fer a été proposé pour le même endroit, en face des établissements de M. John Cockerill.

Ce passage de la Meuse a toujours été très fréquenté: c'est un des points où les relations entre le Condroz et la Hesbaye sont les plus actives. En 1381, un pont de bois avait été construit à Jemeppe, *magno suburbanorum et rusticianorum condrosorum commodo*. — FOULLON, tom. 1^{er}, pag. 446.

marchandises entre Liège et Namur, s'est formée il y a deux ans ; elle a, sans succès, tenté quelques draguages. Cette opération, effectuée dans le dessein d'approfondir le chenal navigable, en enlevant le gravier et en détruisant les barrages naturels, n'a pas empêché le gravier de revenir et les barrages de se reformer aux mêmes endroits ; elle a eu, en réalité, pour résultat contraire à celui qu'on voulait obtenir, de faire baisser les eaux dans des passes où leur hauteur était déjà insuffisante, et de rendre ainsi la navigation plus difficile dans les basses eaux.

Ce n'est que dans la traverse même de Liège, en amont et en aval, que l'on paraît, même à des époques déjà anciennes, s'être occupé des moyens de faciliter la navigation et de prévenir les inondations presque périodiques qui désolent les deux rives. Sans parler des pilotis, des digues, des pérés et autres ouvrages exécutés et entretenus dans les derniers siècles pour la défense des rives ou pour le halage (1), l'évêque Notger, dès le onzième siècle, pour assainir le quartier d'Outre-Meuse et dessécher les marais à travers lesquels passait la Chaussée-des-Prés, fit faire une importante dérivation. La Meuse, comme quelques-uns le prétendent, passait-elle alors au pont d'Amerœur ? Est-ce son lit actuel qui fut creusé et élargi par Notger ? Ou, comme d'autres l'affirment, l'ancien canal d'Avroy était-il lui-même cette dérivation ? Les ouvrages et les monuments historiques laissent cette controverse indécise ; néanmoins peut-être, à la configuration du terrain, à la composition du sol, qui présente le gravier presque à fleur de terre, peut-on reconnaître que la direction naturelle du fleuve est de Fragnée par le pied de la Chartreuse ; comme d'ailleurs il est constant que le quartier de l'est n'a été délivré des eaux que par la dérivation de Notger, on peut conjecturer que le pont des Arches est sur cette dérivation. Cela expliquerait la multitude de bras par lesquels l'Ourthe se rend aujourd'hui dans la Meuse.

Quoi qu'il en soit, qu'elle qu'ait été l'origine du canal qui, par le quai d'Avroy, la Sauvenière et la rue actuelle de la Régence, se dirigeait des Augustins vers l'extrémité du quai des Jésuites, en aval de l'Université, son existence était aussi favorable à la navigation, que les tournants en amont du pont des Arches lui sont contraires, des constructions successives ayant fait dévier le courant, oblique aujourd'hui à l'axe longitudinal de ce même pont. Des règlements du XVII^e siècle sur les barques de Huy (2), qui portaient

(1) La digue de Vivegnis date de l'an 1572 ; celles de Herstal et de Chertal sont de la même époque. Vers l'an 1643, les dames du monastère de Vivegnis ont fait réédifier la digue de ce nom, « sous l'espérance obligatoire que les *manants* garantis des inondations, désintéresseraient ces dames. » La batte de Meulevelt-lez-Stockheim, antérieure au XVIII^e siècle, a été reconstruite en 1765, pour conserver *les rives* de la Meuse. Les archives de la province de Liège sont riches en documents sur ces ouvrages. Dans les procès-verbaux des séances de l'État noble, année 1778, sont mentionnées des allocations pour réparations à une foule de digues, contre-digues, battes, etc., entre autres à celles de Berg, d'Ophoven, de Neerharen, de Stockheim, de Maeseyck, de Meulevelt, de Hocht, de La Naye, de Vivegnis, de Fragnée, de Tilleur, d'Engis, etc., etc.

(2) Règlements de 1651 et 1654. — LOUVREX, tom. III, pag. 233 et 234.

alors du pont d'Avroy, les anciens plans de la ville, qui présentent des bateaux à voile sur ce canal, attestent le soin que nos pères mettaient à le conserver et l'entretien dont il était l'objet; car il fallait de fréquents curages, vu le peu de pente des Augustins à l'Université, 0^m,26 sur une longueur de 1,800 mètr. (1).

Sous le gouvernement français, on avait eu l'intention de corriger ce défaut de pente, source de frais continuels et d'interruption dans le passage des bateaux. A cet effet, les ingénieurs du département de l'Ourthe avaient présenté un projet d'amélioration qui consistait, d'une part, dans un redressement du coude des Augustins, à partir d'un point au-dessous de la chapelle du Paradis, avec chemin de halage le long des maisons derrière St-Jacques jusqu'au rivage des Croisiers, et, d'autre part, dans un prolongement du canal; l'eau qui l'aurait alimenté eût donné le moyen de transformer la promenade d'Avroy en un vaste bassin offrant une gare des plus sûres et des plus utiles, dont le manque est une privation coûteuse pour le batelage. On doit regretter que les événements de 1814 aient mis à néant un travail qui eût été pour Liège un bienfait inappréciable, et pour la navigation un avantage qu'elle ne peut plus se promettre.

C'est maintenant dans cet ancien bras de la rivière, trop long-temps négligé, que viennent dégorger les immondices de plusieurs égouts de la ville, et leur

(1) Si la navigation de la Meuse est devenue si difficile dans la traverse de Liège, cela tient à ce que, depuis cinquante ans, elle a cessé d'être l'objet des mêmes soins que par le passé. Précédemment le fleuve était maintenu en bon état par des curages, il était entretenu à grands frais, ainsi que les autres rivières du pays de Liège. LOUVREX, tom. III, p. 13, 235, etc. — Mandement pour l'entretien des rivières d'Ourthe et de Vesdre, ainsi que pour la construction et l'entretien du chemin de halage. *Ibid.*, tom. III, pag. 235. — Édit du 28 mai 1725, par lequel il est défendu de laisser des bois sur le rivage d'Avroy, attendu que ce bois amasse des fanges et graviers contribuant à remplir le canal qui conduit de l'eau au quartier de l'île. *Ibid.*, tom. III, pag. 13. — Le 14 juin 1653, dans un règlement sur la rivière d'Ourthe, il est défendu d'en gêner le cours; ordre est donné d'ôter les *trigus* et autres immondices qui pourraient nuire à la navigation, et de nettoyer la rivière. *Ibid.* — Mandement sur les rivières de Demer, Stymer, Beeck et autres. *Ibid.* — Règlement de 1659 et de 1705 sur la police de la ville de Liège. *Ibid.*, tom. III, pag. 8 et suiv.

La négligence a eu de funestes suites: le canal d'Avroy ne s'est comblé peu à peu que parce que les attérissements en amont du pont des Arches, en diminuant une pente déjà très faible, ont rendu tout écoulement impossible, et ces attérissements sont eux-mêmes causés par le défaut de curage, et aussi par les emprises pour l'université, qui ont rejeté le courant sur la rive droite, obliquement au pont des Arches.

La Meuse en cet endroit, refoulée sur la Tour en Bèche par les constructions de sa rive gauche, qui forment un véritable épi, ne ressemble plus guère à ce qu'elle était quand elle s'étendait jusqu'à la rue du Merry, qu'un de ses bras allait se jeter au-dessus du pont des Jésuites, qu'elle battait le derrière des maisons de la rue Sur-Meuse, la rue Sur-Meuse-à-l'eau n'étant qu'un chemin de halage, fait à l'époque de la reconstruction du pont des Arches. Aussi a-t-il fallu, en 1446, changer la direction qu'avait l'axe du pont de 1038; du prolongement de la Chaussée-des-Prés jusqu'à la rue du Pont, il a été dirigé du même point de la rive droite vers la rue Neuvicé; en 1648, sur la rue Neuvicé même, et aujourd'hui la calée de la rive gauche devrait être reportée encore plus en amont.

séjour sans écoulement y occasionne des exhalaisons pestilentielles, cause des plus vives plaintes. Pour remédier à un inconvénient si grave, le conseil communal fit, en 1828, un appel au savoir des gens de l'art connaissant les localités; mais de neuf projets d'amélioration qui lui furent remis, aucun ne parut susceptible de conduire aux résultats désirés. Alors le canal était couvert sur la place de la Comédie, il l'était aussi dans la rue de la Régence, et l'on ne pouvait plus chercher qu'à obtenir une chasse d'eau qui en permît le curage. Toute grande et importante amélioration était devenue impraticable.

En 1829, M. Beaulieu, architecte de la ville, avait conçu l'idée d'une belle dérivation, par suite de laquelle le lit actuel de la Meuse, rétréci depuis le quai d'Avroy jusqu'au bout du quai St-Léonard, devenait un immense bassin, un port des plus faciles pour le commerce, et un excellent abri pour les bateaux. Liège eût été par là un centre commercial beaucoup plus important encore qu'elle ne peut l'être dans d'autres conditions. Cette dérivation commençait à 350 mètr. environ au-dessus de la chapelle du Paradis, elle se poursuivait en ligne droite par le pont d'Amersœur, et venait aboutir en aval de la fonderie de canons. La dépense, qui montait approximativement à fl. 600,000 des Pays-Bas, serait bien plus considérable aujourd'hui, que des constructions nouvelles et dispendieuses occupent le terrain que la dérivation devait parcourir.

Ce projet doit sa naissance aux recherches demandées pour l'assainissement du canal de la Sauvenière (1); beaucoup d'autres projets l'ont précédé et suivi dans l'intervalle de peu d'années.

En 1826, des discussions s'élevèrent dans le sein du conseil communal de Liège, relativement aux plaintes des bateliers sur les difficultés du halage depuis les Augustins jusqu'à Cheravoye; on décida dès-lors la construction d'un chemin de halage de 10 mètr. de largeur; mais, d'année en année, cette décision se modifia. Bientôt on voulut un quai qui fût en même temps chemin de halage et promenade publique ouverte à la fois aux piétons et aux voitures; puis, en 1836, on imagina de prolonger au delà des Augustins le quai que l'on avait projeté, de manière à opérer un redressement du coude que fait la rivière en cet endroit. C'était à peu près revenir, sauf une gare, au projet précédemment proposé par les ingénieurs français. Les travaux reçurent même un commencement d'exécution; mais les réclamations spécieuses, quoique peut-être peu fondées, auxquelles ils donnèrent lieu, les firent presque aussitôt suspendre, et, à cette occasion, divers projets furent soumis au conseil communal et au gouvernement, tous ayant pour but une dérivation de la Meuse, de la chapelle du Paradis au nouveau pont actuellement en démolition. Ces projets datent de 1837; présentés par MM. Chevron, Franck, Renoz

(6) La rive gauche du canal d'Avroy, a été changée en promenade publique sous l'administration du baron Micoud, préfet de l'Ourthe, qui fit construire le quai de la Sauvenière. Le pont des Jésuites, jeté sur son extrémité d'aval, datait de l'an 1596: il a été démoli en 1827. Le pont d'Avroy, qui joignait les quartiers du centre avec le faubourg St-Gilles, a été détruit aussi dans ces dernières années.

et Van Keerberghen, ils ont passé sous les yeux du conseil des ponts et chaussées, juge compétent des mérites particuliers à chacun d'eux.

Le pont des Arches a été long-temps le seul qui joignît les deux parties de la ville séparées par la Meuse; cependant le quartier de l'est s'étant agrandi, des usines de tout genre s'y étant formées, il a fallu penser à rendre plus faciles des communications devenues plus fréquentes, et le passage d'eau de la Boverie a été remplacé par un pont dont le projet remonte à une douzaine d'années. Il avait d'abord été question d'un pont en fer; mais en 1834 un pont en pierre a été préféré et définitivement adopté. Il est fâcheux que la mauvaise qualité des matériaux et les vices de construction aient obligé le gouvernement à en ordonner la démolition, au moment même où le passage venait d'en être ouvert au public. Sa reconstruction, décidée en principe, doit commencer incessamment(1).

Le chemin de fer a nécessité aussi l'établissement d'un pont à Fragnée. Les grandes dimensions de cet ouvrage vraiment monumental ont permis d'y tracer trois voies, une pour recevoir les rails, une seconde pour les voitures ordinaires, et la troisième pour les piétons (2).

Au nombre des projets en rapport avec la Meuse, également importants pour la navigation intérieure et les relations avec le dehors, il faut compter celui de la société du Luxembourg, entrepris en 1828, et destiné à joindre la Meuse à la Moselle, par un canal de Liège à Trèves. Ce bel ouvrage, suspendu par la révolution, n'a point encore été repris (3).

En aval de Liège, et jusqu'à Venloo, la Meuse retrouve ses allures naturelles, l'art ne les a presque en rien altérées, et la navigation, dans cette partie du fleuve, éprouve ou les mêmes obstacles que dans la partie supérieure de son cours, ou des obstacles analogues, et, de plus, elle est astreinte à de longs circuits, par suite des empiétements perpétuels du fleuve sur ses rives, bien différentes ici de ce qu'elles sont plus haut; élevées depuis Charleville, bornées par des collines escarpées et resserrées jusqu'au-dessous d'Argenteau, elles s'abaissent dans le Limbourg. La vallée, qui s'élargit à Tilleur, et de plus en plus jusqu'à Liège, se resserre de nouveau à Jupille, et s'ouvrant une dernière fois à Wandre, elle se change peu après en une vaste plaine, où la Meuse étend son cours sinueux et des plus irréguliers jusqu'à Venloo.

Au-dessous de Visé (4), elle reçoit la Berwinne, en aval de laquelle la rive

(1) Une société autorisée par arrêté royal du 27 décembre 1834, avait entrepris la construction du pont de la Boverie, moyennant un péage à percevoir durant 59 ans et 6 mois, qui ont pris cours le 27 janvier 1837, lorsque le pont a été livré à la circulation. Le passage d'eau des Croisiers, momentanément rétabli, l'est au profit des actionnaires du pont.

(2) C'est sur les plans et sous la direction de M. SIXONS, ingénieur en chef des ponts et chaussées, que s'élève ce beau travail.

(3) *Mémoire sur le canal de jonction de la Meuse à la Moselle, dans le Luxembourg*; par un ingénieur. Mons, 1831.

(4) Aux archives de la province de Liège se trouve, sous la date du 19 décembre 1755, le *Plan du pont à faire devant la ville de Visé, pour joindre la chaussée venant de Liège pour aller en Allemagne*. Ce pont est en pierre; il a neuf arches reposant sur des piles à distances inégales; la longueur totale est de 288 mèl., et la largeur d'environ 13 mèl. L'auteur, nommé

droite appartient à la Hollande; elle traverse Maestricht, dont le rayon stratégique, de 2,400 mètr., enclave une partie de sa rive gauche; dans la ville, où elle passe sous un beau pont composé de neuf arches (1), elle reçoit le Jaer, et c'est de Maestricht que part le canal de Bois-le-Duc. Au-dessous de cette ville, son volume d'eau est de 75 mètr. cubes, et sa vitesse moyenne de 0^m,35. De là, elle se rend à Macseyck, devient, un peu plus bas, à Kessenich, hollandaise par ses deux rives, et passe à Stevenswert, à Ruremonde, à Venloo. à Gennepe, à Grave; puis elle se réunit au Wahal au fort St-André (2), à l'est de l'île de Bommel, le quitte pour former cette île, passe à Heusden, où se détache à gauche le bras appelé Vieille-Meuse, et rejoint le Wahal à droite. à l'ouest de l'île. Enfin, prenant le nom de Merwe depuis Gorcum jusqu'à Dordrecht, elle passe à Rotterdam, où elle a plus d'une demi-lieue de large, et se jette dans la mer du Nord à la Brielle. Ses affluents, depuis Maestricht jusqu'à son embouchure, sont la Geule, la Golen, l'Ittervoord, la Roer, le Swalm, le Niers et l'Aa (3).

GARRONT, géomètre dont le nom se rencontre fréquemment dans les actes relatifs aux travaux sur la Meuse à cette époque, évalue la dépense à fl. 165,000, auxquels il croit devoir ajouter fl. 15,000 pour les accidents imprévus, avec cette restriction toutefois qui ne laisse pas d'être assez curieuse : « Ne pouvant cependant assurer qu'il ne coûtera pas *plus* ou *moins*, attendu qu'il faut dresser des mémoires à ce sujet, après avoir sondé le fond de l'eau, pour voir quelle est la nature du terrain. Il faut prendre des informations pour voir d'où l'on tirera les matériaux, tant pour les pierres, chaux, bois, etc. »

En l'année 1105, il y avait un pont en bois devant Visé. On en construisit un autre en l'année 1380. — FOLLON, tom. 1^{er}, pag. 252 et 445.

(1) Le pont de Maestricht a été bâti en 1683, par JACQUES ROMAN, frère dominicain.

(2) Toutes les opinions sont bonnes à connaître; en voici une qui ne doit point être passée sous silence.

« La Meuse, par une erreur populaire que des géographes ont accréditée, est en possession, depuis plusieurs siècles, d'usurper le nom de fleuve, qui ne lui est dû à aucun titre, puisqu'au lieu de recevoir le Wahal, branche occidentale du Rhin dont la largeur et la profondeur sont beaucoup plus considérables que celles de la Meuse, ce fleuve s'y jette vis-à-vis de Gorcum. Par une cause qu'il serait difficile d'apprécier, le nom de Rhin n'a été conservé qu'au moindre de ses deux bras, qui perd ses eaux dans les sables près de Leyde.

« D'après une carte dressée en 1584 par le savant Abraham Ortel, ou OËrtel, en latin *Ortelius*, surnommé le Ptolémée de son siècle, et qui se trouve dans son ouvrage in-fol. intitulé : *Theatri orbis terrarum Parergon, sive veteris geographiæ Tabulæ*, imprimé à Anvers en 1595, l'embouchure de la Meuse, indiquée par Ptolémée (Claude), se trouvait de l'an 125 à l'an 135 de notre ère, là où l'on place actuellement l'embouchure de la branche orientale de l'Escaut; et ce qu'on appelle de nos jours les bouches de la Meuse était alors désigné par le nom de *Rheni ostium occidentale*, ou embouchure occidentale du Rhin. » — *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables*, etc.; par B. L. DE RIVE.

Voici encore une opinion d'un autre genre sur la Meuse :

Un physicien a remarqué qu'elle s'enfle ordinairement la nuit d'un demi-pied (0^m,16242) plus que le jour, si le vent ne s'y oppose pas; mais c'est un fait qu'il faudrait bien constater avant d'en chercher la cause. — *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, etc.; Neufchâtel, 1765. — M. de Jaucourt, auteur de cet article de l'Encyclopédie, a raison de douter du fait avancé par un physicien; nombre de personnes très éclairées, connaissant bien la Meuse, ont été consultées sur ce phénomène, et aucune d'elles n'a jamais rien observé qui pût donner lieu de croire à son existence.

(3) À son origine, la Meuse coule sur des bancs de calcaire inclinés vers le nord, et dont

De Liège à Eysden, au point où la rive droite devient hollandaise, la distance est d'environ 19,000 mètr., et la pente générale de 0^m,00038.

De ce point à Venloo, sur une distance de 103,000 mètr., la pente générale est de 0^m,00035.

le grain semble indiquer un commencement de cristallisation. Le terrain change déjà sensiblement de nature à Bazoilles; ce n'est plus qu'une couche de 8 à 9 mètr. de pierrailles argilo-calcaires déposées sans ordre les unes auprès des autres, et jointes entre elles par une terre argileuse rouge, onctueuse, qui se délaie facilement. En approchant de Vaucouleurs, on quitte le terrain de pierrailles; on trouve des bancs calcaires très épais, dans lesquels les coquilles ne sont jamais bien conservées: la masse paraît composée d'une matière qui, en prenant un commencement de cristallisation, a agglutiné les débris de coquilles. C'est encore le même calcaire à Domremy; mais on aperçoit quelque changement dans l'épaisseur, la texture, le grain et la nature des couches. Jusqu'à Void, ces couches sont souvent recouvertes par des sables argileux, et, à Commercy, elles ont un commencement de texture spathique: quelques-unes contiennent beaucoup de corps marins.

A St-Mihiel, on voit des carrières de calcaire blanc, d'un grain très fin, n'ayant aucune apparence spathique: il ne renferme que peu de débris de coquilles, ou elles sont réduites en fragments très petits. C'est une pierre dure et compacte, susceptible même d'être travaillée au ciseau.

Verdun est pavé en silex roulés et en pierre coquillière très dure, recueillis l'un et l'autre sur les hauteurs voisines. Cette pierre calcaire est en grandes couches horizontales de 0^m,15 à 1 mètr. d'épaisseur, qui, très nombreuses, sans être parfaitement régulières, présentent une multitude de coquilles, souvent même des coquilles entières, telles que des vis, des comes, des buccins; et, quoique fréquemment séparées par des fentes en différents sens, elles n'en fournissent pas moins de bonnes pierres à bâtir. Elles donnent aussi d'excellente chaux. On trouve dans les vignes, au-dessus de Verdun, du côté de Clermont, en couches minces et plates, un marbre lumachelle, d'un gris de fer tacheté de gris-blanc, connu, dans le pays, sous le nom de *marbre des Argonnes*. On y distingue très bien les coquilles qui le composent. Le plus communément il est en bancs minces de 1 à 2 mètr. de longueur, dans une terre rougeâtre, argileuse et sablonneuse, dont toutes les hauteurs avoisinantes sont couvertes à près de 1 mètr. Les tables, tablettes, plaques et autres objets fabriqués avec ce marbre, reçoivent un assez beau poli. On voit aux environs de la même ville quelques carrières en exploitation; dans l'une d'elles, à la côte St-Martin, se remarque cette particularité, qu'une couche de silex, de 0^m,07 à 0^m,08 d'épaisseur, traverse la carrière obliquement et produit l'effet d'une paille. Verdun offre encore du sable et de la terre à four qui serait propre à la poterie et à la faïence, moyennant quelques légères opérations préliminaires.

La pierre des environs de Stenay est ferrugineuse, jaune et ocracée; elle alterne avec des couches calcaires bleuâtres, ou d'un gris-bleu, à grain fin et susceptible de poli. A Signy, à Ecurey et à Montigny, on exploite des mines de fer.

De Stenay à Sedan, le Meuse coule sur des masses calcaires très épaisses, et souvent sur des couches d'argile ferrugineuse.

Les rochers de Sedan et ceux de tous les environs sont des masses calcaires colorées par l'oxyde de fer, des couches coquillières alternant entre elles, par la plus ou moins grande quantité de coquilles qu'elles renferment, ou par leur couleur grise, jaune et rougeâtre. Le pavé de la ville est tiré d'un banc calcaire à proximité, bleu et très dur. Le sommet des hauteurs voisines est couvert de cailloux roulés, mêlés, dans du sable, de fragments de quartz et de roches schisteuses.

Depuis Sedan jusqu'auprès de Mézières, le lit de la Meuse est dans une belle vallée dont les deux rives sont douces et fertiles. Mézières, dans la partie la plus étroite d'une presqu'île formée par le fleuve, est sur un calcaire en bancs peu épais, blancs, remplis de coquilles,

Dans son cours de Liège à cette dernière ville, la Meuse demande de grands travaux d'amélioration et d'entretien. Son fond de sable et de gravier, des plus fermes jusque vers Maestricht, se mêle plus bas et de terre et de vase, et les hautes eaux viennent tous les ans changer sa direction première. Déjà

parmi lesquelles on distingue beaucoup de nautilus mêlés aux astroïtes et madrépores fossiles. La surface du terrain est couverte de fragments de quartz blanc et d'ardoises, avec quelques coquilles pétrifiées et des morceaux de pierre calcaire.

Le même terrain se montre au-dessus de Charleville; mais ici la Meuse quitte le terrain tertiaire et sa belle vallée si évasée, pour couler dans une gorge profonde jusqu'à Givet, entre deux côtes fort élevées de rochers schisteux et d'ardoises dont la couleur varie : elles sont rouges, vertes ou bleues, entremêlées de grès quartzeux très durs. Les deux côtés de cette gorge sont souvent à pic : ils offrent un aspect nu, dépouillé de terre végétale, un site des plus sauvages, et, par intervalles, ils ont de 140 à 200 mètr. de hauteur perpendiculaire. Près de Dame-de-Meuse, est une suite de roches qui s'élèvent à 330 mètr.

De Revin à Fumay, on trouve encore du quartz et des schistes alternant entre eux, et, en quelques endroits, on observe des coupes de terrain dans lesquelles ces bancs sont devenus perpendiculaires. Parmi les différentes ardoises exploitées à Fumay, il en est qui peuvent être préférées à celles d'Angers : quelquefois elles sont très micacées, souvent grises ou vertes, et rarement bleues ; mais, en général, elles sont plus sonores, plus cassantes et moins pyriteuses que celles d'Angers.

De Fumay à Givet, la Meuse est toujours sur des schistes à ardoises, entremêlés de quartz, parfois très abondant. Les couches des terrains voisins sont plus ou moins inclinées à l'horizon, et quelquefois elles lui sont perpendiculaires. On trouve, au-dessus de Givet, des schistes qui n'ont point de disposition fossile et qui n'affectent aucune règle déterminée dans leur cassure ; plus loin, on voit des schistes tendres qui, ayant pris des retraits, ont reçu dans leurs fissures, une eau surchargée d'un suc lapidifique quartzeux, qui s'y est consolidé. Le schiste s'est détruit, et, ces infiltrations quartzueuses étant restées, elles offrent des assemblages de prismes creux ou cellules semblables aux *Ludus Helmontii*.

Les géologues ont vérifié sur la Meuse ce fait vraiment remarquable, qui consiste en ce qu'une rivière, tant qu'elle coule dans les ardoises et les schistes, ou en général dans les terrains secondaires, est bordée de côtes escarpées fort hautes et fort resserrées, tandis que, dans les pays calcaires, les bassins et les vallées sont au contraire très évasés, et ne présentent sur l'une et l'autre rive que des pentes douces ou peu escarpées.

Au-dessous de Givet, les ardoises et les schistes disparaissent ; la Meuse commence alors à couler sur les marbres, changement qui devient surtout très sensible au pied d'une petite colline d'ardoises et de schistes rougeâtres, dont les couches sont obliques, et où commencent réellement les marbres sur lesquels sont adossés les schistes ; à Dinant, son lit est creusé dans des marbres blancs et noirs, connus par l'intensité de leur couleur et la beauté de leur poli.

Entre Dinant et Namur, on trouve le terrain secondaire, les schistes micacés et les grès des houillères.

En descendant de Namur à Huy, le fleuve passe sur des marbres et sur du calcaire compacte ; à Andenne, on trouve l'argile blanche, exploitée pour la poterie, la faïence et les pipes, et d'Andenne à Huy le terrain houiller reparaît de nouveau. Là, les schistes argileux alternent avec la pierre calcaire compacte. Plus bas, à Loyable, le lit de la Meuse est creusé dans le calcaire ; mais à 200 mètr. de chaque rive sont des schistes alumineux en exploitation. A Flône, au midi de ces schistes, est un filon de calamine et de plomb, tandis qu'au nord se trouvent plusieurs houillères exploitées pour les fabriques d'alun et pour le chauffage.

C'est en coulant ainsi sur des schistes, des grès et des houillères, que la Meuse arrive à Liège ; on côtoie des bancs calcaires coquilliers alternant avec des lits de silex, jusqu'à Visé,

en 1818 et en 1825, le gouvernement avait appelé à son aide les lumières d'hommes spéciaux, et en 1837, M. de Sermoise, ingénieur en chef des ponts et chaussées, a fait un travail complet sur les moyens de régulariser le cours du fleuve et de préserver ses rives dans toute l'étendue de la province de Limbourg. Il énumère les causes qui le font dévier de sa route, qui donnent lieu à l'ouverture d'un grand nombre de faux bras, et indique les endroits à rectifier ou à améliorer, notamment en aval de la Naye, près de Visé, en amont de Smermaes; en aval de la prise d'eau, à Hocht; en amont du hameau de Herbericht; en aval d'Uyckhoven; en amont de la maison nommée le Hall, à Cotheim; à Mechelen; au port d'Urmond; en amont du château d'Obbicht;

ville située au passage du terrain secondaire au terrain tertiaire, et le même calcaire coquillier se continue jusqu'à Maestricht.

Au côté ouest de la montagne de St-Pierre, au-dessus de Maestricht, est un escarpement rapide, découpé en plusieurs parties, et formant des sinuosités analogues à celles que produirait un courant qui rencontrerait sur ses bords des obstacles à sa marche. Ce courant, soit de mer, soit d'eau douce, a existé autrefois dans cette ligne et a excavé la vallée profonde arrosée par le Jaer. La partie de la montagne exposée à l'est offre un escarpement élevé sur la rive gauche de la Meuse, qui en baigne le pied. Il est taillé à pic et composé de couches horizontales d'un sable fin, blanc et un peu crayeux, qui alternent avec des couches également horizontales de silex noirs mamelonés et comme branchus, dont quelques-uns ont appartenu autrefois à des madrépores passés à l'état siliceux, mais offrant encore à l'extérieur quelques traces d'organisation régulière. On y voit aussi du bois et des coquilles à l'état siliceux, circonstance d'autant plus digne d'attention, que l'autre face de la montagne renferme en général des madrépores et des coquilles entièrement calcaires et de la plus parfaite conservation, au point que quelques-unes ont conservé leur couleur naturelle. Tout le plateau de la montagne est couvert d'une couche de 8^m,50 en galets arrondis ou ovales, de toute grosseur; ils sont d'un quartz grenu, opaque, tantôt grisâtre, tantôt d'un blanc plus ou moins terne, et quelquefois couvert d'oxyde de fer. Il s'y trouve aussi quelques jaspes grossiers, rougeâtres ou d'un violet obscur. Sous cette couche en est une de sable quartzeux, friable, d'un jaune ocreux très vif, posé sur un autre banc de sable quartzeux de 3 mètr., mais verdâtre. Ce banc est directement porté par la partie solide et pierreuse de la montagne, formée d'un grès quartzeux à grain fin, faiblement lié par un gluteux calcaire peu dur, mais assez solide néanmoins pour former de la pierre de taille, qu'on coupe avec une si grande facilité, qu'une exploitation active, durant une longue suite de siècles, a fait de cette montagne un labyrinthe inextricable, et si compliqué, si étendu, que probablement il n'en existe aucun qui puisse lui être comparé. Par là, on est forcé de croire que l'extraction de la pierre n'a pas seulement servi à Maestricht et aux villes voisines, mais qu'il en a été fait autrefois d'immenses transports par la Meuse, en Hollande et ailleurs. On fait aussi usage de cette pierre sablonneuse, facilement réduite en poudre, comme d'un engrais précieux, très propre à fertiliser les terrains gras. — Dans les bancs de sables et dans la masse continue de pierre calcaire qui forme la montagne, on rencontre des dépouilles nombreuses du règne animal; ce sont des bélemnites isolées, des coquilles fossiles de tout genre, des vertèbres, des dents de poissons, d'amphibies, etc.

De Maestricht, la Meuse coule sur des débris calcaires et des sables jusqu'à Ruremonde; elle continue sur des sables, à travers des landes, jusqu'à Venloo, au-dessous duquel son lit est sur une tourbe mousseuse très légère, qui sert au chauffage, et elle traverse le reste des Pays-Bas sur un fond argileux déposé par la mer. — *Description minéralogique de la France*, par MONET, inspecteur des mines; *Essai paléontographique sur la Meuse*, par HERICART DE THURY; etc., etc.

en amont de la Vieille-Meuse, à Stockheim; au village de Grevenbicht; en amont de la maison dite *de Kooek*; à Visserwert; vis-à-vis de Heppener; en aval de Roosteren, etc.

« A côté des obstacles, dit M. de Sermoise, et des causes de destruction » qu'on a déjà signalées, viennent se ranger les empiétements que, pendant » bien des années, quelques propriétaires ont faits; ils ont, par des plantations » ou des fascinages, tourmenté le cours de la rivière; ils en ont diminué la » section transversale, refoulé les eaux vers la rive opposée, qui, souvent » n'étant pas aussi bien entretenue, a dû succomber à la fin. »

Les travaux que propose cet ingénieur sont nombreux et de diverses espèces. Les principaux consistent en dérivations; en barrages perpendiculaires au courant, en épis et éperons de chasse; en pérés simples, ou avec enrochement, ou sur pilotis; en fascinages, etc. Il estimait que la dépense monterait à fr. 2,003,078-66 pour les dérivations, à fr. 1,702,741-53 pour les autres ouvrages, en tout à fr. 3,705,820-19.

Il est certain que l'entretien des rives entamées par les hautes eaux, est une nécessité des plus urgentes, et elle a été sentie par le gouvernement hollandais, qui, dès cette année, vient de sauver d'une ruine imminente le village de Maasbracht, en amont de Vessem, par l'exécution d'un revêtement en fascinage (1). D'autres communes auraient eu besoin des mêmes ouvrages de défense; mais le système du gouvernement hollandais est de venir au secours de celles qui entrent selon leurs moyens dans la dépense, et de ne rien faire pour celles qui ne consentent pas à s'imposer de minces sacrifices, même lorsqu'il s'agit de leur conservation.

Il est à observer que les empiétements annuels de la Meuse se font principalement sur sa rive droite, où elle est poussée par les vents d'ouest, qui règnent la plus grande partie de l'année, et surtout dans la mauvaise saison (2).

(1) S'étendant jusqu'au fond de la rivière, ce revêtement forme une défense inattaquable par les courants les plus rapides, même dans les plus fortes crues, dont l'élévation est cependant de 4 à 5 mètr. au-dessus des basses eaux. Sur une longueur de 350 mètr., on a placé des milliers de fascines formant talus et s'avancant jusqu'à 15 et 18 mètr. dans la rivière, dont la profondeur est, en cet endroit, d'environ 3 mètr. Le même travail a été fait sur une moindre étendue, mais d'après les mêmes procédés et avec le même soin, au village de Herten et en aval de Ruremonde. La force et la durée de ce genre de revêtement dépendent de son enfoncement dans la rivière; sans cette précaution, les crues d'un seul hiver détruisent l'ouvrage en apparence le mieux fait; si au contraire, assis au fond du lit, il est défendu par sa racine, un léger entretien suffit pour assurer sa conservation pendant des années. Un fascinage exécuté à Swalmen, au-dessous de Ruremonde, dans l'année 1817, sur une longueur de 200 mètr., à près de 5 mètr. de profondeur, est encore aujourd'hui presque intact. Il avait coûté de 30 à 35,000 francs.

Le village de Maasbracht n'avait point été oublié dans les allocations du gouvernement belge depuis 1833, pour la défense des rives de la Meuse dans le Limbourg.

(2) On assure que le propriétaire du château d'Osdén gagne annuellement, par les alluvions de la rive gauche, plus de deux hectares d'excellente terre sur les villages de Herten et de Linne, placés en face sur la rive droite, et que sa propriété s'est accrue peut-être de 110 à 115 hectares en moins de 50 ans.

Il résulte de là que la Belgique a comparativement peu de travaux de défense à exécuter, que les plus nombreux, les plus importants, concernent la rive hollandaise, et qu'ainsi les dépenses de première construction et d'entretien ne seraient pas très élevées. D'un autre côté, plus la Hollande s'applique à défendre sa rive, plus il importe de défendre la nôtre, qui serait d'autant plus aisément endommagée que la rive droite opposerait une plus forte résistance aux envahissements du fleuve.

Des dispositions réglementaires prises dès 1818, dans le Limbourg, renouvelées en 1825 et approuvées par arrêté royal du 13 novembre de la même année, qui mettaient à la charge des communes riveraines tous les ouvrages défensifs, sont demeurées sans effet, quoique la province s'engageât à venir en aide aux communes, lorsque l'étendue des travaux ou la situation de la caisse communale le requerrait. Ce serait donc se tromper gravement que de compter sur les communes, même sur les provinces, pour des travaux d'intérêt général, quand on en voit de si peu soucieuses d'exécuter des ouvrages que leur commande, non l'espoir d'avantages éloignés, mais le simple sentiment de leur sécurité présente.

Si jusqu'à Venloo la Meuse exige de grands travaux et de grands frais, elle peut sans inconvénient être à peu près abandonnée à elle-même en aval de cette ville, et tout le soin qu'elle demande se borne à quelques travaux d'entretien. Là, son régime bien établi se continue d'une manière régulière, son cours se rectifie, les plus basses eaux y ont au moins 1^m,40 et même 1^m,50, et en toute saison elle admet des bateaux de 47^m,50 de long, sur 7^m,50 de large, avec un tirant d'eau de plus d'un mètre, et du port de 250 tonneaux.

C'est de Venloo que devait partir le grand canal du Nord, destiné à joindre l'Escaut à la Meuse et la Meuse au Rhin (1). Les travaux, décrétés le 9 thermidor an XI, commencés en 1808, ont été abandonnés en 1813, par suite des événements politiques (2).

RÈGLEMENTS ET PÉAGES.

Quelque difficile qu'ait toujours été la navigation de la Meuse, son importance pour les provinces qu'elle traverse n'en a pas moins obligé le commerce à se servir de cette grande voie de communication. Utile dans tous les temps pour les marchandises dont les frais de transport par terre eussent empêché ou restreint l'usage, indispensable pour les matières pondéreuses, telles que les pierres, les minerais, la houille, et aujourd'hui d'une nécessité absolue pour l'industrie croissante de trois provinces, pour ses relations au dedans et

(1) Le projet de jonction de la Meuse et du Rhin, avait déjà été conçu antérieurement; il avait même reçu un commencement d'exécution, en 1627, par les ordres de l'Infante Isabelle, sous le nom de *canal Eugénien*. Ce canal aboutissait à Venloo sur la Meuse, et à Rhinberg sur le Rhin.

(2) *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables*, etc.; par B.-L. DE RIVE.

au dehors, ce fleuve a été soumis, selon les époques, à des réglemens et à des péages qui n'ont pas toujours été assez protecteurs.

La navigation de la Meuse, quant aux règles générales, est assujettie en France aux dispositions de l'ordonnance de 1669; les droits, jusqu'à ces derniers temps, étaient réglés en conformité de la loi du 30 floréal an X, étendue à toutes les rivières françaises par l'arrêté du 8 prairial an XI, et rendue applicable à la Meuse par les décrets impériaux du 10 brumaire an XIV. La quotité du péage, le nombre des bureaux de perception, ainsi que leur emplacement, sont indiqués par le tableau suivant.

Tarif des droits de navigation sur la Meuse française.

(Loi du 30 floréal an X et décret impérial du 10 brumaire an XIV.)

| DÉSIGNATION DE L'ESPÈCE DE BATEAUX EN LARGEUR. | Droits à payer à la remonte et à la descente dans les bureaux de | | | | | OBSERVATIONS. |
|--|---|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|--|
| | STENAY. | SEDAN. | NÉZIÈRES. | VUNAY. | GIVET. | |
| De 2 ^m ,40 et au-dessous . . . | Francs. » 60 | Francs. » 40 | Francs. » 30 | Francs. » 70 | Francs. » 35 | Les voitures et coches d'eau, et autres bateaux destinés uniquement au transport des voyageurs, payaient 5 francs par bureau. <i>Nota.</i> Le décime par franc devait être ajouté aux droits. |
| » 2 ^m ,40 à 2 ^m ,70 | 1 90 | 1 15 | » 90 | 2 30 | 1 20 | |
| » 2 ^m ,70 à 3 ^m ,10 | 4 40 | 2 60 | 2 10 | 5 20 | 2 70 | |
| » 3 ^m ,10 à 3 ^m ,40 | 6 25 | 3 75 | 3 00 | 6 90 | 3 60 | |
| » 3 ^m ,40 à 3 ^m ,70 | 7 50 | 4 50 | 3 60 | 8 30 | 4 30 | |
| » 3 ^m ,70 à 4 ^m ,10 | 8 75 | 5 25 | 4 20 | 9 80 | 5 10 | |
| » 4 ^m ,10 à 4 ^m ,30 | 10 00 | 6 00 | 4 80 | 11 50 | 6 00 | |
| Flottes, bois flottants et trains de bois, par 0 ^m ,30 de longueur. | » 15 | » 10 | » 08 | » 15 | » 10 | |

On voit qu'il y avait sept classes de bateaux déterminées par la largeur, et que les droits perçus dans ces bureaux l'étaient pour la navigation ascendante et descendante, en amont de chacun d'eux.

Un décret impérial du 22 janvier 1808, sur la largeur nécessaire au chemin de halage, déclare l'art. 7, titre 28, de l'ordonnance de 1669, applicable à toutes les rivières de l'empire, et depuis lors, rien n'avait été innové ni dans les péages, ni dans la police du fleuve. Mais une loi récente, du 9 juillet 1836, change tout le système suivi pendant trente années. Le gouvernement français ne s'est pas contenté de perfectionner le lit de la Meuse et des autres fleuves, il a compris aussi qu'il devait alléger les charges de la navigation, en asseyant mieux le péage et en le diminuant.

Le 23 mai 1834, les chambres françaises ont adopté une loi qui modifie, pour la Basse-Seine, les droits introduits par la loi du 30 floréal an X, et qui décide qu'au 1^{er} septembre de la même année le droit sera perçu d'après la charge réelle des bateaux, à raison de 2 centimes et demi à la remonte, et de

2 centimes à la descente, par distance de 5 kilomètres et par tonneau de 1,000 kilog. Par là on a mis un terme, en ce qui concerne la Basse-Seine, à l'abus évident de l'ancienne loi, par laquelle il arrivait que des bateaux très larges payaient plus que d'autres d'une moindre largeur, qui étaient cependant d'un plus fort tonnage. A cette occasion, la question de la suppression entière des droits de navigation a été soulevée dans les débats législatifs, et l'on a soutenu que les vrais principes d'économie politique exigeaient cette suppression ; qu'il y aurait profit pour l'État à favoriser les transports par eau ; que les routes ne seraient plus détériorées par les objets d'un grand poids, dont la navigation se chargerait avec bénéfice pour tous ; que si, par cette mesure, l'État perdait deux millions de francs que lui rapportent les péages sur les fleuves et sur les canaux, il gagnerait en échange plus de dix millions sur les frais d'entretien des routes.

A dater du 1^{er} janvier 1837, le principe adopté pour la Basse-Seine est devenu la règle des péages pour la Meuse et d'autres rivières, en conformité de la loi du 9 juillet 1836. L'art. 1^{er} de cette loi dispose que le droit sera imposé par distance de 5 kilomètres, en raison de la charge réelle des bateaux, en tonneaux de 1,000 kilogrammes, ou du volume des trains en décastères ; l'art. 2, que le nombre des tonneaux imposables sera déterminé, au moment du jaugeage des bateaux, et pour chaque degré d'enfoncement, par la différence entre le poids de l'eau que déplacera le bateau chargé et celui de l'eau que déplacera le bateau vide, y compris les agrès, le degré d'enfoncement étant indiqué au moyen d'échelles métriques incrustées dans le bordage extérieur du bateau ; l'art. 3, qu'il y aura deux classes de marchandises, et que celles qui seront soumises au droit fixé pour la 2^e classe. sont : 1^o les bois de toute espèce, autres que les bois étrangers d'ébénisterie ou de teinture, le charbon de bois ou de terre, le coke et la tourbe, les écorces et les tans ; 2^o le fumier, les cendres et les engrais de toute sorte ; 3^o les marbres et les granits bruts ou simplement dégrossis, les pierres et moellons, les laves, les grès, le tuf, la marne et les cailloux ; 4^o le plâtre, le sable, la chaux, le ciment, les briques, tuiles, carreaux et ardoises ; 5^o et enfin le minerai, le verre cassé, les terres et ocres. Toutes les marchandises, autres que celles qui viennent d'être désignées, sont imposées à la 1^{re} classe du tarif, dont voici l'extrait :

Tarif des droits de navigation.

(Loi du 9 juillet 1836.)

| BASSINS. | Fleuves, rivières et canaux auxquels s'applique le tarif. | Quotité de la taxe par tonneau et par distance. | | | | TRAINS PAR DÉCASTÈRE ET PAR DISTANCE. |
|---------------|---|---|-------------------------|------------------------|-------------------------|--|
| | | A LA DESCENTE. | | A LA REMONTE. | | |
| | | Marchandises de | | Marchandises de | | |
| RIVIÈRES. | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | 1 ^{re} CLASSE. | 2 ^e CLASSE. | | |
| Meuse | Meuse. | 2 centim. | 1 centim. | 2 ^{cent.} , 5 | 1 ^{cent.} , 25 | 5 centimes. |

Les autres dispositions expliquent et complètent la loi dont le mode d'exécution a été réglé par ordonnances royales du 15 octobre de la même année et du 27 octobre 1837.

La loi du 30 floréal an X avait créé les droits de navigation intérieure, et leur produit formait, pour chaque rivière, un fonds spécial exclusivement affecté à son entretien. La spécialité de cet impôt a été supprimée en 1814, et, depuis lors, des sommes bien plus considérables que celles qu'il produisait, ont été consacrées aux travaux de la navigation intérieure, ainsi qu'on en peut juger par les allocations relatives à la Haute-Seine, à la Moselle et, plus récemment, à la Meuse. Chaque rivière, depuis l'an X, avait un tarif particulier, et non seulement de bassin à bassin, mais, dans un même bassin, de rivière à rivière, le tarif, ses bases et le mode de perception n'avaient souvent rien de commun. La loi du 9 juillet 1836 a eu pour but de ramener, autant que possible, tous les tarifs à un taux et à des bases uniformes, en prenant ces bases dans la distance parcourue et dans le poids de la marchandise. Il est remarquable que, dans la discussion de cette loi, comme acheminement à l'abolition de tout droit sur la navigation intérieure, le ministère français ait adhéré à la proposition faite par la commission de la chambre des députés, de diminuer d'environ un million de francs le produit de cet impôt.

En Belgique, les péages ont subi de nombreuses variations.

Sous le gouvernement des princes-évêques, les bateaux venant de France payaient un droit à leur entrée dans le pays de Liège, au bureau d'Hermetton (1); ils payaient aussi le toulieu à leur passage à Namur, au pont de Huy (2), au pont des Arches et à Maestricht.

Ce droit de toulieu, qui était une taxe sur les marchandises, date des époques les plus reculées; on le voit mentionné dans des actes du X^e siècle, entre autres dans un diplôme de Louis, fils de l'empereur Arnulph, de l'an 908, en faveur de l'église de Liège (3); au XV^e siècle, dans une cession en date du 1^{er} juillet 1469, faite par le prince-évêque, Louis de Bourbon, au duc de Bourgogne, Charles-le-Téméraire, pour en jouir, lui, ses hoirs et ayant-cause, pendant le terme de trente ans, du droit de toulieu sur les bateaux et marchandises, et sur *tout* ce qui passait sous le pont des Arches, droit qui s'élevait au *trentième* des *biens et marchandises*, et dont les sujets du duc de

(1) Un mémoire, publié à Liège, en 1740, à l'occasion de la longue guerre de tarifs que, vers le milieu du siècle dernier, se sont faite le pays de Liège et les Pays-Bas autrichiens, mentionne des tarifs de 1590, 1605, 1606, 1671, 1680, etc., pièces qu'il serait intéressant de connaître, mais qu'il est difficile de se procurer. *Recueil historique d'actes, négociations, etc.*, par ROUSSEUR, t. XIV. La Haye, 1742.

(2) Ce droit a varié. En 1779, chaque bateau excédant les 8 pieds de paille, payait 3 fl.; de 6 pieds jusqu'à 8, 1 fl. 10 sols; de 5 pieds, 15 sols, etc. Les bateaux non chargés payaient la moitié du droit. — *Archives de la ville de Huy, tarif du 30 août 1779.*

(3) *De la souveraineté indivise des évêques de Liège et des états-généraux sur Maestricht*, par M. L. POLAIN. Liège, 1831.

Bourgogne étaient seuls exemptés ; au XVI^e siècle, dans un concordat du 4 août 1546, entre le pays de Liège et l'empire (1) ; au XVII^e siècle, notamment dans un acte du 7 août 1657, portant que le péage *sur* et *sous* le pont des Arches avait été affermé pour 23,000 fl. au sieur *soub*-mayeur Prosset ; mais que les bourgeois *ayant fait du bruit* à cette occasion, MM. les bourgmestres et le conseil de la cité s'empressèrent de *surroguer* au lieu et place dudit péage, un impôt de *dix liards* sur chaque tonne de bière, *en sus des dix liards déjà imposés pour la construction dudit pont* (2).

Le toulicu s'est conservé jusqu'à la réunion de la Belgique à la France.

Indépendamment des droits d'entrée et des toulicus, les bateaux qui descendaient la Meuse étaient contraints d'acquitter des droits de sortie et de passage. De Liège à Gorcum, il y avait :

- A Lixhe, bureau de péage du prince de Liège ;
- A Nawagne, bureau de droit d'entrée de l'Autriche ;
- A Urmond, bureau de droit d'entrée et de sortie de l'électeur palatin ;
- A Ruremonde, bureau de droit de sortie de l'Autriche ;
- A Kessel, bureau de droit d'entrée de la Prusse ;
- A Well, bureau intermédiaire de la Prusse ;
- A Gennep, bureau de droit de sortie de la Prusse ;
- A Catwyck, tol de la princesse de Hohenzollern ;

Ibid., bureau de déclaration d'entrée en Hollande ;

A Grave, tol hollandaise et bureau pour le paiement des droits, d'après la déclaration faite à Catwyck ;

A Ravenstein, forte tol de l'électeur palatin, dont le péage était suspendu à certaines époques de l'année ;

A Maas-Bommel, tol seigneuriale ;

A Batenburg, tol seigneuriale, doublée à certaines époques ;

A Bommel, tol seigneuriale.

En remonte, il fallait encore acquitter un droit au bureau de Coronmeuse (3).

Il serait difficile de savoir aujourd'hui quel était au juste la quotité du droit dans chacun de ces bureaux (4) ; mais quelle qu'elle fût, la multiplicité des

(1) LOUVREX, tom. 1^{er}, p. 213.

(2) L'impôt des dix liards par tonne de bière a été affermé, en 1664, pour 41,400 flor. ; en 1666, pour 45,000 flor., à un nommé Hendrick Herck. Un document de 1666 montre que, quelques années auparavant, cet impôt n'avait rapporté que 38,000 flor.—*Archiv. de la prov. de Liège.*

(3) Ce droit était d'un florin par cheval.

(4) La difficulté de connaître le montant de ces droits divers est d'autant plus grande que nous nous éloignons davantage des temps où ils se percevaient, et c'en était déjà une peu d'années après leur suppression. On lit dans une lettre du 10 fructidor an X, adressée par le conseil de préfecture du département de l'Ourthe au préfet de ce département : « Il n'existait

péages n'aurait pas été tolérable, si les bateliers n'avaient eu l'adresse de s'y soustraire par la fraude et par leur connivence avec les receveurs, et c'était une entrave des plus onéreuses pour la navigation. Le batelage cependant était l'objet d'une protection spéciale de la part des princes-évêques, qui s'opposaient, dans le pays de Liège, aux vexations des châtelains voisins du fleuve. Un édit de 1733 défend au comte d'Arberg, seigneur de la Rochette, d'exiger aucun péage pour la navigation sur la Vesdre (1). Une vigilante sollicitude entourait les bateliers de la même protection dans le comté de Namur. Un placard de Philippe IV, de l'année 1656, défend à tous les officiers publics de prendre ou exiger *aucune chose* sur bateaux, chariots, chevaux, personnes et marchandises, passant par rivières, ponts, etc., et ce à peine de privation de toutes charges, *au regard des gouverneurs, commandants ou officiers, de trois traits de corde au regard des soldats, etc.* (2).

jadis dans la partie de la Meuse qui traverse le département de l'Ourthe, que trois sortes de taxes, savoir : celle qui était due pour chaque bateau passant le pont de Huy, et dont la valeur ne nous est pas connue; celle d'un soixantième, argent du pays, à charge des étrangers voiturant par eau pour leur compte et descendant au pont de la Victoire (pont des Arches); enfin, celle d'un florin de Liège, qui se payait au bureau de Coronmeuse, pour chaque cheval de bateau remontant la rivière. » *Archives de la province de Liège.*

(1) LOUVREX, tom. IV, pag. 267.

(2) Ce placard est du 12 décembre 1656. — *Coutume et ordonnances du conseil de Namur*, pag. 305.

Les droits usurpés par les barons dans les temps féodaux avaient fini, au moins pour quelques-uns, par être considérés comme régaliens; aussi voit-on que plusieurs châtelains imposaient des péages contre lesquels ni prince ni marchand n'élevait de réclamations. Voici à ce sujet un document que renferment les archives de la province de Liège.

« *Spécification de ce que chacune marchandise doit passant à Vinaige du chasteau Thiry sur Meuse, appartenant au seigneur du dit lieu. 1553, le 27 janvier.* — Toute marchandise qui se poisse à balances, pour chascun millier, 1 patar brabant; pour chascune tonne de bierre et havens, 1 blanc; pour one charée de sel, 3 sols 1 blanc; pour chascune navée de charbons passante outre Bovignes, 18 sols 1 blanc; le ponton seul, idem; quand il demeure à Bovignes, Dinant ou par-desseur, 17 sols; la pasquete seule passante Bovignes, 6 sols 1 quart; demeurant à Bovignes, Dinant ou par-deça, 5 sols..... Pour une navée passante outre Bovignes, 5 sols 1 blanc; chascune pasquete passante le dit Bovignes, 2 sols. Le semblable se fait des escorces, quand il demeure à Dinant ou Bovignes; etc., etc. » — *Liasse des papiers du héraut d'armes Lefort.*

Tous les péages féodaux sur la Meuse ne se prélevaient pas avec la même facilité. A Eysden, il y en eut un anciennement qui souleva des plaintes dès le XVI^e siècle, comme l'atteste une *lettre du collecteur du Thoulieu d'Eysden au magistrat de la ville de Ruremonde, écrite le 26 d'avril 1563*; et plus tard, les magistrats de Liège lui opposèrent une vigoureuse résistance. Les pièces relatives à ce débat ont été recueillies et publiées en un volume : *Manifeste et démonstration sincère et véritable de l'usurpation du Thoulieu, entreprinse par les seigneurs gagiers d'Eysden, etc.* Liège, 1675.

On lit, pag. 49 et 50 de ce manifeste, le tarif du *Thoulieu d'Eysden*.

« Pour un premier du vin, vinaigre, hurl, harens, poissonnerie et semblables marchandises empacquées en tonneaux, réservé des cuirasses de chasque tonneau, 7 *brabanders*.

» Et pour harens déchargés à Maestricht hors de batteau de chasque tonne, 1 *brabander*.

» *Item* de batterie c'est à sçavoir de marchandise de cuivre, de mineraulx rouges en

Lors de la réunion à la France, tous les droits établis sur la Meuse belge furent abolis, et le décret du 10 brumaire an XIV supprima les péages qui existaient encore à cette époque sur la Meuse hollandaise jusqu'à Mooch, au-dessous de Venloo. Pendant plus de dix ans, de 1795 à la fin de 1805, la Meuse fut affranchie de tout droit, et les bateliers, soumis, comme les autres industriels, à un simple droit de patente, ne cessèrent de jouir de cette liberté qu'en 1806.

Le décret du 10 brumaire, dont un extrait publié à Liège le 11 janvier 1806 par le préfet du département de l'Ourthe, l'a été à Namur et à Maestricht dans le même mois, ayant appliqué à la Meuse les dispositions de la loi de floréal, les péages furent perçus, à partir du 1^{er} février suivant, aux bureaux établis par un second décret du 10 brumaire an XIV. Les bureaux étaient, pour nos trois provinces, à Dinant, à Namur, à Huy, à Liège, à Maestricht, à Ruremonde et à Venloo. Le droit était calculé sur la distance, et les distances étant inégales. le tarif fut réglé en conséquence. En voici le tableau :

poudre et toutes autres sortes de marchandises de poids de chaque livre, *4 deniers de bonne monnoye.*

» *Item* de mines d'estain en poudre, de Thoulieu, *4 deniers bonne monnoye.*

» D'une pierre sépulchrable, *1 vieux gros de Thoulieu.*

» *Item* d'une pierre de moulin, *6 deniers.*

» *Item* d'une pierre à aguiscer, *4 deniers de bonne monnoye.*

» De sel, de poisson, de grains nettoyez, et d'escorche de bois, de fer, réservé les cuirasses, aussi réservé les harens, qui se deschargent à Maestricht, comme est escrit cy-dessus, de toutes marchandises de poids sont les estrangers obligez de payer.

» Pour un batteau de sel, un batteau de harengs, un batteau de poissons, *5 brabanters.*

» Les estrangers doivent pour un batteau de grains, *un vieux gros*, réservez les grains que l'on meine en sacque à Maestricht, en hault ou en bas.

» *Item* les estrangers sont redevables pour une marque de Thoulieu, *4 deniers.*

» *Item* pour un cent de cendre de chalmine de Thoulieu. *4 vieux gros.* »

Le *Manifeste* ajoute, pag. 50 : « Pour interprétation et pertinente intelligence de cette liste, servira la lettre écrite par feu Henrick Hoffe lors collecteur dudit prétendu Thoulieu sous le seigneur de Gheleine au Magistrat de la ville de Ruremonde le 26 d'avril 1565. s'excusant, et purgeant de ce qu'il étoit accusé d'avoir excédé en la levée du dit prétendu Thoulieu, déclare n'estre deub, et ne lever d'un *last d'huytle, et savon* que *douze patars*, d'un *last de harengs et de poix*, *trois patars*, d'une navière ou mast du sel pour grande qu'elle fut quand bien elle seroit tirée par quatre, cinque, ou plusieurs chevaux ne se payoit qu'un *braspenick* valissant un *patar*, et un *liard*. »

Tarif des droits de navigation sur la Meuse belge.

(Loi du 30 floréal an X et décret impérial du 10 brumaire an XIV.)

| DÉSIGNATION DE L'ESPÈCE DE BATEAUX EN LARGEUR. | Droits à payer à la remonte et à la descente dans les bureaux de | | | | | | | | OBSERVATIONS |
|--|--|--------|------|--------------|--------------|-------------|-------------|---------|--|
| | DIVANT. | VAMUR. | RUY. | LIÈGE. | | MAESTRICHT. | BURLEBONDE. | VEVIGU. | |
| | | | | Six-Maisons. | Caron-meuse. | | | | |
| De 2 ^m ,40 et au-dessous. | » 30 | » 35 | » 45 | » 50 | » 50 | » 95 | » 40 | » 65 | Les voitures et coches d'eau, et autres bateaux destinés uniquement au transport des voyageurs, payaient 5 fr. par bureau. |
| » 2 ^m ,40 à 2 ^m ,70 . . | 1 00 | 1 10 | 1 40 | 1 75 | 1 50 | 3 00 | 1 25 | 1 75 | |
| » 2 ^m ,70 à 3 ^m ,10 . . | 2 25 | 2 50 | 3 00 | 3 85 | 3 30 | 6 60 | 2 75 | 4 40 | |
| » 3 ^m ,10 à 3 ^m ,40 . . | 3 00 | 3 30 | 4 10 | 5 25 | 4 50 | 9 00 | 3 75 | 6 00 | |
| » 3 ^m ,40 à 3 ^m ,70 . . | 3 60 | 3 95 | 4 95 | 6 30 | 5 40 | 10 80 | 4 50 | 7 20 | |
| » 3 ^m ,70 à 4 ^m ,10 . . | 4 25 | 4 70 | 5 75 | 7 35 | 6 30 | 12 60 | 5 25 | 8 40 | |
| » 4 ^m ,10 à 4 ^m ,30 . . | 5 00 | 5 50 | 6 90 | 8 75 | 7 50 | 15 00 | 6 25 | 10 00 | Nota. Le décime p ^r fr. devait être ajouté aux droits. |
| Flottes, bois flottants et trains de bois, par 0 ^m ,30 de longueur. . | » 08 | » 10 | » 12 | » 15 | » 12 | » 20 | » 10 | » 15 | |

Le gouvernement français disposant des recettes en vertu de la loi du 30 floréal, se chargeait de l'entretien des rivières, et, dans le département de l'Ourthe, même lorsqu'il n'en était indemnisé par aucun péage, il dépensait annuellement de 20 à 25,000 fr. pour cet objet, si l'on en juge par les allocations de l'an XI, de l'an XII et de l'an XIII, qui ont été de 20,000 fr. pour chacun des deux premières années, et de 25,000 fr. pour la dernière (1).

A cette époque, de grandes réparations étaient déjà devenues nécessaires, et l'abandon dans lequel on avait précédemment laissé les rives de la Meuse, les digues, le chemin de halage, est signalé dans un rapport du 1^{er} prairial an IX, adressé au ministre de l'intérieur par le préfet de l'Ourthe. C'est pour porter remède à cet état alarmant, selon les termes du préfet, mais qui se prolongea encore pendant des années, que parut le décret impérial du 4 prairial an XIII, modifié peu après par celui du 8 vendémiaire an XIV, et qui rend exécutoire en Belgique l'art. 7, titre 28, de l'ordonnance de 1669 (2).

La perception de tout droit, fut suspendue à l'arrivée des alliés en 1814; mais en vertu d'un arrêté du gouverneur-général du Bas-Rhin, en date du 5 juin de la même année, et qui demeura obligatoire sous le gouvernement

(1) Archives de la province de Liège. — L'art. 18 de l'arrêté du 8 prairial an XI, offre une disposition remarquable sur la manière de procéder aux dépenses d'amélioration et d'entretien des fleuves.

(2) En l'an XI, M. Lejeune, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le département de l'Ourthe, avait proposé de curer les rivières d'Ourthe, de Vesdre et d'Amblève, d'améliorer leur cours et de réparer les chemins de halage; mais on ne voit pas qu'il ait fait de propositions pour la Meuse.

des Pays-Bas, cette perception fut reprise d'après le tarif du 10 brumaire : elle recommença le 10 juin. Le seul changement apporté aux anciens règlements par l'arrêté du gouvernement prussien, fut la suppression du droit de 10 centimes par bureau pour les laissez-passer. Tant que ce régime fut en vigueur, le bureau de Dinant produisit environ fr. 10,000 par année, celui de Maestricht fr. 18,000, Ruëmonde et Venloo ensemble à peu près de fr. 30 à 35,000.

A ces droits s'ajouta en 1816, par la loi du 15 septembre, un droit de tonnage dit *last-geld*, espèce de patente pour chaque bateau (1). Mitigé le 12 mai 1819, ce droit a été abrogé le 12 juillet 1821, et finalement remplacé par la patente personnelle imposée aux bateliers.

En 1818, un arrêté royal du 1^{er} mars, pour maintenir la liberté de la navigation, supprima les taxes municipales qui, dans quelques communes, restreignaient cette liberté.

Par arrêté royal du 17 décembre 1819, l'administration de la Meuse fut divisée et confiée aux trois provinces de Namur, de Liège et de Limbourg, chacune pour la partie qui la traverse. Dès-lors, sur la proposition des États députés de la province de Namur, de commun accord avec les États députés de Liège et ceux du Limbourg, un nouveau tarif fut adopté par arrêté royal du 30 octobre 1820, et le droit se perçut au profit de chacune des trois provinces. Ce règlement ne fut cependant que provisoire; le gouvernement se réserva d'en changer les dispositions d'année en année, sur les observations auxquelles il pourrait donner lieu, et c'est seulement en 1827, après avoir été approuvé de nouveau tous les ans, qu'il reçut une sanction définitive.

En vertu de l'arrêté du 30 octobre 1820, devenu exécutoire le 1^{er} janvier 1821,

(1) « Cette contribution n'était point excessive pour les bateliers hollandais; appliquée aux bateliers de la Meuse, elle était exorbitante : elle était injuste; car une industrie qui chômaît une grande partie de l'année payait la même contribution qu'une industrie toujours active, toujours productive. La preuve de ce que nous avançons nous coûtera peu d'efforts, la voici :

« Les bateaux employés à la navigation en Hollande, ne sont point d'une même construction que ceux employés à la navigation intérieure du bassin de la Meuse. En Hollande, ils sont d'une grande dimension. Le propriétaire et sa famille y ont leur domicile, ils naviguent à la voile et à charge complète; toute l'année ils parcourent les canaux dont ce pays est coupé; côtoient les bords de la mer; descendent ou remontent la Meuse, l'Escaut, le Rhin, sans jamais avoir besoin d'employer le secours des chevaux ou d'ouvriers extraordinaires. Au contraire, les bateaux du bassin de la Meuse jaugeant, pour la plus grande partie, de 50 à 60 tonneaux, ne peuvent aller en amont qu'à l'aide de chevaux et de nombreux ouvriers; pendant une grande partie de l'année ils restent sans emploi, empêchés qu'ils sont de naviguer, en hiver par les glaces et les débordements de la rivière, pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, par le manque d'eau. Leur construction rase et à découvert ne permet point au batelier de s'y établir à demeure, lui et les siens, et il est obligé d'avoir en terre ferme une habitation, où ils sont assujettis à des contributions et à des frais que ne paient point les bateliers hollandais. » — *De la suppression, dans l'intérêt de l'exportation des produits belges, des péages provinciaux, etc.*; par J.-J. PICARD, ancien juge au tribunal de commerce. Liège, 1833.

la dimension des bateaux cessa de servir de règle pour le droit à acquitter, la capacité en devint la base, et il fut fixé à trois centièmes de florin par tonneau et par bureau; les trains de bois payaient le même droit pour chaque stère dont ils se composaient.

Il semble que, dans ce système, la taxe dût être moins élevée que celle qui se prélevait précédemment, et qu'elle fût mieux assise, puisqu'elle prenait pour point de départ la capacité. Une note de l'inspecteur de la navigation, du 20 avril 1820, fait en effet observer que le bureau de Coronmeuse, qui avait rapporté en 1819 la somme de fl. 11,530-46, ou fr. 24,403-08, n'aurait produit, d'après le nouveau tarif, que fl. 3,729-41, ou fr. 7,892-92. Le bureau des Six-Maisons aurait perdu, dit-il, bien davantage. Mais les bateliers ont présenté des observations contraires, se fondant sur ce que le tarif imposait la capacité du bateau, et non pas le chargement réel.

Les nouveaux bureaux étaient dans la province de Namur, Hastières-Lavaux, Profondeville et Lives; dans la province de Liège, Huy, Liège, en partie aux Six-Maisons, en partie à Coronmeuse, et Lixhe; dans le Limbourg, St-Pierre, Maeseyck, Ruremonde, Venloo et Well.

La perception, d'après ce règlement qui spécifiait quelques exemptions en faveur des services publics et de l'agriculture, produisait annuellement dans la province de Namur environ fr. 30,000, autant dans la province de Liège, et de fr. 40 à 45,000 dans le Limbourg. Continué jusqu'à ce jour dans les deux premières provinces, elle a cessé dans la dernière au moment où les événements politiques sont venus interrompre le passage par Maestricht. Aussitôt après la convention de Londres du 21 mai 1833, la députation des États, dans l'idée que la navigation allait reprendre quelque activité, s'est hâtée de rétablir les bureaux de péage; mais la perception ne s'est faite que pendant le mois d'août de la même année, les intérêts du commerce ayant exigé que le droit fût aboli. La recette de ce seul mois avait été de fr. 2,022-69.

Les produits du péage étaient, dans les trois provinces, consacrés à l'entretien de la rivière et presque uniquement employés à l'amélioration du chemin de halage, usage pour lequel ils auraient suffi, si, par des dépenses premières, un véritable halage eût été convenablement établi; mais, obligées de construire de nouveaux chemins et d'entretenir ceux qui se détérioraient, les provinces ont été astreintes à une économie préjudiciable aux travaux à faire. Ainsi, on a cherché à tenir le chemin de halage à 2 mètr.; le fleuve ne cessant d'être navigable que lorsque les eaux s'élèvent à 2^m,50 et même à 2^m,60, il s'ensuit que les chevaux doivent entrer dans l'eau de 50 à 60 centimètres. Si l'on considère la difficulté de la remonte à cette époque, la force des courants qu'il faut surmonter, la position gênante du cheval, presque en travers sur la ligne étroite qu'il parcourt, on conviendra de la justesse du mot des bateliers, qu'un cheval dans l'eau ne vaut plus que la moitié d'un cheval.

Ce péage, ressource insuffisante pour les travaux à faire dans les provinces de Liège et de Namur, a complètement manqué dans le Limbourg depuis 1830, en sorte qu'il a fallu que l'État intervînt pour sauver plusieurs villages d'une destruction inévitable sans son secours. A dater de 1833, le trésor public a

donné au Limbourg, pour entretien des rives de la Meuse, la somme de fr. 283,000 ; les riverains, dans un espace de quatre ans, ont exécuté pour fr. 128,770 de travaux défensifs, et une allocation de fr. 40,000 pour les mêmes travaux continue à figurer au budget de l'État.

En outre du droit perçu d'après le règlement du 30 octobre 1820, il y a sur la Meuse, comme sur les autres rivières, des péages au profit de l'État ou des communes. Dans la province de Namur, 17 passages d'eau, 21 dans la province de Liège, et 16 dans la province de Limbourg, en tout 54, rapportent à l'État une somme totale et annuelle d'environ fr. 32,000, et aux communes fr. 2,484-20 (1); mais les trois provinces, bornées au revenu du péage établi sur la navigation, n'ont pu pourvoir ni à l'entretien du fleuve, ni aux besoins du batelage, et se sont vues dans l'impossibilité de lui procurer les facilités qu'il réclame. Et cependant le batelage de la Meuse emploie, dans la seule province de Liège, plus de 3,000 ouvriers, plus de 400 chevaux, et possède un matériel qui lui coûte environ fr. 9,000,000. Dans les trois provinces, le capital affecté à ce matériel va au delà de fr. 16,000,000. Une foule d'industries sont donc froissées à la fois quand le batelage est en souffrance.

Vous avez justement reconnu, Monsieur le Ministre, qu'il était temps que cette fâcheuse situation changeât. Les intérêts compromis par l'abandon d'un fleuve si important, les résultats qu'amènerait une navigation non interrompue, si ce n'est lors des fortes gelées et des hautes eaux, seulement pendant quelques semaines, doivent faire envisager comme peu de chose la dépense nécessaire pour les améliorations de son chenal navigable et pour l'entretien de ses rives.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.

Si, en effet, on se reporte à l'an IX, époque déjà fort éloignée, on trouvera que dès-lors, malgré la difficulté des temps, il y avait 110 bateaux du port de 200 à 250 tonneaux, allant de Venloo à Dordrecht et à Rotterdam; 120 d'un port moindre versaient à Venloo leurs cargaisons; 45 du port de 40 à 50 tonneaux, allaient de Liège à Namur et de Namur à Charleville, et leurs chargements se composaient de 2,000,000 de quintaux de houille, de 13,000 d'alun, de 140,000 de chaux, de 120,000 de clous, en tout de 2,273,000 quintaux, ou 113,650 tonneaux, représentant une valeur de fr. 4,612,000 (2).

Les transports actuels entre Verdun et Sedan s'élèvent à 10,000 tonneaux; entre Sedan et Charleville, à 40,000; et de Charleville à Givet, ils dépassent 90,000. Ces transports se composent principalement de houille tirée de Liège et de Charleroy, d'ardoises des carrières de Fumay et de Monthermé, de minerai pour les hauts-fourneaux situés entre Givet et Charleville, de bois de

(1) Les passages d'eau sur la Meuse, dans les provinces de Liège et de Limbourg, sont affermés au profit de l'État; dans la province de Namur, ils sont abandonnés aux communes.

(2) *Souvenirs de l'ancien pays de Liège*, par CONSTANS. Bruxelles, an X.

charpente et de chauffage, des produits des usines à fer, des verreries, etc. La quantité de houille introduite en France, par Givet, s'est élevée, en 1833, à 40,000 tonneaux; en 1834, à 50,000; en 1837, à 66,000; en 1838, à 55,000, et pendant les 9 premiers mois de 1839, à 40,500 (1) : elle représente donc à peu près les deux tiers du tonnage total dans cette direction.

Les transports de Namur à Givet s'effectuent sur près de 150 bateaux, comprenant en totalité 9,000 tonneaux et parcourant continuellement la Meuse, tant que les eaux ne sont ni trop basses, ni trop hautes. Leurs chargements vont, en remonte, à plus de 170,000 tonneaux; savoir : houille, de 110 à 120,000; charbon de bois, 12,000; minerai de fer, 23,000; écorces, 5,000, etc. Sur les 120,000 tonneaux de houille, 60 ou 65,000 proviennent de Charleroy, et 50 ou 55,000 des houillères de Liège; 5,000 sont employés à la consommation de la ville de Dinant; 18,000 environ par les villages qui bordent la Meuse, et le reste est consommé dans diverses usines ou destiné pour la France. Le minerai est pour les hauts-fourneaux entre Namur et la frontière.

En descente, ces mêmes bateaux importent de 8 à 10,000 tonneaux, sur lesquels les ardoises comptent pour plus de 4,000. Le vin, les eaux-de-vie, le cuivre, la craie, la soude, la laine, etc., etc., forment le reste. — De Givet à Dinant le transport total peut être de 30 à 35,000 tonneaux.

De Liège à Namur et à Maestricht, on comptait à la fin de 1833, 313 bateaux : 119 au-dessus de 20 tonneaux, contenant ensemble près de 4,000 tonneaux; et 194 d'un port inférieur, ne naviguant qu'à de petites distances. En 1826, le nombre des bateaux était aussi de 313; mais il y en avait 147 au-dessus de 20 tonneaux, et leur ensemble formait près de 11,000 tonneaux.

Les produits qui s'écoulent sur Namur sont principalement la houille et le fer, et les transports vers cette ville forment, en remonte, plus de 100,000 tonneaux. La ville de Huy, la ville d'Andenne et les villages sur la Meuse, exigent plus de 30,000 tonneaux de houille pour leur consommation (2).

En descente, de Namur à Liège, le minerai, les pierres à bâtir, la chaux, etc., s'élèvent en totalité à environ 150,000 tonneaux, nombre dans lequel le minerai entre pour 60,000, tirés de la province de Namur, et en grande partie de Rouillon; la pierre calcaire ou castine, pour 20,000, et la chaux pour 6,000 tonneaux.

De Liège sur Maestricht, pour la partie belge en aval et pour la Hollande, le mouvement était, avant la révolution, pendant les années 1828, 1829 et

(1) Cette année-ci a été des plus défavorables à la navigation. Ordinairement les eaux moyennes commencent en octobre, quelquefois même à la fin de septembre, se maintiennent en novembre et souvent une partie du mois suivant; cette année, juin, juillet, août, septembre, octobre, novembre, et le commencement de décembre n'ont eu que de basses eaux, et les besoins des villes de Sedan, de Mézières et de Charleville l'exigeant impérieusement, il a fallu que les bateaux de houille, à la fin de novembre et jusqu'en décembre, remontassent avec demi-charge et même moins.

(2) En 1839, les exportations de la ville d'Andenne par la Meuse, en faïence, terre de pipe et sable, se sont élevées à 7,368 tonneaux.

1830, d'environ 300,000 tonneaux, dont 230 à 235,000 de houille, et le surplus en fer, chaux, bois, ardoises, pierres de taille, terre de pipe, alun, clous, etc. Le retour, en vieux fer, en fer travaillé ou en gueuse, en poisson, beurre, genièvre, huiles, fromages, graines, etc., n'était pas au-dessous de 200,000 tonneaux. Le transport de la houille occupait alors à lui seul près de 600 bateaux, belges et hollandais (1).

Dans ces évaluations n'entrent pas les transports à petite distance et de toute saison, qui se font sur des bateaux légers et d'un faible tonnage, pour les échanges réciproques et les approvisionnements des localités voisines; mais, tels qu'ils sont, les transports constatés n'approchent point de ce qu'ils seraient si la navigation n'était pas fréquemment interrompue. Un seul industriel de Liège tirerait annuellement de l'entre Sambre-et-Meuse 50,000 tonneaux de minerai de fer pour ses usines, si les communications étaient plus faciles; bien d'autres feraient comme lui, et ce surcroît d'activité serait plus productif pour le trésor, que ne saurait l'être le plus fort péage. Mais je ne veux pas oublier qu'il s'agit en ce moment de ce qu'est la Meuse, et non de ce qu'elle peut être un jour.

Je m'arrête donc, Monsieur le Ministre, pour m'en tenir aux notions que vous avez désiré voir réunies et qui témoignent de l'état actuel de ce fleuve.

CONCLUSION.

En résumé, la Meuse est aujourd'hui en Belgique, à peu de chose près, ce qu'elle a été dans tous les temps; si, jusqu'en 1794, elle a été, dans la traverse de Liège et dans ses abords, l'objet de fréquents curages et d'utiles travaux d'entretien, elle n'a jamais, en aucune de ses parties, offert une pleine sécurité à la navigation, jamais nulle part elle n'a été entièrement exempte de longueurs ou de périls, et les améliorations qu'elle a depuis des siècles si vainement attendues, c'est de votre administration qu'elle les recevra.

Il serait sans doute téméraire d'assigner dès à présent d'une manière trop

(1) « Et cependant notre province y exportait annuellement du charbon (en Hollande) pour plus de cinq millions de florins des Pays-Bas. » — *Pétition adressée au Congrès le 6 décembre 1830.* Cette pétition est signée de 165 des principaux commerçants et fabricants de la province de Liège.

« On peut admettre sans erreur sensible, qu'avant la révolution, pendant les années 1828, 1829 et 1830, les trois quarts des grosses houilles et le tiers des charbons gailleux et fins, s'expédiaient tant en Hollande que vers les parties du cours de la Meuse encore régies aujourd'hui par les autorités belges, dont l'accès nous est interdit par l'occupation de Maestricht par les Hollandais. Cette exportation peut donc s'évaluer à :

| | | | |
|----------------------------|----------------------------|--|-----------------|
| 74,390 ^m | de houille, à flor. 10-00, | prix moyen des différentes qualités, flor. | 743,900 |
| 156,966 | de charbon, à 4-00, | id., | 627,864 |
| Total 231,356 ^m | à flor. 5-93, | id. de combustible exporté, | flor. 1,371,764 |

Rapport de M. DEVAUX, ingénieur en chef des mines dans la 3^e division; 28 juillet 1832.

précise le système de travaux qu'il conviendra de suivre pour atteindre le but : cependant , si l'on considère que les dérivations et les coupures sont très coûteuses , qu'elles exigent un nombreux personnel , qu'elles privent toujours quelques communes d'avantages et de droits acquis , et que le passage des écluses entrave la navigation à la vapeur , que l'intérêt public est d'encourager ; si , d'autre part , on tient compte du régime du fleuve , auquel on ne doit toucher qu'avec une extrême circonspection , de la nature et de la configuration du terrain , de la solidité , de la régularité du fond , du genre de difficultés que rencontre la navigation depuis la frontière de France jusqu'à Liège et au-delà , peut-être déjà , sans rien adopter exclusivement , sans rien repousser d'une manière absolue , peut-on prévoir que , dans cette partie , des chenaux en rivière avec digues submersibles , des barrages obliques aux bras perdus , qui abaissent les eaux en les divisant , et l'enlèvement des roches aux endroits où elles gênent le passage des bateaux , seront des mesures efficaces pour entretenir constamment la hauteur d'eau que demande le batelage ; peut-être même pourrait-on espérer par là d'obtenir de 1^m,50 à 1^m,60 aux plus bas étiages , condition qu'il serait essentiel de remplir , vu le tirant d'eau des bateaux de la Sambre , qui oblige maintenant les bateliers de cette rivière à rompre charge à Namur , et à transborder le chargement d'un seul bateau de Sambre sur deux ou trois bateaux de Meuse. C'est une perte de temps et d'argent , et la navigation a besoin d'être délivrée de retards si dispendieux.

De Liège au-dessous de Maeseyck , jusqu'au point où les deux rives deviennent hollandaises , le même système pourrait être suivi ; il faudrait seulement y ajouter des travaux de défense pour les rives en butte à de continuelles érosions , et dans toute l'étendue du fleuve , il faudrait aviser à la construction d'un chemin de halage ; les endroits où il manque sont les plus nombreux , et presque partout où il existe , il devrait être exhausé et élargi ; souvent aussi , trop éloigné du chenal navigable , il est également impraticable dans les hautes et dans les basses eaux.

Vous avez sagement pensé , Monsieur le Ministre , que de semblables travaux ne devaient point être concédés à des particuliers ; leur utilité est trop générale pour qu'ils ne soient pas exécutés par l'État. Une compagnie ne peut se rendre concessionnaire d'une aussi grande entreprise qu'en se ménageant le moyen de rentrer dans ses fonds par l'élévation des péages : aucun autre genre de bénéfice ne lui est réservé pour le dédommagement de ses peines et le remboursement de ses capitaux. Il n'en est pas de même pour l'État : les péages ne sont qu'une partie des produits de ses dépenses premières , qui rentrent indirectement dans ses coffres par une multitude de voies. Outre que les dépenses réclamées par les besoins du commerce et de l'industrie sont une dette qu'il lui faut acquitter , fût-ce aux dépens du trésor , la prospérité qu'elles font naître devient une source de nouveaux produits , et il y a plus que compensation entre les dépenses et les recettes. Le péage peut-être , dans certaines circonstances , ne rendra pas l'intérêt du capital employé ; mais les développements que donnent à l'industrie des communications faciles , les produits qu'elles créent , les transactions qu'elles provoquent , la valeur qu'elles font acquérir à des lieux qui n'en avaient pas , les richesses qu'elles répandent ,

l'accroissement qu'elles introduisent dans la consommation, toutes ces circonstances diverses, indépendamment du bien-être général qu'elles étendent et affermissent, apportent dans les caisses publiques un intérêt élevé du capital dont l'État a fait l'avance. Ces avantages, partiels pour des provinces, peu sensibles pour des communes, perdus pour une compagnie de capitalistes, ne sont recueillis que par l'État; lui seul peut donc véritablement améliorer, en fournissant aux dépenses nécessaires.

Du reste, il ne s'agit pas de faire disparaître toutes les difficultés de la navigation, ce serait folie d'y prétendre; ni de bouleverser le régime du fleuve en cherchant à le perfectionner: il s'agit seulement d'avoir partout une hauteur d'eau suffisante, et les dépenses ne seraient pas aussi considérables qu'on pourrait le croire au premier abord. Il est vraisemblable que ce qui a été utilement pratiqué sur le Rhin, sur la Moselle, sur la Loire, que ce qui a réussi en France sur la Meuse, doit réussir également en Belgique dans des conditions analogues; les barrages faits par les bateliers au confluent de l'Hermeton et à Hastières-Lavaux, le creusement du chenal vis-à-vis du château de Waulsort, sont des indications qui semblent d'avance garantir le succès, et des essais immédiats peuvent d'ailleurs dissiper tous les doutes.

Les ouvrages en aval de Liège seraient une conséquence des travaux en amont, sauf ce qui concerne la défense des rives, et ces derniers ouvrages sont également indiqués.

Liège, le 23 décembre 1839.

L'ingénieur chargé de l'étude générale de la Meuse,

H. GUILLERY.

Annexes.

PREMIÈRE PARTIE.

*Textes des lois, traités, tarifs et dispositions
réglementaires.*

§ I. — PÉRIODE ANTÉRIEURE A LA RÉUNION DES PROVINCES
BELGES A LA FRANCE.

N^o 1.

*Copie de la lecture du transport du toulieu des marchandises passant par
dessous le pont des arches le terme de XXX ans.*

Nous Loys de bourbon ꝑ la permission divine Evesque de Liege duc de bouillon et conte
dLoz a tous ceulx qui ces pñtes lectres verront salut.

Comme nagaires après la conqueste faicte de la cité de Liege par très hault et puissant
prince nre très honoré et doubté Sgr frere et cousin Monsgr Charles Duc de bourg^{ne} de bra-
bant de Limbourg et de Luceñb Konte de flandres ès communications et journées faictes et
tenues entre les deputez de mondit Sgr frere et cousin d'une part, et nous d'autre ait entre
autres choses esteit dit convenu et appointé que pour considération des grans plaisirs et
services que il a faiz à l'Église de Liege et à nous come chñn seet, dont à toujours jamais
serons tenuz et obligez envers lui, et pour le aucunement recompenser des grans fraiz et des-
pens par lui euz et soutenuz à l'occasion des guerres de Liege et aussi pour faire et édifier aucun
lieu fort en l'isle pour garder et conserver noz eglises et lequel fort sera tenu de nous, et en
foy et hōmaige d'icelle eglise Nous lui cederons et transporterons pour lui ses hoirs et aians
cause pour le temps et tme de trente ans pñts avenir, tous les drois prouffiz et emolumens du
toulieu et gabelle que l'on a mis sus et qui se doit prendre et lever sur tous les biens denrées
et marchandises passans et qui passeront led temps durant par dessous le pont des arches
en lad cité hors mis les subgetz des pais de mond Sgr de bourg^{ne}. Scavoir faisons que nous
voulans entretenir ce que de nre part a esté accordé et au surplus user de bonne foy envers
nre dit Sgr frere et cousin cōme tenuz y sōmes a icelui avons de nre étaine science par
ladvis conseil et consentement de nred chappitre pour les causes et considérat dessusd
donné cedé et transporté donnons cedons et transportons pour nous et noz successeurs eves-
ques de Liege par la teneur de ces pñtes lauctorité et faculté de lever à son prouffit tous les
drois prouffiz et emolumens dud toulieu et gabelle qui coïne dit est se prend et leve sur
tous les biens denrées et marchandises passans et qui passeront par dessous ledit pont des
arches en nre dite cité hors mis les denrées conduites par les subgez de mond Sgr et à
eulx appartenans sans fraude quest le XXX^e denier des biens et marchandises y passans pour
par mondit Sgr de bourg^{ne} sesdits successeurs les faire lever et recevoir à leur prouffit et en
joir et user ledit temps et terme de XXX ans prochains avenir tant seulem̄t sans ce que durant
icelui temps et icelui tñne nous ou noz successeurs evesques de Liége ou autres puissions ou
ayons endit toulieu et gabelle avoir clamer ne demander aucun droit ne en retenir ou rece-
voir aucune chose à nre prouffit en renonçant quant à ce ꝑlement à tous drois allegations
exceptions deffenses privileges à toutes recisions et autres choses quelzconques que nous ou
nosdits successeurs evesques pourrions ou poudroient pretendre ou mettre avant dire pro-
poser ou alleguer aucunement au contraire des choses dessusdites ou d'aucunes d'icelles et
meśm̄t au droit disant generale renonciation ne valoir si le speciale ne precede et le tout
sans fraude et malengin car ainsi le voulons et nous plaist En temoing de ce nous avons fait
mettre nre seel à ces pñtes Donné en nre ville de treck le pñier jour de juillet l'an de la
nativité nre Sgr mil quatre cens soixante neuf. Et nous doyen et chappitre de l'Église de
mon dit Sgr Saint Lambert saichans et considerans les causes et considerations cy dessus es
lettres de reverend père en Dieu nre tres redoubté Sgr Monseigneur Loys de bourbon Eves-
que de Liege spécifiées et déclarées estre vraies et pour icelles causes lesdits don cession et

transport dont en icelles lectres est faicte mention estre et tournée au prouffit et utilité evident de la dite eghse paix seurté et tranquillité des suppostz subgez et biens d'icelle de n^{re} certaine science pure et franche volenté avous pour nous et noz successeurs loué greé consenti et accordé louous greons consentons et accordons les dessus dits don cession et transport et tout le contenu ès dites lectres de mondit Sgr de Liege tout ainsi et par la manière que icelles lectres le contiennent ausquelles lectres nous en tesmoing de verité avous mis et appendu le seel dudit chappitre avec le seel d'icelui Monsgr de Liège à ces dites pñtes faictes et données en la dite ville de Treet ledit premier jour de juillet l'an dessusdit mil quatre cens soixante neuf ainsi signé par Monsgr les President et chancelier le Sgr de Sembref Messire Guille Dordinghen Sgr de Hardelinghen et de Werme Chlr et Jehan de Cortembach Seneschal de Bilsen pns N. Rosselet encores ainsi signé par Mess^{rs} les Doyen et chapitre dessusdits Jehā de Broechusen.

No 2.

Extrait d'un registre intitulé : Archives du conseil privé. Érection du pont des Arches. 1655 et suiv.

(Folio 77.)

Le 7 d'aoust 1657 a esté rendu le péage sous et sur le pont des Arches à commencer le 10 du mesme mois et finir le mesme jour l'an révolu pour estre exigé de la mesme sorte et manière qu'il avait esté par les fermiers du pont des bâteaux, a esté assis à saize milles fls bbant, hausse deux cents fls semblables et est demeuré au s^r soubmayeur Prosset parmi trent cinque hausses, mais comme la bourgeoisie faisoit du bruit pour la subjection dud' peage, le rendage a esté annulé du consent des partycs et moderé au regard de la bourgeoisie comme s'ensuit y estant commis des collecteurs pour l'estranger etc.

En l'assemblée de Messieurs les Bourg^{m^{res}} et moderne et vieux conseils, y présents les s^{rs} m^{res} et commissaires de la cité de Liège, tenue en la sale haute le 16 d'aoust 1657.

Sur propositions faites par Messieurs les Bourg^{m^{res}} touchant le peage du pont des arches, après avoir meurement délibéré sur cette matière a esté resous pour le soulagement de la bourgeoisie de surroguer en lieu et place dudit péage un impost de dix liards sur chaque tonne de bierre, au dessus des dix liards ci-devant imposez pour la structure et retablissement du mesme pont, à payer dans la cité franchise et banlieu, et que ledit impost nouveau desdits dix liards se rendra tout au plustot pour le terme de cinqes ans seulement, argent promptement comptant, laquelle somme sera immédiatement et sans dilay appliquée à la redemption et extinction des rentes constituées pour ladite structure à proportion d'icelles sommes et signamment de celles dont les créanciers ont fait et feront difficulté de consentir à ladite surrogation, au moyen de quoy tous ceux qui payeront les impost de la bierre susdits seront affranchis et libres dudit peage, comme aussi leurs batteaux, demeurant ledit peage à la charge des étrangers et de ceux qui ne payeront ledit impost des bierres, ordonnant au s^r grand greffier de depecher les affiches notificatoires que l'impost susdit se rendra demain entre dix et onze heures du matin en la sale haute de la maison de ville, par devant Messieurs les Bourg^{m^{res}} et conseil.

Et là meme les s^{rs} m^{res} et commissaires ont déclaré que nonobstant le droit d'exemption qu'ils disent leurs competer, d'estre contents de payer l'impost desdites bierres, servants pour l'accomplissement des ouvrages, paiement et extinction des rentes constituées pour et à raison du retablissement dudit pont, voire que leur présente déclaration ne serat tirée en conséquence etc.

No 3.

Conditions et règlement du péage sous et sur le pont des Arches.

Messieurs les bourguemestres et directeurs de la fabrique du pont des Arches veulent rendre et par ceste rendent au plus offrant, le péage dudit pont, aux conditions, droits et règlement pour le bon ordre, suivants et ce pour le terme d'un an, à commencer le 6 de novembre 1657 au matin, et finir au mesme jour l'an révolu.

Les reprenneurs sous nuls titres et pretextes tels qu'ils puissent estre, soit de guerre ou contagion, ni pour aucuns cas prevez et non prevez, ne pourront refuser de payer l'entier de leur reprise.

Seront obligez de fournir promptement le quart de ladite reprise, et ainsi de trois mois à autres, jusques à l'accomplissement de la somme totale.

Ils devront commettre des collecteurs prudents et discrets, qui sans molester personne, exigeront ce qui sera limité cy-après : bien pourront-ils paisiblement rebutter et empescher le passage à ceux qui refuseront le payement.

Tous religieux et religieuses des ordres mendiantes, pauvres personnes vivantes d'aumosnes et estudiants passeront et repasseront sans rien payer comme aussi les carosses, chariots, bagages de son Altesse Serenissime et ce qu'en dépend, ses conseillers et serviteurs avec leur suite, à pied, à cheval, ou autrement.

Seront aussi exempts M^r de la cathédrale et leurs domestiques.

Semblablement ceux qui payent l'impost sur la cervoise destiné pour les ouvrages dudit pont.

Ils pourront exiger de chaque personne de quelle qualité, ou condition qu'elle soit, qui ne payent le dit impost (à la réserve cy devant faite) pour chacune fois qu'elle passera sur ledit pont à pied 1 liart.

Pour un cheval non chargé. 2 liarts.

Pour un chargé 1 pattar.

Pour un traîneau ou splayon chargé. 2 liarts.

Pour un non chargé. 1 liart.

Pour une brouette chargée 1 liart.

Pour une non chargée. Rien.

Pour une charrette chargée ou non 2 pattars.

Pour un carosse, char ou chariot, à deux, trois, quatre, ou plusieurs chevaux ou bœufs 4 pattars.

Pour toutes bestes à cornes 2 liarts.

Pour dix brebis moutons et autant de chèvres 2 liarts.

Pour dix pores un pattar et à l'advenant.

Item pourront exiger pour chaque couplée chargée, en dévallant sous le pont, savoir deux nasselles jointes ensemble 20 pattars.

Pour une de neuf à dix pieds chargée 12 pattars.

Pour une nasselle de sept à huit pieds aux houilles et à la chaux. 10 pattars.

Pour un bateau de Mézières, une sambresse ou nasselle aux grains devallante ou remontante sous le pont 10 pattars.

Pour autres bateaux moindres à proportion de chaque pied de largeur. 1 pattar.

Pour les hangarts et hauts masteaux. 50 pattars.

Et suffira pour passer toute la journée avec nasselles, outresses, ou vlegherchenes, de payer une fois. 2 pattars.

Pour chaque givée ou longueur de bois de stansons ou weres 5 pattars.

Pour chaque longueur ou givée de hestres rondes et bayardeaux 10 pattars.

Pour les quarrées 20 pattars.

Pour chaque nasslée de ronds chaines ou quarrez 40 pattars.
 Pour chaque givée de clappes 40 pattars.
 Item pour chaque bateau montant audessus du pont traîné par un cheval
 et à proportion de sa charge. 16 pattars
 qui se redoubleront à l'advenant des chevaux.

Et s'il était trouvé qu'aucun des collecteurs aurait exigé davantage qu'il n'est ci-dessus limité outre qu'iceluy sera punissable de peine arbitraire, son maistre sera obligé de refurnir à la personne le double de ce qui lui aura esté exigé.

Si ne sera permis à qui que ce soit de passer sous ledit pont avec nagles nasselles ni aucuns bateaux de quelle qualité ils puissent être sans en advertir (si faire se peut) les fermiers ou du moins sans payer immédiatement après les droits ci-dessus exprimez à peine de deux florins d'or d'amende, à repartir un tiers à l'officier de S. A. S^{me} l'autre au profit du comptoir et le troisième aux fermiers.

Ne sera aussi permis de passer sur icelui par force ou autrement, sans payer les droits prescrits, à peine de demy patacon, à repartir comme dessus.

Soy reservans les dits seigneurs la déclaration, interpretation et determination des doutes et difficultés qui pourraient survenir, sur l'observance des dites conditions et articles.

Si jouiront les fermiers et leurs commis de la mesme sauvegarde et protection de S. A. S^{me}, que ceux du pont des bateaux ont cy-devant jouy.

Le présent rendage sera nul, et comme pas advenu, ne soit que les reprenneurs viennent à observer les clauses conditions et devises d'iceluy en tous ses points, demeurants neantmoins iceux responsables pour tous dommages et intérêts.

Le dit peage est assis à quinze cents florins brabant la hausse cent florins semblables.

Par ordonnance des dits Messieurs,

Signé, ANDRÉ DE CORSWAREM, *cassier du comptoir.*

N^o 4.

Estat ou tarif pour la levée des droits en la province de Namur, sur les marchandises, manufactures et denrées montant et descendant les rivières de Meuze et de Sambre (1).

| | Entrée pour la consommation. | Sortie ou transit |
|---|---------------------------------|----------------------|
| A. | | |
| Acier, le cent pesant | 0 8 0 | 0 6 0 |
| Aiguilles, la livre | 0 1 0 | 0 0 3 |
| Alun, le cent pesant | 0 12 0 | 0 10 0 |
| Amandes, le cent pesant | 0 12 0 | 0 9 0 |
| Amidon, le cent pesant | 0 15 0 | 0 5 0 |
| Anil, ou indigo, le cent pesant | 1 10 0 | 1 4 0 |
| Anis, caruy, coriandre et fenouille, le cent pesant | 0 12 0 | 0 10 0 |
| Ardoises de France, le mille. | 0 15 0 | 0 15 0 |
| » de Fumay et autres, le mille. | 0 10 0 | 0 10 0 |
| Azur commun, le cent pesant | 1 0 0 | 1 0 0 |
| B. | | |
| Baleines, le cent pesant | 1 0 0 | 0 15 0 |
| Basin, la pièce de 20 aunes | 0 10 0 | 0 6 0 |

(1) Ce tarif est de 1683. Il a été réimprimé en 1716. — *Archives de la province de Liège.*

| | Entrée pour la consommation. | | | Sortie au transit | |
|--|---------------------------------|----|---|----------------------|-----|
| Bas de laine et de fil de toute sorte, le cent pesant | 2 | 10 | 0 | 1 | 5 0 |
| Beure, le cent pesant | 0 | 12 | 0 | 0 | 8 0 |
| Bois à teindre de toute sorte, le cent pesant | 0 | 7 | 0 | 0 | 5 0 |
| » ouvré et non ouvré; si comme mairins, sommiers, hilar- deaux, flaches, planches, dites, fonsures, cartelages, lattes, chevrons, rais, jantes, clapés, fats à cercles, perches, charsons, bois à brusler, et de toutes autres sortes de la valeur de cent florins | 4 | 0 | 0 | 6 | 0 0 |
| Boutilles, tant grandes que petites, le cent en nombre . . . | 0 | 8 | 0 | 0 | 6 0 |
| Boutons de crin, de poil et de fil de toutes sortes, le cent pesant. | 2 | 10 | 0 | 1 | 5 0 |
| Briques, le mille | 0 | 6 | 0 | 0 | 8 0 |

C.

| | | | | | |
|---|----------|----|---|----------|------|
| Cendres calmines, le cent pesant | Défendu. | | | Défendu. | |
| » gravelées, dites <i>weasschen</i> , le cent pesant | 0 | 4 | 0 | 0 | 2 0 |
| » dites <i>pot-asschen</i> , le cent pesant. | 0 | 5 | 0 | 0 | 2 6 |
| » dites <i>souda</i> , le cent pesant | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 6 |
| Chanvre cru ou appresté, le cent pesant | 0 | 6 | 0 | 0 | 4 0 |
| Charbons de bois, la benne de 18 vans de Namur | 1 | 3 | 0 | 0 | 9 0 |
| » de terre, ou houille, la charrée de 3,000 livres | 1 | 5 | 0 | 2 | 10 0 |
| » menu de forge, la charrée de 3,000 livres | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 0 |
| » à cuire briques ou chaux, la charrée de 3,000 livres. | 0 | 8 | 0 | 0 | 15 0 |
| Chapeaux de poil, de laines, communs, la douzaine | 2 | 8 | 0 | 0 | 18 0 |
| » de vigogne et castor, la douzaine | 4 | 16 | 0 | 2 | 8 0 |
| Chaux, le muid de douze mandes | 0 | 3 | 0 | 0 | 5 0 |
| Cire blanche, le cent pesant | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 0 |
| » jaune, le cent pesant | 2 | 0 | 0 | 0 | 10 0 |
| Colle de toute sorte, le cent pesant. | 0 | 8 | 0 | 0 | 5 0 |
| Coperose, le cent pesant | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 0 |
| Cotton, le cent pesant. | 0 | 10 | 0 | 0 | 6 0 |
| Crin de cheval, le cent pesant | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 0 |
| Cuir à poil de bœufs, vaches et chevaux, secs et salez, la pièce. | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 0 |
| » tannez pour empeignes et semelles, le cent pesant. | 0 | 15 | 0 | 0 | 9 0 |
| Cuivre en batterie de toute sorte, le cent pesant | 0 | 16 | 0 | 0 | 16 0 |
| » fondu, le cent pesant | 0 | 12 | 0 | 0 | 12 0 |
| » mistraille, potis ou vieux cuivre, le cent pesant. | 0 | 6 | 0 | 0 | 10 0 |

D.

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|---|--------|---|--|---|---|---|--------|---------------------------------------|---|---|---|-------|---------------------------------------|---|---|---|-------|--------------------------------------|---|---|---|--------|
| Daguet, la tonne ordinaire. | 0 | 4 | 0 | 0 | 4 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Derle, le last réglé à 4,000 livres. | 0 | 6 | 0 | 2 | 0 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Draps de laine de | <table border="0"> <tr> <td rowspan="4" style="font-size: 3em; vertical-align: middle;">}</td> <td>de la valeur de 150 florins la pièce</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1 10 0</td> </tr> <tr> <td>de la valeur de 125 florins</td> <td>5</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1 5 0</td> </tr> <tr> <td>de la valeur de 100 florins</td> <td>4</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1 0 0</td> </tr> <tr> <td>de la valeur de 75 florins</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0 15 0</td> </tr> </table> | | | | | } | de la valeur de 150 florins la pièce | 6 | 0 | 0 | 1 10 0 | de la valeur de 125 florins | 5 | 0 | 0 | 1 5 0 | de la valeur de 100 florins | 4 | 0 | 0 | 1 0 0 | de la valeur de 75 florins | 3 | 0 | 0 | 0 15 0 |
| } | | | | | | | de la valeur de 150 florins la pièce | 6 | 0 | 0 | 1 10 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | de la valeur de 125 florins | 5 | 0 | 0 | 1 5 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | de la valeur de 100 florins | 4 | 0 | 0 | 1 0 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| | de la valeur de 75 florins | 3 | 0 | 0 | 0 15 0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| toutes sortes et | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| lieux, blancs, | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| meslez et teints. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

E.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|------|
| Escorces de chêne et d'autre, la razière de 250 liv. | 0 | 2 | 0 | 0 | 4 0 |
| Épiceries fines, si comme safran, feuille de muscade, cloux de girofle, canelle et noix muscade, la livre. | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 6 |
| » communes, si comme poivre, gingembre, maniquette et cacau, le cent pesant. | 1 | 0 | 0 | 0 | 15 0 |
| Estoffes ou draps de soie, meslez d'or et d'argent fin, si comme brocards, toilettes, moire, satin, y compris les den- telles, passéments, rubans, boutons et autres ouvrages d'or et d'argent fin, la livre | 1 | 5 | 0 | 0 | 3 0 |

| | Entrée pour la consommation. | | Sortie ou transit | |
|---|---------------------------------|------|----------------------|------|
| Estoffes de soie de toutes sortes, y compris les ouvrages d'or et d'argent faux et de soie, la livre. | 0 | 16 0 | 0 | 0 9 |
| » de soie, meslée de poil fin de Smirne, si comme ferrandines, camelots, etc., la livre. | 0 | 8 0 | 0 | 0 6 |
| » de laine, si comme sarges, droguets, estamines, cordelière, ratz de Gènes, de Chalons, de France, d'Angleterre et d'Hollande, le cent pesant. | 10 | 0 0 | 1 | 5 0 |
| » de Liège, le cent pesant | 5 | 0 0 | 1 | 5 0 |
| Estain travaillé, ou en bloc, le cent pesant. | 1 | 4 0 | 0 | 18 0 |

F.

| | | | | |
|--|---|-----|---|-----|
| Fer ou mine de fer, la charrée | 0 | 2 0 | 0 | 4 0 |
| » en gueuse, le cent pesant. | 0 | 1 0 | 0 | 1 6 |
| » en platines, le cent pesant | 0 | 6 0 | 0 | 3 0 |
| » en batterie, le cent pesant | 0 | 6 0 | 0 | 6 0 |
| » en barres, verges, etc., le cent pesant. | 0 | 4 0 | 0 | 2 0 |
| » ou cloux de fer, le cent pesant. | 0 | 6 0 | 0 | 5 0 |
| » fondu en pots, taques, etc., le cent pesant | 0 | 4 0 | 0 | 2 0 |
| Fromages de lait doux d'Hollande et autres lieux, le cent pesant | 0 | 8 0 | 0 | 8 0 |
| » commun, dit <i>boulet</i> , le cent pesant | 0 | 6 0 | 0 | 6 0 |
| » rompu en tonnes, le cent pesant. | 0 | 3 0 | 0 | 3 0 |
| Fruits secs : figues, le cent pesant | 0 | 6 0 | 0 | 6 0 |
| » raisins et corintes, le cent pesant | 0 | 8 0 | 0 | 8 0 |
| » prunes, le cent pesant | 0 | 4 0 | 0 | 4 0 |

G.

| | | | | |
|---|---|------|---|------|
| Gomme de toutes sortes, le cent pesant. | 0 | 12 0 | 0 | 10 0 |
| Grains: Froment, le stier, mesure de Namur | 0 | 2 0 | 0 | 2 9 |
| » Mestillon, le stier | 0 | 1 6 | 0 | 2 3 |
| » Seigle, le stier | 0 | 1 3 | 0 | 1 9 |
| » Orge commun ou souerion, le stier. | 0 | 1 3 | 0 | 1 9 |
| » Espeaute mondé, le stier. | 0 | 1 6 | 0 | 2 3 |
| » » commun, le stier | 0 | 1 3 | 0 | 1 9 |
| » Avoine, le stier. | 0 | 0 9 | 0 | 1 6 |
| » Bouquette, le stier | 0 | 1 0 | 0 | 1 6 |
| » Bray a brasser, le stier | 0 | 1 0 | 0 | 1 6 |
| » Febvres de Rome ou Turquie, le stier. | 0 | 2 0 | 0 | 2 9 |
| » » plattes ou grandes, le stier. | 0 | 1 0 | 0 | 1 3 |
| » » petites ou rondes, dites <i>favelottes</i> , le stier | 0 | 1 3 | 0 | 1 6 |
| » Pois communs tant blancs que bleu ou verds, le stier. | 0 | 2 0 | 0 | 2 3 |
| » Vêches d'hiver et d'été, le stier. | 0 | 1 0 | 0 | 1 6 |

H.

| | | | | |
|---|---|------|---|------|
| Harpoix, le cent pesant. | 0 | 6 0 | 0 | 6 0 |
| Houblon, le cent pesant. | 0 | 15 0 | 0 | 15 0 |
| Huile d'olives et de noix, l'ame de cent pots | 0 | 18 0 | 0 | 18 0 |
| » de semences, l'ame | 0 | 16 0 | 0 | 16 0 |
| » de baleines, dite <i>traen</i> , la tonne ordinaire | 0 | 14 0 | 0 | 14 0 |
| » de foix, dite <i>leuer-smaut</i> , la tonne ordinaire | 0 | 12 0 | 0 | 16 0 |

J.

| | | | | |
|---|---|------|---|------|
| Jambons, lard, langues de bœuf, chair salée et enfumée, le cent pesant. | 0 | 12 0 | 0 | 10 0 |
|---|---|------|---|------|

| | Entée pour la consommation | | Sortie ou transit | |
|--|-------------------------------|------|----------------------|------|
| L. | | | | |
| Laines d'Espagne, de Pologne, d'Angleterre et autres, tant lon- gues que courtes, le cent pesant | 0 | 5 0 | 0 | 10 0 |
| » d'Allemagne et de ces païs, le cent pesant | 0 | 3 0 | 0 | 6 0 |
| Lin peigné, le cent pesant. | 0 | 8 0 | 0 | 12 0 |
| » cru, le cent pesant. | 0 | 2 0 | 0 | 6 0 |
| Livres liez et non liez, le cent pesant | 1 | 0 0 | 1 | 0 0 |
| Locques à faire papier, le cent pesant | 0 | 2 0 | 0 | 10 0 |
| M. | | | | |
| Maroquins de toutes sortes, le cent pesant. | 8 | 0 0 | 1 | 5 0 |
| Mercerie et quincaillerie d'acier, de fer et de cuivre de toutes sortes, le cent pesant. | 2 | 10 0 | 1 | 5 0 |
| Miel, le cent pesant. | 0 | 6 0 | 0 | 6 0 |
| N. | | | | |
| Noix de galle, le cent pesant | 0 | 5 0 | 0 | 5 0 |
| O. | | | | |
| Oranges et citrons, la caisse | 1 | 0 0 | 1 | 0 0 |
| De compte, le mille en nombre | 0 | 10 0 | 0 | 10 0 |
| P. | | | | |
| Paille, la charée de cent jarbes. | 0 | 3 0 | 0 | 5 0 |
| Papier blanc, bleu et gris : | | | | |
| » de la valeur de 4 florins et au-dessus, la rame | 0 | 3 0 | 0 | 3 0 |
| » de la valeur de 3 florins, la rame | 0 | 6 0 | 0 | 2 0 |
| » en-dessous de 3 florins, la rame | 0 | 4 0 | 0 | 1 0 |
| Peaux sans apprest en laine : | | | | |
| » de moutons, les 100 pièces | 0 | 15 0 | 0 | 15 0 |
| » de veaux, les 100 pièces | 0 | 12 0 | 0 | 12 0 |
| » d'agneaux, les 100 pièces | 0 | 6 0 | 0 | 6 0 |
| » de chevres, la douzaine | 0 | 3 0 | 0 | 3 0 |
| » de loups, la douzaine | 0 | 6 0 | 0 | 6 0 |
| » de renards, la douzaine | 0 | 3 0 | 0 | 3 0 |
| » apprestées ou passées en blanc, couleurs et les grises de la valeur de cent florins | 3 | 0 0 | 2 | 0 0 |
| Pierres à moudre grains, de 3,000 livres et de plus, la pièce. | 6 | 0 0 | 6 | 0 0 |
| » de 2,000 livres et au-dessus, la pièce | 5 | 0 0 | 5 | 0 0 |
| » de 15 à 1,600 livres, la pièce | 4 | 0 0 | 4 | 0 0 |
| » de 1,200 livres et en-dessous, la pièce | 2 | 8 0 | 2 | 8 0 |
| » à effiler de cinq pieds et au-dessus, la pièce | 0 | 10 0 | 0 | 6 0 |
| » de 2, 3 à 4 pieds. | 0 | 5 0 | 0 | 3 0 |
| » en-dessous de deux pieds | 0 | 3 0 | 0 | 1 6 |
| » de marbre blanc, noir et rouge, travaillées et non travaillées de toutes sortes, de la valeur de 100 florins. | 5 | 0 0 | 3 | 0 0 |
| Pipes a tabacq, la tonne ordinaire de 20 grosses | 0 | 10 0 | 0 | 10 0 |
| Plomb en bloc, le cent pesant | 0 | 7 0 | 0 | 7 0 |
| » en rolles, buses, etc. | 0 | 8 0 | 0 | 8 0 |
| » mine de plomb ou plomb cru, le cent pesant | 0 | 6 0 | 0 | 6 0 |
| Poissons : Molue, la tonne | 0 | 12 0 | 0 | 16 0 |
| » Harangs blancs, la tonne. | 0 | 12 0 | 0 | 18 0 |
| » Saumon salé, la tonne | 1 | 10 0 | 1 | 10 0 |

| | Entrée pour la consommation. | | | Sortie ou transit. | | |
|--|---------------------------------|----|---|-----------------------|----|---|
| Poissons : Sorets, la tonne. | 0 | 6 | 0 | 0 | 15 | 0 |
| » Esolephins, la tonne | 0 | 8 | 0 | 0 | 8 | 0 |
| » Stock-vis, le cent pesant | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| » Huîtres, la tonne | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Q. | | | | | | |
| Quainquallerie de toutes sortes paiera, comme mercerie, du cent pesant. | 2 | 10 | 0 | 1 | 5 | 0 |
| R. | | | | | | |
| Ris, le cent pesant | 0 | 8 | 0 | 0 | 4 | 0 |
| S. | | | | | | |
| Savon d'Espagne, le cent pesant. | 0 | 18 | 0 | 0 | 10 | 0 |
| » noir, la tonne de 240 livres. | 1 | 10 | 0 | 1 | 10 | 0 |
| Sel, le sacq de Malines de 250 livres | 1 | 0 | 0 | 0 | 15 | 0 |
| Semences de navettes, rabetto, choux, lin et chanvre, le stier. | 0 | 3 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| Sucre candis blanc et brun, le cent pesant. | 5 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 |
| » raffiné ou en pain, le cent pesant. | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| » en poudre blanc, le cent pesant | 1 | 5 | 0 | 0 | 15 | 0 |
| » en poudre brun, le cent pesant | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 | 0 |
| Suif, le cent pesant. | 0 | 8 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| T. | | | | | | |
| Tabac de verine, canastre et Virginie, le cent pesant . . | 3 | 0 | 0 | 1 | 10 | 0 |
| » de Matinicq, Bresil et en rouleaux, dit <i>non pressé</i> . | 1 | 10 | 0 | 0 | 15 | 0 |
| » pressé d'Allemagne et de ces païs, le cent pesant. . | 0 | 15 | 0 | 0 | 7 | 6 |
| » en poudre, la livre. | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 |
| V. | | | | | | |
| Verres a vin et a bierre de toutes sortes, le cent en nombre . | 0 | 12 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| » en tables, la caisse ou panier ordinaire | 0 | 16 | 0 | 0 | 8 | 0 |
| Vins d'Espagne et de Canarie, l'ame de cent pots. | 1 | 10 | 0 | 1 | 10 | 0 |
| » de Rhin et de Mozelle, l'ame d'outre-Meuse réglée a 108 pots | 1 | 4 | 0 | 1 | 4 | 0 |
| » rouge ou claret de Beaune, la pièce | 9 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 |
| » d'Ay, de Champagne, Bar et autres semblables, la pièce. | 8 | 0 | 0 | 4 | 16 | 0 |
| » d'Huy, l'ame de cent pots | 4 | 16 | 0 | 2 | 8 | 0 |
| » bruslez, dits <i>brandevins</i> et eaux de vie, l'ame de 100 pots. | 2 | 8 | 0 | 1 | 10 | 0 |
| Vinaigre de vin, l'ame | 1 | 10 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| » de bierre. | 0 | 10 | 0 | 0 | 6 | 0 |

Et de toutes les espèces non taxées au présent estat (a la réserve des défendues, et de contrebande) sera levé à l'entrée trois pour cent de la valeur et un demi pour le transit ou sortie.

Selon lequel estat ou tarif, chacun aura à se régler ponctuellement sur les peines et amendes comminées par l'ordonnance et règlement que s'en suit. Fait à Bruxelles le 14 janvier 1683, estait paraphé, D'E. V^t. *signé*, O. *signé*, O. H. M. Dal Caretto et plus bas P. J. d'Ennetieres, le comte de S^t-Pierre, et V. vander Borcht.

N^o 5.

Placcart défendant à tous officiers politiques, de prendre ou exiger aucune chose sur batteaux, chariots, chevaux, personnes et marchandises, passant par rivières, ponts, etc.

Philippe par la grace de Dieu Roy de Castille, de Léon, d'Arragon, etc. A tous ceux qui ces présentes seront montrées, Salut. Les grandes plaintes que nous avons reçeu et recevons journellement des États de nos Provinces, Magistrats de nos bonnes Villes, de divers Métiers, et Colleges, grand nombre de personnes constituées en dignité et charges, et autres particulières zeleuses de nôtre service et du bien publicq, de ce que bon nombre des Gouverneurs, Commandans et Officiers de diverses Villes, places et forteresses de nos pays de par deçà, feroient journellement des grandes concussions et exactions sur nos bons sujets, passans par caüe, ou par terre les portes des Villes, forteresses et autres places, les rivières, ponts, chemins, et autres passages avec leurs chevaux, chariots, charottes, Batteaux, Marchandises et denrées; usurpans par tels moyens nos droits royaux, commettans des larcins par forces et empêchans la liberté naturelle des passages par caüe et par terre, au très grand préjudice du commerce, fondement et appuy principal de ces provinces et de nos Domaines, nous ont justement meuz d'y pourveoir par remedes convenables, pour soulager nos bons et fidels sujets, tant affligez par les dégats et ruïnes, que traïne après soy cette longue guerre. Pour ce est-il, que nous à la délibération de nôtre fils *Don Jean d'Austrice*, Grand Prieur de Castille, de nôtre Conseil d'État, Lieutenant, Gouverneur, et Capitaine Général de nos Pays-Bas et de Bourgogne, Gouverneur Général de toutes nos armes maritimes, etc. Defendu et defendons bien expressement par cêtes a tous Gouverneurs, Commandans et Officiers, tant politiques que militaires, soldats et autres personnes de quelle qualité, condition, ou nation qu'ils soyent, de prendre, ou exiger, commander, ou permettre que soit prinse, ou exigée aucune chose, soubs quel titre, ou prétexte que ce soit, sur les batteaux, barques, chariots, charottes, chevaux, personnes, Marchandises, Denrées, ou autres choses qui passeront par les rivières, ponts, chemins, passages, portes des Villes, forteresses et autres places, à peine de privation de toutes charges, au regard des Gouverneurs, Commandans, ou Officiers; de trois traits de corde au regard des Soldats: et de punition équivalente au regard d'autres personnes, et d'autres peines plus griefves, que selon l'exigence et circonstance des cas, lesdits Gouverneurs, Commandans, Officiers, Soldats et autres personnes seront trouvées avoir mérité. Si donnons en mandement à nos très chers et Fcaux les Chefs-Présidents et Gens de nos privé et grand Conseils, Chancellier et Gens de nôtre Conseil en Brabant, Gouverneur de Lembourg, Faulquemont, Daelhem et autres nos Pays d'Oultre-Meuze, Gouverneur, President et Gens de nôtre Conseil à Luxembourg, Gouverneur, Chancellier et Gens de nôtre Conseil en Gueldres, President et Gens de nôtre Conseil en Flandres, Gouverneur, President et Gens de nôtre Conseil d'Arthois, Grand-Bailly d'Haynau et Gens de nôtre Conseil ordinaire à Mons, Gouverneur, President et Gens de nôtre Conseil à Namur, Gouverneur de Lille, Douay et Orchies, Bailly de Tournay et Tournesy, Prevôt le Conte à Valenciennes, Escoutette de Malines, et à tous autres nos Justiciers et Officiers, et ceux de nos vassaux auxquels ce regardera, leurs lieutenans et à chacun d'eux en droit soy et si comme à lui appartiendra, que cête nôtre Ordonnance et Placcart ils publient incontinent et fassent publier par tous és lieux et limites de leurs juridictions respectivement, où l'on est accoutumé de faire crys et publications, afin qu'il parvienne à la cognaissance d'un chacun, et que personne n'en puisse prétendre cause d'ignorance, et au surplus le gardent, observent et entretiennent, facent garder, observer et entretenir selon sa forme et teneur, en

procedant et faisant proceder contre les transgresseurs et desobeissants par l'exécution des peines y apposées, sans port, faveur ou dissimulation. *Car ainsi nous plaît-il*, En temoignage de ce nous avons fait mettre nôtre sèel à ces présentes. Donné en notre ville de Bruxelles, le 12 jour de Décembre l'ande grace 1656. Et de nos regnes le 36. Etait paraphé, *C. Ho. et.* Et sur le ply était écrit, *Par le roy en son conseil*, signé, *Verryken*. Et étaient lesdites lettres Patentes séellées du grand sèel de Sa Majesté en cire vermeille pendant en double queüe de parchemin.

N^o 6.

Édit prohibitif au regard des droits que le Comte d'Arberg, en qualité de Seigneur de la Rochette, exigeoit des batteliers de l'eau de Vesdre, comme aussi du péage sur chaque cheval, charette et voiture qui traversoit ladite Terre.

Son Altesse étant informéc, que malgré sa défense faite le 24 juillet 1732 à N. Radoux, se disant constitué du Comte d'Arberg, de faire à l'avenir aucune exaction à charge des batteliers de l'eau de Vesdre, le même Comte d'Arberg, en sa qualité de Seigneur de la Rochette, seroit assez présomptueux que de renouveler à présent ces mêmes attentats et concussions, non seulement en obligeant les dits batteliers de lui payer certains prétendus droits lorsqu'ils passent avec leur bateau et marchandises, mais encore qu'il auroit établi un péage sur chaque cheval, charette et voiture traversant la dite Terre, à quel effet il auroit déjà commis des personnes pour le lever; ordonne très sérieusement audit Comte d'Arberg, de se désister de pareils attentats et exactions, à peine d'être traité comme félon, défendant à tous batteliers de rien payer, en cas l'on vienne à leur demander quelque chose au préjudice de la Présente, et à tous et un chacun de rien exiger desdits batteliers ni d'autres passans sur la dite Terre de la Rochette, de la part dudit Comte, à peine aussi d'être traités criminellement comme félons, concussionnaires, et perturbateurs du repos public: Et pour que la Présente ne soit enfreinte, Sadite Altesse ordonne à son Bailly d'Amersœur, de même qu'à tous autres Officiers d'y veiller exactement, et de saisir toutes personnes qui oseroient et se présument d'arrêter ou faire payer aucun droit sur les bateaux, charettes, cheval, voitures, ou marchandises passant sur la Terre de la Rochette, et sur la rivière de Vesdre, voulant que la Présente soit insinuée audit Comte d'Arberg et affichée où il convient pour la connaissance d'un chacun. Donnée au conseil de Sadite Altesse ce 18 may 1733.

ROUGRAVE v^t.

Lieu (+) du sèel.

L. D. CHESTRET *pro secretario.*

No 7.

Bureaux et droits sur la Meuse.

BUREAU DE WELL.

« Après qu'on eût cédé au feu roi de Prusse, par les traités d'Utrecht, une partie du haut quartier de Gueldre, il demanda d'être admis au partage des revenus des bureaux établis sur la Meuse, et sur le refus qu'en firent les États-Généraux administrateurs des Pays-Bas autrichiens, il établit lui-même, en 1713, un bureau à Well, sur la même rivière, plus bas que Venloo.

» Le bureau de Well a été depuis quarante-six ans un objet de contestation et de négociation. Les Hollandais soutinrent d'abord que les péages qui se lèvent à Ruremonde et à Venloo, étaient des tonlieux locaux attachés à ces deux villes et destinés à l'entretien de leurs fortifications, et ils inférèrent de là que le roi de Prusse n'était point qualifié à y prétendre la moindre part; mais ils prétendirent de plus qu'il n'était point en droit d'imposer des péages sur le commerce de la Meuse dans la partie de la Gueldre qui lui avait été cédée, et la cour impériale entra vivement dans le même système. Le roi de Prusse, ferme à soutenir ses prétentions, a amené insensiblement les Hollandais à se relâcher; ils ont offert de l'admettre au partage des revenus des bureaux de Navagne, de Ruremonde et de Venloo, à concurrence d'un tiers, et même de permettre qu'il y eût dans chacun de ces bureaux un contrôleur de sa part, moyennant qu'il supprimât le bureau de Well, et ils ont cherché à obtenir sur ce partage le consentement de la cour impériale; mais jusqu'ici il n'en est rien résulté. L'impératrice serait certainement lésée par un pareil arrangement, vu que deux des trois bureaux lui appartiennent, et que celui de Navagne n'a d'ailleurs rien de commun avec la Gueldre. »

Mémoires historiques et politiques sur les Pays-Bas autrichiens, par le comte de NEUVY, chef et président du Conseil-Privé, etc. Bruxelles, 1786; t. II, chap. XI, art. 2.

BUREAU DE NEER SUR LA MEUSE, PLUS BAS QUE RUREMONDE.

« L'établissement de ce bureau, où les Liégeois lèvent le soixantième, est une nouveauté illégitime introduite l'an 1700. D'abord le gouvernement des Pays-Bas le fit supprimer à main armée; mais dans la suite l'électeur de Bavière, gouverneur général de ces provinces, eut des complaisances pour son frère l'évêque et prince de Liège, et le bureau fut rétabli en 1718. Le gouvernement des Pays-Bas le fit anéantir pour la seconde fois. Le receveur du soixantième fut enlevé et constitué prisonnier à Ruremonde; mais le bureau a été rétabli aussi pour la seconde fois et subsiste encore; il est si préjudiciable au commerce de la Meuse, qu'en 1731 le feu roi de Prusse demanda que l'empereur le fit cesser. » *Ibid.*, tom. II, chap. XIV, art. 1^{er}.

Rentes sur la Meuse.

« Par un traité conclu à La Haye le 26 décembre 1687, entre le roi d'Espagne Charles II et Guillaume, prince d'Orange, qui fut ensuite roi d'Angleterre sous le nom de Guillaume III, le roi catholique assura à ce prince la rente de quatre-vingt mille florins de Hollande par an, constituée par un traité du 12 octobre 1651, et ce sur les effets les plus liquides des Pays-Bas, particulièrement sur les droits d'entrée et de sortie de la Meuse, et, en cas d'insuffisance, sur les comptoirs des mêmes droits de la ville d'Anvers ou rivière de l'Escaut subsidiairement.

» Le roi lui constitua de plus une autre rente de vingt mille florins, argent de Brabant, par an, sur les mêmes effets, rachetable au denier vingt.

» Par l'art. 18 du traité de la barrière de 1713, il fut stipulé que les États-Généraux, à cause de la cession qui leur avait été faite d'une partie du haut quartier de la Gueldre, subviendraient à S. M. I. dans les paiements des dites rentes et autres dettes qui pourraient y être hypothéquées annuellement, à proportion des droits d'entrée et de sortie qu'ils recevront, le tout suivant les constitutions mêmes des dites rentes.

» En conséquence du traité de partage de la succession d'Orange, conclu en 1722, la rente de quatre-vingt mille florins appartient au roi de Prusse, héritier fidéi-commissaire du roi Guillaume, et celle de vingt mille florins au prince d'Orange.

» Le paiement de ces rentes, qui ont cessé d'être acquittées vers l'an 1699, a fait depuis quarante-six ans, ainsi que le bureau de Well, un objet de négociation et de contestation entre les cours de Vienne et de Berlin et les États-Généraux; ceux-ci, qui, depuis 1702 jusqu'en 1713, ont joui seuls de tous les revenus de la Meuse, sont les seuls à qui le roi de Prusse puisse demander le paiement des rentes pendant ces onze années.

» L'état des choses a changé en 1713, puisque, par l'établissement du bureau de Well, fait en cette année, le feu roi de Prusse, en se créant un revenu nouveau, a diminué celui des autres bureaux, dont le produit devait servir au paiement des rentes, en sorte qu'en détériorant l'hypothèque primitive, il a lui-même perçu une partie de ses fruits.

» Les procédés de ce prince pourraient donc donner lieu à une liquidation dont il serait très difficile de sortir; mais il est probable que, lorsque les trois puissances arrangeront de concert les affaires de la Meuse, le roi de Prusse pourra être disposé à se relâcher sur les arrérages, du moins depuis l'an 1713. » *Ibid.*, t. II, chap. XI, art. 3.

Impôt du soixantième.

« Les habitants des Pays-Bas font avec ceux du pays de Liège un commerce assez considérable de toutes sortes de denrées et de manufactures. Les Liégeois ont néanmoins cet avantage sur nous, que leur pays étant très abondant en houille ou charbon de terre, ils travaillent presque seuls tout le fer que produit le Luxembourg; ce qui fait pour eux un objet de la plus grande importance.

» Le commerce a donné lieu à des démêlés très animés entre les deux pays. L'an 1653, les Liégeois obtinrent de l'empereur Ferdinand III la permission de lever, pour l'entretien de la garnison de la citadelle de Liège, le soixantième de la valeur de toutes les marchandises qui seraient exportées du pays de Liège, de même que de celles qui y entreraient pour y être consommées. L'empereur excepta nommément de cet impôt les marchandises qui ne feraient que passer par le pays de Liège, de même que celles qu'on y ferait entrer dans d'autres vues que pour les y consommer ou vendre.

» Ce nonobstant, les Liégeois lèvent le soixantième sur toutes les marchandises qui touchent leur territoire, par terre ou par eau, sans distinction d'entrée ou de sortie ou de transit. Le gouvernement des Pays-Bas n'a pas cessé de s'en plaindre, et a même employé quelquefois des voies de fait pour arrêter l'extension illégitime de cet impôt. Les Liégeois, à leur ordinaire, ont demandé des conférences; on en tint à Louvain en 1730, mais sans succès, et le soixantième continue d'être levé au grand préjudice du commerce des Pays-Bas. » *Ibid.*, t. II, chap. XIV, art. 11.

N^o 8.

Tarif en suite duquel seront dorénavant levés pour transit, les droits sur les marchandises, manufactures, et denrées montantes et descendantes les rivières de Meuse et de Sambre, outre le soixantième dans ce pays de Liège et comté de Looz; conformément aux conditions d'icelui, et aux peines et amendes y portées (1).

| | Entrée pour la consommation | Sortie ou transit |
|---|--------------------------------|----------------------|
| A. | | |
| Acier, le cent pesant | 0 10 0 | 0 8 0 |
| Aiguilles, la livre | 0 1 2 | 0 0 1 |
| Alun, le cent pesant. | 0 15 0 | 0 12 2 |
| Amandes, le cent pesant | 0 15 0 | 0 11 1 |
| Amidon, le cent pesant. | 0 18 3 | 0 6 1 |
| Anil ou indigo, le cent pesant. | 1 17 2 | 1 10 0 |
| Ardoises de France, le mille | 0 18 3 | 0 18 3 |
| » de Fumay et autres, le mille | 0 12 2 | 0 12 2 |
| Azure commun, le cent pesant | 1 5 0 | 1 5 0 |
| B. | | |
| Baleine, le cent pesant. | 1 5 0 | 0 18 3 |
| Basin, la pièce de vingt aunes | 0 12 2 | 0 7 2 |
| Beure, le cent pesant | 0 15 0 | 0 10 0 |
| Bois à teindre de toutes sortes, le cent pesant | 0 8 3 | 0 6 2 |
| » ouvré et non ouvré, comme mairins, sommiers, bilardeaux, flaches, planches dites <i>fondures</i> , cartelages, lattes, chevrons, rais, jantes, clapés, fats à cercle, perches, charsons, bois à brûler, et de toutes autres sortes, de la valeur de cent florins. | 4 0 0 | 6 0 0 |
| Bouteilles tant grandes que petites, le cent en nombre | 0 10 0 | 0 7 2 |
| Boutons de crains de poil et de fil de toutes sortes, le cent pesant | 3 2 2 | 1 11 1 |
| Briques, le mille en nombre | 0 7 2 | 0 10 0 |
| C. | | |
| Calmines | Libre. | Défendue. |
| Cendres gravelées, le cent pesant | 0 5 0 | 0 2 2 |
| » dites <i>potasschen</i> , le cent pesant | 0 6 1 | 0 3 0 |
| » dites <i>soudas</i> , le cent pesant. | 0 3 3 | 0 2 0 |
| Chanvre crue ou apprêtée, le cent pesant | 0 7 2 | 0 5 0 |
| Charbons de bois, la benne de 18 vans de Namur. | 0 3 3 | 10 0 0 |
| » de terre ou houilles, la charée de 3,000 livres | 1 11 1 | 8 0 0 |
| » menu de forge, la charée de 3,000 livres | 1 5 0 | 7 0 0 |
| » à cuire briques ou chaux, la charée de 3,000 livres. | 0 10 0 | 5 0 0 |
| Chapeaux de poil de laine commun, la douzaine. | 3 0 0 | 1 2 2 |
| » de Vigogne et castor, la douzaine | 6 0 0 | 3 0 0 |
| Cire blanche, le cent pesant | 5 0 0 | 1 5 0 |
| Cire jaune, le cent pesant | 2 10 0 | 0 12 2 |
| Colle de toute sorte, le cent pesant. | 0 10 0 | 0 6 1 |
| Coperose, le cent pesant | 0 5 0 | 0 5 0 |

(1) Ce tarif reproduit, à peu de chose près, les tarifs de 1605 et de 1590. — Archives de la province de Liège.

| | Entree pour la consommation | Sortie ou transit |
|--|--------------------------------|----------------------|
| Cotton, le cent pesant | 0 12 2 | 0 7 2 |
| Crain de cheval, le cent pesant | 0 7 2 | 0 7 2 |
| Cuir à poils de bœufs, vaches, chevaux, secs et salez, la pièce | 0 3 3 | 0 3 3 |
| » tannez pour empeignes et semelles, le cent pesant. | 8 0 0 | 0 11 1 |
| Cuivres en batterie de toute sorte, le cent pesant | 1 0 0 | 1 0 0 |
| » fondu, le cent pesant. | 0 15 0 | 0 15 0 |
| » mistrailles, potis, ou vieux cuivres, le cent pesant. | Libre. | Défendue. |
| D. | | |
| Daguet, la tonne ordinaire. | 0 5 0 | 0 5 0 |
| Derlo, le last réglé à 4,000 livres. | 0 7 2 | 2 10 0 |
| Draps de laine de toutes sortes et lieux, blancs, mêlés et teints, de la valeur de cent florins. | 4 0 0 | 1 0 0 |
| E. | | |
| Ecorches de chênes, la rasière de 250 livres | 0 2 2 | 4 0 0 |
| Epiceries fines, comme saffran, feuilles de muscades, cloux de girofle, canelle, et noix muscades, la livre | 0 2 0 | 0 2 0 |
| Epiceries communes, comme poivres, gingembre, maniquettes, et cacao, le cent pesant. | 1 5 0 | 1 0 0 |
| Etoffes ou drap de soie, mêlé d'or et d'argent fin, comme bro- card, toilettes, moires, y compris les dentelles, passoments, rubans, boutons, et autres ouvrages d'or et d'argent fin, la livre | 1 11 1 | 0 4 0 |
| Etoffes de soie de toute sorte, y compris les ouvrages d'or et d'argent faux, et de soie, la livre | 1 0 0 | 0 1 0 |
| Etoffes de soie, mêlée de poil fin de Smirne, comme ferandines, camelots, etc., la livre | 0 10 0 | 0 0 2 |
| Etoffes de laine, comme sarges droguets, étamines | 0 10 0 | 0 0 2 |
| » cordelières, rats de Gênes, de Chaalons, de France, d'Angleterre et d'Hollande, le cent pesant | 12 10 0 | 1 11 1 |
| Etoffes de Liège. | Libre. | Libre. |
| Etain travaillé ou en bloc, le cent pesant | 1 10 0 | 1 2 2 |
| F. | | |
| Fer ou mine de fer, la charée. | 0 2 2 | Défendue. |
| » en gueuses, le cent pesant | Libre. | 2 0 0 |
| » en barres, lattes, verges, cloux, poteries et autres fers fondus et battus de toutes sortes, manufactures étrangères, le cent pesant. | 0 12 2 | 1 0 0 |
| » ceux manufactures de ce pays | Libre. | Libre. |
| » vieux, tant crûs que battus | Libre. | Défendue. |
| Fromage de lait doux d'Hollande et autres lieux, le cent pesant | 0 10 0 | 0 10 0 |
| Fromage commun dit <i>boulettes</i> , le cent pesant. | 0 7 2 | 0 7 2 |
| » rompu en tonne, le cent pesant | 0 4 0 | 0 4 0 |
| Fruits secs : Raisins et corintes, le cent pesant | 0 10 0 | 0 10 0 |
| » Figs, le cent pesant | 0 8 0 | 0 8 0 |
| » Prunes, le cent pesant | 0 5 0 | 0 5 0 |
| G. | | |
| Gommes de toutes sortes, le cent pesant | 0 15 0 | 0 12 2 |
| Grains : Froment, le stier, mesure de Liège | 0 2 2 | 0 3 2 |

| | Entree pour la consommation | | | Sortie ou transit | | |
|--|--------------------------------|---|---|----------------------|---|---|
| Grains : Mortillon, le stier | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| » Seigle, le stier | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| » Orge commun ou secourion, le stier | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| » Épeaute mondée, le stier. | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 0 |
| » " commune, le stier | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| » Avoine, le stier | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| » Bouquette, le stier | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| » Braz à brasser, le stier | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| » Fèves de Rome ou de Turquie, le stier | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 | 2 |
| » " plattes ou grandes, le stier | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| » " petites ou rondes, dites <i>favelottes</i> , le stier. | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| » Pois communs tant blancs que bleus ou verts, le stier. | 0 | 2 | 2 | 0 | 3 | 2 |
| » Vesces d'hiver et d'été, le stier. | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 |

H.

| | | | | | | |
|--|--------|----|---|---|----|---|
| Harpoix, le cent pesant | 0 | 7 | 2 | 0 | 7 | 2 |
| Houblons, le cent pesant | Libre. | | | 3 | 0 | 0 |
| Huile d'olive ou de noix, l'esme de cent pots | 1 | 5 | 0 | 1 | 5 | 0 |
| » de semence, l'esme | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| » de baleines, dites <i>traen</i> , la tonne ordinaire | 0 | 18 | 0 | 0 | 18 | 0 |
| » de foye, la tonne ordinaire | 0 | 15 | 0 | 1 | 0 | 0 |

J.

| | | | | | | |
|--|--------|--|--|---|---|---|
| Jambons, lard, langues de bœufs, chairs salées et enfumées, le cent pesant | Libre. | | | 3 | 5 | 0 |
|--|--------|--|--|---|---|---|

L.

| | | | | | | |
|--|--------|--|--|----|----|---|
| Laines d'Espagne, de Pologne, d'Angleterre et autres, tant longues que courtes, le cent pesant | Libre. | | | 1 | 0 | 0 |
| Laines d'Allemagne et de ce pays, le cent pesant. | Libre. | | | 0 | 10 | 0 |
| Lin peigné, le cent pesant. | Libre. | | | 0 | 15 | 0 |
| » crû, le cent pesant | Libre. | | | 0 | 7 | 2 |
| Livres liez, et non liez, le cent pesant. | Libre. | | | 1 | 5 | 0 |
| Locques, le cent pesant | Libre. | | | 10 | 0 | 0 |

M.

| | | | | | | |
|---|--------|---|---|---|----|---|
| Maroquin, le cent pesant | 10 | 0 | 0 | 1 | 10 | 0 |
| Merceries et quincaillerie de fer, acier ou de cuivre, le cent pesant | Libre. | | | 6 | 0 | 0 |
| Miel, le cent pesant. | Libre. | | | 1 | 5 | 0 |

N.

| | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|
| Noix de Galle, le cent pesant. | 0 | 6 | 0 | 0 | 6 | 0 |
|--|---|---|---|---|---|---|

O.

| | | | | | | |
|---|---|----|---|---|----|---|
| Oranges et citrons, la caisse ordinaire de mille en nombre. | 0 | 12 | 2 | 0 | 12 | 2 |
|---|---|----|---|---|----|---|

P.

| | | | | | | |
|--|---|----|---|---|---|---|
| Pailles, la charée de cent jarbes. | 0 | 4 | 0 | 0 | 6 | 0 |
| Papier étranger de la valeur de quatre florins et au-dessus, la rame | 0 | 10 | 0 | 0 | 5 | 0 |
| Papier étranger de la valeur de trois florins, la rame | 0 | 7 | 2 | 0 | 2 | 2 |
| au-dessous de trois florins, la rame. | 0 | 5 | 0 | 0 | 1 | 2 |

| | Entrée pour la consommation | Sortie ou transit |
|---|--------------------------------|----------------------|
| Peaux sans apprêt en laine ou en poil : | | |
| De mouton sans apprêt, les cent pièces | 1 0 0 | 1 0 0 |
| De veaux, le cent pesant | 0 15 0 | 0 15 0 |
| D'agneaux, le cent pesant | 0 7 2 | 0 7 2 |
| De chèvres, la douzaine | 0 5 0 | 0 5 0 |
| De loups, la douzaine | 0 7 2 | 0 7 2 |
| De renards, la douzaine | 0 5 0 | 0 5 0 |
| Les apprêtées ou gâtées en blanc, couleurs, et les grises de la valeur de cent florins. | | |
| | 4 0 0 | 2 10 0 |
| Pierres à moudre grains, de 3,000 livres et plus, la pièce. | | |
| | 7 10 0 | 7 10 0 |
| » celles de plus, ou moins à proportion à affiler ou remou- dre, de 3 pieds et au dessus, la pièce | 0 12 2 | 0 7 2 |
| Pierres de 2, 3 à 4 pieds, la pièce | | |
| | 0 6 0 | 0 4 0 |
| » et au-dessous de 2 pieds, la pièce | 0 3 0 | 0 2 0 |
| » de ce pays à raccommoder les fourneaux | Libre. | Défendue. |
| » étrangères, les mille livres | Libre. | 1 0 0 |
| » de marbre noir, blanc et rouge, travaillé et non tra- vaillé, de la valeur de cent florins. | 3 0 0 | Libre. |
| Pipes à tabac, la tonne ordinaire de 20 grosses | | |
| | 0 12 2 | 0 12 2 |
| Plomb en bloc, le cent pesant. | | |
| | 1 0 0 | 1 5 0 |
| » en roule, buse, etc., le cent pesant | 0 12 0 | 0 12 0 |
| » mine de plomb ou plomb crû, le cent pesant | 0 15 0 | 0 15 0 |
| Poissons frais de toutes sortes, de la valeur de cent florins. | | |
| | 5 0 0 | 5 0 0 |
| » salés | Libre. | Libre. |
| Q. | | |
| Quinquaillerie de toute sorte, comme mercerie, le cent pesant. | Libre. | 6 0 0 |
| R. | | |
| Rys, le cent pesant | 0 10 0 | 0 5 0 |
| S. | | |
| Savon d'Espagne, le cent pesant | | |
| | 1 2 2 | 0 12 2 |
| » noir, la tonne de 240 livres | 2 0 0 | 2 0 0 |
| Sel, le sac de 250 livres | | |
| | 1 0 0 | 1 0 0 |
| Semences de navette, rabette, choux, lin et chanvre, le stier. | | |
| | 0 4 0 | 0 4 0 |
| Sucre candis, blanc et brun, le cent pesant | | |
| | 6 5 0 | 1 10 0 |
| » raffiné ou en pain, le cent pesant | 5 0 0 | 1 5 0 |
| » en poudre blanc, le cent pesant | 1 10 0 | 1 0 0 |
| » en poudre brun, le cent pesant | 1 5 0 | 0 12 2 |
| Suif, le cent pesant | | |
| | 0 10 0 | 0 7 2 |
| T. | | |
| Tabac en feuilles, fillé, ou en poudres de toutes sortes, le cent pesant | | |
| | 6 0 0 | 6 0 0 |
| Tereq, la tonne | | |
| | 0 6 0 | 0 6 0 |
| V. | | |
| Verres à vin et à bière de toutes sortes, le cent en nombre. | | |
| | 0 15 0 | 0 5 0 |
| » en table, la caisse ou panier ordinaire. | 1 0 0 | 0 10 0 |
| Vin d'Espagne, de Canari, le tonneau réglé à 6 êmes | | |
| | 12 0 0 | 12 0 0 |
| » de Rhin, de Moselle, l'ême réglée à cent huit pots. | 6 0 0 | 6 0 0 |
| » de Paris, de Ruelle et de Bourgogne, l'ême réglée à cent cinquante pots | 10 0 0 | 10 0 0 |

| | Entrée pour la consommation | Sortie au transit |
|--|--------------------------------|----------------------|
| Vin de Champagne, la pièce | 9 0 0 | 9 0 0 |
| » de Tours, Grave, le tonneau réglé à six èmes | 12 0 0 | 12 0 0 |
| » de Bar, le tonneau ordinaire. | 12 0 0 | 12 0 0 |
| » de Huy, Liège, et autres de pareille qualité | Libre. | Libre. |
| Vinaigre de vin, l'ème | 2 0 0 | 2 0 0 |
| » de biere, l'ème | 1 0 0 | 1 0 0 |

Et de toutes les espèces non taxées au présent tarif à la réserve des défendues, sera levé au-dessus du soixantième, trois pour cent de la valeur à l'entrée, et un et demi pour le transit ou sortie : le tout provisionnellement et jusqu'à révocation.

Tarif ensuite duquel seront dorénavant levés pour forme de transit modéré, les droits suivants, sur les marchandises et denrées allant au comté de Namur au même comté, en traversant les terres de ce pays de Liège, savoir :

| | |
|--|--------|
| Sur le milier d'ardoises venant de Fumay et autres lieux circonvoisins | 0 15 0 |
| Sur la benne de charbon de bois de dix-huit vans. | 1 10 0 |
| Sur la pièce de cuir salé d'Irlande et d'Hollande | 0 7 0 |
| Sur la pièce de cuir sec et autre de tout autre lieu. | 0 3 0 |
| La pièce de cuir tanné pour semelle. | 0 10 0 |
| Sur le cent pesant de fer en bares, lattes, maca en verges, poteries et fondu | 0 18 0 |
| Sur le cent pesant de fer en platte, platine, etc. | 1 5 0 |
| Sur le cent pesant en cloux et autres fors battus | 0 14 0 |
| Sur le cent pesant de fer en guenses | 0 1 0 |
| Sur le cent pesant de vieilles ferailles | 0 1 0 |
| Sur le stier de froment | 0 2 0 |
| Sur le stier de mitillon | 0 1 6 |
| Sur le stier d'orge commun ou secourion | 0 2 0 |
| Sur le cent pesant d'orge mondé. | 0 18 0 |
| Sur le stier d'épeaute mondée. | 0 1 6 |
| Sur le stier d'épeaute commune | 0 1 0 |
| Sur le stier d'avoine | 0 1 0 |
| Sur le stier de pois | 0 1 6 |
| Sur le stier de seigle | 0 1 3 |
| Sur le stier de wesches | 0 1 0 |
| La tonne d'huile de semence | 2 0 0 |
| Sur la tonne de poisson salé, savoir, morues et harens blancs. | 1 0 0 |
| Sur la tonne de harens sorets | 0 18 0 |
| Sur la tonne de savon noir. | 1 0 0 |
| Sur le sac de sel blanc ou gris, ou la rasière de 250 livres | 0 7 0 |
| Sur la livre de tabac en poudre | 0 1 0 |
| Sur le cent pesant de tabac en rolles. | 0 13 0 |
| Sur l'ème de cent pots de vin brulé dit <i>brandevin</i> | 2 0 0 |
| Sur la pièce de vin de toute sortes. | 3 6 0 |
| Et à l'égard des marchandises fines, si, comme mousseline, toile de coton, indienne, écorche d'arbres, toutes sortes d'étoffe de soie ou mêlées de soie, rubans, galons, fils et boutons d'or et d'argent mêlé, tissus, soie à coudre, filé à faire dentelles, dentelles, bas de soie, peruques, cheveux, huile de senteur, aiguilles, canelle, cloux de girofle, noix et feuilles de muscade, pierreries, diamants, or et argent d'orfèverie, valeur de cent florins. | 1 10 0 |

Et quant à toutes autres marchandises et denrées non comprises dans le présent tarif, à la réserve des défendues, sera levé à la valeur de cent florins. . . . 2 10 0

Le tout au-dessus des droits du soixantième, et autres peines et amendes y portées.

Son Excellence,

Les chancelier, et gens du conseil impérial pour la principauté de Liège, etc.,

Les Etats de ce pays nous ayant produit le nouveau tarif ci-dessus, et nous supplié de l'agréer en tous ses points : déclarons de l'agréer et confirmer, ordonnant qu'il soit mis en exécution et à tous ceux à qui il appartient, d'y tenir exactement la main, et qu'il soit lu, publié et affiché convenablement, pour que personne n'en puisse prétexter ignorance. Fait au dit conseil, le 24 octobre 1712.

(Signé) ROSEN, Vt.

(Signé) J.-G. SACRÉ, pro secretario.

§ II. — RÉUNION DES PROVINCES BELGES A LA FRANCE.

N^o 9.

Loi du 30 floréal an X.

ARTICLE PREMIER.

Il sera perçu dans toute l'étendue de la République, sur les fleuves et rivières navigables, un droit de navigation intérieure, dont les produits seront spécialement et limitativement affectés au balisage, à l'entretien des chemins et ports de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages et autres ouvrages d'art établis pour l'avantage de la navigation.—Ce droit sera aussi établi sur les canaux navigables qui n'y ont point encore été assujettis, et sur ceux dont la perception des anciennes taxes serait actuellement suspendue.

ART. 2.

Les produits des droits formeront des masses distinctes, et l'emploi en sera fait limitativement sur chaque canal, fleuve et rivière sur lesquels la perception aura été faite.

ART. 3.

Il sera arrêté par le gouvernement, dans la forme des règlements d'administration publique, un tarif des droits de navigation pour chaque fleuve, rivière ou canal, après avoir consulté les principaux négociants, marchands et mariniers qui les fréquentent.—A cet effet, les négociants, marchands ou mariniers seront appelés au nombre de douze pour chaque fleuve, rivière ou canal ; ils seront réunis en conseil auprès du préfet qui sera désigné par le gouvernement ; ils donneront leur avis sur la réformation ou le maintien des tarifs existants pour les fleuves, rivières ou canaux où il y en a, et sur leur formation pour les fleuves, rivières ou canaux où il n'y en a pas.

ART. 4.

Les contestations qui pourront s'élever sur la perception des droits de navigation, seront décidées administrativement par les conseils de préfecture.

N^o 10.

Arrêté du 8 prairial an XI de la République.

Le gouvernement de la République, vu la loi du 30 floréal an X; sur le rapport du ministre de l'intérieur;

Le conseil d'État entendu, arrête :

ARTICLE PREMIER.

La navigation intérieure de la France sera divisée en bassins, dont les limites seront déterminées par les montagnes ou côteaux qui versent les eaux dans le fleuve principal; et chaque bassin sera subdivisé en arrondissements de navigation.

ART. 2.

Les portions de fleuves et rivières faisant partie de départements autres que celui dans lequel sera placé le chef-lieu d'arrondissement de navigation intérieure, seront mises dans les attributions administratives du préfet de ce chef-lieu; et ce, seulement, en ce qui concerne les travaux à exécuter dans le lit et sur les bords de la rivière ou du fleuve : le surplus de l'administration continuera à être exercé par le préfet du territoire.

ART. 3.

L'ingénieur du département où sera fixé le chef-lieu d'arrondissement, exercera ses fonctions, relativement aux travaux à faire, sur toute l'étendue des fleuves et rivières comprise dans les attributions du préfet de son département.

ART. 4.

L'octroi de navigation sera régi, sauf le cas où, sur l'avis des préfets et sur le rapport du ministre, la mise en ferme ou régie intéressée aura été ordonnée par le gouvernement.

ART. 5.

Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception, et les points sur lesquels les bureaux devront être établis, seront déterminés par des arrêtés spéciaux pour chaque arrondissement.

ART. 6.

La perception se fera au moyen d'un receveur et d'un contrôleur dans chaque bureau.

ART. 7.

Les recettes de chaque bureau seront versées dans la caisse du receveur général des contributions du département où est placé le chef-lieu de l'arrondissement de navigation.

Il sera souscrit par le dit receveur général, des bons à vue représentatifs de ces versements, et il en sera tenu, au trésor public, à Paris, un compte distinct par arrondissement de navigation.

ART. 8.

Les receveurs et contrôleurs des bureaux établis à la limite de plusieurs arrondissements, feront simultanément le service de ces arrondissements, sauf le versement du produit des recettes faites pour chaque arrondissement, qui sera effectué dans chacun des chefs-lieux.

ART. 9.

Les traitements des préposés à l'octroi de navigation et des receveurs généraux de départements, consisteront en remises, qui seront réglées par les arrêtés spéciaux dont il est parlé en l'art. 5, dans la proportion des recettes.

ART. 10.

Les préposés à l'octroi de navigation seront à la nomination du ministre de l'intérieur.

ART. 11.

Les receveurs particuliers fourniront un cautionnement en immeubles, égal au quart du montant de la recette annuelle présumée.

L'acte de cautionnement sera soumis à l'enregistrement, mais ne sera assujéti qu'au droit fixe d'un franc, conformément à la loi du 7 germinal an VIII.

ART. 12.

Il sera délivré par le ministre des commissions aux préposés de l'octroi de navigation.

Ces employés feront enregistrer leurs commissions au secrétariat de la préfecture de l'arrondissement de navigation, et de celles où leurs bureaux seront établis.

ART. 13.

Le receveur de chaque bureau tiendra un registre à talon, conforme au modèle qui sera déterminé par le ministre de l'intérieur.

Il sera coté et paraphé par le sous-préfet dans l'arrondissement duquel sera situé le bureau.

ART. 14.

Il sera, dans chaque bureau de perception, délivré aux conducteurs de bateaux, trains, etc., une quittance du montant du droit d'octroi par eux acquitté, et un laissez-passer.

Les conducteurs seront tenus, lorsqu'ils en seront requis, de justifier de leurs quittances et laissez-passer, aux receveurs des bureaux qui suivront celui où ils auront acquitté le droit, ainsi qu'à tous autres préposés à l'octroi de navigation; et si leur destination est pour Paris, aux bureaux de l'octroi municipal de cette ville.

ART. 15.

Les contestations relatives au paiement de l'octroi, seront, conformément à la loi du 30 floréal an X, portées devant le sous-préfet dans l'arrondissement duquel le bureau de perception sera situé, sauf le recours au préfet, qui prononcera en conseil de préfecture.

ART. 16.

Le receveur particulier adressera tous les mois, au préfet de l'arrondissement de navigation, une feuille contenant l'état des recettes.

Le contrôleur arrêtera tous les jours le registre du receveur; il tiendra un registre particulier des recettes qu'il aura vérifiées, et adressera, également tous les mois, au préfet, une feuille constatant la situation du contrôle.

ART. 17.

Le receveur général, chargé de recevoir les versements des préposés d'un arrondissement de navigation, adressera chaque mois au conseiller d'État chargé des ponts et chaussées, ainsi qu'au préfet de l'arrondissement, un état de situation des dites recettes et des bons à vue adressés au trésor public pour leur montant.

Il rendra son compte annuel au préfet.

Dans les arrondissements où il y aura une chambre de commerce, le compte lui sera soumis à la diligence du préfet, pour être par elle discuté et arrêté.

Dans les autres arrondissements, il sera présenté à la plus prochaine assemblée du conseil général du département du chef-lieu d'arrondissement de navigation, pour être également discuté et arrêté.

Le double de ce compte sera transmis au ministre de l'intérieur.

ART. 18.

Chaque année, dans le courant de vendémiaire, l'ingénieur en chef de l'arrondissement rédigera les projets des dépenses à exécuter dans l'année, et les remettra au préfet.

Le préfet, dans les départements où il y aura des chambres de commerce, consultera sur ces projets trois de leurs membres, auxquels il adjoindra deux citoyens pris parmi les principaux maîtres mariniers fréquentant la rivière.

Dans les autres arrondissements, le préfet consultera seulement cinq citoyens pris à son choix parmi les principaux commerçants et mariniers.

Il les réunira à cet effet avec l'ingénieur en chef; et, après avoir recueilli leurs observations, il arrêtera les dits projets, qui seront soumis au ministre de l'intérieur.

ART. 19.

Les travaux de navigation seront adjugés dans les formes établies pour l'administration des ponts et chaussées.

ART. 20.

Les dépenses seront acquittées par le préposé du payeur général des dépenses diverses, sur les certificats de l'ingénieur en chef et sur les mandats du préfet de l'arrondissement de navigation.

ART. 21.

A cet effet, il sera mis chaque mois à la disposition du ministre de l'intérieur, sous la dénomination de produit du droit de navigation, une somme égale au montant du dit produit versé en bons à vue à la caisse centrale du trésor public; le ministre de l'intérieur délivrera ses ordonnances sur le dit fonds, pour le répartir conformément aux dispositions de l'art. 2 de la loi du 30 floréal an X.

ART. 22.

Les receveurs ne pourront, sous peine de destitution, traiter ou transiger sur la quotité du droit : il leur est défendu de recevoir d'autres droits que ceux portés aux tarifs, sous peine d'être destitués et poursuivis comme concussionnaires.

ART. 23.

Il est défendu à tous conducteurs de bateaux, trains, etc., de passer les bureaux sans payer, à peine de 50 fr. d'amende.

ART. 24.

En cas d'insulte ou de violence, l'amende serait de 100 fr., indépendamment des dommages et intérêts, et de peines plus graves si le cas y échet; et ce, conformément aux dispositions du titre II de la loi du 3 nivôse an VI, sur la taxe d'entretien des routes.

ART. 25.

Les autorités civiles et militaires seront tenues, sur la réquisition écrite des préposés au droit de navigation, de requérir et de prêter main-forte pour l'exécution des lois et règlements relatifs à leurs fonctions. Les commissaires du gouvernement feront poursuivre, même d'office, devant les tribunaux, les auteurs des insultes ou violences qui pourraient être commises; et ce, tant sur la clameur publique que sur les procès-verbaux dressés et affirmés par les préposés à l'octroi.

ART. 26.

Tout procès-verbal devra être affirmé devant le juge de paix du canton ou son assesseur, dans les trois jours, sous peine de nullité conformément à l'art. 26 de la loi sur la taxe des routes, du 14 brumaire an VII.

ART. 27.

Il sera placé sur le port, en face de chaque bureau de perception, un poteau et une plaque sur laquelle sera inscrit le tarif.

ART. 28.

Défenses sont faites à tous maîtres de ponts ou de pertuis, de monter ou de descendre aucun bateau, avant de s'être fait représenter la quittance des droits de navigation; et ce, à peine d'être contraints personnellement au remboursement de ces droits, par les voies prescrites pour le paiement des contributions.

ART. 29.

Aucun particulier ne pourra percevoir aux pertuis, vannes et écluses, dans les rivières navigables des divers bassins, aucun droit de quelque nature qu'il soit; le tout conformément aux art. 13 et 14 du titre II de la loi du 28 mars 1790, et des art. 7 et 8 de la loi du 25 août 1792.

ART. 30.

Le service des pertuis, vannes et écluses, s'exécutera par des individus à ce commis, et dont le salaire sera pris sur les produits de l'octroi de navigation.

Les préfets d'arrondissements de navigation feront préalablement constater la situation des dits pertuis, vannes ou écluses, par les ingénieurs en chef, lesquels en dresseront procès-verbal en présence des détenteurs actuels, ou eux dûment appelés.

ART. 31.

Les ministres de l'intérieur et du trésor public sont chargés de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

N^o 11.

Fixation de la largeur des chemins de halage. — (Extrait des minutes de la secrétairerie d'État.)

Au palais de Milan, le 4 prairial an XIII.

Napoléon, empereur des Français,

Sur le compte qui lui a été rendu par le grand-juge ministre de la justice, que, dans l'extrait de l'ordonnance du mois d'août 1669, qui a été publié dans les départements réunis de la Belgique, ne se trouve pas compris l'art. 7 du titre XXVIII qui fixe la largeur des chemins de halage, et que le défaut de ces chemins cause à la navigation intérieure des retards et des entraves qu'il est indispensable de faire cesser;

Considérant que le défaut de promulgation de cet article dans les départements réunis ne peut dispenser les tribunaux d'appliquer les peines qui y sont énoncées contre les contrevenants, puisque la promulgation du code des délits et des peines, dont l'art. 609 impose aux tribunaux l'obligation d'appliquer les peines qui y sont établies par l'ordonnance de 1669, suffit pour rendre les dispositions pénales de cette ordonnance obligatoires dans les pays même où elle n'a pas spécialement été publiée, ainsi que le tribunal de cassation l'a décidé plusieurs fois;

Considérant néanmoins qu'il est utile de publier l'article dont il s'agit dans les départements réunis de la Belgique;

Le conseil d'État entendu,

Décète ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

L'art. 7 du titre XXVIII de l'ordonnance du mois d'août 1669, relatif à la largeur des chemins de halage, ainsi conçu :

« Les propriétaires des héritages aboutissants aux rivières navigables laisseront, le long des bords, vingt-quatre pieds au moins de place en largeur pour chemin public et trait des chevaux, sans qu'ils puissent planter arbres ni tenir clôture ou haie plus près que trente pieds du côté que les bateaux se tirent, et dix pieds de l'autre bord, à peine de cinq cents francs d'amende, confiscation des arbres, et d'être, les contrevenants, contraints à réparer et remettre les chemins en état et à leurs frais, »

Sera réimprimé, affiché et publié dans les départements réunis de la Belgique, pour y être exécuté dans tout son contenu; en conséquence et conformément à l'art. 609 du code des délits et des peines, les tribunaux des dits départements appliqueront à tous ceux qui contreviendront aux dispositions du dit article, les peines qui y sont prononcées.

ART. 2.

Le grand-juge ministre de la justice est chargé de l'exécution du présent décret.

Le préfet, vu le décret impérial ci-dessus, arrête qu'il sera réimprimé, publié et affiché dans toutes les communes de ce département.

Liège, le 20 messidor an XIII.

Signé, DESMOUSSEAUX.

N^o 12.

Décret impérial concernant le mode de jugement des contraventions relatives aux chemins de halage dans la ci-devant Belgique.

Au quartier-général impérial de Strasbourg, le 8 vendémiaire an XIV.

Napoléon, empereur des Français, roi d'Italie ;

Sur le rapport de notre grand-juge ministre de la justice ,

Notre conseil d'État entendu ,

Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les contraventions mentionnées dans le décret du 4 prairial an XIII, qui ordonne la publication de l'art. 7 du titre XXVIII de l'ordonnance de 1669, relatif aux chemins de halage, dans la ci-devant Belgique, seront jugées administrativement, conformément à la loi du 29 floréal an X; et la disposition contraire contenue dans le décret du 4 prairial dernier, est révoquée.

ART. 2.

Notre grand-juge ministre de la justice est chargé de l'exécution du présent décret.

N^o 13.

DÉPARTEMENT DE L'OURTHE.

AVIS AU PUBLIC.

Droit de navigation intérieure dans le troisième arrondissement du bassin de la Meuse.

Le préfet du département de l'Ourthe, membre de la Légion-d'Honneur, chargé du troisième arrondissement du bassin de la Meuse, prévient le public que la perception du droit de navigation qui doit avoir lieu conformément à la loi du 30 floréal an X, commencera à être en activité le 1^{er} février 1806, à minuit, et qu'elle se fera de la manière déterminée par l'arrêté du gouvernement du 8 prairial an XI et par les décrets du 10 brumaire dernier, dont l'un fixe la quotité des droits, et l'autre, le nombre des bureaux à établir.

Le troisième arrondissement du bassin de la Meuse comprend : 1^o La Meuse, depuis Huy exclusivement, jusqu'à Maestricht exclusivement ; 2^o L'Ourthe et ses affluents, depuis le point navigable, jusqu'à celui où elle se jette dans la Meuse, à Liége.

La recette de l'octroi de navigation est divisée, pour cet arrondissement, en quatre bureaux de perception placés, savoir :

Le premier, à Douflames, sur l'Ourthe, à l'embouchure de l'Ambève ; le deuxième à Tilt ; le troisième à Chénée, et le quatrième à Liége.

Le tarif des droits à percevoir à chaque bureau sera affiché au moyen d'un poteau garni d'une plaque, lequel sera placé en face du bureau de perception, afin qu'on puisse en prendre connaissance.

Aucun particulier, d'après l'art. 4 du décret impérial du 10 brumaire dernier, ne pourra, à compter du jour de la mise en activité du droit de navigation, percevoir, au passage des écluses, vannes et pertuis, aucun droit, de quelque nature qu'il soit, et ce, conformément aux art. 13 et 14 du titre II de la loi du 28 mars 1790, des art. 7 et 8 de la loi du 25 août 1792, et du règlement du 8 prairial an XI.

Le service des pertuis, vannes et écluses, s'exécutera conformément à l'art. 5 du même décret, par des individus à ce commis, et dont le salaire sera pris sur les produits du droit de navigation.

L'art. 6 interdit aux éclusiers, sous peine de destitution, de percevoir aucun droit particulier pour la manœuvre des écluses.

Le préfet a cru devoir prévenir de ces dispositions, quinze jours à l'avance, afin que les bateliers, négociants et autres en soient informés.

Le présent avis sera, en conséquence, imprimé, publié et affiché dans toutes les communes du troisième arrondissement de navigation où se trouvent les ports les plus fréquentés.

Il sera également inséré au *Mémorial administratif* du département.

Liége, le 11 janvier 1806.

N° 14.

NAVIGATION INTÉRIEURE.

Décret impérial, portant établissement d'un droit de navigation intérieure sur le bassin de la Meuse.

Braunau, Haute-Autriche, le 10 brumaire an XIV.

TITRE PREMIER.

De la composition du bassin de la Meuse.

ARTICLE PREMIER.

La Meuse et les rivières affluentes à ce fleuve, formeront un seul bassin, sous le nom de *Bassin de la Meuse*.

Les rivières affluentes à la Meuse, sont la Sambre, l'Ourthe et la Roër. L'Ourthe a pour affluentes l'Amblève et la Vesdre.

TITRE II.

Division du bassin de la Meuse par arrondissements.

ART. 2.

Le bassin de la Meuse est divisé en quatre arrondissements.

Le premier arrondissement, attribué au préfet du département des Ardennes, comprend la Meuse, depuis Verdun jusqu'à Givet inclusivement. Chef-lieu, *Mézières*.

Le deuxième arrondissement, attribué au préfet de Sambre et Meuse, comprend : 1° La Meuse, depuis Givet exclusivement, jusqu'à Huy inclusivement ; 2° La Sambre, depuis le point navigable jusqu'à celui où elle se jette dans la Meuse, à Namur. Chef-lieu, *Namur*.

Le troisième arrondissement, attribué au préfet de l'Ourthe, comprend : 1° La Meuse, depuis Huy exclusivement, jusqu'à Maestricht exclusivement ; 2° L'Ourthe et ses affluentes, depuis le point navigable, jusqu'à celui où elle se jette dans la Meuse, à Liège. Chef-lieu, *Liège*.

Le quatrième arrondissement, attribué au préfet de la Meuse inférieure, comprend : 1° La Meuse, depuis Maestricht inclusivement, jusqu'aux frontières de la Hollande ; 2° La Roër, dans toute son étendue. Chef-lieu, *Maestricht*.

TITRE III.

De la perception.

ART. 3.

Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception du droit de navigation sur le bassin de la Meuse, et les lieux où les bureaux devront être établis, seront déterminés par des décrets spéciaux pour chaque arrondissement de navigation.

ART. 4.

A dater du jour de la mise en activité du droit de navigation sur le bassin de la Meuse, aucun particulier, aucune commune ne pourront percevoir, aux passages des écluses, vannes ou pertuis, situés sur ce bassin, aucun droit, de quelque nature qu'il soit, et ce, conformément aux art. 13 et 14 du titre II de la loi du 28 mars 1790, des art. 7 et 8 de la loi du 25 août 1792, et du règlement du 8 prairial an XI.

ART. 5.

Le service des pertuis, vannes et écluses, s'exécutera par des individus à ce commis, et dont le salaire sera pris sur les produits du droit de navigation.

ART. 6.

Il est interdit aux éclusiers, sous peine de destitution, de percevoir aucun droit particulier pour la manœuvre des écluses.

ART. 7.

Les meuniers ne pourront pas être nommés pour faire le service des écluses.

TITRE IV.

Des modérations et exemptions.

ART. 8.

Ne paieront que la moitié du droit fixé par les décrets portant tarifs :

- 1° Les bateaux à vide ;
- 2° Ceux uniquement chargés de pavés, de grès ou pierres à bâtir ;
- 3° Ceux uniquement chargés de sables, de cendres, de fumiers et d'engrais de toute espèce.

ART. 9.

Sont exempts de tous droits :

- 1° Les bateaux faisant partie des flottilles impériales, et ceux appartenant à l'État, chargés de l'approvisionnement des armées et d'objets destinés au service des camps ;
- 2° Les bateaux pêcheurs, ceux servant uniquement à traverser les rivières d'un bord à l'autre, et les bateaux suivants, contenant uniquement les agrès nécessaires à la navigation ;
- 3° Les bateaux chargés d'engrais et de grains en gerbe pour le compte des propriétaires ou fermiers dans l'étendue de leurs exploitations, et ces mêmes bateaux allant et revenant à vide dans cette même étendue ;
- 4° Les bateaux destinés au service et aux travaux de la navigation.

TITRE V.

De la recette.

ART 10.

La recette du droit de navigation sur le bassin de la Meuse sera faite par l'administration de la régie des droits réunis, qui en tiendra compte particulièrement et distinctement au trésor public.

Décret impérial, contenant règlement pour la perception du droit de navigation dans les quatre arrondissements du bassin de la Meuse,

Braunau, Haute-Autriche, le 10 brumaire an XIV.

Nota. La perception commencera sur le bassin de la Meuse, le 1^{er} février 1806.

PREMIER ARRONDISSEMENT. — CHEF-LIEU, MÉZIERES.

Bureaux de perception.

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi dans l'étendue du premier arrondissement du bassin de la Meuse, cinq bureaux pour la perception du droit de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

ART. 2.

Le premier bureau sera placé à Stenay.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation supérieure descendante de la Meuse, depuis le pont navigable jusqu'à Stenay, et pour la même navigation, en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant ,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 60 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-90.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 4-40.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 6-25.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 7 40.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 8-75.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 10.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 15 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Deuxième bureau.

ART. 3.

Le deuxième bureau sera placé à Sedan.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Stenay jusqu'à Sedan, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant ,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 40 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-15.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 2-60.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront 75 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 4-50.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 5-25.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 6.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 10 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Troisième bureau.

ART. 4.

Le troisième bureau sera placé à Mézières.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la

Meuse, depuis Sedan jusqu'à Mézières, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au dessous, paieront 30 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront 90 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 2-10.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 3.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 3-60.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 4-20.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 4-80.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 8 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Quatrième bureau.

ART. 5.

Le quatrième bureau sera placé à Fumay.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Mézières jusqu'à Fumay, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 70 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 2-30.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 5-20.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 6-90.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 8-30.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 9-80.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 11-50.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 15 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Cinquième bureau.

ART. 6.

Le cinquième bureau sera placé à Givet.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Fumay jusqu'à Givet, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 35 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-20.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 2-70.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 3-60.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 4-30.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 5-10.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 6.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 10 centimes. Le même droit sera payé en remontant.

Dispositions générales.

ART. 7.

Les coches d'eau, voitures d'eau, et autres bâtiments destinés uniquement à transporter des voyageurs, paieront fr. 5 par bureau.

II^e ARRONDISSEMENT. — CHEF-LIEU, NAMUR.

Bureaux de perception.

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi dans l'étendue du deuxième arrondissement du bassin de la Meuse, cinq bureaux pour la perception du droit de navigation intérieure, créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

ART. 2.

Le premier bureau sera placé à Dinant.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Givet jusqu'à Dinant, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 30 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 2-25.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 3.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 3-60.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 4-25.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 5.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 8 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Deuxième bureau.

ART. 3.

Le second bureau sera placé à Mauberge sur la Sambre.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la

Sambre, depuis le point navigable jusqu'à Maubeuge, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,65 et au-dessous, paieront fr. 2.

Les bateaux ayant en largeur au-dessus de 2^m,65, paieront fr. 4.

Le même droit sera payé en remontant.

Troisième bureau.

ART. 4.

Le troisième bureau sera placé à Charleroy sur la Sambre.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la Sambre, depuis Maubeuge jusqu'à Charleroy, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,65 et au-dessous, paieront fr. 5-75.

Les bateaux ayant en largeur au-dessus de 2^m,65, paieront fr. 11-50.

Le même droit sera payé en remontant.

Quatrième bureau.

ART. 5.

Le quatrième bureau sera placé à Namur.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1° Pour la navigation descendante depuis Charleroy jusqu'à Namur, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,65 et au-dessous, paieront fr. 6.

Les bateaux ayant en largeur au-dessus de 2^m,65, paieront fr. 12.

Le même droit sera payé en remontant.

2° Pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Dinant jusqu'à Namur, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant 2^m,40 et au-dessous, paieront 35 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-10.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 2-50.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 3-30.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 4-95.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 4-70.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 5-50.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 10 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Cinquième bureau.

ART. 6.

Le cinquième bureau sera placé à Huy.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la

Meuse, depuis Namur jusqu'à Huy, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au modèle qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 45 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-40.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 3.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 4-10.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 4-95.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 5-75.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 6-90.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 12 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Dispositions générales.

ART. 7.

Les cochos d'eau, voitures d'eau, et autres bâtiments destinés uniquement au transport des voyageurs, paieront fr. 5 par bureau.

ART. 8.

Les bateaux venant de la Hollande seront assujettis aux mêmes droits que les bateaux français.

III^e ARRONDISSEMENT. — CHEF-LIEU, LIÈGE.

Bureaux de perception.

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi dans l'étendue du troisième arrondissement du bassin de la Meuse, quatre bureaux de perception du droit de navigation intérieure, créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

ART. 2.

Le premier bureau sera placé à Douflames sur l'Ourthe, à l'embouchure de l'Amblève.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour toute la navigation supérieure descendante de l'Ourthe, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Tous les bateaux chargés, quelle que soit leur dimension, paieront fr. 1.

Le même droit sera payé en remontant.

Il ne sera établi aucun droit pour la navigation de l'Amblève, mais les bateaux qui en viendront paieront, sur l'Ourthe, les droits établis pour la navigation de cette rivière.

Deuxième bureau.

ART. 3.

Le deuxième bureau sera placé à Tilf.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de l'Ourthe,

depuis Douflames jusqu'à Tilt, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Tous les bateaux chargés, quelle que soit leur dimension, paieront 50 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Il sera également perçu à ce bureau un droit de 50 centimes pour tous les bateaux qui, en sortant de la Vesdre, remonteront l'Ourthe jusqu'à Tilt.

Troisième bureau.

ART. 4.

Le troisième bureau sera placé à Chénée.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour tout le parcours de la Vesdre, depuis le point où elle commence à être navigable jusqu'à son embouchure, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Tous les bateaux chargés, quelle que soit leur dimension, paieront 25 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux sortant de la Vesdre paieront, pour la navigation de l'Ourthe, le droit établi par le tarif particulier à cette rivière.

Quatrième bureau.

ART. 5.

Le quatrième bureau sera placé à Liège.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau,

1° Pour la navigation descendante de l'Ourthe, depuis Tilt jusqu'à Liège, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux chargés, quelle que soit leur dimension, paieront 50 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Les bateaux venant de la Vesdre ne paieront aucun droit au bureau de Liège, mais les conducteurs seront tenus de justifier de la quittance qui leur aura été délivrée par le receveur du bureau de Chénée; à défaut de cette justification, ils acquitteront le droit dû pour la descente de l'Ourthe, depuis Tilt jusqu'à Liège.

Il ne sera également perçu au bureau de Liège, aucun droit pour les bateaux destinés à remonter la Vesdre; le droit dû pour la remonte de cette rivière sera toujours acquitté au bureau de Chénée.

2° Pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Huy jusqu'à Liège, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 50 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-75.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 3-85.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 5-25.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 6-30.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 7-35.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 8-75.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 15 centimes. Le même droit sera payé en remontant.

3° Pour la navigation descendante depuis Liège jusqu'à Maestricht, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 50 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-50.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 3-30.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 4-50.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 5-40.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 6-30.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 et au-dessus, paieront fr. 7-50.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 12 centimes.

Le même droit sera payé en remontant.

Dispositions générales.

ART. 6.

Les coches d'eau, voitures d'eau, et autres bâtiments destinés uniquement au transport des voyageurs, paieront fr. 5 par bureau.

ART. 7.

Les bateaux venant de la Hollande seront assujettis aux mêmes droits que les bateaux français.

IV^e ARRONDISSEMENT. — CHEF-LIEU, MAESTRICHT.

Bureaux de perception.

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi dans l'étendue du quatrième arrondissement du bassin de la Meuse, trois bureaux pour la perception du droit de navigation créé par la loi du 30 floréal an X.

Premier bureau.

ART. 2.

Le premier bureau sera placé à Maestricht.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Maestricht jusqu'à Ruremonde, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 95 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 3.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 6-60.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 9.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 10-30.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 12-60.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 15.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 20 centimes. Le même droit sera payé en remontant.

Deuxième bureau.

ART. 3.

Le deuxième bureau sera placé à Ruremonde.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Ruremonde jusqu'à Venloo, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 40 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-25.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 2-75.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 3-75.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,75 inclusivement, paieront fr. 4-50.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,75 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 5-25.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 6-25.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 10 centimes. Le même droit sera payé en remontant.

Troisième bureau.

ART. 4.

Le troisième bureau sera placé à Venloo.

Le droit de navigation sera perçu à ce bureau, pour la navigation descendante de la Meuse, depuis Venloo jusqu'aux frontières de la Hollande, et pour la même navigation en remontant, sans avoir égard au point de départ ni à celui de débarquement.

La perception s'y fera conformément au tarif qui suit, savoir :

En descendant,

Les bateaux ayant en largeur 2^m,40 et au-dessous, paieront 65 centimes.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,40 exclusivement, jusqu'à 2^m,70 inclusivement, paieront fr. 1-75.

Les bateaux ayant en largeur depuis 2^m,70 exclusivement, jusqu'à 3^m,10 inclusivement, paieront fr. 4-40.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,10 exclusivement, jusqu'à 3^m,40 inclusivement, paieront fr. 6.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,40 exclusivement, jusqu'à 3^m,70 inclusivement, paieront fr. 7-20.

Les bateaux ayant en largeur depuis 3^m,70 exclusivement, jusqu'à 4^m,10 inclusivement, paieront fr. 8-40.

Les bateaux ayant en largeur depuis 4^m,10 exclusivement, jusqu'à 4^m,30 et au-dessus, paieront fr. 10.

Les flottes, bois flottants et trains de bois paieront, par 0^m,30 de longueur, 15 centimes. Le même droit sera payé en remontant.

Dispositions générales.

ART. 5

Les coches d'eau, voitures d'eau, et autres bâtiments uniquement destinés au transport des voyageurs, paieront fr. 5 par bureau.

ART. 6.

Les bateaux venant de la Hollande seront assujettis aux mêmes droits que les bateaux français.

Décret impérial qui déclare l'art. 7 du titre XXVIII de l'ordonnance de 1669, applicable à toutes les rivières navigables de l'empire.

Au palais des Tuileries, le 22 janvier 1808.

Napoléon, empereur des Français, roi d'Italie, et protecteur de la Confédération du Rhin;
Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,
Notre conseil d'État entendu,
Nous avons décrété et décrétons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les dispositions de l'art. 7, titre XXVIII de l'ordonnance de 1669, sont applicables à toutes les rivières navigables de l'empire, soit que la navigation y fût établie à cette époque, soit que le gouvernement se soit déterminé depuis ou se détermine aujourd'hui et à l'avenir, à les rendre navigables.

ART. 2.

En conséquence, les propriétaires riverains, en quelque temps que la navigation ait été ou soit établie, sont tenus de laisser le passage pour le chemin de halage.

ART. 3.

Il sera payé aux riverains des fleuves ou rivières où la navigation n'existait pas et où elle s'établira, une indemnité proportionnée au dommage qu'ils éprouveront; et cette indemnité sera évaluée conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre dernier.

ART. 4.

L'administration pourra, lorsque le service n'en souffrira pas, restreindre la largeur des chemins, notamment quand il y aura antérieurement des clôtures en haies vives, murailles ou travaux d'art, ou des maisons à détruire.

ART. 5.

Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent décret.

§ III. — GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE 1814.

N^o 15.

Arrêté portant rétablissement des droits d'octroi sur la navigation intérieure.

Considérant que les événements politiques et les troubles de la guerre ont tellement paralysé la perception de l'octroi de navigation intérieure, créé il y a plusieurs années, que depuis quelques mois cette perception a été entièrement suspendue dans l'étendue du gouvernement du Bas-Rhin, et notamment sur la Meuse, l'Ourthe et la Vesdre ;

Considérant que cependant toutes les impositions publiques de cet ordre ont été maintenues jusqu'à présent, et qu'il n'y a aucune raison valable de supprimer un droit dont les produits sont spécialement et limitativement affectés au balisage, à l'entretien des chemins de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages et autres ouvrages d'art établis pour l'avantage de la navigation.

J'arrête ce qui suit :

1^o A dater du 10 de ce mois, il sera de nouveau perçu dans toute l'étendue de mon gouvernement général, sur la Meuse, l'Ourthe et la Vesdre, un droit de navigation intérieure, d'après les lois, règlements et tarifs existants, avec la seule différence, que les laissez-passer qu'on délivrait aux conducteurs de bateau dans chaque bureau de perception contre acquit de 10 centimes par billet, sont supprimés, puisque les conducteurs peuvent justifier de la quittance qu'on leur expédie dans les dits bureaux, qu'ils ont acquitté le montant du droit d'octroi ;

2^o Les bureaux de perception pour l'octroi de navigation sont placés :

Pour la Meuse.

A Huy,

A Liège, et notamment :

1^o Coronmeuse, pour la navigation de et à Maestricht ;

2^o Six-Maisons, pour la navigation de et à Huy.

Maestricht,

Ruremonde et

Venloo.

Pour l'Ourthe.

A Douflames,

Tilf et

Vennes, près Liège.

Pour la Vesdre.

A Chénée ;

3^o Un inspecteur particulier sera chargé de la régie de l'octroi de navigation, et cette régie fera partie de l'administration des domaines et de l'enregistrement ;

4^o Les bateaux employés à la navigation des dits fleuves porteront, conformément aux règlements de l'ancien gouvernement, sur l'arrière, le nom et la plus grande longueur du bateau, le nom et le domicile du propriétaire. La longueur du bateau sera déterminée par les employés désignés à cet effet.

Fait à Aix-la-Chapelle, le 5 juin 1814.

Le gouverneur général du Bas-Rhin,

SACK.

§ IV. — TRAITÉS DE 1815.

N^o 16.

Extrait du traité de Vienne, en date du 9 juin 1815.

ART. 111. Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, et assez indépendante de la qualité différente des marchandises pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existant actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales, qui ne permettent guères d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce, en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

ART. 118. Les traités, conventions, déclarations, règlements et autres actes particuliers, qui se trouvent annexés au présent acte, et nommément :.....

16. Les règlements pour la libre navigation des rivières, sont considérés comme parties intégrantes des arrangements du Congrès, et auront partout la même force et valeur, que s'ils étaient insérés mot-à-mot dans le traité général.

RÈGLEMENTS POUR LA LIBRE NAVIGATION DES RIVIÈRES.

Articles concernant la navigation des rivières qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

ARTICLE PREMIER.

Les puissances dont les états sont séparés ou traversés par une même rivière navigable, s'engagent à régler d'un commun accord, tout ce qui a rapport à sa navigation. Elles nommeront à cet effet des commissaires qui se réuniront, au plus tard, six mois après la fin du Congrès, et qui prendront pour bases de leurs travaux, les principes suivants :

ART. 2.

La navigation dans tout le cours des rivières indiquées dans l'article précédent, du point où chacune d'elles devient navigable jusqu'à son embouchure, sera entièrement libre, et ne pourra, sous le rapport du commerce, être interdite à personne, en se conformant toutefois aux règlements qui seront arrêtés pour sa police d'une manière uniforme pour tous, et aussi favorable que possible au commerce de toutes les nations.

ART. 3.

Le système qui sera établi, tant pour la perception des droits que pour le maintien de la police, sera, autant que faire se pourra, le même pour tout le cours de la rivière, et s'étendra

aussi, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent, sur ceux de ses embranchements et confluent qui, dans leur cours navigable, séparent ou traversent différents états.

ART. 4.

Les droits sur la navigation seront fixés d'une manière uniforme, invariable, et assez indépendante de la qualité différente des marchandises, pour ne pas rendre nécessaire un examen détaillé de la cargaison autrement que pour cause de fraude et de contravention. La quotité de ces droits, qui en aucun cas ne pourront excéder ceux existants actuellement, sera déterminée d'après les circonstances locales qui ne permettent guères d'établir une règle générale à cet égard. On partira néanmoins, en dressant le tarif, du point de vue d'encourager le commerce en facilitant la navigation, et l'octroi établi sur le Rhin pourra servir d'une norme approximative.

Le tarif une fois réglé, il ne pourra plus être augmenté que par un arrangement commun des états riverains, ni la navigation grevée d'autres droits quelconques, outre ceux fixés dans le règlement.

ART. 5.

Les bureaux de perception, dont on réduira autant que possible le nombre, seront fixés par le règlement, et il ne pourra s'y faire ensuite aucun changement que d'un commun accord, à moins qu'un des états riverains ne voulût diminuer le nombre de ceux qui lui appartiennent exclusivement.

ART. 6.

Chaque état riverain se chargera de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire, et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation.

Le règlement futur fixera la manière dont les états riverains devront concourir à ces derniers travaux, dans le cas où les deux rives appartiennent à différents gouvernements.

ART. 7.

On n'établira nulle part des droits d'étape, d'échelle, ou de relâche forcée. Quant à ceux qui existent déjà, ils ne seront conservés qu'en tant que les états riverains, sans avoir égard à l'intérêt local de l'endroit ou du pays où ils sont établis, les trouveraient nécessaires ou utiles à la navigation et au commerce en général.

ART. 8.

Les douanes des états riverains n'auront rien de commun avec les droits de navigation. On empêchera par des dispositions réglementaires, que l'exercice des fonctions des douaniers ne mette pas d'entraves à la navigation; mais on surveillera, par une police exacte sur la rive, toute tentative des habitants de faire la contrebande à l'aide des bateliers.

ART. 9.

Tout ce qui est indiqué dans les articles précédents sera déterminé par un règlement commun qui renfermera également tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement. Le règlement une fois arrêté, ne pourra être changé que du consentement de tous les états riverains, et ils auront soin de pourvoir d'une manière convenable, et adaptée aux circonstances et aux localités, à son exécution.

Articles concernant la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut.

ART. 1^{er}.

La liberté de la navigation, telle qu'elle a été fixée pour le Rhin, est étendue au Neckar, au Mein, à la Moselle, à la Meuse et à l'Escaut, du point où chacune de ces rivières devient navigable jusqu'à leur embouchure.

ART. 2.

Les droits d'étape ou de relâche forcée sur le Neckar et sur le Mein, seront et demeureront abolis, et il sera libre à tout batelier qualifié, de naviguer sur la totalité de ces rivières de la même manière que cette liberté a été établie par l'art. 19 sur le Rhin.

ART. 3.

Les péages établis sur le Neckar et le Mein, ne seront point augmentés ; les gouvernements co-possesseurs de la rive promettent au contraire de les diminuer dans le cas qu'ils excéderaient actuellement les tarifs en usage en 1802 jusqu'aux taux de ces tarifs. Ils s'engagent également à ne point grever la navigation par de nouvelles impositions quelconques, et se réuniront, aussitôt que possible, pour convenir d'un tarif aussi analogue à celui de l'octroi sur le Rhin que les circonstances le permettront.

ART. 4.

Sur la Moselle et la Meuse, les droits qui y sont perçus actuellement, en vertu des décrets du gouvernement français, du 12 novembre 1806 et du 10 brumaire de l'année XIV, ne seront point augmentés ; les gouvernements co-possesseurs de la rive promettent au contraire de les diminuer dans le cas qu'ils fussent plus considérables que ceux sur le Rhin jusqu'au même taux.

Cet engagement de ne pas rehausser les tarifs actuels ne s'entend néanmoins que de la totalité et du *maximum* des droits, les gouvernements se réservant expressément de fixer par un nouveau règlement tout ce qui a rapport à la distribution des marchandises assujetties à un moindre tarif dans différentes classes, aux différences établies maintenant pour la remonte et la descente, au bureau de perception, au mode de percevoir, à la police de la navigation, ou à tout autre objet qui aurait besoin d'être réglé ultérieurement.

Ce règlement sera rendu aussi conforme que possible à celui du Rhin, et pour obtenir davantage cette conformité, il sera dressé par ceux des membres de la commission centrale pour le Rhin dont les gouvernements auront aussi des possessions sur les rives de la Moselle et de la Meuse.

Une augmentation du tarif, tel qu'il sera définitivement arrêté par le nouveau règlement, ne pourra plus avoir lieu que si une pareille augmentation était jugée nécessaire sur le Rhin, et dans la même proportion seulement, et aucune autre disposition de règlement ne pourra être changée que d'un commun accord.

ART. 5.

Les états riverains des rivières spécifiées à l'art. 1^{er}, se chargent de l'entretien des chemins de halage et des travaux nécessaires dans le lit des fleuves, de la même manière que cela a été arrêté à l'art. 7 pour le Rhin.

ART. 6.

Les sujets des états riverains du Neckar, du Mein et de la Moselle, jouissent des mêmes droits pour la navigation sur le Rhin, et les sujets prussiens pour celle sur la Meuse, que les sujets des états riverains de ces deux dernières rivières, en se conformant toutefois aux règlements y établis.

ART. 7.

Tout ce qui aurait besoin d'être fixé ultérieurement sur la navigation de l'Escaut, outre la liberté de la navigation sur cette rivière, prononcée à l'art. 1^{er}, sera définitivement réglé de la manière la plus favorable au commerce et à la navigation, et la plus analogue à ce qui a été fixé pour le Rhin.

§ V. — RÉUNION DES PROVINCES BELGES A LA HOLLANDE.

No 17.

Extrait de la loi fondamentale de 1815.

CHAPITRE IX.

De la direction des eaux, ponts et chaussées.

ART. 215. Le roi a la surveillance suprême des ouvrages hydrauliques, ponts et chaussées, sans distinction si la dépense se fait par le trésor public ou de toute autre manière.

ART. 216. Le roi fait exercer la direction générale des eaux, ponts et chaussées, de la manière qu'il croit la plus convenable.

ART. 217. Indépendamment de la surveillance que le roi peut attribuer à la direction générale sur des ouvrages entretenus aux frais de collèges, de communes ou de particuliers, cette direction est chargée, d'après des instructions que le roi lui donne, de tous travaux hydrauliques aux ports de mer, rades, rivières, *schorren*, dunes, digues, écluses et autres ouvrages, ainsi que de tous les ponts et chaussées, dont les frais de construction sont en tout ou en partie à la charge du trésor public.

ART. 218. Si, parmi les ouvrages mentionnés à la fin de l'article précédent, il s'en trouve dont la direction peut être confiée aux États de la province, soit à cause d'un intérêt moins général, soit pour raison d'utilité ou de convenance, tirée de la chose même, elle leur est attribuée, soit exclusivement, soit concurremment avec la direction générale.

ART. 219. Le roi, après avoir entendu les États des provinces, et sur l'avis du conseil d'État, détermine quels travaux sont remis sous la direction des États et fixe en même temps le mode de pourvoir aux frais de leur entretien.

ART. 220. Lorsque des travaux hydrauliques, digues ou écluses, destinés à contenir les eaux de la mer ou des rivières, sont entretenus aux frais de collèges, de communes ou de particuliers, et dirigés par eux, la direction générale exerce sur ces travaux une surveillance immédiate, et veille à ce que leur construction ou réfection ne nuise pas aux intérêts généraux : elle donne à ce sujet les instructions nécessaires aux collèges, communes ou particuliers.

La surveillance immédiate de ces travaux peut aussi, pour des raisons d'utilité ou de convenance, être attribuée par le roi aux États des provinces.

ART. 221. Les États des provinces ont la surveillance sur tous travaux hydrauliques non compris dans l'article précédent, ainsi que sur les canaux, navigations, lacs, eaux, ponts et chaussées qui sont aux frais de collèges, de communes ou de particuliers. Ils veillent à ce que ces travaux soient bien et dûment construits et entretenus.

ART. 222. Les États surveillent tous les collèges dits *hoogheemraadschappen*, *heemradschappen*, *wateringen*, *waterschappen*, direction des digues ou des poldres, sous quelque dénomination qu'elles puissent exister dans leur province : sauf ce qui a été dit à l'art. 220 sur les attributions de la direction générale, au sujet des travaux servant à contenir les eaux de la mer et des rivières.

Les règlements de ces collèges, approuvés en dernier lieu, servant de base à leur institution, les États des provinces peuvent, sous l'approbation du roi, modifier ces règlements ; les collèges leur proposent les modifications que l'avantage des intéressés leur paraîtra exiger.

Les États soumettent de même au roi le mode de nommer ou de proposer aux places vacantes dans ces collèges.

ART. 223. Les États ont, dans leur province, la surveillance sur l'exploitation des tourbières, carrières, houillères, autres mines et minières, ainsi que sur toutes irrigations, endiguements et dessèchements.

Le roi peut, à raison de l'utilité générale ou majeure de ces ouvrages, en attribuer la surveillance à la direction générale des eaux, ponts et chaussées.

ART. 224. Lorsqu'à l'avenir, il sera accordé des subsides par le trésor public pour quelques travaux compris au présent chapitre, il sera en même temps réglé de quelle manière la direction ou la surveillance sur ces ouvrages sera exercée.

ART. 225. Les droits payés aux barrières, ponts et écluses, sont affectés à l'entretien et à l'amélioration des chaussées, ponts, canaux et rivières navigables. L'excédant, s'il y en a, demeure réservé pour des dépenses de même nature, dans la même province, à la seule exception des droits perçus sur les grandes communications du royaume, dont l'excédant peut être employé aux mêmes fins, là où le roi l'ordonne.

Arrêté du 17 décembre 1819, n° 1.

Nous Guillaume, par la grâce de Dieu, roi des Pays-Bas, prince d'Orange-Nassau, grand-duc de Luxembourg, etc., etc., etc.

En exécution des dispositions contenues dans le chapitre IX de la loi fondamentale, et voulant, conformément au contenu de l'art. 218 de la dite loi, remettre aux États provinciaux la direction spéciale et immédiate d'une partie des travaux publics mentionnés dans le dit article, sauf la surveillance suprême que l'art. 215 nous attribue pour tout ce qui concerne le waterstaat, les travaux publics et les ponts et chaussées ;

Considérant qu'il est entièrement dans l'intérêt des habitants des provinces de notre royaume, que, faisant usage de la faculté énoncée dans les articles susmentionnés de la loi fondamentale, nous remettons et confions la direction spéciale et immédiate des travaux publics susdits, ainsi que le soin de pourvoir aux dépenses qu'elles entraînent, aux États des provinces, lesquels trouveront, dans le zèle qui les anime pour le bien-être de leurs administrés, tous les moyens nécessaires pour effectuer cette direction d'une manière plus économique, et surveiller de plus près et d'une manière plus efficace l'exécution et l'entretien des divers ouvrages situés dans leur province, que s'ils restaient confiés aux soins de l'administration centrale ;

Considérant également qu'il sera nécessaire de prescrire à cet égard aux États provinciaux quelques règles de conduite ;

Vu l'art. 219 de la loi fondamentale, par lequel il est statué : que les États provinciaux entendus, et après avoir pris l'avis du conseil d'État, il nous appartient de désigner les travaux publics dont la direction pourrait être remise et confiée aux États des provinces respectives, ainsi que de fixer le mode de pourvoir aux frais que les dits travaux entraînent ;

Vu également l'art. 220 de la loi fondamentale, et considérant que la mise en exécution des dispositions contenues dans le dernier alinéa de cet article contribuera efficacement à simplifier, améliorer et accélérer la marche de l'administration, sans qu'il en résulte des inconvénients pour l'intérêt général ;

Vu notre arrêté en date du 22 mai dernier, litt. M ;

Vu enfin les considérations émises par les États des provinces respectives, en conformité de l'art. 219 susdit ;

Le conseil d'État entendu ,

Avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Sous réserve de la surveillance suprême, qu'en conformité des art. 215 et 216 de la loi fondamentale il nous est donné d'exercer de la manière que nous croirons la plus convenable,

nous remettons et confions par la présente, aux États des provinces respectives, la direction spéciale et immédiate, ainsi que le soin de pourvoir aux dépenses qu'entraînent les travaux publics mentionnés sur les listes, annexées au présent arrêté sous les numéros 1 et 2, à chacun pour autant que cela le concerne.

Nous fixerons ci-après, et ultérieurement dans trois mois à partir de ce jour, quelles routes seront également confiées à la direction et viendront à charge des provinces.

Tous autres travaux publics dont il n'est point fait mention dans la présente, et dont jusqu'à ce jour la direction a été exercée et les frais supportés par l'État, resteront à la charge du trésor et sous la direction générale. Nous nous réservons cependant la faculté de reprendre, par la suite et suivant les occurrences, sous la direction générale et à la charge du trésor, tel ouvrage mentionné ci-dessus que nous jugerons convenable; de même que de remettre et de confier, par après, à la direction des États des provinces, ainsi que le soin de pourvoir aux dépenses qu'il entraîne, tel ouvrage public que pour le moment nous conservons sous notre direction spéciale, mais que par la suite nous jugerions convenable de leur remettre, aux termes du présent arrêté.

Les ouvrages publics qui, par leur nature, ont toujours été considérés comme faisant partie des travaux publics provinciaux et qui, comme tels, n'ont jamais été compris parmi les travaux confiés aux soins de la direction générale du waterstaat, restent sous la direction des administrations provinciales, quoiqu'ils ne soient pas mentionnés expressément dans le présent article.

ART. 2.

L'administration et la direction confiées, par suite des dispositions contenues dans l'article précédent, aux soins des États provinciaux, commencera à être exercée par eux à partir du 1^{er} janvier prochain.

Le département du waterstaat, lequel a été chargé jusqu'à ce jour de la direction et administration des travaux susdits, aura soin de faire remettre aux États, sur leur demande, soit les originaux, soit copies de toutes les pièces, documents, etc., etc., qui concernent les dits travaux, et dont la connaissance est nécessaire aux États des provinces pour pouvoir exercer d'une manière convenable l'administration qui leur est confiée.

Le département du waterstaat sera également tenu de donner aux États des provinces respectives toutes informations, explications et renseignements dont ils pourraient lui faire la demande et dont ils peuvent avoir besoin.

ART. 3.

A partir du 1^{er} janvier prochain, tous les frais qu'entraîneront les ouvrages dont la direction est confiée par la présente aux États des provinces, seront à la charge des dits États, lesquels devront aviser aux moyens de pourvoir à cette dépense. Toutes dispositions prises antérieurement à l'égard des dits travaux, tous contrats passés à cet effet et tous paiements qui en résultent, restent maintenus et continueront à recevoir une exécution pleine et entière.

ART. 4.

A partir du 1^{er} janvier prochain, et à l'effet de pourvoir tant aux frais d'entretien des travaux susdits, qu'aux dépenses à faire pour l'accomplissement des ouvrages déjà commencés dans les différentes provinces, que pour la construction des ouvrages dont la confection pourrait être autorisée ultérieurement par nous sur la proposition des États, il sera cédé et remis à la disposition de l'administration provinciale, tous les revenus, sans aucune exception, provenant des dits ouvrages, et consistant, soit en droits de barrière, de pont, d'écluse, de pavé, ou tels autres, sous quelque dénomination que ce soit, qui ont été perçus jusqu'à ce jour par le trésor public, ou qu'il nous plaira d'établir par la suite sur la proposition des États provinciaux.

Les départements des finances, du waterstaat et des droits d'entrée et de sortie et des impositions indirectes, sont chargés de faire confectionner un état exact des revenus ci-dessus mentionnés et d'en faire part aux États des provinces respectives, pour leur gouverne.

ART. 5.

Nous fixerons ultérieurement la manière dont il sera rendu compte de la recette et de l'emploi des revenus mentionnés dans l'article précédent, afin que nous puissions statuer sur l'emploi à faire de l'excédant que les recettes pourraient présenter ; et plus spécialement pour que, conformément au contenu de l'art. 225 de la loi fondamentale, et après paiement des frais d'entretien que les dits ouvrages entraînent, nous puissions affecter, en premier lieu, le revenu des droits perçus sur les *routes, ponts, canaux et rivières, formant les grandes communications* du royaume (pour autant que la direction en sera confiée par nous aux États provinciaux, en suite des dispositions contenues dans l'art. 1^{er} ci-dessus), au paiement des rentes et à l'amortissement des capitaux négociés sous garantie de l'État, en vertu des lois des 24 février 1815 et 30 janvier 1817, et, en second lieu, à l'usage prescrit par l'art. 225 susdit.

Aussi long-temps que l'amortissement des négociations susdites n'aura point été entièrement effectué, il ne pourra être affecté plus d'un tiers des revenus perçus sur les grandes communications, construites ou à construire des fonds levés par les dites négociations, à l'entretien des dites grandes communications ; les deux autres tiers resteront réservés pour le paiement des rentes et l'amortissement de la dette.

ART. 6.

Pour autant que les revenus ci-dessus détaillés ne suffisent point pour couvrir les dépenses à faire, les États des provinces, que cela concerne, nous adresseront le plus tôt possible un rapport détaillé sur cet objet et proposeront, dans ce rapport, les droits qu'ils croient le plus convenable d'établir dans leur province, à l'effet de couvrir le déficit que présentent les revenus des travaux publics, sur les dépenses à faire de ce chef.

Ils ne perdront pas de vue, dans le choix qu'ils feront des droits à établir, que ces droits ne doivent jamais restreindre la libre importation, exportation et transit des marchandises d'une province à l'autre ; qu'ils doivent éviter d'imposer tels droits par lesquels ils forceraient les habitants d'une autre province à contribuer à l'entretien de travaux dont l'utilité leur serait absolument étrangère ; enfin, que ces droits soient répartis, suivant leur nature, avec la plus grande égalité possible, entre tous les propriétaires et habitants de la province, soit qu'ils y aient établi leur domicile, soit qu'ils n'y aient que leurs propriétés.

ART. 7.

La surveillance immédiate des travaux mentionnés dans l'art. 220 de la loi fondamentale, est confiée par la présente aux États des provinces respectives ; à cet effet, notre arrêté du 21 mars 1818, n^o 67, rappelé dans celui du 22 mai dernier, litt. M, et par lequel a été établie la marche à suivre par le département du waterstaat, relativement à tout ce qui concerne l'entretien, l'amélioration, et la construction de ces travaux, est et sera modifié comme suit :

Les collèges, communes ou particuliers, sous quelque dénomination que ce soit, auxquels est confiée la direction et l'entretien des travaux du waterstaat et digues ou écluses destinées à contenir les eaux de la mer ou des rivières, ne seront plus tenus d'adresser annuellement à la direction générale du waterstaat, mais adresseront à la même époque aux États de leur province, la nomenclature exacte des dépenses à faire par eux pendant l'exercice prochain, pour l'entretien et la réparation de ces travaux, ainsi que pour les nouvelles constructions à faire. Ils diviseront l'état à envoyer, en deux parties : l'une comprendra les travaux ordinaires d'entretien, et l'autre les nouvelles constructions, ainsi que les grandes réparations et changements que leur importance doit faire ranger dans la même catégorie.

Les États des provinces prendront une décision finale au sujet des travaux d'entretien et de réparation ordinaire ; mais adresseront l'état de nouvelles constructions et grandes réparations, muni de leur avis, à la direction générale du waterstaat, afin que nous puissions prendre à cet égard les dispositions nécessaires ; le tout en conformité de l'art. 3 de notre arrêté susdit du 22 mai dernier.

ART. 8.

Tous collèges, communes ou particuliers qui ont concouru, jusqu'à ce jour, en tout ou en

partie, à l'entretien des travaux publics désignés dans le présent arrêté, continueront à pourvoir dans l'entretien susdit, de la manière que cela s'est effectué jusqu'à ce jour, sans qu'il soit porté aucun changement à cet égard, par les dispositions de la présente.

Nous nous réservons la faculté d'accorder un subside, à payer par le trésor public, en conformité de l'art. 224 de la loi fondamentale, pour tels travaux publics ou polders (et spécialement ceux connus sous le nom de *calaniteuse polders*) qui par leur situation particulière et intérêt général exigent des secours extraordinaires. — Ce subside ne sera pourtant accordé qu'après que nous nous serons fait rendre un compte spécial et détaillé de l'état et des circonstances dans lesquelles se trouvent ces travaux et polders, ainsi que des raisons qui, jusqu'à ce jour, ont motivé le subside, et qui peuvent le rendre nécessaire par la suite.

Notre ministre de l'intérieur et du waterstaat nous présentera, dans le plus court délai possible, un rapport spécial sur les dispositions à prendre à l'effet de pouvoir constater et fixer préalablement, d'une manière convenable et avec justesse, la quotité des subsides à accorder, ainsi que d'assurer la comptabilité de cette partie des dépenses publiques.

ART. 9.

Les ouvrages faisant partie des différents ports, les amarrages des vaisseaux, ainsi que les quais et écluses y appartenants, seront entretenus par les villes et communes où ils sont situés, lesquelles auront par contre, la jouissance pleine et entière de tous les revenus, droits de port et autres, qui sont perçus de ce chef.

De la présente disposition sont exceptés, les ouvrages appartenants aux ports maritimes militaires du *Nieuwe Diep*, *Hellevoetsluis*, *Medemblik*, *Flessingue*, ainsi que tels autres ouvrages maritimes d'intérêt général, que nous jugerions convenable par la suite de comprendre dans cette catégorie.

ART. 10.

La partie des grandes routes traversant les différentes villes du royaume, ainsi que les ponts y situés, seront entretenus par les dites villes, lesquelles auront la faculté d'établir des péages à l'entrée de leurs communes, à l'effet de percevoir les fonds nécessaires pour l'entretien de cette partie des routes : à cet effet, le placement des barrières actuelles sera changé tel qu'il sera jugé utile, après que les régences des villes auront été entendues.

Les États provinciaux et les régences des villes respectives, fixeront ultérieurement et de commun accord, à partir de quel point, hors de leur enceinte, l'entretien de la partie des routes ici mentionnée restera à leur charge (1).

ART. 11.

Les villes et collèges respectifs resteront en possession de la direction et pourvoiront à l'entretien des routes, eaux et canaux, à la direction et à l'entretien desquels ils ont pourvu jusqu'à ce jour.

Telles routes, eaux ou canaux, dont ils ont eu autrefois la possession, pourront leur être rendus suivant les circonstances et s'il y a lieu. — Pour autant qu'une ou plusieurs de ces possessions aient appartenu à des particuliers, il leur sera accordé, par qui de droit, une juste indemnité, à fixer par nous sur la proposition des États de la province.

ART. 12.

Nous recommandons aux États des provinces que cela concerne, de porter une attention sérieuse et toute particulière sur les bacs et passages d'eau en général, et spécialement sur ceux établis sur les fleuves du royaume, à l'effet d'examiner scrupuleusement si les bâtiments, vaisseaux et bacs se trouvent dans un état requis, et adapté au plus ou moins d'importance des eaux qu'elles doivent traverser, et si le personnel attaché à leur service se trouve en nombre suffisant et réunit les qualités et connaissances nécessaires pour offrir toute sûreté aux voyageurs faisant usage de ces passages d'eau.

(1) Article modifié par l'arrêté royal du 25 décembre 1823, n° 86.

ART. 13.

Il sera nommé pour chaque province, s'il y a lieu, et selon l'importance des ouvrages qui s'y trouvent, un ingénieur en chef, ou bien un ingénieur ordinaire faisant fonctions d'ingénieur en chef, chargé de diriger et de surveiller cette partie des travaux publics, conformément aux instructions que les États provinciaux respectifs lui donneront à cet égard. Ces fonctionnaires résideront dans la province et leurs traitements seront payés par le trésor public. En outre, il sera placé dans chaque province et après que nous aurons reçu l'avis des États à cet égard, un nombre suffisant d'ingénieurs ordinaires, payés par la province et chargés de participer, sous les ordres des fonctionnaires supérieurs ci-dessus désignés, à la direction et à la surveillance des travaux publics de la province.

Il sera pourvu par nous à la nomination des susdits ingénieurs en chef et ordinaires que nous pourrions également faire changer de résidence et destituer suivant les circonstances.

Les États provinciaux auront la faculté de prononcer la suspension de fonctions des susdits fonctionnaires, si leur conduite y donne lieu, mais ils devront en donner connaissance sur-le-champ, ainsi que des raisons qui ont motivé la suspension, à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, lequel nous en fera son rapport et demandera nos ordres à cet égard.

Les États provinciaux ont le choix et la nomination de tous les employés inférieurs qu'ils jugeront nécessaires pour assurer le service des travaux publics dans leur province, et ils auront soin de porter les dépenses à faire pour leur traitement, frais de route, etc., etc., au budget annuel des dépenses provinciales.

La direction générale du waterstaat aura la faculté d'employer, temporairement, les ingénieurs et autres employés de la province, à la conduite et direction de tout ouvrage concernant la dite direction générale du waterstaat et des travaux publics, lesquels s'effectueront pour le compte et aux frais du trésor public, dans la province où ces employés ont leur résidence habituelle. Le cas échéant, la direction générale en donnera connaissance préalable aux États que cela concerne.

Jusqu'à l'époque où, sur la proposition des États des provinces, l'organisation des ingénieurs et autres employés provinciaux pour la partie des travaux publics, sera terminée définitivement en conformité des dispositions précédentes, les ingénieurs en chef, les ingénieurs ordinaires, les aspirants, conducteurs et piqueurs du waterstaat, lesquels se trouvent en ce moment au service de la direction générale, resteront tous en fonctions, et les États provinciaux prendront les mesures nécessaires afin de pourvoir au paiement de leurs traitements, frais de route, etc., à partir du 1^{er} janvier prochain; à l'exception cependant des traitements de l'ingénieur en chef, des ingénieurs ordinaires faisant fonctions d'ingénieurs en chef et des aspirants, lesquels continueront à être supportés par le trésor.

ART. 14.

Les règlements et dispositions actuellement en vigueur, pour ce qui concerne les tourbières, carrières, houillères, mines et minières, ainsi que celles qui regardent les irrigations, endiguements et dessèchements, restent maintenus et il n'est rien innové à cet égard par le présent arrêté.

ART. 15.

Nous remettons, avec une confiance pleine et entière, la direction et la surveillance dont il est fait mention dans les articles précédents, aux États des provinces de notre royaume, étant persuadé du zèle qui les anime pour saisir toutes les occasions et faire usage de tous les moyens qui se trouvent en leur pouvoir, à l'effet de conduire l'administration que nous leur confions, de la manière la plus économique et la plus avantageuse pour leurs administrés. Et, à cet effet, nous arrêtons provisoirement et afin de donner une marche plus uniforme à la partie administrative, laquelle, par le présent arrêté, est confiée à leurs soins, et afin de leur faire connaître plus spécialement l'esprit qui doit les diriger dans l'exercice des nouveaux devoirs qu'ils auront à remplir, les dispositions réglementaires jointes à la présente, et au contenu desquelles ils seront tenus de se conformer exactement.

Nous invitons les États des provinces respectives à nous soumettre, avant le 1^{er} septembre prochain, leurs avis motivés sur les changements, ampliations et modifications qu'il serait utile et nécessaire d'apporter dans les articles et dispositions réglementaires ci-dessus mentionnés, et lesquelles ampliations et modifications seraient commandées, soit par la nature des ouvrages qui se trouvent dans leur province, soit que l'expérience eût démontré qu'un changement dans la manière d'administration fût plus convenable et plus adapté aux localités, sinon pour la totalité des travaux, du moins pour une partie de ces ouvrages. — A cet effet, il sera renvoyé aux États respectifs les projets de règlement d'administration qu'ils nous ont soumis en conformité des dispositions de notre arrêté du 22 mai dernier, litt. M, et lesquels règlements devront être revus, augmentés et modifiés suivant les dispositions énoncées dans le présent arrêté.

Nous invitons les États qui ont omis d'envoyer dans le temps les projets de règlement dont il a été fait mention dans notre arrêté susdit du 22 mai, de s'attacher spécialement à remplir cette lacune et à nous adresser avant l'époque du 1^{er} septembre 1820 un travail complet à cet égard.

Expédition du présent arrêté sera envoyée au département du waterstaat, chargé d'en assurer l'exécution.

Pareille expédition sera envoyée à notre ministre de l'intérieur et à celui des finances, à notre conseiller d'État, directeur-général des droits d'entrée et de sortie et des impositions indirectes, au conseiller d'État, ainsi qu'à la commission nommée par notre arrêté secret du 1^{er} août 1818, litt. TT, et à la chambre générale des comptes, pour information.

Donné à La Haye, le 17 décembre 1819, et de notre règne le septième.

WILLEM.

Par le roi :

J.-G. DE MEY VAN STREEFKERK.

Conforme à l'original :

Le greffier de la secrétairerie d'État,

L.-H. ELIAS SCHOVEL, l. G.

Liste des objets du waterstaat dont la remise est faite aux provinces.

BRABANT SEPTENTRIONAL.

Hollandsdiep.

Têtes, revêtements, murs de quais, écluses et ouvrages en pilotis et en fascines, situés au dehors du port de la ville de Willemstad, ainsi que le dévasement du dit port.

Tête en pilotis et autres travaux, situés au Moerdyk, ainsi que le dévasement du port.
Les ouvrages du port de Geertruidenberg.

BRABANT MÉRIDIONAL.

La Dyle.

Les ouvrages situés sur cette rivière.
Le dévasement de la rivière.

Le Demer.

Les ouvrages situés sur cette rivière.
Le dévasement de la rivière.

LEMBOURG.

La Meuse.

Les ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière, ainsi que les chemins de halage.

GUELDRE.

Le Berhel.

Écluse en bois à Rekken.

Id. à sas à Mallem.

Id. au Nieuwen-Molen.

Pont-levis à Boreculo.

Écluse en maçonnerie à Boreculo.

Pont-levis à Lochem.

Écluse à sas à Lochem.

Grue en bois à Lochem.

Pont-levis, nommé *Boevinkbrug*.

Id., nommé *Spiholtbrug*.

Écluse au Velthorst.

Pontceau en bois, nommé *Bieselinkvonder*.

Id., nommé *Lentinkvonder*.

Grue en bois à Zutphen.

LIÈGE.

La Meuse.

Ouvrages en empierrements, en terrasse et en fascines le long de cette rivière, ainsi que les ponts.

Les chemins de halage.

L'Ourthe.

Ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière, ainsi que les ponts.

Les chemins de halage.

La Vesdre.

Les ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière, ainsi que les ponts.

Les chemins de halage.

L'Amblève.

Les ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière.

Les chemins de halage.

FLANDRE ORIENTALE.

L'Escaut.

Écluse de navigation et pont à Audenarde.

Id. d'écoulement à Audenarde.

Id. d'écoulement de Zwynaerde et ponts dans le chemin de halage.

Id. de navigation du Pont aux Chaudrons à Gand.

Pont de Madou, à Gand.

Pont dit *du Moine*, à Gand.

Écluse d'écoulement à la porte de St-Liévin à Gand.

Id. à la porte de Bruxelles.

Id. des Cinq-Vents.

Id. de Bramgate.

Curement de la rivière.

La Lys.

Écluse a sas, dite *de la Pêcherie*, a Gand.
Id. d'écoulement, dite *du Pas*, à Gand.
Id. de Padegaeten.
Pont-levis de Deynze.
Pont du Jugement à Gand.
Pont aux Herbes à Gand.
Pont de la Boucherie.
Pont de St-George.
Dévasement de la Lys.
Les bords de cette rivière.

La Dendre.

Digue en amont de l'écluse d'Idogene.
Écluse de Grammont.
Id. d'Idogene.
Id. de Pollaere.
Id. de Denderleeuw.
Id. de Aelst.
Id. de Wies.
Id. de Termonde.
Pont-tournant, dit *de la Dendre*,
Ponts dans le chemin de halage.
Le chemin de halage.
Dévasement de la rivière.

La Durme.

Pont-tournant à Lokeren.

Canal de Gand à Ostende.

Pont et écluse de Ste-Agnès à Gand.
Les ouvertures pour les pontrelles.
Pont de la Barque.
Pont de Mariakerke.
Les quais d'abordage.
Les ponts dans le chemin de halage, aqueducs et pontceaux.
35 degrés.
Le chemin de halage et les talus.
Le dévasement.

Canal de la Lieve.

Pont et écluse à sas de Rabot.
Écluse de Balverhoek.
Le chemin de halage et les talus.
Le dévasement de la rivière.

Canal de Gand au Sas de Gand.

Écluse au Tolhuis.
Pont sur la nouvelle communication.
Pont et écluse des contributions.
Pont de Meulestede.
Pont dit *Langebrugge*.
Le chemin de halage.
Les quais d'abordage.
Les ponts dans le chemin de halage.

Canal du Moervaart.

Pont-tournant de Wachtbeke.

Pont-tournant de Calve.
Id. de Dam.
Id. de Condernborn.
Pont dans le chemin de halage de Zuidedelede.
Les bords du canal.
Le dévasement du canal.

Canal de Langedelede.

Écluse d'écoulement de Langedelede.
Pont dit *Potterbrugge*.
Id. de Walderdonck.
Id. à poutrelle.
Les bords du canal.
Le dévasement du canal.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Canal de Gand à Ostende.

Indemnité à la ville de Bruges.
Les digues, chemins de halage et autres ouvrages du canal.
Écluse de la Coupure.
Écluse à la porte de Damme.
Sept grands ponts.
Dévasement près des ponts.
Écluses de Keizerinne et Wallewijn.
Écluse dite *des Bussins*.

Canal de Plasschendaele à Dunkerque

L'écluse de Plasschendaele.
Le pont-tournant de Zandvoorde.
L'écluse de Rattevalle.
Le pont dit *Kitsbrugge*.
Le pont-tournant d'Anguille.
Le pont-tournant de Pelikaan.
Les digues et chemins de halage.
Le pont dit *Haegbrugge*.
Le pont de l'Arche.
Le pont d'Adinkerke.

Canal du Moerdyk.

Les ouvrages de ce canal.

Canal de Bergues.

L'écluse d'Houthem.

Canal d'Ypres et l'Yser.

Le pont de Knocke.
Le pont-levis de Boesinghe.
L'écluse de Boesinghe.
Le pont-levis de Steenstraete.
Le pont-tournant de Dry-Grachten.
Le pont de Dixmude.
Le bassin de commerce.
Les digues, chemins de halage et aqueducs.

La Lys.

L'écluse de Commines.

L'écluse de Menin.
L'écluse de Harlebeek.
Le pont de Harlebeek.

Canal de Bruges à l'Écluse.

Les digues et chemins de halage.

Canal du Loo.

L'écluse de Fintelle.
Les digues.

Canal de Bruges à l'Escaut.

Le pont d'Oostkerke.
Le pont près la ville de Damme.
L'écluse hors de la ville de Bruges.

HAINAUT.

La Sambre.

L'écluse de Buissière.
Id. de Lobbes.
Id. de Thuin.
Id. d'Alnes.
Id. de Charleroy.
Id. de Couillet.

Les chemins de halage, ponts et aqueducs.
La maison du conservateur.

La Dendre.

L'écluse d'Ath.
Id. de Bilhee et Tenre.
Id. d'Isières.
Id. de Papignics et Ollignies.
Id. des Écoliers.
Id. de Lessines.
Id. d'Acren.

Les digues et chemins de halage.

L'Escaut.

L'écluse d'Antoing, le pont-tournant et les aqueducs.
L'écluse de Tournay et le pont.
L'écluse du Trou, le pont et les aqueducs.
Le pont de Notre-Dame.
Les digues et chemins de halage.

Canal de Mons à l'Escaut.

Cinq écluses.
Neuf ponts-levis.
Onze maisons d'éclusiers et pontonniers.
Les digues et chemins de halage.

La Haine et la Trouille.

Les digues et chemins de halage.

HOLLANDE SEPTENTRIONALE.

Canal de Monnickendam.

L'écluse d'écoulement, nommée *Graaflijkheids-Sluis*, à Monnickendam.

HOLLANDE MÉRIDIONALE.

La Gouwe.

La grande écluse, dite *du Mallegat*, et les ouvrages qui en dépendent.
L'écluse à sas, nommée *Donkere-Sluis* et celle près le *Amsterdamsche veer*.
L'écluse dite *Goudsche-Sluis*, près d'Alphen.

ZÉLANDE.

Canal de Gand au Sas de Gand.

Ouvrages aux bords et digues de barrage.

NAMUR.

La Meuse.

Les ouvrages appartenant à cette rivière ainsi que les chemins de halage.

La Sambre.

Les ouvrages appartenant à cette rivière, y compris les écluses de Namur et de Grognaux, ainsi que les chemins de halage.

ANVERS.

L'Escaut.

Le pont-volant à Anvers.

La Nèthe.

Les ouvrages appartenant à cette rivière, ainsi que l'écluse à Lierre.

Le Rupel.

Deux calles embarcadères, à Boom et Willebroek.

UTRECHT.

Vaartschen Ryn.

Les ouvrages situés dans cette rivière, et le dévasement.

Kromme Ryn.

L'aqueduc à Wyk, près Duurstede.

Rivière dite Hollandsche Yssel.

L'écluse à sas, située au *Doorslag*, au sud du village de Jutphaas.

FRISE.

Canal de Groningue à Harlingue, par Stroosbos, Dockum et Leeuwarden.

Les ouvrages appartenant à ce canal, les maisons de péage et chemins de halage.

Kolonels-diep.

Les ouvrages appartenant à ce canal, et le dévasement.

Kuikhornstervaart.

Le dévasement de ce canal.

La Lauwers.

Le dévasement de ce canal.

La Boerne.

Les écluses dites *Kiestra* et *Neesserzylen*, le *Burgwerder-pyp* et le pont dit *Pingjumerbrug*.

Stavorensche Zuidermeer.

Subside annuel au propriétaire pour l'entretien des ouvrages qui y sont situés.

OVERYSSEL.

Canal dit Willemsvaart.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

GRONINGUE.

Canal de Groningue à Stroosbos.

Les ouvrages appartenant à ce canal, y compris les murs de quais de la porte dite *Aa-poort* à Groningue.

Canal d'Ulrum à Uithuizen.

Les ouvrages appartenant à ce canal, ainsi que le chemin de halage d'Onderdendau à Warffum.

Canal de Groningue à Delfzyl.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

Reidiep.

Le bac de Wierum.

DRENTHE.

Canal de Drenthe.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

Beiler vaart.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

Oostermoersche vaart.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

Oude Smildinger vaart.

Le dévasement de ce canal.

LUXEMBOURG.

La Moselle.

Les ouvrages appartenant à cette rivière.

Règlement d'administration provinciale, arrêté par l'art. 15 de l'arrêté royal du 17 décembre 1819, n° 1.

ARTICLE PREMIER.

Aussitôt que les États des provinces respectives auront reçu connaissance de l'arrêté mentionné en tête du présent règlement, ils prendront sur-le-champ les mesures nécessaires afin de pouvoir se charger au 1^{er} janvier prochain, de la direction et de la surveillance, lesquelles leur seront confiées à partir de cette époque aux termes de notre arrêté susdit.

Ils s'occuperont en premier lieu, de réunir toutes les notions dont ils auront besoin, pour

se former une idée juste et acquérir une connaissance approfondie de la nature et de l'état présent des ouvrages et travaux publics, dont la direction et le soin de pourvoir aux dépenses qu'elles entraînent leur a été confiée. Munis de cette connaissance, ils s'occuperont de la formation d'un tableau détaillé et raisonné de toutes les différentes parties dont se compose la masse des ouvrages du waterstaat et des travaux publics susmentionnés. Cet état comprendra non seulement une nomenclature exacte de tous les dits ouvrages et de l'état où ils se trouvent, mais présentera également l'indication des sommes présumées nécessaires pour leur entretien annuel ordinaire, ainsi qu'un tableau comparatif des revenus provenant de ces ouvrages, et des dépenses qu'ils nécessitent.

Les États des provinces respectives joindront le tableau ci-dessus mentionné au premier budget qu'ils doivent nous présenter pour leur province, et ils y ajouteront telles observations et remarques qui pourront servir à nous donner une connaissance exacte du véritable état des choses.

ART. 2.

Les États examineront ensuite avec le plus grand soin, si, au nombre des ouvrages dont la direction leur est confiée, il s'en trouve qui, quoiqu'ils aient été construits et entretenus jusqu'à ce jour aux frais du trésor public, devraient par leur nature être mis à la charge des collèges, communes ou particuliers, qui sont intéressés au maintien des dits ouvrages.

Ils donneront sur-le-champ connaissance du résultat de leurs recherches à cet égard, à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, afin que celui-ci, après avoir, s'il y a lieu, entendu les parties intéressées, puisse provoquer notre décision ultérieure.

ART. 3.

En fait de frais ordinaires, de réparation et d'entretien des travaux publics, il appartient aux États de prendre une décision définitive; mais s'il est question de réparations extraordinaires et de nouvelles constructions, ils en référeront à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, et lui transmettront tous les plans, dessins, devis, détails estimatifs, etc., etc., à ce relatifs, afin qu'il puisse demander notre décision à cet égard.

ART. 4.

Les États provinciaux s'abstiendront de prendre aucune disposition, et de donner aucun ordre relativement à tels ouvrages et travaux publics dont la direction et la surveillance restent confiées à l'administration générale du waterstaat. Ils auront cependant la faculté de nous soumettre leurs considérations et avis concernant les dits ouvrages et l'état où ils se trouvent. Ils pourront prendre l'initiative à cet égard, s'ils le jugent convenable.

ART. 5.

Tous contrats d'adjudication pour constructions, préparations ou entretien, passés relativement aux travaux mentionnés dans notre arrêté de ce jour, n° 1, et dont le terme n'est point encore échu, resteront en vigueur, sans qu'il puisse y être porté aucun changement.

ART. 6.

Tous revenus, droits, collectes, ou autres, de quelque nature qu'il soient et sous quelque dénomination qu'ils se perçoivent actuellement, sont maintenus et continueront à être perçus sur le même pied et par les mêmes employés qui s'en trouvent chargés en ce moment.

ART. 7.

En fait d'adjudications et de livraisons, les États devront se conformer aux règles générales prescrites à cet égard; ils auront cependant la faculté de demander l'autorisation de pouvoir s'écarter des dites règles, dans tels cas particuliers où des circonstances locales et d'autres raisons majeures font juger utile et convenable de ne pas suivre la marche ordinaire.

ART. 8.

En conséquence du pouvoir que notre arrêté de ce jour, n° 1, leur attribue, les États connaissent de tout ce qui concerne la partie du waterstaat et des travaux publics, dont la direction leur est confiée ; ils donnent à cet égard les ordres nécessaires, et en surveillent l'exécution. Toutes affaires concernant la dite partie, en ce moment litispendantes, et sur lesquelles, au 1^{er} janvier prochain, il n'aura point encore été pris de décision, seront terminées par eux, en se conformant aux principes contenus dans l'art. 3 de notre arrêté susdit.

ART. 9.

Dans des cas douteux ou dans lesquels l'intervention du gouvernement est jugée nécessaire, ils s'adresseront à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, ou bien directement à nous, si l'importance de la chose leur paraît l'exiger.

ART. 10.

Les commissaires de districts, là où il s'en trouve, seront chargés de faire l'inspection ordinaire des travaux publics, sauf l'inspection à effectuer par la direction générale du waterstaat.

Dans les provinces où il ne se trouve point de commissaires de districts, ou bien s'ils n'y sont point en nombre suffisant, nous aviserons, sur la proposition des États, au moyen de faire effectuer cette inspection d'une manière convenable.

ART. 11.

L'inspection ordinaire des travaux du waterstaat, destinés à prévenir les inondations des ouvrages hydrauliques, des écluses et autres ouvrages d'art, se fera par des employés spéciaux, qui réunissent les connaissances nécessaires dans cette partie. Nous déciderons ultérieurement, sur la proposition des États, par qui et de quelle manière cette inspection sera effectuée.

ART. 12.

La direction et l'inspection de tels travaux qui se trouvent en ce moment confiées aux autorités locales, communales, de districts, collèges ou autres, leur resteront confiées sur le pied actuellement existant.

ART. 13.

Dans les provinces où les collèges et associations connues sous le nom de *heemraadschappen*, *waterschappen*, *wateringen*, etc., et lesquelles sont destinées à diriger spécialement tous les travaux du waterstaat d'un district donné, ne se trouvent point établies, les États prendront en considération s'il peut être nécessaire et utile d'organiser également chez eux de pareilles institutions, et, dans ce cas, après avoir entendu les parties intéressées, ils prendront les mesures préalables nécessaires, et nous soumettront leurs règlements d'administration à établir pour ces institutions.

Dans les provinces où de pareilles institutions se trouvent déjà établies, et où les États jugeraient utile d'y donner une plus grande extension, ils nous adresseront, à cet égard, les propositions nécessaires.

ART. 14.

Lorsque quelques ouvrages confiés à la direction des États provinciaux se trouvent en contact ou ont rapport avec ceux dont la direction appartient à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, les ingénieurs en chef provinciaux enverront au gouverneur de la province tous les rapports, informations et propositions qui concernent les dits travaux, afin que celui-ci puisse les porter, s'il y a lieu, à la connaissance de notre ministre susdit.

ART. 15.

Les États veilleront, d'une manière toute particulière, à ce que les travaux de construc-

tion, de réparation et d'entretien, qui se font dans la province, se fassent avec la plus grande économie, et que la confection des ouvrages, ainsi que la livraison des matériaux, se fasse d'une manière intègre et conforme aux clauses des contrats passés.

Ils prendront également les mesures nécessaires pour prévenir, empêcher et punir rigoureusement toutes fraudes et menées illicites qu'on pourrait se permettre.

ART. 16.

Lorsque les travaux à effectuer concernent plus d'une province, les États respectifs nommeront de commun accord une commission mixte, laquelle sera chargée de la direction des dits ouvrages.

La dite commission ne pourra étendre sa direction sur d'autres objets que sur celui pour lequel elle aura été nommée spécialement ; et ses attributions cesseront, aussitôt que la besogne dont elle a été chargée, sera terminée.

Si l'importance et la nature des ouvrages pour la direction desquels les commissions ci-dessus mentionnées sont désignées, exigeaient qu'elles fussent déclarées permanentes, les États des provinces auront la faculté de demander à cet effet notre autorisation spéciale, que nous accorderons s'il y a lieu.

ART. 17.

Les États des provinces seront tenus d'adresser annuellement, au mois d'octobre, au ministre de l'intérieur et du waterstaat, un rapport détaillé sur l'état des travaux publics confiés à leur direction, et sur les changements, nouvelles constructions et réparations considérables qui y auront été faits pendant l'exercice écoulé.

ART. 18.

Ils adresseront également au dit ministre, et ce au mois de novembre de chaque année, un état détaillé de tous les ouvrages qu'ils se proposent de faire effectuer pendant la campagne prochaine, et joindront à cet état tous les plans, devis, détails estimatifs, etc., etc., nécessaires.

Le ministre de l'intérieur et du waterstaat, leur fera connaître sa détermination sur les dits travaux proposés, avant ou au 1^{er} février suivant. Si à la dite époque du 1^{er} février, ils n'ont reçu aucune disposition du ministre, ils tiendront les ouvrages proposés pour approuvés, et procéderont de suite à leur confection. Ils constateront par procès-verbal, que le ministre ne leur a fait connaître aucune décision.

ART. 19.

Les États adresseront avant le 1^{er} août de chaque année au ministre de l'intérieur et du waterstaat, le budget des dépenses à faire par eux l'année suivante, pour la construction et l'entretien des travaux publics de leur province.

Les travaux à faire y seront spécifiés convenablement, et ils y joindront un état exact et détaillé de tous les revenus présumés quelconques, dont le montant doit, en premier lieu, servir à couvrir les dépenses à faire aux dits travaux. Ce budget sera terminé par une récapitulation comparative des recettes et des dépenses.

ART. 20.

Ils observeront de porter séparément au budget les dépenses à faire pour chacun des travaux à effectuer. Les revenus devront également y figurer suivant leur nature, et sans que ceux qui se perçoivent de différents chefs, soient confondus l'un avec l'autre.

ART. 21.

Si les revenus cédés par nous aux États provinciaux, et dont il est fait mention dans l'art. 4 de notre arrêté de ce jour, n° 1, ne suffisent point pour couvrir les dépenses à faire pour la construction et l'entretien des travaux publics, les États examineront en premier lieu, s'il n'est pas expédient et possible de couvrir ce déficit par une augmentation des droits de barrière, de pont, d'écluse, de pavé ou autres semblables, déjà existants, ou qui pourraient exister par la suite. Ils nous adresseront, s'il y a lieu, leurs propositions à cet égard.

ART. 22.

Lorsque les revenus dont il est fait mention dans les deux articles précédents, ne suffisent pas, et qu'il est jugé nécessaire d'établir d'autres contributions à l'effet de couvrir le déficit, les États des provinces fixeront de préférence leur choix sur telles contributions qui pourront facilement être perçues au profit de la province, par les receveurs et employés des villes et communes ; par quoi l'on évitera la nomination de receveurs et employés provinciaux, dont l'établissement augmenterait les dépenses à supporter par la province, et ne tendrait qu'à rendre l'administration plus compliquée. Du reste les États se conformeront dans le choix des contributions à établir aux principes énoncés dans l'art. 6 de notre arrêté de ce jour, n° 1.

ART. 23.

Les contributions établies spécialement pour couvrir les dépenses occasionnées par tel ou tel ouvrage, seront supprimées aussitôt que la cause pour laquelle elles auront été établies cessera d'exister ; indifféremment si ces contributions ont été établies en conformité du contenu de l'article précédent, ou si elles consistent en une augmentation de droits, mentionnée en l'art. 21 ci-dessus.

ART. 24.

Les États des provinces ne pourront jamais former une caisse séparée des revenus perçus à leur profit. Toute recette provenant, soit des revenus cédés par nous aux États des provinces, ou à céder par la suite, soit de contributions à établir par eux conformément aux articles précédents, et devant servir à couvrir les dépenses à faire du chef des travaux publics, devra être versée par les percepteurs des dits revenus et contributions dans la caisse des receveurs-généraux et particuliers, où elle restera en dépôt, et sera à la disposition des États respectifs, sauf les règles établies dans les articles suivants.

ART. 25.

Les receveurs-généraux tiendront un compte séparé des sommes versées de ce chef dans leur caisse, et dans celle des receveurs particuliers ; notre ministre des finances leur donnera à cet effet les ordres et instructions nécessaires, et réglera également la nature et le mode des relations qui devront s'établir à cet égard entre les receveurs généraux et particuliers.

ART. 26.

Il sera tenu un compte séparé des recettes provenant des revenus et droits perçus sur les grandes communications du royaume, ainsi que des dépenses à faire de ce chef ; ces fonds ne devant jamais être confondus avec d'autres, et rester séparés, pour en faire usage prescrit par l'art. 225 de la loi fondamentale.

ART. 27.

Les receveurs-généraux adresseront mensuellement, aux États de leur province, un état détaillé des sommes reçues par eux pendant le mois écoulé.

Cet état présentera séparément le montant de la somme que chaque espèce de revenu, droit, ou contribution levée au profit de la province, aura rendue pendant cette époque.

ART. 28.

Les États des provinces ne pourront délivrer des ordonnances finales de paiement pour aucune créance avant qu'elle ait été examinée, vérifiée et liquidée par la chambre générale des comptes.

Les déclarations de sommes dues par la province pour traitements, frais de route et de séjour, adjudications de travaux, livraisons, et autres, sans exception, seront écrites par les parties intéressées, sur papier timbré, et munies des pièces requises pour justifier la créance, telles que actes de réception de travaux, certificats de paiement, etc., etc. Ils présenteront ces déclarations aux États de leur province, lesquels feront subir à toutes ces pièces un examen préalable, et s'il s'en trouve qui ne soient pas dans l'ordre requis, ou incomplètes,

les États seront tenus de les renvoyer sur-le-champ aux parties intéressées, avec ordre d'y faire les rectifications et changements nécessaires.

Les déclarations et pièces justificatives y jointes ayant été reconnues se trouver dans l'ordre requis, elles seront munies par les États d'un certificat de liquidation préalable ; ce certificat devra être inscrit sur une feuille de papier attachée *ad hoc* à la déclaration, et l'on observera de l'insérer de manière qu'il y reste assez de place pour le certificat de liquidation finale qu'y apposera la chambre générale des comptes, pour l'ordonnance de paiement et pour l'acquit de la partie prenante.

Après avoir effectué la liquidation préalable, les États enverront toutes les pièces, par l'intermédiaire du ministre de l'intérieur et du watersaat à la chambre générale des comptes, afin que celle-ci puisse les examiner, vérifier et liquider finalement.

Nous accordons aux États la faculté de délivrer des ordonnances de paiement, pour la moitié du montant des créances, après qu'ils auront vérifié et liquidé préalablement les déclarations qu'ils auront reçues de ce chef des différentes parties intéressées.

Ces ordonnances seront payables sur-le-champ, et seront payables sans qu'il soit nécessaire que les déclarations, sur lesquelles elles ont été délivrées, aient été liquidées par la chambre générale des comptes. La seconde moitié de la créance ne pourra être munie d'ordonnance de paiement qu'après que les déclarations y relatives auront été examinées, vérifiées et liquidées finalement par la chambre des comptes, et l'on aura soin de faire mention, dans l'acte de liquidation préalable qui y sera apposé, du montant des sommes payées en à-compte sur la première moitié de la créance, en suite des dispositions ci-dessus énoncées.

ART. 29.

La chambre générale des comptes examinera et vérifiera les déclarations et pièces qui lui sont envoyées par les États des provinces, et si elles donnent lieu à des remarques, la chambre les renverra, munies de ses réflexions, aussitôt que possible, et ultérieurement deux semaines après leur réception par l'intermédiaire du ministre, aux États de la province que cela concerne ; lesquels prendront les mesures nécessaires pour en faire effectuer la rectification.

Si la chambre n'a point de réflexions à faire, elle renverra les pièces munies du certificat de liquidation finale, par l'intermédiaire, et dans le délai ci-dessus fixé, aux États des provinces respectives.

ART. 30.

Dès après la réception des déclarations liquidées par la chambre générale des comptes, les États y feront apposer leur ordonnance de paiement et la remettront ensuite à la partie prenante, laquelle pourra dès-lors en recevoir le montant au bureau du receveur-général de la province.

Celui-ci fera apposer la quittance au bas de l'ordonnance de paiement. Il vérifiera avec soin si toutes les pièces mentionnées dans la déclaration s'y trouvent jointes, et s'assurera de leur identité. Il les gardera vers lui, pour servir de pièces justificatives de son compte à rendre.

ART. 31.

Les receveurs-généraux acquitteront, sans aucun délai, les ordonnances de paiement qui leur seront présentées, à compte des fonds en caisse à la disposition des États. Ils auront la faculté de transférer le paiement des déclarations susdites à un des receveurs particuliers de la province, mais consulteront toujours à cet égard la convenance de la partie prenante. Les États décideront les différends qui pourraient s'élever au sujet du transport dont il est ici question.

ART. 32.

Les États feront tenir les écritures nécessaires, à l'effet de s'assurer qu'ils ne délivrent pas des ordonnances de paiement pour un montant supérieur à celui qui se trouve disponible chez le receveur-général.

ART. 33.

Les receveurs-généraux rendront annuellement un compte séparé de toutes les recettes et dépenses qu'ils auront effectuées pour compte des États provinciaux pendant l'année révolue; la forme de ce compte à rendre leur sera prescrite par notre ministre des finances, lequel s'entendra à cet égard avec la chambre générale des comptes. Ils adresseront leur compte, avant le 1^{er} juillet de chaque année, aux États de leur province; ceux-ci l'examineront et le vérifieront préalablement, et l'enverront par l'intermédiaire du ministre des finances à la chambre générale des comptes, pour que celle-ci l'examine et l'arrête définitivement.

Le compte arrêté par la chambre, sera renvoyé par l'intermédiaire du ministre des finances et des États, au receveur-général de la province que cela concerne.

ART. 34.

Nous entendons et voulons que le présent règlement ne soit que provisoire, et ne reçoive exécution, que jusqu'au moment que nous aurons arrêté définitivement les règlements d'administration provinciale, que les États des provinces respectives sont tenus de nous soumettre.

Nous les invitons en conséquence à s'occuper de la rédaction des dits règlements divisés en articles, en se conformant aux principes posés par notre arrêté de ce jour, n^o 1, et par le présent règlement provisoire. Ils auront soin de rendre ces règlements aussi complets que possible, et nous les transmettront, munis de leur avis motivé et observations, avant ou au 1^{er} septembre prochain.

Approuvé par arrêté royal, en date du 17 décembre 1819, n^o 1.

Le conseiller d'État, chargé de la direction de la secrétairerie d'État,

J.-G. DE MEY VAN STREEKERS.

N^o 18.

Arrêté du 1^{er} mars 1818, portant suppression des règlements qui, dans quelques communes, assujettissent les patrons ou bateliers forains à des taxes plus fortes ou à d'autres restrictions que celles qui sont imposées aux patrons ou bateliers de l'endroit.

Nous Guillaume, par la grâce de Dieu, roi des Pays-Bas, prince d'Orange-Nassau, grand-duc de Luxembourg, etc., etc., etc.,

Attendu qu'il est parvenu à notre connaissance que, dans quelques communes de notre royaume, il existe des règlements, ordonnances ou autres actes émanés des autorités locales, qui interdisent ou restreignent, à l'égard des conducteurs, propriétaires ou patrons de navires, bateaux ou barques, domiciliés ailleurs, la faculté d'y importer ou d'y charger, pour une autre destination, aucuns effets, denrées ou marchandises, dans leurs dits navires, bateaux ou barques; ou que cette faculté ne leur est accordée qu'à la charge de payer spécialement pour cet objet une taxe ou rétribution locale;

Considérant :

Que des rétributions locales de cette nature sont, à tous égards, contraires au système des impositions publiques aujourd'hui en vigueur, notamment à la loi sur les patentes, du 11 février 1816 (*Journal officiel*, n^o 13), comparées à celle du 15 septembre de la même année, concernant le droit sur la navigation intérieure (*Journal officiel*, n^o 41) et à l'art. 206 de la

loi du 3 octobre suivant, concernant les droits d'entrée et de sortie (*Journal officiel*, n° 45 bis), en vertu desquelles lois tout propriétaire, conducteur ou patron de navires, bateaux ou barques, peut commercer et exercer sa profession dans toute l'étendue du royaume, sans avoir besoin de quelque autre permission, consentement, acte ou autre titre quelconque dont les lois du royaume ne permettent ou ne prescrivent pas que l'exhibition soit requise ;

Vu l'avis de notre ministre de l'intérieur ;

Notre conseil d'État entendu,

Avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Tous règlements, ordonnances ou autres dispositions locales quelconques, qui gênent ou limitent, à l'égard des propriétaires, conducteurs ou patrons de navires, bateaux ou barques, domiciliés ou établis ailleurs que dans la commune, la faculté d'y importer, ou d'y charger, pour une autre destination, des effets, denrées ou marchandises dans leurs dits navires, bateaux ou barques, sont annulés et déclarés de nulle valeur. En conséquence, chacun est libre de se servir, pour charger et transporter des effets, denrées et marchandises, de tels patrons ou conducteurs de navires, bateaux ou barques qu'il jugera convenable ; pourvu qu'ils soient munis d'un congé de navigation, conformément à la loi du 13 septembre 1816, concernant le droit sur la navigation intérieure (*Journal officiel*, n° 41) ; qu'en outre les bâtiments nationaux qui font des courses à l'intérieur et à l'étranger, soient munis d'un double congé de navigation, aux termes de l'art. 8 de la même loi, et qu'en cas de course à l'étranger, il soit payé, par les dits bâtiments, un droit de tonnage, à l'entrée et à la sortie, conformément à l'art. 206 de la loi sur les droits d'entrée et de sortie du 3 octobre 1816 (*Journal officiel*, n° 45 bis).

ART. 2.

A l'avenir il ne pourra plus être levé sur les bateliers étrangers à une commune, aucune rétribution ou imposition locale plus forte que celles établies sur les bateliers de la même commune.

ART. 3.

Il n'est cependant pas dérogé, par la disposition de l'art. 1^{er}, ci-dessus, aux ordonnances et règlements existants dans diverses communes, relativement aux navires, barques et bateaux qui partent à tour de rôle, à jour et heure fixes, et pour des lieux déterminés, tous les dits règlements étant maintenus en pleine vigueur.

Et pour que nul n'en prétende ignorance, le présent arrêté sera inséré au *Journal officiel*.

Donné à La Haye, le 1^{er} mars de l'an 1818, et de notre règne le cinquième.

N° 19.

Travaux de défense dans le Limbourg.

A.

Le gouverneur de la province de Limbourg, chevalier de l'ordre du Lion Belgique,

Vu le décret royal du 21 mars 1818, n° 67, contenant des dispositions relatives à la direction et surveillance des travaux de défense à la mer et aux rivières ;

Vu également l'arrêté en forme d'instruction, donné le 15 avril suivant, par Son Excellence le ministre du waterstaat et des travaux publics, pour l'exécution du décret précité ;

Considérant qu'il importe de donner la plus grande publicité à ces deux actes, pour que les autorités, les communes et les particuliers que la chose concerne, puissent s'y conformer ;

ARRÊTE :

1° Le décret royal du 21 mars 1818, ainsi que l'arrêté de Son Excellence le ministre du waterstaat du 16 avril dernier, mentionnés ci-dessus, seront insérés à la suite du présent, dans le *Mémorial administratif de la province*.

2° Les autorités des communes intéressées sont expressément chargées de donner connaissance des dites dispositions, à tous les habitants, et d'en surveiller la stricte exécution.

Fait à Maestricht, le 22 octobre 1818.

Le gouverneur,

Signé, C. DE BROUCKERE.

B.

Nous Guillaume, etc.

Considérant la nécessité de régler, d'une manière stable, le mode d'après lequel la surveillance immédiate, attribuée à l'administration du waterstaat par l'art. 220 de la loi fondamentale, sur tous les ouvrages de défense contre la mer et rivières, digues et écluses, et autres travaux hydrauliques, dont les collèges, communes ou particuliers ont la direction et supportent les frais, pourra être exercée avec le plus d'avantage, sous le rapport de l'utilité publique; et prenant en considération, qu'une surveillance aussi générale ne peut être convenablement suivie, à moins que tous les travaux à effectuer ne soient soumis à l'examen préalable de l'administration en chef du waterstaat; et voulant en même temps prévenir tout retard dans les réparations ou travaux reconnus nécessaires à effectuer ;

Vu la proposition, qui nous a été faite à cet égard, par la commission, nommée par notre arrêté du 9 octobre 1816, n° 103, ainsi que l'avis donné en conséquence, par notre ministre du waterstaat, le 1^{er} décembre 1817, n° 14,797;

Revu les art. 215 et 216 de la loi fondamentale ;

Le conseil d'État entendu ,

Avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Tous les collèges et administrations, sous quelque dénomination qu'ils soient, qui ont la direction de quelques ouvrages de défense contre la mer et rivières, sur des digues, écluses ou autres ouvrages, dont les frais sont à la charge de collèges, communes ou particuliers, en conservent la direction, et emploient les sommes réparties pour ces objets avec la plus grande économie possible, et dans l'intérêt le plus utile, conformément aux règlements en vigueur.

ART. 2.

Les délibérations préparatoires et mode d'exécution relatifs aux travaux mentionnés à l'article précédent, entrent par conséquent dans les attributions des administrations précitées.

Le département du waterstaat se bornera à veiller à ce que les dits travaux soient convenablement entretenus, et qu'il n'en soit point construit de nouveaux, qui seraient nuisibles à l'intérêt public.

ART. 3.

Afin que cette surveillance puisse être exercée, les dites administrations sont tenues de faire parvenir annuellement au département du waterstaat, et aussitôt que possible, au printemps et au 1^{er} mai pour tout délai, un relevé exact de tout ce qu'elles auront à effectuer dans le courant de la dite année, pour entretien, réparation ou construction d'ouvrages hydrau-

liques ; elles constateront la date certaine de l'envoi et de la réception au département du waterstaat.

ART. 4.

Dans le cas où le département du waterstaat n'aurait point communiqué des observations sur cet état, à l'administration des digues, endéans les quatre semaines de la réception, ce silence sera réputé comme si le département du waterstaat n'avait point d'objections à faire contre ces travaux, et les administrations des digues pourront y faire procéder.

ART. 5.

La même autorisation est accordée, sans fixation d'époque, aux administrations des digues, à l'égard des reconstructions et réparations, qui ne peuvent, sans préjudice ou péril, souffrir d'ajournement, à charge d'en donner sur-le-champ connaissance au département du waterstaat, lequel alors fera inspecter les travaux, soit immédiatement, soit après leur achèvement, et ordonnera les changements nécessaires, si des défauts y ont été reconnus.

ART. 6.

Dans le cas où le département du waterstaat aurait fait des observations ou prescrit des changements relativement aux ouvrages indiqués aux art. 3 et 5, et sur lesquels les administrations des digues ne seraient point d'accord, il leur est facultatif de provoquer notre décision, par l'intermédiaire des États provinciaux.

Notre ministre du waterstaat et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, dont il sera adressé une expédition à notre ministre de l'intérieur, ainsi qu'au conseil d'État, pour leur information.

Donné à La Haye, le 21 mars 1818, et de notre règne le cinquième.

Signé, GUILLAUME.

Par le roi :

Signé, A.-R. FALCK.

C.

La Haye, le 16 avril 1818.

Le ministre du waterstaat et des travaux publics,

Vu l'arrêté de Sa Majesté, du 21 mars dernier, n° 67, qui règle le mode d'après lequel la surveillance immédiate, dévolue à l'administration générale du waterstaat, en conformité de l'art. 220 de la loi fondamentale, sur tous les travaux aux digues, écluses et autres ouvrages hydrauliques, formant défense contre les eaux de la mer et des rivières, qui sont à la charge et sous la direction de collèges, de communes ou de particuliers, pourra être exercée avec le plus d'avantage sous le rapport de l'utilité publique ;

Vu l'art. 11 de l'arrêté royal du 25 juillet 1816, qui impose aux ingénieurs en chef dans les districts respectifs du waterstaat, l'obligation de faire une inspection annuelle de tous les ouvrages à la mer et le long des rivières, situés dans leurs districts, dans laquelle ils seront accompagnés par des commissions des directions des digues, qui leur feront parvenir ensuite l'estimation des travaux à exécuter dans la même année, pour être transmise, munie des observations de l'ingénieur en chef, au ministre, par l'intermédiaire de l'inspecteur ;

Considérant :

Que, par suite des dispositions contenues dans les art. 3 et 4 de l'arrêté ultérieur de Sa Majesté, du 21 mars de cette année, n° 67, l'art. 11 du susdit arrêté du 25 juillet 1816 (formant le règlement d'organisation pour le service du corps d'ingénieurs du waterstaat et des travaux publics), exige quelques modifications, afin de pouvoir remplir et mettre en

exécution les intentions de Sa Majesté, sur la fixation du mode, d'après lequel la surveillance du département du waterstaat, sur les travaux à la mer et aux rivières, doit être exercée suivant la loi fondamentale;

ARRÊTE :

1^o L'arrêté royal du 21 mars, n^o 67, susmentionné, sera imprimé au nombre d'exemplaires suffisant, et transmis, par l'intermédiaire de MM. les gouverneurs des provinces, à toutes les directions des digues, ou poldres, et à tous les collèges ou particuliers, qui sont chargés de la direction des travaux aux digues, écluses et autres ouvrages hydrauliques, formant défense contre les eaux de la mer et des rivières.

2^o Expéditions en seront également adressées aux inspecteurs de tous les districts, ainsi qu'aux ingénieurs en chef, chargés du service dans les différents districts.

3^o Les directions de digues et de poldres, collèges et particuliers, qui sont chargés de l'administration de travaux aux digues, écluses et autres travaux formant défense contre les eaux de la mer et des rivières, et qui devront adresser, en conformité de l'art. 3 de l'arrêté susdit, au département du waterstaat, tous les ans au printemps et au plus tard avant le 1^{er} mai, une notice exacte de ce qui sera effectué pendant l'année, pour l'entretien, la réparation, ou la construction de travaux de défense, contre les eaux de la mer ou des rivières, seront tenus de rédiger cette notice avec le plus de détails possible, et de la faire accompagner, à cet effet, de l'estimation de ces travaux, ainsi que des plans exacts de tous les ouvrages neufs. L'époque de l'envoi, ainsi que la réception au département du waterstaat, sera constatée par l'acté de réception, qui sera adressé immédiatement aux intéressés.

Et, vu l'époque rapprochée du 1^{er} mai prochain, les directions de digues, etc., désignées ci-dessus, seront tenues d'envoyer les notices, etc., requises, au ministère, au plus tard avant le 15 mai de cette année.

4^o Les ingénieurs en chef feront, au reçu du présent, et à l'avenir tous les ans au commencement du mois d'avril, l'inspection prescrite par l'art. 11 du règlement d'organisation du 25 juillet 1816, de tous les ouvrages à la mer et le long des rivières, situés dans leurs districts. Ils inviteront les collèges, directions et particuliers, administrant ces travaux, à être présents à cette inspection. De même, ces derniers sont invités, par le présent, à s'y prêter, afin de pouvoir donner aux ingénieurs en chef, tous les éclaircissements propres à porter un jugement motivé sur l'utilité, la nature et le but des ouvrages, dont l'exécution est proposée, et à mettre l'ingénieur en chef à même d'en faire un rapport détaillé au ministre.

5^o Les notices des travaux à exécuter, seront renvoyées, aussitôt leur réception, à l'avis des ingénieurs en chef, qui devront, tant par l'observance des dispositions indiquées ci-dessus, que par d'autres moyens à leur portée, se mettre à même de présenter leur rapport au ministre, dans un délai qui sera fixé à cet effet.

6^o Les inspecteurs de toutes les divisions devront se mettre également en état de pouvoir, dans un délai à fixer, faire parvenir leur avis sur ces notices au département du waterstaat, s'il juge à propos de le requérir; les intentions du ministre étant, qu'en tous les cas le délai de quatre semaines, accordé par le 4^e article de l'arrêté de S. M. au département du waterstaat, pour les observations à faire sur les notices qui auront été envoyées, ne s'écoule pas sans qu'il puisse être dûment disposé sur ces notices et sur les travaux proposés.

7^o Expéditions du présent arrêté seront adressées à MM. les gouverneurs des différentes provinces, et par leur intermédiaire, aux directions de digues et de poldres, aux collèges, communes et particuliers, chargés de l'entretien de travaux aux digues, écluses et autres ouvrages hydrauliques, formant défense contre les eaux de la mer ou des rivières, et aux inspecteurs généraux dans l'inspection septentrionale et méridionale, aux inspecteurs de toutes les divisions, et aux ingénieurs en chef des différents districts, pour information et pour s'y conformer respectivement, pour autant que chacun d'eux y est concerné.

Seront en outre envoyées des expéditions du présent arrêté aux commissaires dirigeant les affaires du waterstaat au ministère, pour soigner, chacun en ce qui le concerne, l'exécution des mesures ordonnées.

Le ministre susdit,
Signé, LE DUC D'URSEL.

D.*Aux administrations locales de la province.*

L'arrêté pris par Son Excellence le ministre du waterstaat, le 16 avril dernier, ensuite de celui de Sa Majesté du 21 mars précédent, et dont il vous a été donné connaissance par la voie du *Memorial administratif*, n° 72, prescrit aux ingénieurs en chef des différents districts, de faire tous les ans, au commencement du mois d'avril, l'inspection des ouvrages à la mer et le long des rivières.

Cette mesure n'a pu être exécutée cette année dans la province, parce que ces dispositions n'ont pas été connues en temps utile, par les riverains de la Meuse.

Il en est résulté que plusieurs d'entre eux se sont permis de travailler, sans autorisation, le long de cette rivière, et que d'autres l'ayant demandée fort tard, n'ont pu l'obtenir assez à temps pour profiter de la bonne saison.

Les formalités à suivre à cet égard étant maintenant connues des riverains, il est de l'intérêt de ceux qui désireraient effectuer des réparations le long de la Meuse, de former leur demande assez à temps, pour que l'ingénieur en chef soit à même de connaître les points qu'il serait nécessaire d'inspecter.

Vous voudrez bien, à cet effet, prescrire aux riverains de vous informer s'ils ont l'intention de pourvoir à la défense de leurs propriétés, et, dans ce cas, vous indiquer très exactement leur domicile, noms, prénoms et qualités, ainsi que l'emplacement des ouvrages qu'ils projettent, et dont ils feraient connaître sommairement la nature et le but, quels qu'ils soient.

Ces renseignements devant me parvenir, par votre intermédiaire, avant le 1^{er} mars prochain, pour tout délai, je vous prie de fixer au 20 février prochain, le terme auquel les riverains devront vous les adresser.

Toute demande de l'espèce, qui ne serait pas faite à l'époque précitée du 1^{er} mars, serait, sauf les cas extraordinaires, ajournée à l'année prochaine.

Bien entendu cependant, que cette disposition ne les dispense nullement de l'obligation, où sont les riverains, de se conformer rigoureusement aux arrêtés mentionnés ci-dessus, et particulièrement aux art. 3 et 4 de celui de Son Excellence le ministre du waterstaat.

Veuillez, Messieurs, donner la plus grande publicité aux dispositions de la présente, et soigner à ce que les renseignements qu'elle réclame me parviennent avant le 1^{er} mars, terme de rigueur.

Maestricht, le 24 décembre 1818.

Pour le gouverneur absent,

Signé, P. MEESTER, *membre des États députés.*

E.

Le gouverneur de la province de Limbourg, chevalier de l'Ordre du Lion Belgique,

Vu un arrêté de Son Excellence le ministre du waterstaat et des travaux publics, du 21 courant, 3^e division, n° b $\frac{8099}{5870}$, transmissif d'une circulaire de la même date, n° b $\frac{810}{2821}$, qui appellent la transmission des devis des travaux de défense à la mer et aux rivières,

Arrête :

1° Insertion de la circulaire ci-dessus aura lieu dans le *Mémorial administratif* de la province, pour être portée à la connaissance des autorités communales que la chose concerne;

2° Les dites autorités sont tenues, de leur côté, à en donner communication aux habitants

intéressés, et de leur rappeler en même temps l'exacte exécution des dispositions du décret royal du 21 mars 1818, n° 67, et de l'arrêté de Son Excellence le ministre du waterstaat, du 17 avril suivant, sur la matière, insérés au *Mémorial administratif* de 1818, n° 72.

Maestricht, le 31 mars 1819.

Le gouverneur,

Signé, C. DE BROUCKERE.

F.

La Haye, le 21 mars 1819.

Lorsque dans l'année dernière, l'arrêté royal du 21 mars 1818, n° 67, et le mien du 16 avril suivant, n° 5138, avaient été communiqués à toutes les directions des digues et poldres, et autres collèges chargés de la direction des travaux formant défense contre les eaux de la mer ou des rivières, j'avais lieu de m'attendre à une observance scrupuleuse des dispositions de ces arrêtés, par les susdites directions. Si cependant l'expérience n'a pas entièrement répondu à cette attente, et si plusieurs des directions intéressées ont entièrement négligé d'effectuer la transmission d'une notice des travaux exécutés, tandis que d'autres ont rempli leurs obligations d'une manière si imparfaite, que les pièces envoyées ne pouvaient aucunement être censées satisfaire aux dispositions des arrêtés susmentionnés, je dois en chercher la cause dans le court intervalle qui restait alors aux directions pour se pénétrer entièrement du sens de ces arrêtés, avant la transmission de leurs notices. Cette circonstance paraît avoir suggéré à quelques-unes de ces directions, l'opinion erronée que ces notices étaient uniquement exigées pour des travaux neufs, ou du moins d'une importance majeure, et que l'administration avait plutôt besoin d'être informée de l'exécution projetée de ceux-ci, que de celle des travaux d'entretien ou d'une plus petite étendue. D'un autre côté, ceux même qui connaissaient mieux leurs obligations, m'ont adressé leurs notices rédigées trop superficiellement, et dépourvues de ces détails indispensables pour mettre l'administration à même de juger suffisamment de la nature des travaux proposés.

Cette supposition, jointe au désir d'écarter cette lenteur dans la marche des affaires, qui doit nécessairement résulter des observations que l'administration est forcée de faire sur la transmission incomplète des notices, m'ont porté à donner, au commencement de la présente campagne, de nouveaux éclaircissements à ce sujet aux intéressés, et à leur rappeler, à cet effet, les dispositions contenues dans l'arrêté susmentionné de Sa Majesté du 21 mars 1818, n° 67, aux termes duquel toutes les directions des digues et poldres, collèges et particuliers, ayant sous leur direction des travaux formant défense contre les eaux de la mer ou des rivières, devront adresser au département du waterstaat, tous les ans au printemps, et au plus tard avant le 1^{er} mai, une notice exacte de ce qui sera effectué pendant l'année, soit pour l'entretien, la réparation ou la construction des travaux formant défense contre les eaux de la mer ou des rivières. Ils sont tenus de rédiger cette notice avec le plus de détails possible, et de la faire accompagner, à cet effet, de plans exacts de tous les ouvrages neufs.

Je me plais à croire que cette nouvelle instruction remplira entièrement son but, et que les différentes directions de digues et poldres et autres collèges s'empresseront dorénavant à l'envi, à remplir exactement les dispositions des arrêtés susmentionnés.

Le ministre du waterstaat et des travaux publics.

Par ordre de Son Excellence :

Le secrétaire-général du ministère,

Signé, VAN VREDENBURGH.

G.

A MM. les bourgmestres et schoutts de la province.

Par arrêté du 22 octobre 1818, n° 9, la circulaire du 24 décembre 1818 et l'arrêté du 31 mars 1819, n° 3 (insérés au *Mémorial administratif*, n° 72 et 93, tom. IV, et n° 30, tom. V), M. le gouverneur de cette province vous a fait connaître, Messieurs, toutes les dispositions relatives aux formalités à remplir par les collèges, communes ou particuliers, qui seraient d'intention d'établir des travaux de défense ou d'entretien le long des rivières.

L'art. 7 de l'arrêté royal du 17 décembre 1819, n° 1, qui met l'entretien de la rivière de la Meuse sous l'administration provinciale, porte § 2 :

« Les collèges, communes ou particuliers, sous quelque dénomination que ce soit, auxquels » est confiée la direction et l'entretien des travaux du waterstaat et digues ou écluses » destinées à contenir les eaux de la mer ou des rivières, ne seront plus tenus d'adresser » annuellement à la direction générale du waterstaat, mais adresseront, à la même époque, » aux États de leur province, la nomenclature exacte des dépenses à faire par eux pendant » l'exercice prochain, pour l'entretien et la réparation de ces travaux, ainsi que pour les » nouvelles constructions à faire. Ils diviseront l'état à envoyer en deux parties; l'une » comprendra les travaux ordinaires d'entretien, et l'autre les nouvelles constructions, ainsi » que les grandes réparations et changements, que leur importance doit faire ranger dans la » même catégorie.

« Les États des provinces prendront une décision finale au sujet des travaux d'entretien » et de réparation ordinaires, mais adresseront l'état de nouvelles constructions et grandes » réparations, muni de leur avis, à la direction générale du waterstaat, afin que nous » (le roi) puissions prendre à cet égard les dispositions nécessaires, le tout en conformité de » l'art. 3 de notre arrêté du 22 mai dernier, litt. M. »

Veillez, Messieurs, publier de nouveau les instructions insérées au *Mémorial administratif*, par les arrêtés et circulaire précités, ainsi que les nouvelles dispositions ci-dessus relatées, pour que les intéressés s'y conforment exactement, et nous adressent leurs demandes relatives aux ouvrages qu'ils se proposeraient de faire le long des rivières, avant le 20 mars prochain, terme de rigueur, afin d'être remises par nous à M. l'ingénieur en chef du 16^e district du waterstaat, pour qu'il puisse en apprécier le mérite, lors de l'inspection des rivières qu'il doit faire vers l'époque ci-dessus désignée.

Nous espérons, Messieurs, que vous vous empresserez de donner aux particuliers que l'objet concerne, toutes les communications et renseignements qui pourraient leur être utiles, pour obtenir la régularité nécessaire dans les demandes à faire suivant les dispositions prémentionnées, et nous attendons de votre part un rapport sur le résultat des diligences que vous aurez faites.

Maestricht, le 18 février 1820.

Présents : M. le gouverneur, président, et MM. le baron De Lamberts de Cortembach, Joppen de Beegden, Kerens, Schoenmaeckers, De Montaigne et P. Meester, L. G.

Les États députés,

Signé, C. DE BROUCKERE, président.

Par les États députés :

Pour le greffier des États,

Signé, P. MEESTER, L. G.,

Membre de la députation.

II.

Aux autorités locales des communes riveraines de la Meuse.

Maestricht, le 30 juillet 1821.

Des demandes nous étant parvenues de la part de plusieurs communes riveraines de la Meuse, tendant à ce que, pendant le cours de cette année, des travaux défensifs s'effectuent le long de leurs rives, ces demandes, Messieurs, ainsi que le rapport fait sur l'objet par M. l'ingénieur en chef du 16^e district du waterstaat, ont été soumis à l'assemblée générale des États provinciaux, lors de la dernière session, et c'est la délibération qu'elle a émise à cet égard, dont nous croyons devoir vous communiquer l'extrait qui vous concerne, et qui fixe le principe d'après lequel les frais des constructions et réparations seront supportés à l'avenir.

Cette délibération porte : « que par altération de l'art. 7 de la résolution de l'assemblée » générale du 17 juillet 1820, il est résolu que tous les ouvrages défensifs quelconques, » seront à charge des communes riveraines et voisines de la Meuse. Qu'à défaut de res- » sources communales, elles y contribueront au marc-le-franc de leurs contributions direc- » tes, non compris les patentes, et proportionnellement au degré d'utilité que les ouvrages » défensifs et d'entretien auront respectivement pour chaque commune ; bien entendu que » la province viendra au secours de celles dont les charges seraient trop considérables pour » pouvoir les supporter seules, et ce au moyen des fonds provenant du revenu du droit de » navigation, etc., et des fonds spéciaux qui peuvent être alloués dans la suite. »

Ce principe a été adopté par la considération que les communes riveraines ou voisines de la Meuse, sont immédiatement intéressées à être garanties contre les inondations et les ravages de ses débordements ; que leur conservation ou leur ruine en dépend, et que, par conséquent, il est juste qu'elles contribuent aux frais de tous les travaux qui tendent à leur avantage particulier.

En vous faisant cette communication, nous avons la confiance, Messieurs, que l'intérêt de vos communes vous portera désormais à prévenir, par des mesures promptes, les dégâts que les eaux de la Meuse pourraient occasionner à vos rives, au moyen de réparations effectuées à temps. Vous écarterez par là des charges onéreuses que des détériorations non restaurées ne manquent jamais d'occasionner à la longue.

En conséquence, nous invitons les administrations de toutes les communes riveraines, où des ouvrages défensifs ou d'entretien seraient nécessaires, à nous faire de suite leurs propositions, et de nous présenter les moyens pour faire face aux frais, avec indication des communes qui devront y contribuer, et de la proportion à établir entre elles.

Les conseils municipaux se réuniront à cet effet.

Plus les communes mettront d'activité et feront d'efforts par elles-mêmes, plus les États seront disposés à venir au secours de celles dont les moyens seraient reconnus insuffisants.

Afin donc de pouvoir répartir en secours la somme qui est disponible pour l'année courante de 1821, et comme la saison est déjà avancée et ne permet plus de retards, il est enjoint aux communes intéressées de faire parvenir de suite, à la réception de la présente, et toute affaire cessante, leurs propositions au commissaire de l'arrondissement dont elles dépendent, afin que celui-ci les transmette, avec son avis motivé, aux États députés, avant le 15 août prochain, terme de rigueur.

Les communes qui, à cette époque, n'auront pas fait de propositions, seront censées ne pas avoir besoin de secours, et la répartition sera faite en conséquence.

Présents : M. le gouverneur, président, et MM. Guelders, Kerens, Schoenmackers, Meester, le baron De Thier et De Montaigne.

Les États députés,

Signé, C. DE BROUCKERE, *président*.

Par les États députés,

Pour le greffier des États absent,

Signé, P. MEESTER, L. G., *membre de la députation*.

I.

De gedeputeerde Staten der provincie Limburg,

Ontvangen hebbende een afschrift van het koninklijk besluit van 13 november ll., n° 119, waarbij wordt goedgekeurd het reglement in de algemeene vergadering der provinciale Staten ontworpen, opzigtelijk het beheer der waterkerende werken aan de rivier de Maas;

Brengen het besluit in het reglement voornoemd, door plaatsing daarvan aan het slot dezer, ter kennis der plaatselijke besturen, ten einde bij voorvallende gelegenheid, door gepaste medewerking, de operation der opterigten Maas-Kollegien te helpen bevorderen.

En zal deze in het *Memoriaal administratief* der provincie worden geinsereerd.

Maestricht, den 9 december 1825.

Tegenwoordig: de heer staatsraad gouverneur, president, en de heeren Germain, Petit, C. De Brouckere, Schoenmaeckers, Kerens en Lamberts.

De gedeputeerde Staten voorn.,
Geteekend, C. DE BROUCKERE, V^{ro}.

Ter ordonnancie van dezelve,
De griffier der Staten,
Geteekend, W.-A. PILLERA.

K.

Wij Willem, enz.

Gezien het rapport van onzen minister van binnenlandsche zaken, van den 25 augustus ll., n° 161, daarbij ter onzer goedkeuring aanbiedende een bij hem, van gedeputeerde Staten van Limburg, tot dat einde ontvangen, in de algemeene vergadering der Staten van die provincie, van den 14 julij ll. ontworpen reglement van beheer der waterkerende werken aan de rivier de Maas;

Den raad van State gehoord (advies 7^e dezer n° 11);

Hebben goedgevonden en verstaan:

Het boven omschreven reglement goed te keuren, zoodanig als hetzelfde aan ons tegenwoordig besluit is gehecht.

En is onze minister van binnenlandsche zaken, onder kopijelijke mededeeling van het voors. advies van den raad van State, belast met de uitvoering dezes, waarvan aan den raad van State zal worden kennis gegeven.

Amsterdam, den 13 november 1825.

Geteekend, WILLEM.

Van wege den koning:

Geteekend, J.-G. DE MEIJ VAN STREEFKERK.

L.

Reglement ter uitoefening van het beheer der waterkerende werken langs de rivier de Maas, bij Zijner Majesteits besluit van 17 december 1819, n° 1, aan de provinciale Staten van Limburg opgedragen.

ARTIKEL EEN.

De Maas, voor zoo verre zij de provincie Limburg doorloopt, wordt verdeeld in 14 distrikten, zoo als volgt, en waarvan 7 op den regten en 7 op den linker oever.

1^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Maastricht.*

Van de grenzen der provincie Luik, tot en met het grondgebied der gemeente Bunde.

2^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Maastricht.*

Van de grenzen der provincie Luik, tot en met het grondgebied der gemeente Neerharen.

3^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Stein.*

Te beginnen met Geul, tot en met Urmond en Borg.

4^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Uijkhoven.*

Te beginnen met Uijkhoven en Reckheim, tot en met Meeswijk.

5^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Obbicht.*

Te beginnen met Obbicht en Papenhoven, tot en met Roosteren.

6^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Maeseijk.*

Te beginnen met Stockhem, tot en met Maeseijk.

7^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Stevensweert.*

Te beginnen met Ohe en Laak, tot en met Maasbracht.

8^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Wessem.*

Te beginnen met Ophoven, tot en met Wessem.

9^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Roermond.*

Te beginnen met Linne, tot en met Swalmen.

10^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Beegden.*

Te beginnen met Oosden, gemeente Linne, tot en met Buggenum.

11^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Venloo.*

Te beginnen met Besel, tot en met Arcen en Velden.

12^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Blerick, gemeente Maesbrée.*

Te beginnen met Neer, tot en met Grubbenvorst en Lottum.

13^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Bergen.*

Te beginnen met het Schout-Ambt Bergen, tot aan de grenzen der provincie Gelderland.

14^e DISTRIKT. — *Hoofdplaats Blitterswijk.*

Schout-Ambt Meerloo, te beginnen met Broekhuijzen, tot aan de grenzen van de provincie Noord-Brabant.

ART. 2.

Ieder distrikt zal eene kommissie van toezigt hebben, onder den naam van Maas-Kollegie, zamengesteld uit vijf leden door gedeputeerde Staten uit de belanghebbende ingezetenen van het distrikt te benoemen; ieder kollegie verkiest uit deszelfs midden eenen voorzitter en secretaris.

ART. 3.

De hoofden der plaatselijke besturen zullen de beraadslagingen der kollegien, over werken binnen den omtrek hunner respectieve gemeenten aan te leggen, kunnen bijwoonen, doch daarbij slechts eene raadgevende stem hebben.

ART. 4.

De leden der kollegien mogen geen aandeel hebben in aannemingen of borgtogt betrekkelijk

werken in hunne distrikten te verrigten; zij genieten geenerlei traktement of vergoeding van reiskosten, zullende alleen aan ieder kollegie voor bureau-kosten worden toegestaan, eene jaarlijksche som van fl. 20, te vinden uit de gewoone opkomsten der Maas.

ART. 5.

De kollegien hebben twee maal 's jaars, in de hoofdplaats der respectieve distrikten, eene vaste bijeenkomst, te weten : den eersten dingsdag van april, en den eersten dingsdag van september.

Daarenboven zullen de kollegien, door gedeputeerde Staten, buitengewoon kunnen worden bijeengeroepen, als ook op het schriftelijk verzoek daartoe door ten minste twee leden, aan den president gedaan, in welk geval, deze laatste zal gehouden zijn de convocatie, binnen veertien dagen na dit verzoek, te doen plaats hebben.

ART. 6.

Het zal gedeputeerde Staten vrijstaan, de onderscheidene kollegien of deputatien uit derzelve, in eene algemeene vergadering te vereenigen.

ART. 7.

Tot het houden van beraadslagingen, zullen ten minste drie leden in ieder kollegie moeten tegenwoordig zijn.

Dezelve zullen, van het verhandelde in ieder vergadering, een behoorlyk proces-verbaal opmaken, met aanduiding van het gevoelen, zoo wel van de minderheid als van de meerderheid.

Gedeputeerde Staten zullen, na de in bedieningtredding der distrikts-commissien, vaststellen, een reglement van orde of inwendig bestuur, na op deszelfs ontwerp, die commissie te hebben gehoord.

ART. 8.

De kollegien zullen zich onverwijld bekend maken, met alle bestaande batwerken, dijken, lijnpaden, enz., langs de Maas, en al hetgene tot verbetering van de oevers kan strekken; zij zullen het dagelijksch bestuur en toezigt uitoefenen, over alle waterkerende werken, welke onder toezigt der Staten zijn; zij zullen uit hun midden, een of meerder leden met het toezigt van een werk kunnen belasten, en de voordragten doen van de werken welke zij vermeenen, dat in het belang van de scheepvaart van de gemeente of partikuliere eigendommen, moeten worden gemaakt, de middelen van uitvoering beramen, en de ontwerpen, met de daartoe noodige inlichtingen van alle nieuwe aan te leggen constructien, zoo naauwkeurig doenlijk er bij voegen, onder overlegging tevens van eene opgave van kosten en plans en der middelen welke de gemeente zoude kunnen bijdragen.

ART. 9.

De werken die het grondgebied van twee aan een grenzende distrikten betreffen, zullen door de twee kollegien aan gedeputeerde Staten voorgedragen worden, met de plans en de ontwerpen der kosten, opgaaf der middelen, enz.; het bestuur en toezigt zal aan de twee kollegien gezamenlijk toebehooren.

ART. 10.

Ingeval de werken te belangrijk zijn, om door de gemeenten of partikulieren alleen bekostigd te worden, zal door de provincie zoodanig subsidie worden verstrekt als de provinciale Staten zullen oordeelen dat, naar gelang der voor dit onderwerp voorhandige provinciale fondsen, kan worden toegestaan.

ART. 11.

De kollegien zullen trachten dat verbindtenissen worden aangegaan tusschen de eigenaars welke tot behoud van hunne gronden, een gemeenschappelijk belang hebben; zoodanig dat de kosten van aan te leggen werken, door die eigenaars, gezamenlijk zullen worden gedra-

gen, in evenredigheid van het minder of meerder belang van ieder hunner. De alzoo daargestellen overeenkomsten zullen aan de goedkeuring van gedeputeerde Staten worden overworpen.

ART. 12.

Na het ontvangen van eenig voorstel tot het aanleggen, enz., van werken, door eenig kollegie, en alvorens daaromtrent te beslissen, zullen gedeputeerde Staten, telkens de consideration van het tegen overliggend kollegie inwinnen.

ART. 13.

Op alle aanvragen van gemeenten of bijzondere personen, ter beking van autorisatie, tot het aanleggen of repareren van waterkerende werken, zullen gedeputeerde Staten, de consideration inwinnen der twee over elkander liggende kollegien, tot welker ressort de aanvraag behoort.

ART. 14.

De kollegien zullen voornamelijk de hand houden aan de strikte nakoming der konditien en voorwaarden, onder welke de autorisatie tot vervaardigen of herstellen van waterkerende werken verleend zijn; ten dien einde zal elke zoodanige verleening van autorisatie, door de tusschenkomst der kollegien, aan de belanghebbenden toegezonden worden.

De kollegien zullen insgelijks toezien, dat er geene werken of plantingen aan de oevers der Maas plaats hebben, welke niet geautoriseerd zijn, ten einde voor te komen alle misbruiken, die aan de scheepsvaart of aan eigenaars der beide oevers zouden kunnen schade toebrengen, en alle overtredingen ten deze, onmiddellijk aan gedeputeerde Staten bekend maken. Na de voltooiing van ieder werk, zullen de kollegien daarvan aan gedeputeerde Staten kennis geven.

ART. 15.

Voor het einde van de maand april van ieder jaar zullen de kollegien een generaal rapport aan gedeputeerde Staten inzenden, inhoudende eene omstandige beschrijving van den staat der oevers van de Maas, in de geheele uitgestrektheid van hun distrikt.

ART. 16.

De kollegien, op verzoek van den hoofdingenieur of den provincialen ingenieur van den waterstaat, zullen dezelve op zijne jaarlijks te doene inspectie der rivier, door een of meerder leden uit hun midden, binnen het distrikt vergezellen, ten einde dien ambtenaar in staat te stellen, om een gemotiveerd oordeel over het nut, den aard en het doel der geprojecteerde werken te vellen, en een omstandig rapport daaromtrent te kunnen uitbrengen; wordende wijders de kollegien aanbevolen, om aan voorsch beambten, zoo veel mogelijk, alle hulpmiddelen te verleen, welke zij in het belang van den dienst zouden kunnen noodig hebben.

ART. 17.

Het distrikt Bergen zal, voor dat deel welk thans onder den hoogen dijkstoel van Maas en Waal ressorteert, zich met den dijkstoel beraden, over de werken onder dat ressort te verrigten.

ART. 18.

De distrikts-kommissarissen zullen over de werken, binnen hun distrikt, een partikulier toezigt houden, en deswege, aan gedeputeerde Staten, afzonderlijke rapporten inzenden.

Goedgekeurd bij Zijner Majesteits besluit van den 13 november 1825, n° 119.

Mij bekend :

De secretaris van Staat,

Geteekend, J.-G. DE MEY VAN STREEFKERK.

N^o 20.

Règlement concernant l'établissement d'un droit de navigation dans les provinces de Namur, Liège et Limbourg.

TITRE PREMIER.

ÉTABLISSEMENT DES PÉAGES ET PERCEPTION DU DROIT.

ARTICLE PREMIER.

Il sera établi seize péages sur les rivières ou parties de rivière qui traversent les provinces de Namur, Liège et Limbourg.

ART. 2.

Ces péages sont placés de la manière suivante :

A. — PROVINCE DE NAMUR.

aa. *Rivière de Meuse.*

Le 1^{er} dans la commune d'Hastières-Lavaux.

Le 2^o dans la commune de Profondeville.

Le 3^o dans la commune de Lives.

bb. *Rivière de Sambre.*

Le 4^o dans la commune de Malonne.

B. — PROVINCE DE LIÈGE.

cc. *Rivière de Meuse.*

Le 5^o au-dessus du pont de la ville de Huy.

Le 6^o en partie aux Six-Maisons de Fragnée, commune de Liège, et en partie à Coronmeuse, commune de Herstal.

Le 7^o devant Visé.

dd. *Rivière d'Ourthe.*

Le 8^o en lieu dit aux *Vennos*.

Le 9^o dans la commune de Tilly.

Le 10^o à Douflames, au confluent de l'Amblève dans l'Ourthe.

ee. *Rivière de Vesdre.*

Le 11^o dans la commune de Chénée.

C. — PROVINCE DE LIMBOURG.

Le 12^o à St-Pierre.

Le 13^o à Maesyck.

Le 14^o à Ruremonde.

Le 15^o à Venloo.

Le 16^o à Well.

ART. 3.

Il sera payé pour chaque bateau qui passera vis-à-vis de ces péages un droit de *trois* centièmes de florin à raison de chaque tonneau ou aune cubique que contiendra la capacité du bateau.

Les trains de bois paieront le même droit de *trois* centièmes pour chaque corde dont ils se composent.

ART. 4.

Seront exempts de tous droits :

- a. Les bateaux appartenant à l'État et employés pour le service personnel de Sa Majesté, celui des princes et princesses de la famille royale, ainsi que pour le service de l'armée de terre et de mer;
- b. Les nacelles et autres embarcations dont la capacité est moindre d'un tonneau et demi;
- c. Les bateaux employés à la pêche;
- d. Ceux uniquement chargés de cendres, de fumier et autres engrais, ainsi que ceux qui transportent des récoltes ou des légumes, mais seulement lorsque le propriétaire de ces derniers objets réside dans le rayon d'une lieue ou 5,000 aunes du péage;
- e. Les bateaux uniquement chargés d'objets d'artillerie et d'équipements militaires appartenant à l'État, ce qui devra être constaté par un certificat délivré par un officier supérieur;
- f. Les bateaux uniquement chargés pour les travaux de la navigation et munis d'une lettre de service de l'ingénieur en chef de la province.

ART. 5.

Les bateaux à vide ne paieront que le tiers du droit fixé par l'art. 3.

ART. 6.

La quotité du droit à payer par chaque bateau sera établie d'après le jaugeage fait, en exécution de la loi du 12 mai 1819, par les employés des accises.

ART. 7.

A cet effet, tout conducteur de bateau sera tenu de représenter, sur la réquisition qui lui sera faite par le percepteur du droit de navigation, lors de son passage vis-à-vis du péage, le certificat de jaugeage mentionné à l'art 31. de la loi.

ART. 8.

Tout propriétaire d'un bateau contenant un tonneau et demi et plus, sera tenu en outre de faire marquer en chiffres blancs, hauts d'une palme (décimètre) sur un fond noir, le nombre de tonneaux que contient le bateau, d'après le jaugeage indiqué ci-dessus.

Cette marque devra être apposée des deux côtés du bateau et aux endroits les plus apparents.

ART. 9.

Les députations des États feront percevoir les droits établis à chaque péage de leur province respective, par voie de mise en ferme ou par voie de régie, selon qu'elles le croiront plus avantageux pour leur province (sous la réserve cependant que le mode de perception sera soumis à l'approbation du roi).

ART. 10.

Les percepteurs verseront, dans les premiers jours de chaque mois, le montant de leurs recettes du mois précédent, ou la partie proportionnelle du prix de leur fermage, dans la caisse du receveur général ou particulier dans l'arrondissement financier duquel se trouve le péage.

ART. 11.

Les produits des péages de chaque province fourniront un fonds spécial dont il sera disposé par les États provinciaux, conformément à l'arrêté royal du 17 décembre 1819, n° 1.

ART. 12.

Il ne pourra être perçu, sous peine de concussion, aucun droit de quelque nature que ce soit, au passage des écluses, vannes, pertuis ou ponts construits sur les rivières des provinces de Namur, Liège et Limbourg, le service des écluses, vannes ou pertuis, devant se faire gratuitement par des agents commis à cet effet et salariés sur les produits du droit de navigation.

ART. 13.

Il sera placé sur le bord de la rivière, en face de chaque bureau de perception, un poteau muni d'une plaque sur laquelle sera inscrit le mot *péage*.

ART. 14.

L'emplacement fixe du poteau et du bureau de perception sera désigné par les États députés des provinces, sur les propositions des agents du service de la navigation. En cas de mise en ferme, le percepteur aura le droit de demander que le poteau soit placé au point qui lui conviendra le mieux, pour autant que ce point ne soit pas hors des limites stipulées à l'art. 2, et qu'il n'y ait aucun motif, dans l'intérêt de la navigation, qui s'oppose à ce que la demande du percepteur soit accueillie.

ART. 15.

Un exemplaire du présent règlement devra être constamment affiché dans l'intérieur du bureau de perception.

ART. 16.

Tout conducteur de bateau qui croira ne pas devoir le droit qui lui sera demandé par un percepteur, aura la faculté de ne faire son paiement qu'à titre de consignation et d'exiger une quittance où cette réserve sera exprimée.

ART. 17.

Toute contestation relative à la perception du droit sera portée devant le juge de paix du canton, qui jugera sommairement, conformément aux dispositions de la loi du 29 avril 1819, concernant les impositions municipales.

TITRE II.

Contraventions et peines.

ART. 18.

Tout conducteur de bateau qui refusera de payer ou de consigner le droit qui lui sera demandé par le percepteur, sera condamné à une amende de vingt-cinq florins, sans préjudice de toutes autres peines qui pourraient être encourues, conformément aux lois, en cas d'insulte, violence ou voie de fait.

ART. 19.

Dans le cas où le refus de paiement serait fait par un conducteur qui n'aurait point de domicile connu dans la province, ou qui ne fournirait pas une caution solvable, le percepteur aura le droit d'arrêter les chevaux et bateaux, et de requérir à cet effet l'intervention de l'autorité municipale.

ART. 20.

Tout conducteur qui ne représentera pas le certificat de jaugeage, lorsqu'il en sera requis, ou qui naviguera avec un bateau qui ne serait pas muni des marques prescrites par l'art. 8, sera condamné à une amende de dix florins.

ART. 21.

Celui qui aura fait apposer sur son bateau une marque différente de la capacité déterminée par les employés des accises, sera condamné à une amende de vingt-cinq florins et poursuivi en outre comme faussaire.

ART. 22.

Tout percepteur qui sera trouvé en contravention aux art. 13 et 15, relatifs à la plaque et à l'affixion d'un exemplaire du règlement, sera condamné à une amende de dix florins.

ART. 23.

Les contraventions au présent règlement seront constatées par des procès-verbaux dressés

par les percepteurs, ainsi que par les autres agents du service de la navigation, les fonctionnaires municipaux, les gardes-champêtres et la maréchaussée; ces procès-verbaux devront être affirmés dans les vingt-quatre heures par-devant le juge de paix ou son suppléant, ou par-devant le maire ou l'adjoint de la commune, à peine de nullité. Ils feront foi et justice jusqu'à preuve contraire.

ART. 24.

La connaissance de ces contraventions appartiendra aux tribunaux de police municipale, ou de police correctionnelle, selon le cas, et les poursuites devront être commencées dans le mois, à dater du jour de l'affirmation du procès-verbal.

ART. 25.

Un tiers du produit des amendes sera attribué aux agents qui auront constaté les contraventions; les deux autres tiers seront affectés au service de la navigation, de la même manière que le droit principal.

Approuvé par arrêté royal du 30 octobre 1820, n° 83.

Le secrétaire près de la chambre générale des comptes, chargé provisoirement de la direction de la secrétairerie d'État,

Signé, S. DASSEVAEL.

Certifié conforme à l'original :

Le greffier de la secrétairerie d'État,

Signé, D'HAMMECOURT. L. G.

Pour copie conforme :

Le secrétaire-général du ministère de l'intérieur et du waterstaat,

Signé, WENCKEBACH.

Pour copie conforme :

Le greffier des États de la province de Liège, chevalier de l'ordre du Lion belge,

Signé, BRANDES.

N^o 21.*Instruction relative aux passages sur les rivières navigables ou flottables.***SECTION PREMIÈRE.***De l'établissement des passages d'eau.***ARTICLE PREMIER.**

Le droit d'établir des passages sur les rivières navigables ou flottables appartient exclusivement à l'administration publique. (*Loi du 6 frimaire an VII, art. 1 et 7.*)

ART. 2.

Il y a sur les rivières de la province de Namur 26 passages autorisés qui, eu égard au peu d'importance des communications et à la modicité des produits, sont abandonnés aux communes, savoir :

| NOMS DES RIVIERES. | LIEUX OU LES PASSAGES SONT ETABLIS. | COMMUNES AUXQUELLES LES PASSAGES SONT ABANDONNÉS. |
|-------------------------------|--|--|
| MEUSE. | Hastières | Hastières - Lavaux et Hastières-par-delà. |
| | Hermeton-sur-Meuse. | |
| | Bouvignes | Bouvignes. |
| | Anhée | Anhéc. |
| | Yvoir | Yvoir. |
| | Hun | |
| | Rouillon | Annevoye. |
| | Godinne | Godinne. |
| | Rivière | Rivière. |
| | Burnot | |
| | Profondeville | Profondeville. |
| | Taillefer | Lustin. |
| | Tête-du-Pré | Beez. |
| | Lives | Lives et Brumagne. |
| | Sclayn | Sclayn. |
| Andenelle | Andenne. | |
| Ahin | Ben. | |
| SAMBRE. | Froidmont | Jemeppe. |
| | Mornimont | Mornimont. |
| | Franière | Franière. |
| | Floreffe | Floreffe. |
| | Floriffoux | Floriffoux. |
| | Bause | Malonne. |
| | Salzinnes | |
| Pont-Flottant | Namur. | |
| OURTHE. | Fronville | |
| | Deulin | Fronville. |

ART. 3.

Aucun propriétaire ou conducteur de bacs, bateaux, batelets ou nacelles, ne peut établir de passage à heure ni lieux fixes. (*Loi du 6 frimaire, art. 9.*)

ART. 4.

Sont cependant exceptés les bacs et les bateaux ou nacelles non employés à un passage commun, et établis pour le seul usage d'un particulier ou pour l'exploitation d'une propriété circonscrite par les eaux, à charge d'être muni d'une autorisation de l'administration provinciale. (*Loi du 6 frimaire, art. 8.*)

SECTION II.

Des droits à percevoir.

ART. 5.

Le droit exigible à chaque passage ne pourra excéder le taux fixé au tarif suivant :

| | RIVIÈRES DE | | | |
|---|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| | MEUSE ET D'OURTHE. | | SAMBRE. | |
| | Centimes de France | Centimes des P.-Bas | Centimes de France | Centimes des P.-Bas |
| Pour une personne non chargée, ou chargée d'un poids au-dessous de 50 livres des Pays-Bas | » 05 | 2 $\frac{1}{2}$ | » 04 | 2 |
| Pour denrées ou marchandises non chargées sur une voiture, sur un cheval ou mulet, mais embarquées à bras d'homme et d'un poids de 50 liv. des Pays-Bas | » 05 | 2 $\frac{1}{2}$ | » 04 | 2 |
| Pour chaque dizaine de livres excédant | » 02 | 1 | » 01 | $\frac{1}{2}$ |
| <i>(Le chargeur déclarera le poids, qui pourra être vérifié par le passeur.)</i> | | | | |
| Pour un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise. | » 20 | 9 $\frac{1}{2}$ | » 15 | 7 |
| Pour un cheval ou mulet chargé. | » 15 | 7 | » 12 | 5 $\frac{1}{2}$ |
| Pour un cheval ou mulet non chargé. | » 12 | 5 $\frac{1}{2}$ | » 09 | 4 $\frac{1}{2}$ |
| Pour un âne chargé ou une ânesse chargée | » 12 | 5 $\frac{1}{2}$ | » 09 | 4 $\frac{1}{2}$ |
| Pour un âne non chargé ou une ânesse non chargée. | » 10 | 4 $\frac{1}{2}$ | » 06 | 3 |
| Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne employé au labour, ou allant au pâturage. | » 08 | 4 | » 05 | 2 $\frac{1}{2}$ |
| Par bœuf ou vache appartenant à des marchands, et destiné à la vente. | » 15 | 7 | » 10 | 4 $\frac{1}{2}$ |
| Par veau ou porc | » 04 | 2 | » 02 | 1 |
| Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et par chaque paire d'oies ou de dindons | » 02 | 1 | » 01 | $\frac{1}{2}$ |
| <i>(Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paire d'oies ou de dindons, seront au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un quart. Lorsque les moutons, brebis, boucs et chèvres iront au pâturage, on ne paiera que la moitié du droit.)</i> | | | | |
| Les conducteurs de chevaux, mulets, ânes, bœufs, etc., paieront | » 03 | 1 $\frac{1}{2}$ | » 03 | 1 $\frac{1}{2}$ |
| Pour une voiture suspendue, à deux roues, avec le cheval ou mulet, ou pour une litière à deux chevaux, avec le conducteur | » 35 | 16 $\frac{1}{2}$ | | |

| | RIVIÈRES DE | | | |
|--|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| | MUSP ET D'OURTHE. | | SAMBRE. | |
| | Centimes de France | Centimes des P. Bas | Centimes de France | Centimes des P. Bas |
| Pour une voiture suspendue, à quatre roues, avec un cheval ou mulet, et le conducteur | » 60 | 28 $\frac{1}{2}$ | | |
| Pour une voiture suspendue, à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur . . . | » 70 | 33 | | |
| <i>(Les voyageurs paieront séparément par tête le droit pour une personne à pied.)</i> | | | | |
| Pour une charrette chargée, attelée d'un cheval, d'un mulet ou de deux bœufs, y compris le conducteur | » 50 | 23 $\frac{1}{2}$ | | |
| <i>Idem</i> de deux chevaux ou mulets, ou de quatre bœufs, y compris le conducteur. | » 65 | 30 $\frac{1}{2}$ | | |
| <i>Idem</i> de trois chevaux ou mulets, avec le conducteur . . . | » 80 | 38 | | |
| Pour une charrette à vide, y compris le cheval et le conducteur. | » 35 | 16 $\frac{1}{2}$ | | |
| Pour une charrette chargée, employée au transport des engrais ou à la rentrée des récoltes, y compris le cheval ou deux bœufs et le conducteur | » 30 | 14 | | |
| Pour la même charrette à vide | » 20 | 9 $\frac{1}{2}$ | | |
| Pour une charrette chargée ou non chargée, attelée seulement d'un âne ou d'une ânesse, y compris le conducteur. | » 20 | 9 $\frac{1}{2}$ | | |
| Pour un chariot de cultivateur, à quatre roues, avec deux chevaux ou bœufs et le conducteur, lorsqu'il est chargé. | 1 00 | 47 | | |
| <i>Idem</i> à vide. | » 50 | 23 $\frac{1}{2}$ | | |
| Pour un chariot de roulage, à quatre roues, chargé, avec un cheval et le conducteur | » 75 | 35 $\frac{1}{2}$ | | |
| <i>Idem</i> avec deux chevaux | 1 10 | 52 | | |
| <i>Idem</i> avec trois chevaux. | 1 60 | 75 $\frac{1}{2}$ | | |
| <i>Idem</i> à vide, attelé d'un seul cheval, y compris le conducteur. | » 50 | 23 $\frac{1}{2}$ | | |
| <i>(Il sera payé pour chaque cheval, mulet ou bœuf excédant les nombres indiqués ci-dessus, comme pour un cheval ou mulet non chargé, et par âne ou ânesse, le droit fixé pour les ânes ou ânesses non chargés.)</i> | | | | |

(Décret du 22 messidor an XII.)

ART. 6.

Dans les temps des hautes eaux, le paiement du droit sera *double* pour les personnes, et augmenté seulement d'un tiers pour les animaux et les voitures. (Décret du 22 messidor.)

ART. 7.

Le point où les eaux sont réputées hautes, est déterminé, pour chaque passage, par l'autorité provinciale. (*Idem.*)

ART. 8.

Ce point doit être marqué d'une manière apparente aux deux côtés de la rivière, et le plus près possible des lieux d'embarquement et de débarquement. Tant que cette formalité n'est pas remplie, les passagers sont autorisés à ne payer que le droit ordinaire.

ART. 9.

Sont exempts du droit et doivent être passés sans frais :

1° Les juges et les officiers du parquet près les tribunaux, les officiers municipaux, les ministres du culte, les agents de l'administration du waterstaat et ceux du département des recettes de l'État, mais seulement dans l'étendue de leur ressort respectif et lorsqu'ils se transportent pour raison de leurs fonctions ;

2° La maréchaussée en tournée, les militaires en uniforme, ainsi que les chevaux, les voitures et autres équipages dépendant du département de la guerre, à charge de représenter soit une feuille de route, soit un ordre de service.

Les miliciens en congé qui se rendent dans leurs foyers, ou qui retournent à leur corps, ou qui se rendent au chef-lieu de canton pour assister aux revues trimestrielles, ou, enfin, qui après ces revues retournent dans leurs communes, doivent être considérés comme militaires, à charge de représenter, dans les premiers cas, leur cartouche ou un ordre de marche, et dans les derniers cas, un certificat délivré gratuitement par l'autorité communale, constatant qu'ils sont appelés à assister aux revues.

SECTION III.

De la mise en ferme.

ART. 10.

L'exploitation des passages d'eau abandonnés aux communes est mise en ferme par adjudication publique, selon les formes établies pour la location des biens communaux, et sous les clauses particulières résultant des dispositions rappelées dans la présente.

ART. 11.

Les adjudications n'auront d'effet qu'après avoir été approuvées par la députation des États, qui se réserve en outre le droit de résilier les baux chaque fois qu'elle jugera que l'adjudicataire a enfreint les conditions qui lui sont imposées; à quel effet l'adjudicataire renoncera à cet égard à toute juridiction judiciaire.

ART. 12.

On se conformera autant que possible, pour la rédaction des baux, au modèle ci-joint, et on devra toujours y annexer un exemplaire imprimé de la présente instruction.

SECTION IV.

De la police.

ART. 13.

Les opérations relatives à l'administration, la police et la perception des droits de passage sur les fleuves, rivières et canaux navigables, appartiennent aux administrations des provinces dans l'étendue desquelles se trouve situé le passage, sans préjudice de la surveillance de l'administration municipale de chaque lieu; la poursuite des délits criminels et de police est de la compétence des tribunaux. (*Loi du 6 frimaire, art. 31.*)

ART. 14.

Lorsque les passages sont communs à deux provinces limitrophes, l'administration et la police des dits passages appartiennent à l'administration dans le ressort de laquelle se trouvera située la commune la plus prochaine du passage; en cas d'égalité de distance, la population la plus forte déterminera: en conséquence, la gare, le logement et le domicile de droit du passeur seront toujours établis de ce côté. (*Idem, art. 32.*)

ART. 15.

L'attribution donnée par l'article précédent aux administrations dans le ressort desquelles se trouve située la commune la plus prochaine du passage, détermine également celle des tribunaux, suivant leur compétence respective. (*Loi du 6 frimaire, art. 33.*)

ART. 16.

Dans le cours des mois d'octobre et d'avril de chaque année, sans préjudice des autres visites qui pourraient être jugées nécessaires, les ingénieurs du waterstaat feront, en présence des administrations municipales ou d'un commissaire nommé par elles, la visite des bacs, bateaux et autres objets dépendant de leur service, afin de juger s'ils sont régulièrement entretenus. (*Idem, art. 34.*)

ART. 17.

S'il se trouve des réparations ou des reconstructions à faire, auxquelles les adjudicataires ou les communes soient assujettis, on les contraindra à les faire exécuter d'après les règles établies à l'égard des entrepreneurs des travaux publics. (*Idem, art. 35.*)

ART. 18.

Les ingénieurs constateront également la situation des travaux construits dans le lit des rivières, sur les cales, ports, abordages et chemins nécessaires pour y arriver. Ils observeront les changements qui pourraient être survenus dans leur cours, soit à raison des débordements, éboulis, glaces, ensablement, soit à raison de toute autre cause. (*Idem, art. 36.*)

ART. 19.

Les communes sont responsables du bon état des bacs, bateaux, nacelles ou batelets, ainsi que des agrès et autres objets nécessaires à l'exploitation des passages d'eau qui leur sont abandonnés, sauf leur recours contre les fermiers.

ART. 20.

Une disposition de l'autorité provinciale détermine pour chaque passage :

1° Le nombre et les dimensions des bacs, bateaux, nacelles ou bachots, ainsi que des agrès ou autres objets nécessaires pour le service du passage ;

2° Le *maximum* de la charge ou du nombre de passagers que chaque bac ou bateau peut contenir en raison de sa grandeur ;

3° Le nombre de bateliers qui doit être attaché au service du passage, si un seul ne suffit pas ;

4° Et enfin telle autre mesure relative à la manœuvre que les circonstances locales rendraient nécessaires pour la sûreté et la commodité des passagers. (*Loi du 6 frimaire, art. 44 ; décret du 22 messidor an XII.*)

ART. 21.

Les bacs et bateaux, au moment de l'embarquement et du débarquement, seront amarrés de manière à éviter les accidents que le recul du bateau pourrait occasionner. (*Loi du 6 frimaire, art. 44.*)

ART. 22.

Les adjudicataires et les bateliers maintiendront le bon ordre dans leurs bacs et bateaux pendant le passage, et seront tenus de désigner aux officiers de police ceux qui s'y comporteraient mal, ou qui, par leur imprudence, compromettraient la sûreté des passagers. (*Idem, art. 45.*)

ART. 23.

Les adjudicataires ne pourront se servir que de gens reconnus capables de conduire sur les fleuves, rivières et canaux : à cet effet, les employés devront, avant d'entrer en exercice, être munis de l'attestation de quatre anciens bateliers conducteurs, donnée devant l'administration municipale de leur résidence. (*Idem, art. 47.*)

ART. 24.

Les bateliers ne pourront être contraints à passer lorsque les rivières charrieront des glaces, ni lorsque le vent sera assez violent pour faire craindre des accidents. Le fermier demeurera personnellement responsable de tout dommage auquel l'inexécution de cet article donnerait lieu. (*Cahier des charges, approuvé le 19 prairial an XII, art. 23.*)

ART. 25.

Le passage sera interdit lorsque les eaux auront atteint une hauteur déterminée par l'autorité provinciale et qui devra être indiquée sur le terrain, des deux côtés de la rivière, d'une manière apparente et le plus près possible des lieux d'embarquement et de débarquement. (*Idem, art. 23.*)

ART. 26.

Il doit aussi être placé à chaque passage, de l'un et de l'autre côté de la rivière, en lieu apparent, un poteau sur lequel sera affiché un extrait, en ce qui concerne le passage, du tarif mentionné à l'art. 5. (*Loi du 6 frimaire, art. 13.*)

Les mots *passage d'eau* devront, en outre, être écrits en grands caractères au-dessus du tarif.

ART. 27.

Il doit toujours y avoir sur chaque bac ou bateau employé au passage, un exemplaire imprimé de la présente instruction, que le conducteur devra représenter à tout passager qui en fera la demande.

SECTION V.

Des peines.

ART. 28.

Il est enjoint aux adjudicataires, bateliers et autres personnes employées au service des passages d'eau, de se conformer aux dispositions de police administrative et de sûreté contenues dans la présente instruction, ou qui pourraient leur être imposées par le cahier des charges de leur adjudication, à peine d'être responsables, en leur propre et privé nom, des suites de leur négligence, et en outre, être condamnés, pour chaque contravention, à une amende de la valeur de trois journées de travail. (*Idem, art. 51.*)

ART. 29.

Il est expressément défendu aux adjudicataires, bateliers et autres personnes employées au service des bacs et bateaux, d'exiger, dans aucun temps, des sommes plus fortes que celles portées aux tarifs, à peine d'être condamnés par le juge de paix du canton, soit sur la réquisition des parties plaignantes, soit sur celle de l'autorité, à la restitution des sommes indûment perçues, et en outre, par forme de simple police, à une amende qui ne pourra être moindre de la valeur d'une journée de travail et d'un jour d'emprisonnement, ni excéder la valeur de trois journées de travail et trois jours d'emprisonnement : le jugement de condamnation sera imprimé et affiché aux frais du contrevenant.

En cas de récidive, la condamnation sera prononcée par le tribunal de police correctionnelle. (*Idem, art. 52.*)

ART. 30.

Si l'exaction est accompagnée d'injures, menaces, violences ou voies de fait, les prévenus seront traduits devant le tribunal de police correctionnelle, et en cas de conviction, condamnés, outre les réparations civiles, dommages et intérêts, à une amende qui pourra être de 47 florins 25 centièmes, et un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois. (*Idem, art. 53.*)

ART. 31.

Les adjudicataires seront, dans tous les cas, civilement responsables des restitutions, dommages et intérêts, amendes et condamnations pécuniaires prononcés contre leurs préposés et bateliers. (*Idem, art. 54.*)

ART. 32.

Toute personne qui se soustrairait au paiement des sommes portées aux tarifs, sera condamnée par le juge de paix du canton, outre la restitution des droits, à une amende qui ne pourra être moindre de la valeur d'une journée de travail ni excéder trois jours.

En cas de récidive, le juge de paix prononcera, outre l'amende, un emprisonnement qui ne pourra être moindre d'un jour, ni être de plus de trois; et l'affiche du jugement sera aux frais du contrevenant. (*Loi du 6 frimaire, art. 56.*)

ART. 33.

Si le refus de payer était accompagné d'injures, menaces, violences ou voies de fait, les coupables seront traduits devant le tribunal de police correctionnelle, et condamnés, outre les réparations civiles en dommages et intérêts, à une amende qui pourra être de 47 florins 25 centièmes, et à un emprisonnement qui ne pourra excéder trois mois. (*Idem, art. 57.*)

ART. 34.

Toute personne qui aura aidé ou favorisé la fraude, ou concouru à des contraventions aux lois sur la police des bacs, sera condamnée aux mêmes peines que les auteurs des fraudes ou contraventions. (*Idem, art. 58.*)

ART. 35.

On considérera comme favorisant la fraude, ceux qui établiraient des passages à lieux fixes, sans y être dûment autorisés.

ART. 36.

Toute personne qui aurait encouru quelques-unes des condamnations prononcées par les articles précédents, sera tenue d'en consigner le montant au greffe du juge de paix du canton, ou de donner caution solvable, laquelle sera reçue par le juge de paix ou l'un de ses suppléants; si non, ses voitures et ses chevaux seront mis en fourrière, et les marchandises déposées à ses frais jusqu'au paiement, jusqu'à la consignation ou jusqu'à la réception de la caution. (*Idem, art. 59.*)

ART. 37.

Toute consignation ou dépôt sera restitué immédiatement après l'exécution du jugement qui aura été prononcé sur le délit pour raison duquel les consignations ou dépôts auront été faits. (*Idem, art. 60.*)

ART. 38.

Les délits plus graves et non prévus par la présente, ou qui se compliqueraient avec ceux qui y sont énoncés, seront jugés suivant les dispositions des lois pénales ordinaires. (*Idem, art. 61.*)

Arrêté à Namur, le 16 avril 1822 (1).

Les députés des États de la province de Namur,

J.-J. d'OMALIUS, président.

Par les députés des États :

CH. BARBAIX, greffier.

(1) Des règlements semblables ont été adoptés dans les provinces de Liège et de Limbourg; mais, dans ces deux provinces, les passages d'eau sont affermés au profit de l'Etat.

Exemple d'un bail pour la mise en ferme d'un passage d'eau.

L'an mil huit cent vingt deux, du mois de novembre le vingt-septième jour, il a été procédé par moi, *Jean Hurier*, mayor de la commune de Brémont, province de Namur, à la mise en ferme par adjudication publique de l'exploitation du passage d'eau établi sur la Meuse dans la dite commune, sous les charges et les conditions suivantes, arrêtées par le conseil communal, le six novembre dernier.

ARTICLE PREMIER.

L'adjudication ne sera définitive qu'après avoir été approuvée par la deputation des États.

ART. 2.

La location aura lieu pour le terme de neuf années, qui commencera le premier janvier mil huit cent vingt-trois, pour finir le trente-un décembre mil huit cent trente-et-un, avec la faculté néanmoins de part et d'autre de résilier tous les trois ans, en avertissant par écrit six mois avant l'expiration de la troisième ou de la sixième année.

ART. 3.

L'adjudication se fera au plus offrant et dernier enchérisseur; les enchères seront ouvertes sur la mise à prix que fera le mayor; il n'en sera point admis au-dessous de 25 centièmes.

ART. 4.

L'adjudicataire sera tenu d'élire dans la commune un domicile où les actes et les exploits relatifs à son adjudication pourront être signifiés comme à domicile réel. Faute d'en élire, ces significations seront valablement faites au secrétariat de l'administration municipale.

ART. 5.

L'adjudicataire devra donner, au moment de l'adjudication, une caution jugée par le mayor suffisante pour l'assurance du paiement et l'accomplissement des autres charges résultantes de l'adjudication. Cette caution sera solidairement et principalement obligée avec l'adjudicataire, à quel effet elle renoncera à tout bénéfice de droit qu'elle pourrait invoquer, et nommément à celui de discussion.

ART. 6.

L'adjudicataire jouira du droit exclusif d'exploiter le passage d'eau pendant le terme de son adjudication; il percevra les droits de passage conformément au tarif arrêté par le décret du 22 messidor an XII.

ART. 7.

Il jouira de la faculté de poursuivre toute personne qui se soustrairait au paiement de ces droits.

ART. 8.

Il versera le prix de son fermage annuel, par moitié au 30 juin et au 31 décembre de chaque année, dans la caisse du receveur de la commune.

ART. 9.

Outre le prix principal, il sera également payé au receveur, dans les dix jours de l'approbation du présent acte, un droit additionnel égal à la moitié du fermage annuel; au moyen de ce droit, l'adjudicataire ne sera tenu à aucun paiement pour l'enregistrement et les autres frais accessoires.

ART. 10.

Il ne sera admis à faire aucune réclamation sous prétexte que le passage aurait été interrompu pendant une partie de l'année.

ART. 11.

L'adjudicataire devra se munir (1) à ses frais, pour le service du passage, d'une nacelle longue de neuf aunes soixante-dix pouces, et large d'une aune trente pouces, garnie de deux perches ferrées et de deux avirons ou pelles à eau, et il sera tenu d'entretenir ces objets constamment en bon état.

ART. 12.

Il ne pourra charger sa nacelle de manière à ce qu'il y ait moins de vingt pouces des Pays-Bas de hauteur entre le niveau de l'eau et le bord de la nacelle.

En aucun cas, il ne pourra transporter plus de quinze personnes à la fois.

ART. 13.

La nacelle sera garnie de planches pour sièges, de manière que les passagers y soient avec propreté et sûreté; on n'y laissera pas séjourner d'eau.

ART. 14.

Les frais relatifs aux marques et aux poteaux prescrits par les instructions, sont à la charge du fermier, qui devra rembourser de gré à gré ou à dire d'expert, au fermier sortant, le prix de l'ancien poteau, si d'ailleurs il a les qualités requises.

ART. 15.

Le fermier sera également chargé d'entretenir à ses frais les lieux d'embarquement et de débarquement, le tout selon les indications données par l'autorité compétente.

ART. 16.

Le fermier sera tenu d'accompagner les ingénieurs du waterstaat dans leurs visites, de leur donner tous les renseignements qu'ils requerront, et de signer avec eux le procès-verbal de ces visites, dans lequel il lui sera loisible de faire insérer ses observations.

ART. 17.

L'adjudicataire consent à ce que dans le cas où il serait jugé par la députation des États de la province qu'il ne remplit point les conditions de son adjudication, le bail pourra être résilié par une ordonnance de la députation, et réadjudgé à la folle enchère; l'adjudicataire renonçant à cet égard à toute juridiction judiciaire.

ART. 18.

L'adjudicataire s'oblige en outre à se conformer, en ce qui peut le concerner, à toutes les dispositions de l'instruction de la députation des États du 16 avril 1822, dont un exemplaire est joint à la présente, lesquelles dispositions doivent être considérées comme faisant partie du présent acte, et seront de rigueur, sans pouvoir être réputées comminatoires.

Après avoir donné lecture à haute et intelligible voix de ces conditions, il a été procédé à l'adjudication, et l'exploitation du passage mentionné ci-dessus a été adjugée pour le fermage annuel de cinquante florins, au sieur *Jean-François Ledur*, batelier domicilié à Brémont, qui a fourni pour caution le sieur *Pierre Millière*, cultivateur, demeurant au dit Brémont, lequel a signé, tandis que *Jean-François Ledur* a déclaré ne savoir écrire; le tout en présence du sieur *Jean Hulin*, receveur de la commune, ainsi que des sieurs *Henri Joly*, cultivateur, et *Jacques Pery*, cordonnier, domiciliés à Brémont, témoins appelés à l'effet de la présente, qu'ils ont également signée.

P. MILLIÈRE, J. HULIN, H. JOLY, J. PERY, J. HURIER.

(1) Si la commune était propriétaire de la nacelle et des agrès nécessaires à l'exploitation du passage, cet article serait remplacé par ceux qui suivent :

La nacelle et les autres objets nécessaires à l'exploitation du passage seront remis au fermier avant son entrée en jouissance, après un état estimatif et descriptif fait contradictoirement avec l'ancien et le nouveau fermier et un délégué de l'administration municipale.

Le fermier sera tenu d'entretenir la nacelle et les autres objets nécessaires pendant le temps de son adjudication. Lors de la fin du bail, il sera fait, ainsi qu'il est dit ci-dessus, un nouvel état estimatif, et le fermier sera tenu de payer à la commune la moins-value de ces objets; si au contraire il a fait des améliorations dûment autorisées par l'administration communale, l'augmentation de valeur lui sera remboursée.

§ VI. — BELGIQUE.

N^o 22.

Extrait de la loi du 31 décembre 1838, fixant le budget du département des travaux publics pour l'exercice 1839.

CHAPITRE IV.

ART. 11.

Premier quart du subside pour la dérivation à Liège de la Meuse, dont l'État reprend l'administration à dater du 1^{er} janvier 1840 fr. 80,000 00

ADDITION A LA PREMIERE PARTIE DES ANNEXES.

N^o 23.

Loi relative aux droits de navigation intérieure, en France.

Au palais des Tuileries, le 9 juillet 1836.

Louis-Philippe, roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

A dater du 1^{er} janvier 1837, le droit de navigation intérieure ou de péage spécialisé sur toute la partie navigable ou flottable des fleuves et rivières, dénommés au tableau A annexé à la présente loi, sera imposé par distance de cinq kilomètres, en raison de la charge réelle des bateaux en tonneaux de mille kilogrammes, ou du volume des trains en décastères.

Ce droit sera perçu, pour chaque cours de navigation, conformément au tarif fixé par le dit tableau, sans préjudice, quant à la rivière d'Oise, des dispositions établies par l'ordonnance du 13 juillet 1825 (1), rendue en exécution de la loi du 5 août 1821.

Les droits de navigation sur le canal du Centre seront réduits conformément au tableau B ci-annexé.

Une ordonnance royale déterminera l'époque où cette réduction aura son effet.

ART. 2.

Le nombre des tonneaux imposables sera déterminé, au moment du jaugeage des bateaux, et pour chaque degré d'enfoncement, par la différence entre le poids de l'eau que déplacera le bateau chargé et celui de l'eau que déplacera le bateau vide, y compris les agrès.

Le degré d'enfoncement sera indiqué au moyen d'échelles métriques incrustées dans le bordage extérieur du bateau.

Les espaces laissés vides entre les coupons des trains et ceux dans lesquels seraient placés des tonneaux pour maintenir les trains à flot, ne seront point compris dans le cubage.

ART. 3.

Les marchandises ci-après dénommées seront soumises au droit fixé pour la deuxième classe du tarif.

1^o Les bois de toute espèce, autres que les bois étrangers d'ébénisterie ou de teinture, le charbon de bois ou de terre, le coke et la tourbe, les écorces et les tans ;

2^o Le fumier, les cendres et les engrais de toute sorte ;

3^o Les marbres et granits bruts ou simplement dégrossis, les pierres et moellons, les laves, les grès, le tuf, la marne et les cailloux ;

4^o Le plâtre, le sable, la chaux, le ciment, les briques, tuiles, carreaux et ardoises ;

Enfin, le minerai, le verre cassé, les terres et ocres.

Toutes les marchandises non désignées ci-dessus seront imposées à la première classe du tarif.

ART. 4.

Les bateaux chargés de marchandises donnant lieu à la perception de deux droits différents, seront soumis au droit le plus élevé, tant à la remonte qu'à la descente, à moins

(1) VIII^e série, *Bull.* 49, n^o 1191.

que les marchandises imposées, comme étant de première classe, ne forment pas le dixième de celles qui seront transportées; auquel cas, chaque droit sera appliqué séparément aux deux parties du chargement.

ART. 5.

Tout bateau sur lequel il y aura des voyageurs, paiera le droit imposé à la 1^o classe du tarif, quelle que soit la nature du chargement.

Il sera ajouté au poids reconnu un dixième de tonneau pour chaque voyageur qui serait descendu du bateau avant la vérification.

ART. 6.

La régie des contributions indirectes pourra consentir des abonnements payables par mois, d'avance, ou par voyage :

1^o Pour les bateaux qui servent habituellement au transport des voyageurs ou des marchandises d'un port à un autre ;

2^o Pour ceux de petite capacité, lorsqu'ils n'iront pas au delà de trois distances du port auquel ils appartiennent.

ART. 7.

Les trains chargés de marchandises quelconques seront imposés à un droit double de celui qui sera perçu pour les trains non chargés.

Le droit sur les trains sera réduit de moitié pour toute la partie des rivières où la navigation ne peut avoir lieu avec des bateaux.

ART. 8.

Les bascules à poisson seront imposées en raison de leur volume extérieur en mètres cubes.

Chaque mètre cube sera assimilé, pour la perception, à un tonneau de marchandises de 2^e classe.

Les bascules entièrement vides ne paieront aucun droit.

ART. 9.

Seront exempts des droits :

1^o Les bateaux entièrement vides ;

2^o Les bâtiments et bateaux de la marine royale affectés au service militaire de ce département ou du département de la guerre, sans intervention de fournisseurs ou d'entrepreneurs ;

3^o Les bateaux employés exclusivement au service ou aux travaux de la navigation par les agents des ponts et chaussées ;

4^o Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils porteront uniquement des objets relatifs à la pêche ;

5^o Les bacs, batelets et canots servant à traverser d'une rive à l'autre ;

6^o Les bateaux appartenant aux propriétaires ou fermiers et chargés d'engrais, de denrées, de récoltes et de grains en gerbes pour le compte des dits propriétaires ou fermiers, lorsqu'ils auront obtenu l'autorisation de se servir de bateaux particuliers dans l'étendue de leur exploitation.

ART. 10.

Aucun bateau ne pourra naviguer sur les fleuves, rivières ou cours d'eau, qu'après avoir été préalablement jaugeé à l'un des bureaux qui seront désignés, pour chaque cours de navigation, par une ordonnance royale.

Dans les six mois qui précéderont la mise à exécution de la présente loi, tout propriétaire ou conducteur de bateaux sera tenu de les conduire, à vide, à l'un des dits bureaux, à l'effet de faire procéder au jaugeage par les employés des contributions indirectes.

Le procès-verbal de jaugeage déterminera le tirant d'eau à vide, et la dernière ligne de flottaison à charge complète sera fixée de manière que le bateau, dans son plus fort chargement, présente toujours un décimètre en dehors de l'eau. Toute charge qui produirait un renfoncement supérieur à la ligne de flottaison ainsi fixée est interdite.

ART. 11.

Toute personne mettant à flot un nouveau bateau sera tenue de le présenter, avant son premier voyage ou après son premier déchargement, à l'un des bureaux de jaugeage.

Toutefois les bateaux qui ne font qu'un voyage pourront être jaugés à l'un des bureaux de navigation ou au lieu de déchargement ; mais il ne sera pas permis de les dépecer avant que les droits aient été acquittés.

ART. 12.

La perception sera faite à chaque bureau de navigation :

1° Pour les distances déjà parcourues, si le droit n'a pas été acquitté à un bureau précédent ;

2° Pour les distances à parcourir jusqu'au prochain bureau, ou seulement jusqu'au lieu de destination, si le déchargement doit être effectué avant le prochain bureau ;

3° Enfin, pour les distances parcourues ou à parcourir entre deux bureaux.

Néanmoins, quelque éloigné que soit le point de destination, le batelier aura la faculté de payer, au départ ou à l'arrivée, pour toutes les distances à parcourir ou qui auront été parcourues sur la partie d'une rivière ou d'un canal imposée au même tarif, à la charge par lui de faire reconnaître, à chaque lieu de station, la conformité du tirant d'eau avec les laissez-passer dont il devra être muni.

ART. 13.

Toutes les fois qu'un batelier aura payé au départ, jusqu'au lieu de destination, pour la totalité du chargement possible de son bateau en marchandises de première classe, il ne sera tenu aux bureaux intermédiaires de navigation que d'y représenter, sur réquisition, son laissez-passer.

ART. 14.

Lorsque le conducteur voudra payer le droit à l'arrivée, il devra se munir, au premier bureau de navigation, d'un acquit-à-caution qui sera représenté aux employés du lieu de destination, et déchargé par eux, après justification de l'acquittement des droits.

A défaut de cette justification, le conducteur et sa caution seront tenus de payer les droits pour tout le trajet parcouru, comme si le bateau avait été entièrement chargé de marchandises de première classe.

ART. 15.

Tout conducteur de bateaux, de trains ou de bascules à poisson devra, à défaut du bureau de navigation, se munir à la recette buraliste des contributions indirectes du lieu de départ ou de chargement, d'un laissez-passer qui indiquera, d'après sa déclaration, le poids et la nature du chargement, ainsi que le point de départ.

Ce laissez-passer ne pourra être délivré, pour les bateaux chargés, qu'autant que le déclarant s'engagera, par écrit et sous caution, d'acquitter les droits au bureau de navigation le plus voisin du lieu de destination, ou à celui devant lequel il aurait à passer pour s'y rendre.

Tout chargement supplémentaire fait en cours de transport sera déclaré de la même manière.

ART. 16.

Les laissez-passer, acquits-à-cautions, connaissements et lettres de voiture seront représentés, à toutes réquisitions, aux employés des contributions indirectes, des douanes, des octrois, de la navigation, ainsi qu'aux éclusiers, maîtres de ponts et de pertuis. Ils devront toujours être en rapport avec le chargement.

Cette exhibition devra être faite au moment même de la réquisition des employés.

ART. 17.

Les dispositions qui précèdent sont toutes applicables aux bateaux à vapeur ; mais, lors

du jaugeage, la machine, le combustible pour un voyage et les agrès seront compris dans le tirant d'eau à vide.

ART. 18.

La perception des droits de navigation sur les trains continuera à être faite, pour chaque rivière, suivant les usages établis.

ART. 19.

Le mode de vérification de la charge réelle passible des droits et les obligations des bateliers à cet égard, l'application des droits nouveaux à la forme et à la dimension des trains, seront déterminés par ordonnance royale, rendue dans la forme des règlements d'administration publique.

Il sera apposé dans tous les bureaux de perception, dont le placement sera déterminé par le ministre des finances, un placard indiquant le nombre des distances d'un bureau à l'autre et entre les principaux points intermédiaires.

ART. 20.

Toute contravention aux dispositions de la présente loi, et à celles des ordonnances qui en régleront l'application, sera punie d'une amende de 50 à 200 francs, sans préjudice des peines établies par les lois, en cas d'insultes, violences ou voies de fait.

Les propriétaires des bâtiments, bateaux et trains, seront responsables des amendes résultant des contraventions commises par les bateliers et les conducteurs.

ART. 21.

Les contestations sur le fond du droit de navigation seront jugées, et les contraventions seront constatées et poursuivies, dans les formes propres à l'administration des contributions indirectes.

Le produit net des amendes sera réparti comme en matière de voitures publiques.

ART. 22.

Les dispositions des art. 10, 11, 12, 13, 15, 16 et 21 de la présente loi sont applicables au droit de navigation intérieure perçu par la régie des contributions indirectes, tant sur les canaux concédés qu'à l'embouchure des fleuves.

ART. 23.

La perception du droit de navigation sur les navires, bâtiments et bateaux allant des ports situés à l'embouchure des fleuves à la mer, ou venant de la mer à destination des dits ports, continuera d'être faite d'après les tarifs et le mode actuellement en vigueur.

Sont également maintenues les dispositions des art. 15 à 28 du décret du 4 mars 1808 (1), concernant la perception d'une taxe proportionnelle et annuelle sur les bâtiments à quille, pontés ou non pontés, servant au cabotage et transport sur la Gironde, la Garonne et la Dordogne, jusqu'au point où s'étend l'action de l'inscription maritime, d'après l'ordonnance du 10 juillet 1835 (2).

ART. 24.

Le gouvernement pourra, dans l'intervalle de deux sessions législatives, opérer, par ordonnances royales, des réductions aux tarifs annexés à la présente loi.

Les chargements résultant des dites ordonnances seront présentés aux Chambres dans le premier mois de la plus prochaine session, pour être convertis en lois.

ART. 25.

Les dispositions des lois, décrets, arrêtés et tarifs contraires à celles de la présente loi, sont abrogées.

(1) IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, *Bull.* 220, n^o 4749.

(2) IX^e série, 2^e partie, 1^{re} section, *Bull.* 381, n^o 5946.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous ce jourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrent partout où besoin sera; et afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais des Tuileries, le 9^e jour du mois de juillet, l'an 1836.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

*Le pair de France, ministre secrétaire d'État
au département des finances,*

Signé, Comte d'ARROUT.

Vu et scellé du grand sceau :

*Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État
au département de la justice et des cultes,*

Signé, P. SAUZET.

Tarif des droits de navigation à percevoir sur les fleuves et rivières navigables ci-après.

TABLEAU A.

| BASSINS. | FLEUVES, RIVIÈRES ET CANAUX AUXQUELS S'APPLIQUE LE TARIF. | | | | QUOTITÉ DE LA TAXE PAR TONNEAU ET PAR DISTANCE. | | | | Trains par décastère et par distance. | OBSERVATIONS. |
|-------------|--|----------------------------------|------------------------------|-----------------------|--|-----------------------|------------------------|-----------------------|--|--|
| | RIVIÈRES PRINCIPALES. | AFFLUENCE DE | | | A LA DESCENTE. | | A LA REMONTE. | | | |
| | | 1 ^{er} ORDRE. | 2 ^e ORDRE. | 3 ^e ORDRE. | Marchandises de | | Marchandises de | | | |
| | | | | | 1 ^{re} class. | 2 ^e class. | 1 ^{re} class. | 2 ^e class. | | |
| SEINE..... | Seine (Haute-) du point navi- gable à Paris. | Aube . . . | Amançon . . . | | 2 ^e | 1 ^e | 2 ^e | 1 ^e | 2 ^e | |
| | | Yonne . . . | Guro . . . | | | | | | | |
| | Seine (Basse-) de Paris à Rouen. | Marne . . . | Saulx . . . | Ornain . . . | | | | | | |
| | | Oise . . . | Morin(Grand-) Aisne . . . | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| MEUSE..... | Meuse . . . | | | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| MOSELLE.... | Moselle . . . | Meurthe . . . | | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| RHONE..... | Rhône . . . | Ain . . . | Bienné . . . | | | | | | | |
| | | Saône . . . | Doubs . . . | | | | | | | |
| | | Isère . . . | Seille . . . | | | | | | | |
| | | Drôme . . . | | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| | | Rhône . . . | Rhône(Petit). . . | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | |
| ADOUR..... | Adour . . . | Midouze . . . | | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| GIRONDE.... | Gironde . . . | Garonne . . . | Salat . . . | | | | | | | |
| | | | Ariège . . . | | | | | | | |
| | | | Tarn . . . | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| | | | Isle canalisée. . . | | | | | | | |
| CHARENTE... | Charente . . . | Boulogne . . . | | | | | | | | |
| | | Canal de Brouage. . . | | | | | | | | |
| | | Seudre . . . | | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| | Sèvre-Niortai- se . . . | Mignon . . . | | | | | | | | |
| | | Vendée . . . | | | | | | | | |
| LOIRE..... | Loire . . . | Allier . . . | | | | | | | | |
| | | Cher . . . | | | | | | | | |
| | | Indre . . . | | | | | | | | |
| | | Vienne . . . | Creuse . . . | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| | | Thouet . . . | | | | | | | | |
| | | Mayenne . . . | Sarthe . . . | Loir . . . | | | | | | |
| VILAINE.... | Vilaine . . . | Layon . . . | | | | | | | | |
| | | Sèvre Nantaise Achéneau . . . | | | | | | | | |
| ORNE..... | Orne . . . | | | | 2 | 1 | 2,5 | 1,25 | 5 | |
| | Touques . . . | | | | | | | | | |
| | Can. du Centro | | | | | | | | | Le canal du Centro est en- core soumis à un péage par- ticulier. |

N^o 24.

DÉPARTEMENT DE LA MEUSE.

Tableau de péages (1).

| LIEUX où se perçoivent les péages. | OBJET DE L'ÉTABLISSEMENT DES PÉAGES. | ACTES en vertu desquels les péages ont été établis et entretenus. | DROITS PERÇUS. | |
|--|--|---|--------------------|-------------------------|
| | | | OBJETS ASSUJETTIS. | FIXATION DES DROITS. |

ARRONDISSEMENT DE MONTMÉDY.

| | | | | |
|----------------------------------|---|--|--|--|
| Commune de Mar- tin-court. | Transport sur la ri- vière de Meuse, au moyen d'une barque, commu- niquant de Mar- tin-court à Luzy. | Avant 1823, le passage était desservi sans qu'il existât de bail. Un habi- tant entretenait une bar- que, il percevait ses droits débaillus entre lui et les passagers. 5 juin 1830, le ministre des travaux publics a consenti l'approbation d'une délibération mu- nicipale qui demandait d'autoriser la percep- tion indiquée ci-contre. | <i>Pour aller et retour.</i> Par habitant fr. » 05 Par forain » 10 | |
| Commune de Ré- gnéville. | Transport sur la Meuse, au moyen d'un bac, des ha- bitants et étran- gers arrivés dans la commune. | Le passage d'eau de Ré- gnéville est un établis- sement d'un temps re- culé. La commune le concéduait anciennem ^t . | Les droits payés à l'adjudicataire du bac consistaient dans : par chaque cultivateur, environ deux décalitres de blé. Par chaque manœuvre, environ un décalitre de blé ; Les étrangers, du 1 ^{er} mars au 1 ^{er} nov. Et de cette dernière époque à la 1 ^{re} . <i>Bail de 1806.</i> Les droits étaient fixés, pour chaque cultivateur, à 5 boisseaux de blé ; Pour chaque manœuvre à 2 $\frac{1}{2}$ boi- seaux ; Pour les difforains, du 1 ^{er} mars au 1 ^{er} novembre » 05 Du 1 ^{er} novembre au 1 ^{er} mars, un prix réglé en conscience. <i>Bail de 1815.</i> Les prestations étaient arrêtées, sa- voir : Pour chaque cultivateur, 4 décalitres de beau blé ; Pour chaque manœuvre, 2 décalitres de beau blé. Les difforains payaient du 1 ^{er} mars au 1 ^{er} novembre » 05 Du 1 ^{er} novembre au 1 ^{er} mars » 10 5 juin 1830. Le ministre des travaux publics a consenti la continuation de la per- ception des droits du bail de 1815. | |

(1) Ces péages offrent plus d'un genre d'intérêt, par leur ancienneté, par la nature et le mode de leur perception.

| LIEUX ou se percevoient les péages. | OBJET DE L'ÉTABLISSEMENT DES PÉAGES. | ACTES en vertu desquels les péages ont été établis et entretenus. | DROITS PERÇUS. | |
|---|---|---|--|-------------------------|
| | | | OBJETS ASSUJETTIS. | FIXATION DES DROITS. |
| Commune de Fasse- sey. | Transport sur la Meuse, au moyen d'un bac, des voitures, chevaux, bestiaux et gens de pied; de la rive droite à la rive gauche et réciproquement, du lieu qui conduit à la route de Stenay à Dun, et de l'autre à celle de Fassey aux communes de Mont, Montigny et Saulmory. | Le passage de Fassey existe de temps immémorial. Il était exploité en 1811. | <p><i>Bail du 1^{er} mars 1819.</i></p> Habitants de Fassey, aller et retour. fr. » 20 Voitures à 4 roues. » 10 Cheval sellé ou en laisse » 05 Charrue attelée » 10 Chevaux de herse ne faisant pas partie de la charrue » 05 Les personnes à pied passent gratis. » Toutes marchandises et denrées qui sortent de Fassey, paient comme les forains, excepté le fermier et les linsels provenant du territoire, qui paient comme il est dit ci-dessus. | |
| | | | <p><i>Forains passant et repassant le même jour.</i></p> Voitures à 4 roues » 30 Voitures à 2 roues » 25 Homme à cheval ou le menant par la bride. » 15 Homme à pied » 05 Les voitures qui repassent chargées paient le même droit qu'en passant. | |

ARRONDISSEMENT DE VERDUN.

| | | | | |
|-----------------------------------|--|---|--|--|
| Commune de Belle- ray. | Transport sur la Meuse, au moyen d'un bac, pour la communication de Belleray à Verdun. | Le passage existait en 1808, alors il fut abandonné à la commune. | <p><i>Bail de 1829.</i></p> Pour chaque personne : Passer. » 02½ Repasser » 02½ Pour chaque famille de Belleray, par année, suivant l'usage immémorial. 1 50 | |
| | | | <p><i>Tarif de 1835.</i></p> Mêmes droits. | |
| | | | <p><i>Ordonnance royale du 24 mars 1838.</i></p> Par cette ordonnance, il est statué que le tarif des droits à percevoir aux passages de Champneuville et Charny, seront également perçus au passage de Belleray. (V. le tarif à la page suivante.) | |
| Commune de Champ- neuville. | Le passage n'est pratiqué que par les habitants de Champneuville pour l'exploitation de leurs propriétés situées de l'autre côté de la Meuse, rive gauche. | Le passage était exploité avant 1832. | Les habitants payaient annuellement au passeur un salaire en grains. | |

| LIEUX où se perçoivent les péages. | OBJET DE L'ÉTABLISSEMENT DES PÉAGES. | ACTES en vertu desquels les péages ont été établis et entretenus. | DROITS PERCUS. | |
|--|---|---|---|-------------------------|
| | | | OBJETS ASSUJETTIS. | FIXATION DES DROITS. |
| Commune de Char- ny. | Le passage sert à communiquer avec les commu- nes de Belloyil- le, Fleury, Vaux, Douaumont, Be- zonvaux, Omer, Beaumont, Lou- vemont, Bras, Vaclerauville, Champneuville et Samogreux, qui sont sur la rive droite de la Meuse. | L'existence de ce passage est fort ancienne. Avant l'abolition des droits seigneuriaux, il a ap- partenu à M. Pévêque de Verdun, qui le fai- sait exploiter pour son compte par un fermier. Il s'y trouve une maison habitée par le passeur. | Ce passage a été loué en l'an V. En 1832, d'après l'usage ancien, Pour voiture attelée d'un cheval . . . Pour une personne à pied Actuellement est exécuté le tarif de l'ordonnance royale du 3 février 1836. | fr. » 20 » 05 |

Tarif autorisé par ordonnance royale du 3 février 1836.

| | | |
|--|--|------|
| Pour le passage d'une personne non chargée, ou chargée d'un poids au-dessous de 5 myriagrammes. . . | » 05 | |
| Pour denrées ou marchandises embarquées à bras d'hommes, et d'un poids de 5 myriagrammes. . . | » 05 | |
| Le batelier ne pourra être contraint à passer que lorsque les passagers lui assureront une recette à peu près égale à ce qui est dû, d'après le tarif, pour 6 personnes à pied. | | |
| Pour chaque myriagramme excédant | » 02 | |
| Le déchargeur déclarera le poids qui pourra être vérifié par le passeur. | | |
| Pour le passage { | D'un cheval ou mulet chargé, cavalier, la valise comprise | » 30 |
| | D'un cheval ou mulet chargé | » 15 |
| | Id. non chargé | » 10 |
| | D'un âne ou d'une ânesse chargés | » 10 |
| | Id. non chargés. | » 06 |
| Par bœuf ou vache | » 12 | |
| Par veau ou porc | » 05 | |
| Par mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et pour chaque paire d'oies ou de dindons . . . | » 02 | |
| Le batelier ne pourra être contraint à passer isolément les chevaux, mulets, bœufs et autres animaux compris dans cette section, que lorsque les conducteurs lui assureront au moins une recette de trente centimes. | | |
| Pour le passage { | D'une voiture suspendue à 2 roues, celui du cheval ou mulet, et pour une litière à 2 chevaux | » 30 |
| | D'une voiture suspendue, à 4 roues, du cheval ou mulet ou du conducteur | » 50 |
| | D'une voiture suspendue, à 4 roues, attelée de deux chevaux ou mulets, y compris le conducteur | » 60 |
| Les voyageurs paieront séparément par tête le droit dû pour une personne à pied. | | |
| Pour le passage d'une charrette chargée, attelée { | D'un seul cheval ou mulet, y compris le conducteur | » 40 |
| | De 2 chevaux ou mulets, y compris le conducteur. | » 75 |
| | De 3 chevaux ou mulets, y compris le conducteur. | 1 00 |
| | D'une charrette à vide, le cheval et le conducteur | » 30 |

Annexes.

DEUXIÈME PARTIE.

Statistique et documents divers.

État des marchandises importées par la Meuse, par le bureau de Heer, pendant l'année 1838.

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | NOMBRE pour celles qui y sont imposées. | QUANTITÉ en hectolitres. | QUANTITÉ en kilogramm. | VALEUR pour celles qui y sont imposées. |
|--|--|--------------------------------|------------------------------|--|
| Amandes cassées. | » | » | 2,223 | » |
| Id. en coques | » | » | 730 | » |
| Bois, toutes autres espèces non sciées, étauçons . | » | » | » | 22,212 |
| Id. scié | » | » | » | 174 |
| Id., perches et échelas | » | » | » | 2,975 |
| Id. d'ébénisterie | » | » | » | 3,650 |
| Id. (ouvrages de) | » | » | » | 978 |
| Boissons distillées, eaux-de-vie en cercles . . . | » | 48.98 | » | » |
| Id., id. en bouteilles | 348 | » | » | » |
| Calamine | » | » | 31,000 | » |
| Cardes champêtres | » | » | » | 3,900 |
| Cheveux et poils, poils de bœufs, vaches, etc. . | » | » | » | 4,989 |
| Colle forte. | » | » | 456 | » |
| Craie non moulue | » | » | 8,500 | » |
| Cuivre rouge brut en plaques. | » | » | 2,760 | » |
| Id. jaune en planches laminées | » | » | 3,460 | » |
| Id., mitraille et potais | » | » | 16,563 | » |
| Id. ouvré. | » | » | » | 2,940 |
| Id., fil de laiton | » | » | 25,118 | » |
| Degras, graisses, suif | » | » | 369 | » |
| Fer battu ouvré. | » | » | 890 | » |
| Id. (clous de). | » | » | 608 | » |
| Fromages de Gruyère | » | » | 3,977 | » |
| Fruits verts et secs | » | » | » | 311 |
| Futaille vieille | » | » | » | 354 |
| Grains, fèves et vesces, haricots secs | » | » | 189 | » |
| Id., avoine | » | » | 1,882 | » |
| Horloges et pendules | » | » | » | 1,991 |

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | NOMBRE pour celles qui y sont imposées. | QUANTITÉ en hectolitres. | QUANTITÉ en kilogramm. | VALLUR pour celles qui y sont imposées. |
|---|--|--------------------------------|------------------------------|--|
| Huile d'olive | » | 37.13 | » | » |
| Liège en feuilles. | » | » | » | 143 |
| Id. (bouchons de). | » | « | » | 1,611 |
| Livres brochés | » | » | 341 | » |
| Id. reliés | » | » | 95 | » |
| Mercerie | » | » | » | 14,628 |
| Meubles | » | » | » | 1,256 |
| Munitions de guerre, armes blanches et à feu. . | » | » | » | 4,026 |
| Orseille | » | » | 1,383 | » |
| Ouvrages de terre, poterie commune | » | » | 360 | » |
| Id., porcelaine blanche | » | » | 69 | » |
| Id., id. dorée. | » | » | 25 | » |
| Id., briques | 2,750 | » | » | » |
| Ouvrages d'osiers | » | » | » | 2,927 |
| Papier à meubler | » | » | » | 505 |
| Parfumerie | » | » | » | 389 |
| Passementerie | » | » | » | 3,627 |
| Pelleteries. | » | » | » | 800 |
| Pierres dures non cuites | » | » | » | 1,021 |
| Id. à repasser et à aiguiser | » | » | » | 3,788 |
| Id., ardoises pour toitures. | 11,458,630 | » | » | » |
| Id. à feu et chiques | » | » | » | 250 |
| Id., meules | » | » | » | 2,350 |
| Produits chimiques | » | » | » | 446 |
| Savon dur. | » | » | 140 | » |
| Soude | » | » | 37,555 | » |
| Teinture | » | » | » | 2,900 |
| Verrerie de toute sorte, unie ou moulée | » | » | » | 150 |
| Id., glaces à miroir | » | » | » | 581 |
| Vins en cercles | » | 6,289.57 | » | » |
| Id. en bouteilles | 84,038 | » | » | » |

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | NOMBRE pour celles qui y sont imposées. | QUANTITÉ en hectolitres. | QUANTITÉ en kilogramm. | VALEUR pour celles qui y sont imposées. |
|--|--|--------------------------------|------------------------------|--|
| Vinaigre en cercles. | » | 6.85 | » | » |
| <i>Omis au tarif</i> : Pierres (plâtre on) | » | » | » | 264 |
| <i>Libre</i> : Bois de noyer pour bois de fusils | » | » | » | 5,897 |
| <i>Id.</i> : Laine de toute espèce | » | » | 18,258 | 37,311 |

*État des marchandises exportées au bureau de Heer, pendant l'année 1838,
par la Meuse.*

| | | | | |
|--|---|---|---------|--------|
| Bois, toute autre espèce non sciée, étauçons, bois en grume, etc. | » | » | » | 390 |
| Bois scié | » | » | » | 5,158 |
| Id. de chauffage | » | » | » | 3,710 |
| Id. d'ébénisterie | » | » | » | 470 |
| Cendres de foyer. | » | » | 13,500 | » |
| Chanvre peigné | » | » | 525 | » |
| Cheveux et poils, soies de porcs | » | » | 849 | » |
| Cornes de bœufs, vaches, etc. | » | » | » | 1,300 |
| Cuir verts et salés | » | » | 1,478 | » |
| Id., peaux de buffles non apprêtées | » | » | » | 1,150 |
| Degras, graisse, suif | » | » | 1,550 | » |
| Écorces à faire tan, non moulues. | » | » | » | 848 |
| Fer de fonte en gueuses | » | » | 108,000 | » |
| Id., ustensiles de fer coulé | » | » | 688 | » |
| Id. en barres. | » | » | 242 | » |
| Id. battu ouvré | » | » | 220 | » |
| Id. (clous de). | » | » | 929 | » |
| Foin | » | » | 7,800 | » |
| Fromage du Limbourg. | » | » | 250 | » |
| Goudron | » | » | 17,250 | » |
| Grains, avoine | » | » | 12,560 | » |
| Laine de toute espèce | » | » | » | 14,575 |
| Lin peigné | » | » | 350 | » |
| Mercerie | » | » | » | 2,180 |

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | NOMBRE pour celles qui y sont imposées. | QUANTITÉ en hectolitres. | QUANTITÉ en kilogramm. | VALEUR pour celles qui y sont imposées. |
|--|--|--------------------------------|------------------------------|--|
| Meubles | » | » | » | 813 |
| Mine de plomb | » | » | 430 | » |
| Pierres dures non cuites | » | » | » | 7,147 |
| Id. à repasser et à aiguiser | » | » | » | 1,938 |
| Plumes à écrire brutes. | 34,000 | » | » | » |
| Terre à pipes, à faïence, etc. | » | » | » | 7,409 |
| Viande et lard salé. | » | » | 370 | » |
| Zinc toutenague. | » | » | 25,000 | » |
| <i>Omis au tarif</i> : Cendres d'orfèvre | » | » | » | 2,000 |
| <i>Id.</i> : Eau minérale. | » | » | » | 125 |
| <i>Id.</i> : Sable de verrerie | » | » | » | 270 |
| <i>Libre</i> : Charbon de terre, houille | » | » | 53,208,000 | » |
| <i>Id.</i> : Cuirs (rognures de). | » | » | 54,486 | 27,340 |

État des marchandises exportées en transit par la Meuse, pendant l'année 1838.

| | | | | |
|---|---------|---|---------|---------|
| Bois d'ébénisterie. | » | » | » | 1,560 |
| Cuirs verts et salés | » | » | 519,301 | 402,424 |
| Id. secs | » | » | 19,668 | » |
| Id., peaux de buffles non apprêtées | » | » | » | 73,620 |
| Id., peaux de lièvres non apprêtées | » | » | 3,328 | 1,500 |
| Id. et peaux (rognures de) | » | » | 164,414 | 72,815 |
| Cuivre rouge brut en plaques. | » | » | 61,795 | » |
| Id., mitraille et potais | » | » | 5,509 | » |
| Degras, graisse, suif | » | » | 1,791 | 1,600 |
| Mercerie | » | » | » | 430 |
| Plumes à écrire brutes | 630,000 | » | » | 3,800 |
| <i>Omis au tarif</i> : Cendres ou regrets d'orfèvre | » | » | » | 1,660 |

*État des marchandises importées par la Meuse et par le bureau des douanes
de Heer, pendant les neuf premiers mois de l'année 1839.*

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | NOMBRE pour celles qui y sont imposées. | QUANTITÉ en hectolitres. | QUANTITÉ en kilogramm. | VALEUR pour celles qui y sont imposées. |
|--|--|--------------------------------|------------------------------|--|
| Amandes cassées | » | » | 1,350 | » |
| Id. en coques | » | » | 40 | » |
| Bois, toute autre espèce non sciée, étauçons . . | » | » | » | 8,315 |
| Id. perches et échelas | » | » | » | 610 |
| Id. d'ébénisterie | » | » | » | 1,498 |
| Id. (ouvrages de). | » | » | » | 275 |
| Boissons distillées, eaux-de-vie en cercles. . . | » | 15 00 | » | » |
| Id., id. en bouteilles | 234 | » | » | » |
| Céruse ou blanc de plomb. | » | » | 50 | » |
| Cheveux et poils, poils de bœufs, vaches, etc. . | » | » | » | 1,050 |
| Colle forte | » | » | 94 | » |
| Cornes de cerfs | » | » | 1,155 | » |
| Cuivre rouge brut en plaques | » | » | 7,612 | » |
| Id. jaune fondu en plaques | » | » | 556 | » |
| Id. mitraille et potais | » | » | 7,517 | » |
| Id. ouvré. | » | » | » | 3,869 |
| Id. fil de laiton | » | » | 24,662 | » |
| Fer de fonte en gueuses | » | » | 1,518 | » |
| Id. ouvrage de fer battu | » | » | 2,373 | » |
| Id. (clous de) | » | » | 70 | » |
| Fromage de Gruyère | » | » | 2,292 | » |
| Fruits verts et secs | » | » | » | 418 |
| Futaie vieille | » | » | » | 1,369 |
| Grains, fèves et vesces, haricots secs | » | » | 945 | » |
| Id., orge ou escourgeon | » | » | 200 | » |
| Id., seigle | » | » | 1,300 | » |
| Huile d'olive | » | 23 03 | » | » |

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | NOMBRE pourcelles qui y sont imposées. | QUANTITÉ en hectolitres. | QUANTITÉ en kilogramm. | VALEUR pourcelles qui y sont imposées. |
|--|---|--------------------------------|------------------------------|---|
| Livres brochés | » | » | 182 | » |
| Id. reliés | » | » | 59 | » |
| Machines et mécaniques en fer de fonte | » | » | 190 | » |
| Mercerie | » | » | » | 8,261 |
| Meubles | » | » | » | 1,215 |
| Munitions de guerre, armes blanches et à feu | » | » | » | 895 |
| Orseille | » | » | 604 | » |
| Ouvrages de terre, faïence commune | » | » | 507 | » |
| Id., porcelaine blanche | » | » | 234 | » |
| Id., id. peinte ou dorée | » | » | 12 | » |
| Id., briques | 5,015 | » | » | » |
| Ouvrages d'osiers | » | » | » | 1,400 |
| Papier à écrire | » | » | » | 2,993 |
| Id. à meubler | » | » | » | 445 |
| Passementerie | » | » | » | 11,067 |
| Pierres dures non cuites | » | » | » | 765 |
| Id. à repasser et à aiguïser | » | » | » | 418 |
| Id. ardoises pour toitures. | 9,363,000 | » | » | » |
| Id. à feu et chiques | » | » | » | 120 |
| Id. meules | » | » | » | 2,966 |
| Produits chimiques | » | » | » | 155 |
| Savon dur. | » | » | 85 | » |
| Soude | » | » | 36,244 | » |
| Teinture | » | » | » | 93 |
| Verrerie, glaces à miroir étamées | » | » | » | 1,376 |
| Vins en cercles | » | 3,373 40 | » | » |
| Id. en bouteilles | 51,038 | » | » | » |
| Omis au tarif : Pierres (plâtre en) | » | » | » | 2,010 |
| Id. : Pierre-ponce | » | » | » | 170 |
| Libre : Bois de noyer, pour bois de fusils | » | » | » | 530 |
| Id. : Laine de toute espèce. | » | » | 21,071 | 42,112 |

Marchandises exportées pendant les neuf premiers mois de 1839.

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | NOMBRE pour celles qui y sont imposées. | QUANTITÉ en hectolitres. | QUANTITÉ en kilogramm. | VALEUR pour celles qui y sont imposées. |
|--|--|--------------------------------|------------------------------|--|
| Bois, toute autre espèce non sciée | » | » | » | 218 |
| Id. scié | » | » | » | 4,645 |
| Id. de chauffage | » | » | » | 3,161 |
| Cendres de foyer | » | » | 2,100 | » |
| Chanvre peigné | » | » | 185 | » |
| Cheveux et poils, soies de pores | » | » | 553 | » |
| Cornes de bœufs, vaches, etc. | » | » | » | 2,445 |
| Cuir vert et salé | » | » | 170 | » |
| Cuivre ouvré | » | » | » | 1,971 |
| Degras, graisse, suif | » | » | 2,555 | » |
| Écorces à faire tan, non moulues | » | » | » | 3,187 |
| Fer de fonte en gueuses | » | » | 83,410 | » |
| Id. coulé (ouvrages et ustensiles de) | » | » | 1,989 | » |
| Id. battu (ouvrages de) | » | » | 5,970 | » |
| Foin | » | » | 6,350 | » |
| Goudron | » | » | 8,462 | » |
| Grains, avoine | » | » | 68,750 | » |
| Laine de toute espèce | » | » | » | 27,420 |
| Meubles | » | » | » | 664 |
| Mine de plomb | » | » | 1,300 | » |
| Pierres dures non cuites | » | » | » | 5,526 |
| Id. à repasser et à aiguiser | » | » | » | 950 |
| Plomb ouvré | » | » | 930 | » |
| Terre à faïence, à pipes, etc. | » | » | » | 2,321 |
| Zinc toutenague | » | » | 25,000 | » |
| <i>Omis au tarif</i> : Eau minérale | » | » | » | 225 |
| Id. : Mousse à vergettes | » | » | » | 300 |
| <i>Libre</i> : Charbon de terre, houille | » | » | 40,497,000 | » |
| Id. : Cuir (rognures de) | » | » | 94,461 | 45,329 |

N^o 26.

Marchandises exportées en transit par la Meuse, pendant les neuf premiers mois de 1839.

| DÉSIGNATION DES MARCHANDISES. | NOMBRE pour celles qui y sont imposées. | QUANTITÉ en hectolitres. | QUANTITÉ en kilogramm. | VALEUR pour celles qui y sont imposées. |
|--|--|--------------------------------|------------------------------|--|
| Bois d'ébénisterie | » | » | » | 1,500 |
| Cuir vert et salé | » | » | 114,962 | 99,214 |
| Id. secs | » | » | 10,546 | » |
| Id., peaux de buffles non apprêtées | » | » | » | 42,076 |
| Id., peaux de lièvres non apprêtées | » | » | 1,245 | 550 |
| Id. (rognures de). | » | » | 37,235 | 16,515 |
| Cuivre rouge brut en plaques | » | » | 75,344 | » |
| Livres reliés | » | » | 92 | » |
| Mercerie | » | » | » | 1,430 |
| Plomb ouvré | » | » | 328 | » |
| <i>Omis au tarif : Cendres d'orfèvre</i> | » | » | » | 5,250 |

N^o 27.

CANAL DE LA SAMBRE.

Mouvement de la navigation à l'écluse de Namur, depuis le 1^{er} janvier 1838 jusqu'au 1^{er} juillet 1839 (pendant 18 mois).

| DATES. | NOMBRE DE BATEAUX | | | | | | OBSERVATIONS. | |
|-------------|-------------------|-----------|----------|------------|-----------|----------|---------------|--|
| | MONTANT | | | DESCENDANT | | | | |
| | à vide. | à charge. | Tonnage. | à vide. | à charge. | Tonnage. | | |
| | | | Tonn. | | | Tonn. | | |
| ANNÉE 1838. | Janvier..... | 39 | 17 | 621 00 | » | 17 | 1,159 00 | Le tonnage porté ci-contre indique le chargement des bateaux et non leur capacité. |
| | Février..... | 60 | 3 | 140 00 | » | » | » | |
| | Mars..... | 239 | 65 | 2,085 50 | » | 170 | 11,369 20 | La navigation a été interrompue, à cause de la gelée, du 11 janvier au 22 février. |
| | Avril..... | 233 | 77 | 2,364 50 | » | 150 | 8,860 00 | |
| | Mai..... | 316 | 107 | 3,161 00 | 1 | 93 | 5,674 00 | |
| | Juin..... | 330 | 121 | 3,213 00 | 4 | 146 | 8,496 00 | |
| | Juillet..... | 340 | 107 | 3,390 00 | 1 | 140 | 7,804 00 | |
| | Août..... | 240 | 72 | 2,137 00 | 1 | 114 | 5,977 00 | Du 15 août au 15 septembre, interruption de la navigation, à cause de la baisse des eaux pour l'exécution des travaux d'entretien. |
| | Septembre..... | 74 | 50 | 1,526 00 | » | 11 | 272 00 | |
| | Octobre..... | 253 | 103 | 3,534 00 | » | 72 | 4,487 00 | |
| | Novembre..... | 203 | 74 | 2,521 00 | 2 | 156 | 9,503 00 | |
| | Décembre..... | 129 | 50 | 1,568 00 | » | 87 | 5,403 00 | Du 21 décembre au 3 janvier la navigation a été interrompue, à cause des grandes eaux. |
| ANNÉE 1839. | Janvier..... | 79 | 24 | 669 00 | 1 | 38 | 2,488 00 | Du 15 au 17 janv. incl. id. Du 21 au 27 id. id. |
| | Février..... | 103 | 27 | 857 00 | » | 65 | 4,260 00 | Du 31 janvier au 7 février inclus, id., et des glaçons; du 23 au 28 févr. incl., id. |
| | Mars..... | 208 | 72 | 2,092 00 | » | 135 | 8,624 00 | |
| | Avril..... | 224 | 77 | 2,551 00 | » | 148 | 9,431 00 | |
| | Mai..... | 289 | 78 | 2,216 00 | » | 122 | 7,567 00 | |
| | Juin..... | 327 | 108 | 3,175 00 | 2 | 112 | 6,446 00 | |

Etat des passages d'eau sur la Meuse, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg, pendant l'année 1839.

| NOMS DES PROVINCES. | DÉSIGNATION DES PASSAGES D'EAU. | COMMUNES OU LES PASSAGES D'EAU SONT ÉTABLIS. | MONTANT DU FERMAGE ANNUEL. | OBSERVATIONS. | |
|---------------------------|---------------------------------------|--|----------------------------------|---|--|
| Namur . . | Hermeton-s ^r -Meuse. | Hermeton-s ^r -Meuse. | Francs. 50 00 | Vu leur peu d'importance et la modicité des produits, les passages d'eau, dans la province de Namur, sont abandonnés aux communes ou ils sont établis | |
| Id. . . | Hastières | Hastières-Lavaux | 27 50 | | |
| Id. . . | Hastières | Hastières-par-delà | 27 50 | | |
| Id. . . | Bouvignes | Bouvignes | 23 50 | | |
| Id. . . | Anhée | Anhée | » | | |
| Id. . . | Yvoir | Yvoir | 76 19 | | |
| Id. . . | Hun | Annevoye | 24 14 | | |
| Id. . . | Rouillon | | 5 00 | | |
| Id. . . | Godinne | Godinne | 38 00 | | |
| Id. . . | Rivière | Rivière | 426 98 | | |
| Id. . . | Burnot | Profondeville | 10 00 | | |
| Id. . . | Profondeville | | 425 39 | | |
| Id. . . | Tailfer | Lustin | 100 00 | | |
| Id. . . | Tête-du-Pré | Bez | 600 00 | | |
| Id. . . | Lives | Lives et Brumagne | 650 00 | | |
| Id. . . | Selayn | Selayn | » | | |
| Id. . . | Andenelle | Andenne | 2,484 20 | | |
| Id. . . | Ahin | Ben. | 150 00 | | Au profit de l'Etat. |
| Liège . . | Seilles | Seilles | 720 00 | | Tous les passages d'eau, dans la province de Liège, sont affermés au profit de l'Etat. |
| Id. . . | Wanheriffe | Couthuin-Reppe | 105 82 | | |
| Id. . . | Basse-Oha | Basse-Oha | 253 97 | | |
| Id. . . | Taverne-à-Mane | Ampsin | 300 00 | | |
| Id. . . | Ombret | Amay | 201 06 | | |
| Id. . . | Engis | Engis | 420 00 | | |
| Id. . . | Chokier | Chokier | 1,080 00 | | |
| Id. . . | Flémalle-Grande | Flémalle-Grande | 1,142 85 | | |
| Id. . . | Jemeppe | Jemeppe | 5,150 00 | | |
| Id. . . | Seraing | Seraing | 2,243 38 | | |
| Id. . . | Ougrée | Ougrée | 1,775 00 | | |
| Id. . . | Rivage-en-Pot | Angleur | 1,417 99 | | |
| Id. . . | Paradis | Liège | 529 10 | | |
| Id. . . | Saint-Léonard | Id. | 400 00 | | |
| | | A reporter | 15,839 17 | Le passage d'eau des Croisiers a été supprimé par suite de la construction du pont de la Boverie. | |

| NOMS DES PROVINCES. | DÉSIGNATION DES PASSAGES D'EAU. | COMMUNES OU LES PASSAGES D'EAU SONT ÉTABLIS. | MONTANT DU FERMAGE ANNUEL. | OBSERVATIONS. |
|---------------------------|--|--|----------------------------------|--|
| | | Report . . . | ^{Francs} 15,889 17 | |
| Liège . . . | Coronmeuse . . . | Herstal . . . | 1,250 00 | |
| Id. . . | Jupille. | Jupille. | 620 00 | |
| Id. . . | Wandre | Wandre | 2,645 50 | |
| Id. . . | Cheratte | Cheratte | 425 00 | |
| Id. . . | Argenteau | Argenteau | 1,396 82 | |
| Id. . . | Hermalle - sous - Ar- genteau | Hermalle - sous - Ar- genteau. | 1,608 46 | |
| Id. . . | Visé | Visé | 666 66 | |
| Limbourg. | Eysden | Eysden | 15 00 | Au profit de l'Etat. |
| Id. . . | Maselhoven | » | 20 00 | Tous les passages , dans la province de Limbourg , sont affer- més au profit de l'Etat. |
| Id. . . | Borgharen | » | 10 00 | |
| Id. . . | Smermaes. | » | 1,400 00 | |
| Id. . . | Itteren. | » | 70 00 | |
| Id. . . | Bunde. | » | 5 00 | |
| Id. . . | Geul | » | 20 00 | |
| Id. . . | Elsloo | » | » | Ce passage d'eau est établi nouvellement. |
| Id. . . | Kleimers | » | 10 00 | |
| Id. . . | Maesband. | » | 11 00 | |
| Id. . . | Urmond | » | 55 00 | |
| Id. . . | Berg | » | 680 00 | |
| Id. . . | Obbicht | » | 6 00 | |
| Id. . . | Grevenbicht | » | 300 00 | |
| Id. . . | Maescyck. | » | 3,650 00 | |
| Id. . . | Stevensweert | » | 500 00 | |
| | | Total | 31,253 61 | |

N^o 28.

*Mémoire adressé au comité d'industrie, de commerce et d'agriculture de Liège,
par M. D.-S. Joiris.*

Liège, le 3 février 1831.

Appelé à faire avec vous partie du comité provincial d'agriculture, de commerce et d'industrie établi à Liège, je crois devoir y apporter le tribut des connaissances, quelque faibles qu'elles soient, qu'une assez longue pratique m'a fait acquérir sur une branche d'industrie de notre province, et qui, bien importante pourtant, est comme perdue de vue dans les circonstances actuelles, parce que, en effet, l'état de stagnation qui l'accable, la rend comme imperceptible. Je veux parler de la navigation de la Meuse, qui se trouve entravée par l'occupation de Maestricht par les troupes du roi Guillaume, et plus bas encore, par notre position hostile envers la Hollande.

Dans le travail que je vais avoir l'honneur de vous présenter, je m'efforcrai de rentrer dans les questions posées dans l'arrêté de M. le gouverneur de la province, du 9 novembre dernier, afin de faciliter l'usage que le comité pourra peut-être faire de mes observations.

On veut la libre navigation de l'Escaut, et personne ne contestera l'immense avantage qu'il en résultera pour notre pays; mais la Meuse ne doit pas aussi être négligée: cette rivière est un des grands moyens de communication avec la France, avec la Hollande; elle traverse trois de nos plus riches provinces, Namur, Liège et le Limbourg, sans compter le Brabant septentrional; et ces provinces deviennent respectivement à celles qui les environnent, comme des entrepôts, pour le transport par eau, des produits d'une grande étendue de notre territoire et de celui de nos voisins, outre que chacune de ces trois provinces a aussi des produits nombreux qui trouvent leur écoulement par la navigation de la Meuse.

La canalisation de la Sambre favorise cette navigation, en y apportant les mines de fer, de plomb, de houille, les produits des hauts-fourneaux et des forges du Hainaut, etc.

L'exploitation des forêts de la province de Namur, celle de ses ruines, de ses nombreuses usines à fer, celle de ses ardoisières, de ses vastes carrières de pierres calcaires, de ses fours à chaux multipliés, etc., sont autant d'aliments de la navigation de la Meuse, sans compter le commerce des céréales, qui pourtant est de la plus grande importance.

Dans la province de Liège, rien que le transport des immenses produits des houillères, est un objet extrêmement majeur pour le batelage de la Meuse; et si l'on y joint les clous, les draps, les machines, la chaux, les pierres à bâtir et à paver, les bois, le fer, le zinc, et mille autres articles résultant de nos localités et de notre industrie, qui se voient par la Meuse, c'en serait déjà assez pour donner la plus grande importance à cette navigation, qui s'augmente encore par le transport des produits agricoles et industriels qu'y verse la province de Limbourg. Mais d'autres circonstances relèvent encore cette importance; et d'abord, on conviendra avec moi, que c'est à la faveur du bas prix du batelage que beaucoup de nos produits peuvent se vendre assez avantageusement au loin; si nos houilles, notre chaux et tant d'autres objets devaient passer par la voie de terre, nul doute que les établissements qui les produisent seraient bientôt forcément réduits à un très petit nombre, tandis qu'ils sont aujourd'hui très nombreux.

D'un autre côté, rien ne prouve mieux la grande utilité et les heureux résultats du batelage, que le nombre des embarcations; car ce ne sont pas de ces objets que l'on établit sans nécessité.

Or, Messieurs (pour ne parler que de la province de Liège qui nous occupe plus spécialement), il est de fait qu'elle possède environ *quinze cents* bateaux qui, dans les temps ordinaires, sont tous employés, et qui, naguères encore, l'étaient extrêmement avantageusement, mais qui malheureusement aujourd'hui périclitent dans nos ports.

Cependant, ces quinze cents bateaux, auxquels on fait en général si peu attention, sont d'une valeur. Chaque bateau, l'un portant l'autre, coûte au moins 2,000 fr. Ils représentent donc un capital d'environ trois millions de francs.

Ensuite, l'emploi des chevaux est indispensable, toujours pour remonter la rivière, et assez souvent même pour la descente, quand les vents sont contraires.

Or, quatre cents chevaux au moins sont employés constamment pour le batelage, et ces chevaux doivent être de première force, ce qui les rend très coûteux à acquérir. La valeur moyenne de chacun de ces chevaux est de cinq cents francs; ainsi ils représentent un capital de deux cent mille francs, qui, joint à celui représentatif de la valeur des bateaux, donne la somme déjà énorme de trois millions deux cent mille francs.

Mais ce n'est pas tout ce qui constitue le capital employé *en matériel* pour la navigation de la Meuse. Il faut y ajouter l'équipement des bateaux et des chevaux, ce qui donne encore, si mes données sont bonnes, une somme de cinq millions sept cent vingt-cinq mille fr. environ. Je prends pour base de ce dernier calcul : 1° Que les outils tels que *mâts, ferrés, raves*, etc., coûtent *annuellement* au batelage. fr. 15,000
2° Que la voiture coûte aussi annuellement. 20,000
3° Que les cordages coûtent par année 250,000

Total fr. 285,000

Or, calculant le capital de cette dépense annuelle, à 5 p. $\%$, je trouve que cette dépense est le produit d'une somme de fr. 5,700,000; à quoi ajoutant 50 fr. pour l'équipage de chaque cheval, cela donne, à raison de 400 chevaux. fr. 20,000
Je trouve 5,720,000

Voilà donc, pour le simple *matériel*, un capital de huit millions neuf cent vingt mille francs, employé sur la Meuse par la province de Liège seule; et, aujourd'hui, Messieurs, l'intérêt de cette somme énorme qui, calculée à 5 p. $\%$, donne 446,000 fr., est entièrement perdu, ou à peu près, pour le batelage!

Qu'on ajoute à ce capital : 1° pour la province de Namur, au moins trois millions de francs; 2° et pour la province de Limbourg, au moins quatre millions de francs, et l'on voit que le matériel de la navigation de la Meuse, pour les trois provinces, équivaut à environ seize millions et demi de francs.

Qu'après cette énorme mise de fonds, l'on considère la dépense annuelle, opération dont nous ne pouvons parler que relativement à la province de Liège, et l'on sera plus surpris encore.

Trois mille ouvriers sont annuellement employés au batelage, dans cette province seule, et leur salaire journalier, nourriture comprise, est approximativement de quatre francs.

Ils sont payés pendant environ neuf mois de l'année; donc la dépense, pour leur solde et nourriture, emporte dans le courant de l'an, une somme de trois millions deux cent quarante mille francs environ.

Quant aux chevaux, il faut les nourrir pendant toute l'année; or, chaque cheval, devant être fortement nourri, coûte, l'un portant l'autre, trois francs par jour; ce qui donne pour 400 chevaux et pour 365 jours, la somme de quatre cent trente-huit mille francs. D'un autre côté, il n'est pas de cheval de batelage qui, toujours l'un portant l'autre, ne coûte trente francs par an, pour le maréchal, l'artiste vétérinaire et les médicaments; ce qui, sur le nombre de 400, donne une dépense annuelle de 12,000 fr.

Il faut aussi tenir compte des réparations et de l'entretien de l'équipement de chaque cheval; ce qui peut être porté annuellement à quinze francs; donc, à raison de 400, six mille francs.

Les bateaux demandent annuellement des réparations, ainsi que les agrès, qu'il faut souvent renouveler; en portant que de ces chefs, et à raison de chaque bateau, il y a chaque année une dépense de cent cinquante francs, un bateau portant l'autre, on trouve que les quinze cents bateaux exigent des frais qui s'élèvent à deux cent vingt-cinq mille francs pour réparations annuelles.

D'autre part, il faut bien tenir compte des droits de péage; et, d'après les données recueillies auprès de l'administration compétente, ils produisent annuellement de quinze à seize mille florins. Posons trente mille francs.

En résultat, la dépense du batelage de la province de Liège approche par an de quatre millions de francs.

Et de quelle heureuse influence n'est pas dès-lors le batelage par lui-même, sur une masse considérable d'autres genres d'industrie dont il dépend?

Sans nous arrêter ici aux avantages que le commerce en retire pour les transports, tant sous le rapport de la facilité du transport de grandes masses à la fois, que sous celui du prix et de la promptitude de ses expéditions, jetons un coup-d'œil rapide sur les autres parties qui reçoivent les tributs du batelage.

J'ai consulté des gens expérimentés, qui m'ont assuré que pour notre province seule, et non compris ce qui concerne les *bacs*, les *passo-cheval*, les *nacelles*, etc., d'un grand nombre de passages d'eau, un capital de plus de deux cent cinquante mille francs est employé par an, uniquement en bois de construction, non compris les ustensiles, comme mâts, ferrés (en cérasier), raves, sesses, etc., qui peuvent aisément demander encore annuellement une somme de quinze mille francs.

Certes, ce n'est pas là un objet chétif pour les propriétaires de forêts!

Les marchands de bois livrables aux chantiers de construction viennent ensuite, et trouvent dans le batelage un de leurs principaux débouchés.

Les entrepreneurs de bateaux ont eux-mêmes leur bénéfice sur l'emploi qu'ils font des bois.

Et quelle masse d'ouvriers n'est pas mise en œuvre par suite de l'emploi de cette grande quantité de bois :

- 1° Pour l'exploitation des forêts;
- 2° A la préparation des bois de construction;
- 3° Et par les entrepreneurs constructeurs?

La clouterie prend aussi une large part dans la construction des bateaux; d'après les renseignements pris, elle y trouve annuellement un débit de vingt à vingt-cinq mille francs, ce qui alimente certainement ses nombreux ateliers.

Les marchands de fer fournissent les ferrés gros et petits, les haches, les marteaux, etc., dont on use en grand nombre; ils fournissent le fer qui entre dans la construction des bateaux et dans la ferrure des chevaux; de là influence heureuse sur les grands établissements où se fabrique et se forge le fer, et sur un grand nombre d'ouvriers.

Ce n'est pas exagérer que de dire que, sans y compter les ancres, le fer et le travail qu'il doit subir, coûte au balelage, par année commune, de quinze à dix-huit mille francs.

Le goudron trouve un débouché annuel dans le batelage de la province de Liège, d'au moins dix mille francs, ce qui rejait sur les propriétaires des matières premières employées à sa fabrication, sur la main-d'œuvre de celle-ci, sur le fabricant, sur le marchand, etc.

Mais les cordages sont bien un objet plus intéressant, parce qu'il faut une masse énorme de chanvre et de lin, production de notre agriculture; parce que des mains du cultivateur, qui emploie déjà beaucoup de bras pour leur culture, ces objets passant dans le commerce, ils arrivent au cordier, qui fait aussi son profit; et en résultat, il faut annuellement des cordages au batelage de la Meuse, pour au moins deux cent cinquante mille francs, somme qui vivifie l'industrie; on concevra que cette somme n'est pas exagérée, si l'on veut remarquer que le halage use infiniment et promptement les cordes; qu'après un voyage, une corde neuve n'est plus, très souvent, bonne au même usage.

Notre agriculture fournit aussi la matière première de la voilure, et les toiles qui y servent, fabriquées en Brabant, sont un objet annuel d'environ fr. 20,000 : ce qui a sans doute encore une certaine influence sur la classe ouvrière et sur le commerce.

N'est-ce pas également notre agriculture qui fournit à l'alimentation de ces ouvriers, de ces nombreux chevaux employés au batelage?

Les cultivateurs qui habitent le rivage de la Meuse, ne trouvent-ils pas à employer une partie de leurs chevaux au halage, dans la saison morte pour eux, ce qui leur produit un revenu dont sont privés ceux qui sont éloignés de la rivière?

Les cabaretiers et les aubergistes des rives de la Meuse ne vivent-ils pas principalement du batelage?

Il n'est pas jusqu'aux fabricants et marchands de couleurs, qui ne profitent du batelage de la Meuse, ainsi que les serruriers, les tourneurs, les bourreliers, etc., etc.

On ne finirait pas, s'il fallait rappeler tous les genres d'industrie qui trouvent de l'application au batelage. Mais il faut encore noter que, dans la province de Liège, au moins 400 tonneaux sont occupés, les trois quarts de l'année, au charriage de la houille seule au rivage, pour être transportée par la Meuse; et de là encore avantage immense pour l'écoulement des bois et du fer qui entrent dans leur construction, dans leurs réparations fréquentes, pour le charronnage, le commerce des chevaux, les charretiers, etc., etc.

Voilà sans doute assez de détails pour démontrer que le batelage de la Meuse mérite la plus grande attention de la part d'un gouvernement protecteur de l'industrie nationale. On ajoutera pourtant encore une circonstance qui, à elle seule, serait suffisante pour le recommander; c'est que au moins 600 bateaux de la province de Liège sont employés à transporter seulement la houille dans les provinces du Limbourg, du Brabant septentrional et en Hollande; qu'un autre grand nombre de bateaux y transportent principalement notre chaux, nos pierres de taille, nos pierres à paver, nos bois, nos machines, nos fers, etc.; tandis que le surplus est chargé du transport de toutes les autres espèces de marchandises, produits de notre sol et de nos fabriques, ou venant de l'étranger.

Il est constant, en effet, que, dans tous les temps, c'est à la Hollande que nous avons fourni nos houilles, notre chaux, nos pierres, etc.; ces objets, qui forment toujours des masses, descendant la rivière, y parviennent à bon compte; ils ne coûtent guère jusqu'à Venloo que 6 fr. par 1,000 kil., et fréquemment nos bateliers trouvent charge pour revenir en prenant des masses de sel, de tabac, de cuirs en poil, etc.

Sur le haut de la Meuse, se trouve la France; mais nous ne lui livrons que peu de houille, que les bateliers de Charleville viennent chercher eux-mêmes, en nous amenant des produits français, ce qui les met à même de supporter les grands frais que le retour de leurs bateaux chargés occasionne.

La France n'a besoin ni de nos pierres, ni de notre chaux, ni de nos bois, et nos fers sont, pour ainsi dire, prohibés chez elle. Quant à nos autres produits qui peuvent entrer en France, c'est presque toujours par la voie de terre qu'on les y transporte.

Il est donc plus important pour le batelage de la Meuse que la navigation de cette rivière soit libre plutôt vers la Hollande que vers la France; mais le batelage ne peut véritablement prospérer, qu'autant qu'il peut communiquer sans entraves avec ces deux pays.

Or, pour que cela soit, il faut des traités de commerce avec ces nations; car le commerce seul soutient le batelage de la Meuse. Sans de tels traités, les sept huitièmes de nos bateaux deviennent inutiles, et l'on a vu plus haut, par les détails qui font connaître la mise de fonds et la dépense annuelle, l'immense préjudice qui en résulterait, préjudice qui serait supporté par la province de Liège plus que par toute autre.

D'autre part, puisqu'il est constant que le batelage de la Meuse n'est pas une bagatelle, le gouvernement, en supposant qu'il parvienne à faire les traités de commerce dont il vient d'être parlé, doit, semble-t-il, encore chercher à favoriser la condition des bateliers, et il est, à cet égard, plusieurs moyens d'y parvenir, notamment :

1° En améliorant les chemins de halage, dont l'état, sur une infinité de points, occasionne aux bateliers des dépenses extraordinaires, dans les attelages qui remorquent les bateaux, et dans les cordages qui servent à la remorque, lesquels dépérissent promptement par les efforts et les frottements qu'ils éprouvent; il faut aussi, d'ailleurs, tenir compte des dangers et des malheurs qu'amène la difficulté des chemins de halage, tant pour les hommes que pour les chevaux;

2° Il est de fait incontestable que, dans une grande quantité d'endroits, la Meuse tend toujours à élargir son lit dans les crues d'eau; d'où il résulte que quand cette rivière est à son élévation ordinaire, ou dans la saison des eaux basses, elle laisse, en s'étendant, presque le gravier à découvert dans tous ces endroits, et de là des entraves insurmontables pour le batelage, qui ne peut agir qu'avec de petites embarcations, et toujours à demi-charge et même moins. Si le gouvernement faisait curer ces parties de la Meuse, sur une largeur conve-

nable, la navigation en profiterait singulièrement dans la saison des eaux basses, et il n'en résulterait point d'inconvénient quand surviendraient les crues d'eau ; car le surplus du lit de la rivière resterait toujours là pour les recevoir ;

3^e En améliorant le système actuel des impositions publiques, pour lequel on n'a pas assez consulté la nature des choses, les localités, les convenances et l'équité, ainsi que les bateliers l'ont démontré dans une pétition qu'ils ont adressée au Congrès national, le 18 janvier dernier, dont je vais avoir l'honneur de donner lecture, et dont copie restera annexée au présent rapport.

Vous êtes sans doute maintenant convaincus, Messieurs, que le batelage de la Meuse, dans lequel je confonds celui de l'Ourthe, est une des principales branches de l'industrie de notre province, et les données statistiques que je viens de vous soumettre peuvent vous servir à le démontrer dans le travail général que vous demande l'arrêté de M. le gouverneur, du 9 novembre dernier.

J'ai aussi cherché à vous fournir des éléments pour répondre à la seconde question qui vous est posée par cet arrêté, en ce qui concerne le batelage ; au moins j'indique les principaux moyens d'aviver à l'intérieur cette branche d'industrie, et en quoi les impôts sont à réformer.

Quant à la question de savoir quelles devraient être les bases des traités de commerce à faire avec les puissances, ou avec quelques puissances, je me borne à faire remarquer que, relativement au batelage de la Meuse, cette question se réduit à faire ouvrir le passage de la Hollande à nos bateaux, avec réciprocité, ce qui ne sera jamais un point de difficulté, à mon avis, quand il sera décidé que nos produits territoriaux et industriels peuvent entrer en Hollande ; et il en sera de même avec la France.

Or, ceci tient intimement à la question des douanes, dont je n'ai pas à m'occuper dans ce travail spécial, et laquelle rentre dans votre travail général.

Je termine en faisant cette réflexion, que, si tout le monde souffre de la position politique où nous nous trouvons, les pertes du batelage de la Meuse sont au nombre des plus sensibles ; non seulement les capitaux sont morts, mais les bateaux dépérissent. Les frais du personnel ne peuvent pourtant guères être diminués ; les chevaux doivent être nourris, la patente se paie, et cela sans qu'il en revienne rien.

Cet état de choses est donc ruineux et réclame toute la sollicitude du gouvernement ; conséquemment, l'accélération de vos opérations, puisqu'elles doivent servir de guide dans des négociations tendantes à améliorer le sort de notre industrie en général, et par suite celui du batelage.

N^o 29.

Touliers de Namur et de Huy.

Le 12 juin 1758, le mayeur et les échevins de Namur, en réponse à des questions qui leur avaient été posées le 29 avril précédent par le comte de Cobentzel, ministre du prince Charles, demandent que les droits établis sur les denrées et marchandises soient revus. « La hauteur de ces droits, disent-ils, gêne tellement le commerce par la rivière de Meuse, que les principaux batteliers ont très peu de chose à faire, en lieu que si ces droits étaient considérablement diminués, les batteliers et négociants assurent que le commerce dans ce pays deviendrait aussi fleurissant qu'il l'a été autrefois (1). » *Archives de la ville de Namur.*

(1) Les bateliers de la Meuse paraissent avoir été de très bonne heure réunis en corporations, non seulement dans les villes, mais encore dans les villages qui bordent le fleuve. A côté des chartres et privilèges du

Le traité de 1548 entre Marie, reine douairière de Hongrie, gouvernante des Pays-Bas, et l'évêque et prince de Liège, confirme un traité précédent du 12 novembre 1518, en ce qui concerne les péages. « Sur le différent meu entre ceux de Dynant d'une part, et ceux de la ville de Namur d'autre, à cause du touliu que les dits de Namur font lever, prendre et recevoir d'aucunes marchandises arrivants dans la dite ville, ou passaus par les rivières de Sambre et Meuse audit Namur, est accordé et appointé que les dits de Namur lèveront et recevront des dits de Dynant tel droit de touliu qu'ils sont accoutumez lever et recevoir au paravant la date de l'alliance faite et conelute d'entre les pays de sa majesté impériale et le dit pays de Liège le 12^e jour de novembre 1518... Item sur le différent meu à cause du touliu que l'on liève à Huy, sur les mayrines et gyneth ou bois flotant descendant par la rivière de Meuse, est conclu et accordé que les subjects de l'empereur menans ou faisans mener mayrins et gynets par la dite rivière passeront audit Huy sans payer le dit droiet ou touliu, etc. — LOUVREX, t. 1, p. 219 et 220.

N^o 30.

Notice sur le Pont-des-Arches à Liège (1).

Au neuvième siècle, la ville de Liège, déjà entourée de murs, était resserrée dans une enceinte assez étroite. Elle n'avait que trois portes : celle de St-Pierre, celle du Vivier, et Hasseline-porte. La première était voisine de l'église de St-Pierre, la seconde était en Chevroye, près du *Vivier* (la Meuse), et la troisième près du château St-Georges, où fut plus tard l'église de ce nom. « Adoncq, dit *Jean d'Outremeuse*, la cité estoit basse, aussytost que l'eawe un peu croyssoyt, incontinent la cité en estoit pleine. » Toute la partie de la ville qui forme aujourd'hui le quartier de l'est, était alors presque toujours complètement inondée ; aussi ce vaste espace de terrain était-il nommé *les prés*, « autant qu'anchienement ce n'estoyt que prairies. » Dans l'enceinte même de la cité, de petits ponts en bois facilitaient des communications qu'autrement la crue des eaux aurait fréquemment interrompues. *Ogier-le-Danois* en fit faire un en pierre, depuis l'église St-Lambert jusqu'à la porte du Vivier : « c'estoyt le souverain pont, partant qu'il estoit tout de pierre, » dit la chronique. Il aboutissait à la rivière, qu'il fallait traverser en bateau. Le souverain pont était donc une chaussée ; d'autres plus étendues encore vinrent ensuite ; enfin, *Ogier-le-Danois* jeta sur la Meuse un pont qui aboutissait à l'entrée de la chaussée des Prés, et qui subsista jusque vers le milieu du onzième siècle. « L'an mil trente et six, dit *Jean d'Outremeuse*, li Meuse fut si grande et si forte qu'elle emmenast et brisast li grand pont des Arches que *Ogier* avoyst jadis faict

bon métier de naiveurs de la ville, cité et banlieue de Liège, de la généralité des batteliers de Namur, etc., sont les coutumes et privilèges des naiveurs de Chokier, d'Engis, et autres lieux.

Les chartes des *naiveurs* de Liège remontent à l'an 1479 ; elles ont été renouvelées et étendues en 1525, 1587, 1613, 1687, 1715, 1719 et depuis.

Celles des *batteliers* de Namur ne sont guère moins anciennes, et la charte de 1598, accordée par Philippe II, s'est accrue de nouvelles dispositions en 1697, 1710, 1713, 1718 et 1734. Le greffier de la généralité des *batteliers de Namur*, ne croyait même pas que l'on dût s'arrêter à une organisation si moderne, et, dans une lettre du 30 juin 1779, après avoir rappelé les titres de sa corporation, il termine ainsi : « De manière que l'on estime que l'ancienneté de leur établissement en corps de métier est si reculée, qu'il faudrait remonter, si point jusqu'au premier homme, du moins jusqu'à l'époque où l'arche de Noé conserva, au milieu du déluge, le reste de l'univers ; d'où l'on doit conclure que ce corps de métier est l'un des plus anciens des vingt-quatre établis en cette ville. » *Archives de la ville de Namur.*

(1) Cette notice n'est qu'un extrait de diverses publications dues aux recherches historiques de M. POJAN, archiviste de la province de Liège.

faire, et estoit tout de pierre. » L'évêque *Régnard* s'empressa de reconstruire le pont sur les piles mêmes de celui qui avait été détruit, et ce nouveau Pont-des-Arches est souvent désigné dans l'histoire de Liège sous le nom de *pont de Régnard*. La solidité de cet ouvrage lui permit de résister pendant environ quatre siècles aux plus fortes crues de la Meuse ; mais, après le fameux hiver de 1408, dans lequel le fleuve fut pris durant près de trois mois, la terrible débâcle qui s'ensuivit l'ébranla tellement qu'il s'écroula l'année suivante, emporté par une inondation.

En 1422, on commença un nouveau pont, qui ne fut achevé qu'en 1446. Plus spacieux que le précédent, il avait coûté fl. 23,500 du Rhin.

La culée du pont conserva le même emplacement du côté d'Outre-Meuse ; mais, par suite des empiétements qui s'étaient opérés progressivement sur la rive gauche, et qui avaient fait reporter le cours de l'eau vers la rive droite, il fallut changer la position de l'autre culée : elle fut établie presque en face de la rue Neuvice, un peu plus bas que les degrés par lesquels on descend sous le pont actuel. Naguère encore, quand les eaux étaient basses, on pouvait voir les débris des deux premières piles de ce pont. On construisit, dit Bouille, sur l'arche du milieu une chapelle en l'honneur de Ste-Barbe, *pour la consolation des bateliers qui se trouvaient en péril*. — On permit en outre d'y bâtir quantité de maisons le long des parapets, et de creuser des caves dans les piles. Le plan de Liège au seizième siècle, par Guichardin, offre plusieurs de ces constructions.

Cependant les empiétements de la rive gauche s'étaient poursuivis, le courant était de plus en plus rejeté sur la rive droite, et en 1626, un ingénieur nommé GALLÉ prédisait déjà la ruine du Pont-des-Arches. « La destruction en est prochaine, disait-il, les fondements en sont minés par les eaux, et les deux tiers de la bâtisse liés de ferrailles. Le pont, disposé comme il l'est, ne fait point angles droits avec le cours de la rivière ; ses piles étant en équerre, ainsi que le pont lui-même, celui-ci montre et oppose ses flancs au courant : cette fautive position hâtera sa ruine et nuit singulièrement à la navigation. »

En 1643, cette prédiction s'accomplit et le pont s'écroula. « Le 15 janvier de cette année, dit un manuscrit de l'époque, les eaux furent si hautes à Liège qu'elles surmontèrent d'un pied et demi la fameuse marque faite à St-Paul l'an 1571 ; tellement qu'elles rompirent et ruinèrent le grand Pont-des-Arches et celui d'Amereœur, inondèrent tout le quartier d'Outre-Meuse, de même que celui du vinable d'Isle, où il n'y eut d'exempts que le plus haut des ponts d'Isle, d'Avroy et des Jésuites. Un chacun était retiré au plus haut de sa maison, où plusieurs pauvres et riches, pâtirent de faim... On ne voyait que toute eau d'un thier à l'autre ; tous les rivages étaient couverts, et l'eau courait avec une telle roideur dans plusieurs rues qu'il était impossible d'y passer avec des nacelles pour assister les uns les autres. » L'auteur de ce manuscrit, témoin de ce qu'il raconte, avait de l'eau dans la cuisine de sa maison, située sur le pont d'Isle. Il y avait quatre pieds d'eau dans l'église de St-Barthélemy.

Le 12 septembre de l'an 1647, les trente-deux métiers s'assemblèrent pour aviser aux moyens de rétablir le pont écroulé, et, dans ce but, ils accordèrent le dixième denier sur tous leurs revenus de la ville et de la banlieue. Quelques jours après, le conseil de la commune approuva le marché conclu par les bourgmestres avec l'ingénieur CORNELIS PESSER ; la première pierre fut posée le 17 octobre 1648, et le passage commença le jour même que l'on eut placé la clef de la dernière voûte, le 21 juillet 1657.

Le péage du nouveau Pont-des-Arches fut adjugé au *soub-mayeur Oger Prosset*, pour fl. 23,000 annuellement ; mais les difficultés que rencontra la perception de ce péage obligèrent à le remplacer, pour les bourgeois, par l'impôt des dix liards, qui fut rendu pour cinq ans, moyennant une somme de fl. 90,000 ; les étrangers, et tous ceux qui ne voulurent point subir l'impôt, furent astreints à l'acquiescement du droit établi. Ce péage, dont le produit était assez faible, puisque le *reprenneur* n'en a jamais donné plus de fl. bb^t 3,400 à 4,700, subsista jusqu'en 1666, époque à laquelle on le supprima, les frais de construction étant complètement remboursés depuis long-temps. Le pont avait coûté 315,954 fl. 14 sols 3 liards.

Après l'apuration des comptes, qui eut lieu en 1663, les bourgmestres offrirent à chacun des directeurs du pont, et à tous ceux dont le zèle et les lumières avaient été utilisés pendant

année, dans la première arcade de la rive gauche, un bloc en marbre noir, offrant les noms des personnes qui avaient contribué à ériger le pont. Voici ce que cette pierre porte encore aujourd'hui.

« Sous les auspices de son altesse sérénissime Maximilien Henri, électeur de Cologne et prince de Liège, duc de Bavière, cet ouvrage du pont, abandonné par des étrangers, a été entrepris et achevé, le passage dessous ouvert, le quai de haut dressé jusques au pont neuf, celui du bas élargi, et les ruines de Pexheurue réparées.

» Sous les consulats : Jean Rosen et Nicolas Rossius, l'an 1651 ; E. Foullon de Cambrai et Ferdinand Buckman, l'an 1654 ; Pierre de Rossius et Arnould Bretback, l'an 1655 ; Laurent de Méan et Paschal Lambrecht, l'an 1656 ; Nicolas de Plenevaux et Henri de Curtius, l'an 1657 ;

» Avec l'assistance de la compagnie des seigneurs bourgeois ; Henri de Braaz, commissaire ; Tossain Honlet, commissaire ; Jean Stenval, commissaire ; Lambert de Stokhem, Jacob Beckers, Jacques de Montfort, Arnould Lion de Theux, Pierre Simonis, Lejeune, Jean de Cheratte, Jean Libergen, Toussaint Sougné, Henri de Brassines, Paul de la Naye, Jean Georlet, Jean-Paul Grolet, Pierre Gageur (1). »

N^o 31.

Notice sur le pont de Huy.

Le passage de la Meuse à Huy s'est long-temps effectué sur des bateaux, et, selon l'historien Foullon, c'est en 1284 que fut commencée la construction d'un pont en pierre devant cette ville : *coepus est exstrui pons lapideus*. Il fut achevé en 1294.

Ce pont n'existait plus à la fin de 1679. Le 6 février 1680, Maximilien-Henri de Bavière autorisa l'établissement d'un pont-volant et la reconstruction du pont en pierre ; et, le 16 mars de la même année, à la demande des magistrats de Huy, il établit un péage pour servir à la reconstruction projetée. On adopta le tarif suivant : « Chasque batteau montant et descendant, proportionnement leur charge et grandeur, sçavoir de neuf à dix pieds de pielle et plus estant chargé. 4 florins ;

| | |
|--|-----------------------|
| » Non chargé | la moitié ; |
| » Pour un de sept pieds jusques à neuf | 2 florins ; |
| » Non chargé. | la moitié ; |
| » Pour un de six pieds | 1 florin 10 pattars ; |
| » Non chargé. | la moitié ; |
| » Pour tous autres batteaux, soit nasselles, soit ceux de cinq pieds et au-dessous jusques à six | 1 florin ; |
| » Non chargé. | la moitié ; |
| » Pour les ginées de longueur de mairins et soumiers. | 1 florin ; |
| » Pour celles de stansons eueres et semblables | 5 pattars ; |
| » Pour chascune nasselle décopplée et autres semblables | 5 pattars. » |

Le 11 juin, autorisation est donnée par le prince de percevoir pendant dix ans un droit pour le passage de la Meuse à Huy, à la condition que les revenus en seront uniquement employés à la reconstruction du pont, sauf une pension annuelle de quatre cents florins à payer par le collecteur à l'évêque ; « en reconnaissance, dit le prince, de nos droits régaux que nous accordons gracieusement, et en considération du permis. » En conséquence, les magistrats de Huy réglèrent le tarif pour le passage de la rivière :

(1) On peut conjecturer que dans des temps très anciens, plusieurs ponts en pierre ont été construits en divers endroits sur la Meuse ; outre les ruines d'un pont romain, près d'Andenelle (pag 12), on voit encore au-dessus de Chertal et devant Visé, des restes de piles qui ont certainement appartenu à des ponts d'une haute antiquité.

- « Chasque carosse chargez ou non chargez. cinqs pattars ;
- » Chasque charette chargée ou non 10 liars ;
- » Chasque cheval chargé ou non et chasque beste à corne 2 liars ;
- » Chasque poreque ou mouton 1 liar ;
- » Chasque personne à pied. 1 liar. »

Des exemptions sont spécifiées pour les magistrats, les récollets, les capucins, les écoliers, les écolières, etc.

Le 26 septembre 1680, le passage a été affermé pour 750 flor. pendant le mois d'octobre ; le mois de novembre a rapporté 690 flor., et ainsi des autres.

Le péage sur les bateaux a été adjugé pour 320 flor. en septembre et pour 300 flor. en octobre. — *Archives de la ville de Huy.*

Le pont, composé de sept arches, a été achevé en 1688. M. Dewez dit qu'il a été de nouveau détruit en 1693 et rebâti en 1714. — *Géographie du royaume des Pays-Bas*, par M. Dewez. Bruxelles, 1819.

Le chemin de halage en aval du pont, sur la rive gauche, date de l'année 1770 ; il a été prolongé sous la première arche et un peu en amont, en 1836.

Voici un des derniers tarifs : « Le 24 août 1779 a été recessé de réexposer les revenus du dessus et dessous du pont, et, le 30 août, ils ont été affermés aux devises et conditions, etc. . . .

L'obtenteur collectera

- » Sur chaque charriot à 4 roues, chargé 5 sous ;
- » Non chargé. 10 liars ;
- » Pour une voiture à 4 roues 5 sous ;
- » Pour une charrette et tombereau ou clichet chargé 10 liars ;
- » Et pour ceux non chargez 5 liars ;
- » Pour chaque cheval de selle 2 liars ;
- » Et pour tous autres chevaux chargez ou non chargez 1 liar ;
- » Pour chaque mouton, cochon et veau, passer et repasser. 2 liars ;
- » Pour chevaux, bœufs, vaches, passer et repasser 1 sou ;
- » Pour chaque personne à pied 1 liar ; et autant en

repasant.

- » Le dit repreneur exigera de chaque batteau excédant les huit pieds de pielle, étant chargé. 3 florins ;
- » Non chargé. la moitié ;
- » Pour chaque batteau excédant les six pieds jusqu'à huit, chargé. 1 florin 10 sous ;
- » Non chargé. la moitié ;
- » Pour un de six pieds. 1 fl. 2 sous 2 liars ;
- » Pour tous batteaux soit nacques, soit ceux de cinq pieds 15 sous ;
- » Pour les givées de longueur de mairins et soumiers 15 sous ;
- » Pour celles de stançon, wères et semblables. 3 sous 3 liars ;
- » Pour chacune nasselle de couplée et autres semblables 3 sous 3 liars. »

Le péage de dessus et dessous le pont a rapporté 1,758 florins 12 sous 1 liard, pendant les six premiers mois de 1738 ; 465 florins 16 sous, dans le mois d'août 1742 ; 630 florins 2 sous 1 liard, en novembre de la même année, etc. — *Archives de la ville de Huy.*

N^o 32.

Canal du Nord, ou Jonction de l'Escaut à la Meuse et de la Meuse au Rhin.

« C'était à Lierre, près d'Anvers, que devait prendre naissance le grand canal du Nord, destiné à réunir l'Escaut à la Meuse et la Meuse au Rhin, au moyen d'un canal d'une étendue

de 156,260 mètr. (34 lieues). Décrétés le 9 thermidor an XI, les travaux commencèrent en 1808 par les Français, et se trouvaient très avancés, principalement dans la partie entre la Meuse et le Rhin, qui pouvait être achevée en 1813, lorsque les évènements de cette époque les firent abandonner.

» Ce canal se formait de deux grandes sections.

» La première joignait l'Escaut à la Meuse par le Rupel et la Nèthe, ou par le canal de jonction de l'Escaut à celui du Nord, qui partait d'Anvers et se terminait au-dessous d'Herenthals, où se trouvait le bief de partage, et se dirigeait de ce point sur Venloo. L'étendue de cette section était de 103,000 mètr. (22 $\frac{1}{2}$ lieues).

» La dépense de cette partie était évaluée à 12 millions.

» La deuxième section joignait la Meuse au Rhin, et partait des fortifications de Venloo jusqu'au bief de partage, à quelque distance de Neuss, entre la Meuse et le Nied, et de là au Rhin, au point de Grinlinghausen, où se trouvait une gare pour contenir 20 bateaux. Sa superficie était de 20,000 mètr. La longueur de cette partie est de 53,126 mètr. (11 $\frac{1}{2}$ lieues).

» La direction des travaux de cette section fut confiée à M. A. Hageau, actuellement inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées.

» Le devis estimatif portait la valeur de ces travaux à fr. 6,011,364-24, sur lesquels fr. 3,900,647-30 furent dépensés.

» Un embranchement, partant de Bois-le-Duc, débouchait dans la première section du canal au-dessous de Weert, et une rigole ou embranchement s'étendait du bassin de Kautelle jusqu'à Reckem, près de Maestricht, où elle se joignait à la Meuse.

» Le développement de ces vastes travaux, depuis l'Escaut jusqu'au Rhin, était de 183,126^m,56 (40 lieues), sur une largeur moyenne de 27^m,40 entre les chemins de halage, de 20^m,80 à la ligne de flottaison, et de 13 mètr. au plafond, avec une profondeur d'eau de 4 mètr. et un tirant d'eau de 2^m,60. La pente se faisait par 30 écluses de 46 mètr. de longueur de busc en busc, et de 6^m,60 de largeur.

» Les bateaux destinés à le parcourir devaient avoir 35 mètr. de longueur, sur 6 mètr. de largeur. Leur tirant d'eau était porté à 2 mètr., et leur port à 400 tonneaux.

» Le gouvernement des Pays-Bas a fait achever les travaux, exécutés en grande partie par les ingénieurs français, de Reckem à Bois-le-Duc, où finit le canal de ce nom, d'une longueur de 125,000 mètr. (environ 27 lieues).

» La réunion de l'Escaut au Rhin, par la Meuse, est une des plus belles conceptions du régime impérial (1). C'est à regret qu'on voit abandonner des travaux, qui eussent été et qui seraient encore si utiles, mais que, probablement, on ne verra jamais finir. » *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables, etc.*, par B.-L. DE RIVE. Bruxelles, 1835.

(1) Cette conception semble appartenir à l'Infante Isabelle, et le canal *Eugénien*, ainsi appelé parce que Eugénie était un des prénoms de l'archiduchesse, aurait suffi pour immortaliser un règne qui a d'ailleurs laissé les plus beaux souvenirs en Belgique et au dehors. « Le grand commerce que les provinces confédérées faisaient par le Rhin, et les avantages qui leur en revenaient, firent naître à l'infante le dessein de l'attirer dans les provinces obéissantes. Dans cette vue, on commença en 1627 à creuser un canal du Rhin à la Meuse : il commençait au-dessus de Rhinberg, passant par la ville de Gueldre, et allant aboutir à celle de Venloo sur la Meuse. Il aurait eu environ huit lieues de cours, et l'on se proposait de le prolonger de la Meuse au Demer, et du Demer jusqu'à l'Escaut. L'infante alla voir les travaux; mais ils furent d'abord traversés, et puis totalement ruinés à main armée par les Hollandais; de sorte que l'on se trouva dans la nécessité d'abandonner ce projet. » *Mémoires historiques et politiques sur les Pays-Bas autrichiens*, par le comte de NENY, tom. I^{er}, chap. XIV, art. 14. Bruxelles, 1786.

Il arrive trop souvent que le véritable auteur d'un projet est complètement oublié. On ne songe guère aujourd'hui que l'idée première du canal des Ardennes est due au maréchal de Vauban; c'est néanmoins ce qui est nettement établi dans un mémoire publié en 1766 : *Raisons qui déterminent le sieur CRETIE, ingénieur, à demander l'obtention des lettres-patentes du canal de Champagne*. Paris, in-4^o.

N^o 33.

Navigation à vapeur sur la Meuse, en Belgique.

STATUTS DE LA SOCIÉTÉ LIÉGEOISE POUR LA NAVIGATION A VAPEUR SUR LA MEUSE, SOUS LA
RAISON : H^{to} DU ROSELLE, MARTINY ET COMP., ÉTABLIE A LIEGE.

Par-devant M^e RENOZ, notaire à Liège, en présence des témoins ci-après nommés,
soussignés,

Ont comparu :

MM. HYPOLITE DU ROSELLE, armateur, demeurant au Hâvre, ce jour à Liège, en l'étude,
agissant pour la maison de commerce Hypolite Du Roselle et C^e, au Hâvre ;

M. URBAIN-JOSEPH CORDESIER, exploitant, demeurant à Liège, agissant tant pour lui, que
pour les preneurs d'actions, dont il sera parlé ci-après, ses co-intéressés ;

Lesquels, convaincus de l'avantage qui peut résulter pour les villes de Liège et de Namur
de l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre ces deux villes, ont résolu de former
une Société pour l'exploitation de cette entreprise; en conséquence, les comparants ont, par
ces présentes, arrêté les statuts fondamentaux de ladite Société ainsi qu'il suit :

ARTICLE PREMIER.

Il y aura, entre les comparants et les personnes qui ont adhéré à ces présentes, en se
rendant propriétaires d'actions, une Société par actions, sous le titre de *Société Liégeoise
pour la navigation sur la Meuse*. La raison sociale sera H^{to} Du ROSELLE, MARTINY et C^e.

ART. 2.

La Société a pour objet l'exploitation de tout le cours de la Meuse et affluents par la navi-
gation à vapeur.

Elle peut acheter et vendre des propriétés mobilières et immobilières pour le succès de
l'entreprise.

ART. 3.

La durée de la Société est fixée à douze années, à partir du jour de la mise en activité du
premier bateau.

ART. 4.

Le siège de la Société est établi à Liège, au domicile des gérants.

ART. 5.

Le capital de la Société, divisé en actions de *mille francs* chacune, est fixé à la somme de
trois cent mille francs, représentée par trois cents actions émises immédiatement. Ce capital,
pour l'opération des deux premiers bateaux, pourra être augmenté par le conseil de surveil-
lance, par l'émission de nouvelles actions, sans pouvoir dépasser la somme de trois cent
cinquante mille francs.

ART. 6.

MM. Du Roselle et C^e apportent dans la Société créée par le présent acte, deux bateaux
à vapeur, calant, au plus, cinquante centimètres d'eau, propres à la navigation de la Meuse
et atteignant une marche de huit nœuds au moins à l'heure. Ces bateaux devront porter
leurs machines, l'eau dans les chaudières, le combustible nécessaire et cent cinquante pas-

agers ; ils seront complètement équipés, meublés et décorés avec élégance. MM. Du Roselle et C^e sont garants, sauf les cas de force majeure, du bon état des bateaux pendant six mois.

ART. 7.

Pour prix de leur apport, MM. Du Roselle et C^e ont reçu deux cent quatre-vingts actions.

ART. 8.

Le capital non employé jusqu'à ce jour et les actions restantes, formeront le capital roulant, servant à parer aux événements imprévus ou de navigation, et à la formation de l'établissement ; il pourra servir, ainsi qu'il est dit à l'art. 15 et à l'art. 27.

ART. 9.

Les actions seront nominatives, elles seront transmissibles par voie d'endossement, mais la transmission n'aura d'effet, à l'égard de la Société, qu'à compter du jour de leur transcription dans un registre à ce destiné. Toutefois la responsabilité du cédant ne cessera que quand le montant intégral de chaque action transférée aura été payé à la Compagnie.

ART. 10.

En cas de mort d'un titulaire d'actions dont le montant intégral n'aurait pas été payé, l'administration aura le droit d'exiger de l'héritier le paiement intégral ; et si celui-ci n'y satisfait pas dans les dix jours qui suivront la demande à lui faite, elle pourra faire vendre les dites actions pour le compte et aux risques et périls de la succession, par le ministère d'un agent de change, sans aucune formalité, mais après annonces préalables insérées trois fois dans un journal de Liège.

Dans tous les cas, les héritiers et ayant-cause d'un actionnaire devront se faire représenter auprès de la Société par un seul mandataire.

ART. 11.

Les actions seront payables, un tiers comptant ; un tiers quinze jours après l'arrivée à Liège de tous les bois et matériaux nécessaires à la confection des bateaux, le dernier tiers quinze jours après la mise en activité des deux bateaux. Les appels de fonds se feront par mandats à quinze jours de date tirés par les gérants à l'ordre de M. J.-C.-H. Bellefroid, banquier de la Société, et visés par un des commissaires de surveillance.

A défaut de paiement des dits mandats, la Société, par les soins des gérants, fera vendre toute action en souffrance, par le ministère d'un agent de change, sans aucune formalité et après annonces cinq jours à l'avance dans un journal de Liège. La dite vente aura également lieu pour le compte des retardataires et à leurs risques et périls, sans préjudice de leur responsabilité envers la Compagnie pour la moins-value, s'il y en avait.

ART. 12.

Les actions jouissent, à partir de six mois, après la mise en activité du premier bateau, d'un intérêt annuel de cinq pour cent, payable de six mois en six mois chez le banquier de la Société ; elles jouissent en outre, d'un dividende éventuel qui sera déterminé chaque année après confection du bilan.

ART. 13.

Les affaires de la Compagnie seront dirigées par trois commissaires de surveillance et par les gérants ; ces cinq personnes formeront le conseil d'administration.

Ces commissaires seront nommés par l'assemblée générale pour trois années, il en sortira un chaque année, ils seront immédiatement rééligibles. Ils devront être propriétaires au moins de dix actions, qui ne seront transmissibles qu'après l'apurement de leur gestion par la première assemblée générale qui suivra leur démission ou la cessation de leurs fonctions ;

ils auront droit à trois pour cent sur les bénéfices nets à partager également; de plus, à trois pour cent à répartir en jetons de présence.

Sont nommés commissaires pour le premier triennal MM. John Cockerill, fabricant, à Liège, Urbain Corbesier, comparant, Louis Xhoffray, négociant, demeurant tous à Liège.

Le sort décidera entre eux l'ordre de sortie à l'expiration de la première année.

MM. Du ROSELLE et MARTINY sont les gérants de la Société. Ils devront être propriétaires de dix actions chacun, qui resteront déposées chez le banquier de la Société.

ART. 14.

Le conseil de surveillance nommera son président : en cas de parité de voix, celle du président sera prépondérante. Le président est élu pour un an, il sera rééligible. Les commissaires et le président doivent avoir leur résidence à Liège.

ART. 15.

Le conseil de surveillance s'assemble, au moins, une fois par mois; il peut être convoqué extraordinairement par les gérants ou par le président. Ses attributions consistent principalement :

- 1° A faire les règlements particuliers de l'administration ;
- 2° A surveiller la gestion des gérants ;
- 3° A s'opposer à toutes dépenses qu'il jugerait inutiles ou excessives ;
- 4° A vérifier, en tous temps, les écritures et les comptes des gérants ;
- 5° A régler, de concert avec eux, le prix des transports et des passagers ;
- 6° A ordonner la rentrée des fonds et leur versement chez le banquier ;
- 7° A statuer sur l'emploi de ces fonds et sur toutes répartitions d'intérêts et de bénéfices ;
- 8° A statuer sur l'emploi du capital roulant de la société dont il est parlé à l'art. 8 ;
- 9° A prendre livraison des bateaux et à donner bonne et valable décharge à MM. Du ROSELLE et comp.

Pour que les délibérations du conseil soient valables, deux des dits commissaires, au moins, devront être présents, et leurs décisions auront lieu à la majorité des voix.

En cas de partage, il y aura prépondérance en faveur du président.

En cas d'empêchement, de démission ou de décès de l'un des membres de ce conseil, les autres membres pourvoiront à son remplacement temporaire, s'il y a lieu, par des personnes de leur choix, mais prises parmi les actionnaires, et le tout jusqu'à la première assemblée générale.

Les gérants auront voix consultative, ils tiendront un registre des délibérations du conseil.

ART. 16.

Les gérants sont chargés de la gestion de la Société dans tous ses détails, en se conformant aux présents statuts et aux délibérations du conseil de surveillance; ils tiennent la correspondance générale, ils peuvent déléguer tout ou partie de leurs pouvoirs à des mandataires dont ils sont responsables, et qui seront soumis à l'agrément du conseil de surveillance. Ils représentent activement et passivement la Société. Dans les pouvoirs des gérants sont compris ceux de transiger et de compromettre, mais avec l'autorisation de la majorité des commissaires.

Les gérants, dans toutes les signatures qu'ils seront appelés à donner, devront mentionner leur qualité de gérants; ils feront toute recette, signeront tous acquits, mais ne pourront contracter d'engagement que pour les besoins et dans l'intérêt de la Société. Ils ne pourront accepter aucune traite ni créer aucune promesse. Les gérants ne jouiront d'aucun traitement annuel, il est alloué à chacun d'eux, 8 p. % des bénéfices.

ART. 17.

En cas de maladie, absence ou autre empêchement, obligeant les gérants à suspendre leurs fonctions, elles seront exercées par le président ou par un commissaire désigné par le conseil.

Si l'une des places de gérant devient vacante par démission, ou décès, la Société continuera sous le nom et la direction du gérant restant; en cas de mort de tous deux, il sera pourvu par l'assemblée générale à leur remplacement.

ART. 18.

Tous les actionnaires ont droit d'assister aux assemblées générales, qui ont lieu tous les ans au siège de la Société.

Elles se tiendront le premier lundi de février à midi, sur lettre de convocation et deux insertions au *Journal de Liège*, au moins cinq jours d'avance.

L'assemblée entendra les rapports des gérants et du conseil de surveillance, elle délibérera sur toute proposition qui pourrait lui être faite par le conseil de surveillance ou cinq membres ayant droit de voter.

ART. 19.

L'assemblée générale ordinaire pourra délibérer, quel que soit le nombre des membres présents.

ART. 20.

Le droit de suffrage aux assemblées générales est établi comme suit :

Un vote par souscripteur de quatre actions;

Deux votes par souscripteur de dix actions;

Trois votes par souscripteur de vingt actions et au-dessus.

Le *maximum* des votes accordés à un seul actionnaire sera donc de trois, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède ou représente.

ART. 21.

Les actionnaires absents ont le droit de se faire représenter à l'assemblée générale, mais le fondé de pouvoirs doit être lui-même actionnaire.

ART. 22.

Le conseil de surveillance fera, par les soins des gérants, imprimer à la fin de chaque année et distribuer à chaque actionnaire à son domicile élu à Liège, un rapport sur l'état de la Société. Ce rapport devra faire connaître le compte des recettes et dépenses des deux semestres précédents.

ART. 23.

Lors de la confection de chaque bilan, il sera tenu compte de la dépréciation du matériel de la Société sur le taux qui sera fixé par le conseil de surveillance.

Sur la totalité des bénéfices de chaque bilan, il sera prélevé, d'abord, une somme suffisante pour acquitter les intérêts au taux de 5 p. % l'an.

Chaque dividende sera passible d'une retenue d'un quart qui sera affectée à un fonds de réserve, lequel ne pourra excéder le cinquième du capital souscrit, toute somme excédant ce cinquième serait l'objet d'une nouvelle répartition.

Le conseil de surveillance, par les soins des gérants, placera ou fera valoir le fonds de réserve au mieux des intérêts de la compagnie.

Tous transferts de valeurs ou autres choses appartenant à la Société seront valablement faits avec la signature des gérants, du président et d'un commissaire, ou avec la procuration de tous trois.

Si, à la fin d'un semestre, le bilan présentait de la perte, le fonds de réserve serait employé en tout ou en partie à y faire face. Si le bilan présentait seulement insuffisance de bénéfice pour parer aux dits intérêts, alors il serait encore puisé dans le fonds de réserve de quoi y satisfaire.

ART. 24.

Les actionnaires ne seront engagés et responsables que jusqu'à concurrence du montant de chaque action dont ils sont titulaires.

ART. 25.

Les frais généraux sont à charge de la Société.

Toutes les opérations de la Société seront constatées par des livres tenus régulièrement par les gérants, sous la surveillance du conseil.

ART. 26.

Sur la proposition des gérants et du conseil de surveillance, le capital pourra être porté à la somme nécessaire pour exploiter toute la ligne de la Meuse. Il sera toujours divisé en actions de mille francs chacune, qui seront offertes de préférence et au pair aux premiers souscripteurs, au prorata des actions primitives.

ART. 27.

Les gérants sont autorisés, sous l'approbation du conseil de surveillance, à faire construire un bateau dragueur pour faciliter la navigation des bateaux à vapeur.

Les fonds nécessaires à la construction de ce dragueur devront former l'objet d'une souscription entre tous les propriétaires riverains de la Meuse, au produit de laquelle se joindront les subsides qu'on pourra obtenir des provinces et des communes intéressées au curage de la Meuse. La Société contribuera pour sa part à parfaire la somme nécessaire à la confection de ce dragueur.

ART. 28.

Les présents statuts ne pourront être modifiés que d'après une résolution prise sur la demande des gérants et du conseil de surveillance, ou de dix actionnaires ayant droit de voter, dans une assemblée extraordinaire, à la majorité des deux tiers de voix. †

ART. 29.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre la Société et les actionnaires, gérants ou commissaires, seront jugées souverainement sans appel, ni recours en cassation et sans aucune formalité judiciaire, par deux arbitres de cette ville, qui décideront comme amiables compositeurs et seront nommés par chacune des parties.

Les arbitres seront tenus de choisir immédiatement un troisième arbitre, qui formera avec eux un tribunal arbitral, prononçant en dernier ressort. Faute par l'une ou l'autre des parties de nommer ses arbitres, il sera pourvu à cette nomination, sur la demande de la partie la plus diligente, par le tribunal de commerce de Liège.

ART. 30.

Les gérants et les membres du conseil de surveillance ne pourront former sur la Meuse aucune autre entreprise de même nature, ou s'y intéresser, soit directement, soit indirectement. même après qu'ils ne seront plus en fonctions, aussi long-temps que durera la présente Société, à peine de payer des dommages et intérêts à la Société et de lui rapporter tout le bénéfice qu'ils auraient pu faire ainsi.

D'un autre côté, la Société s'engage à confier, à prix et mérite égal, la construction de tous les bateaux dont elle pourra avoir besoin, à M. Hypolite Du Roselle du Hâvre.

La présente Société en commandite sera convertie en Société anonyme aussitôt que l'autorisation royale, nécessaire à cet effet, aura été obtenue.

ART. 31.

Pouvoir est donné par tous les actionnaires, aux commissaires de solliciter l'ordonnance royale d'approbation, d'entendre à tous changements qui pourraient être proposés par le gouvernement ou ses agents, d'y souscrire, et s'il y a lieu, de faire rédiger un nouvel acte pour la Société contenant les changements indiqués ou prescrits par le gouvernement, sans qu'il soit besoin d'appeler les dits actionnaires.

Pour l'exécution des présentes, domicile est élu en la demeure de M. Corbesier.

Fait et passé à Liège, en l'étude, l'an mil huit cent trente-sept, le vingt-un août.

En présence de MM. Charles Louis et Jean Bechet, tous deux tailleurs d'habits, demeurant à Liège, rue du Pot d'or, témoins requis et appelés.

Et ont les parties et les témoins signé avec le dit notaire, après lecture faite.

(*Étaient signés*) H. DU ROSELLE, U. CORBESIER, C.-L. BECHET, J. BECHET, RENOU.

(*Ensuite est écrit.*) Enregistré à Liège, le vingt-deux août, mil huit cent trente-sept, vol. 268, fol. 49 v^o, case 1^o, contenant cinq rôles sans renvoi. Reçu pour droit cinq francs neuf centimes, pour additionnels un franc trente-trois centimes, total six francs quarante-deux centimes.

(*Signé*) LAVALLEYE.

Arrangement avec la province de Liège.

RESOLUTION 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 : fr. 2,500, pour la partie du cours de la Meuse, s'étendant de Namur à Liège, et fr. 1,500, 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 ponces ou 588 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'entreprise 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 fr. 5,000 accordé aux concessionnaires.

Il sera également accordé à la dite Société, l'exemption des droits de navigation; mais seulement pour tous 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 six ans, sauf au conseil, après l'expiration de ce délai, de prendre telle mesure que nécessitera le service des bateaux, à vapeur.

Liège, le 23 octobre 1837.

La députation permanente, à la commission administrative des bateaux à vapeur, chez M. Corbesier, à Liège, Hôtel d'Angleterre.

MESSIEURS,

En réponse à votre lettre du 14 courant, nous vous informons qu'il n'y a pas lieu de faire avec l'administration de cette province, une convention semblable à celle que vous avez faite avec la députation du conseil provincial de Namur.

Vous avez dû remarquer dans le procès-verbal de la séance du conseil provincial de Liège, du 14 juillet dernier, dont vous avez reçu copie le 1^{er} septembre même année, que les droits de la Société à un subside et à l'exemption du droit de navigation ont été réglés par le conseil provincial lui-même : nous n'avons rien d'autre à faire qu'à exécuter sa résolution suivant sa forme et teneur.

Seulement nous vous prions de ne pas perdre de vue que, conformément à la même résolution, votre société doit nous soumettre le tarif qu'elle aura cru devoir adopter.

Le président,

Signé, BARON VAN DEN STEEN.

Par la députation :

Le greffier provincial,

Signé, F.-N.-J. WARZÉE.

Arrangement avec la province de Namur.

Le soussigné Louis Xhoffray, aîné, demeurant à Liège, stipulant, tant pour lui, que comme mandataire de M. John Cockerill, négociant, demeurant à Liège, suivant un 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, les dits 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 en 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 fr. 10,000, 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, 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 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 fr. 4 par 100 kil.

ART. 6.

A partir du moment où commencera le service des dits 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 pour 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 des dits 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 prédite,
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.

TABLE DES MATIÈRES.

| | |
|--|-----|
| Avant-propos | 1 |
| Arrêté ministériel du 11 août 1839, relatif à l'étude générale de la Meuse | 3 |
| Texte du rapport fait, le 23 décembre 1839, par l'ingénieur chargé de l'étude générale de la Meuse | 5 |
| Description de la Meuse | Ib. |
| Règlements et péages. | 22 |
| Mouvement de la navigation | 32 |
| Conclusion | 34 |

ANNEXES.

PREMIÈRE PARTIE. — TEXTES DES LOIS, TRAITÉS, TARIFS ET DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES.

| | |
|---|-----|
| § I. — <i>Période antérieure à la réunion des provinces belges à la France</i> | 39 |
| N° 1. Lettre de transport du toulieu du Pont-des-Arches à Charles, duc de Bourgogne : 1 ^{er} juillet 1469 | Ib. |
| 2. Adjudication du péage <i>sous et sur</i> le Pont-des-Arches : 7 août 1657 | 40 |
| 3. Tarif de ce péage : 6 novembre 1657. | 42 |
| 4. Tarif des droits d'entrée, de sortie et de transit par la Meuse, dans le comté de Namur, en 1683 | Ib. |
| 5. Placard portant défense à tous officiers publics d'exiger aucun droit sur les bateaux, chevaux, etc., dans le comté de Namur : 12 décembre 1656. | 47 |
| 6. Édit du prince de Liège défendant au Seigneur de la Rochette de lever aucun droit sur la Vesdre : 18 mai 1733 | 48 |
| 7. Extrait des Mémoires du comte de Neny : bureaux et droits sur la Meuse. | 49 |
| Bureau de Well | Ib. |
| Bureau de Neer. | Ib. |
| Rentes sur la Meuse | Ib. |
| Impôt du soixantième | 50 |
| 8. Tarif des droits d'entrée, de sortie et de transit par la Meuse, dans le pays de Liège, en 1712 | 51 |
| Tarif des droits de transit sur les marchandises venant du comté de Namur et traversant le pays de Liège | 55 |
| § II. — <i>Réunion des provinces belges à la France</i> | 56 |
| 9. Loi du 30 floréal an X, portant établissement d'un droit de navigation sur les fleuves, rivières et canaux de la France | Ib. |
| 10. Arrêté du 8 prairial an XI, qui divise en bassins la navigation intérieure de la France | 57 |
| 11. Décret impérial du 4 prairial an XIII, ordonnant la publication en Belgique de l'art. 7, tit. XXVIII, de l'ordonnance de 1669 sur la largeur des chemins de halage. | 60 |
| 12. Décret impérial du 8 vendémiaire an XIV, réglant que les contraventions à l'art. 7, tit. XXVIII, de l'ordonnance de 1669, seront jugées administrativement | 61 |

13. Avis du préfet de l'Ourthe, annonçant qu'à partir du 1^{er} février 1806, les droits de navigation seront perçus sur la Meuse, conformément à la loi du 30 floréal an X et aux décrets du 10 brumaire an XIV 62
14. Décret impérial du 10 brumaire an XIV, portant établissement d'un droit de navigation intérieure sur le bassin de la Meuse 63
- Décret impérial du même jour, réglant la perception du droit de navigation dans les quatre arrondissements du bassin de la Meuse 16.

§ III. — *Gouvernement provisoire de 1814.*

15. Arrêté du général Sack, portant rétablissement des droits d'octroi sur la navigation intérieure : 5 juin 1814 74

§ IV. — *Traités de 1815.*

16. Extrait du traité de Vienne, réglant, art. 3, la libre navigation des fleuves et rivières, et portant, art. 118, que les règlements sur cette matière sont considérés comme parties intégrantes du traité général 75
- Articles des règlements sur la libre navigation concernant les rivières qui séparent ou traversent différents États 16.
- Articles concernant la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut 76

§ V. — *Reunion des provinces belges à la Hollande.*

17. Extrait de la loi fondamentale du royaume des Pays-Bas, art. 215 — 225, donnant au roi la faculté de confier aux États des provinces, la direction d'une partie des travaux publics et des ouvrages d'entretien de ponts et chaussées. 78
- Arrêté royal du 17 décembre 1819, transportant aux États des provinces la direction de divers travaux, et notamment aux États de Namur, de Liège et du Limbourg, les travaux et l'administration de la Meuse. 79
- Liste des objets du waterstaat dont la remise est faite aux provinces. 84
- Règlement d'administration provinciale, arrêté par l'art. 15 de l'arrêté royal du 17 décembre 1819 90
18. Arrêté royal du 1^{er} mars 1818, portant suppression des règlements qui, dans quelques communes, entravent la liberté de la navigation 95
19. A. — Avis du gouverneur du Limbourg, annonçant la publication de l'arrêté royal du 21 mars 1818, sur les travaux de défense dans le Limbourg 97
- B. — Arrêté royal du 21 mars 1818, réglant le mode de direction des travaux de défense à faire à la Meuse dans le Limbourg 98
- C. — Arrêté du ministre du waterstaat et des travaux publics, relatif à l'exécution de l'arrêté royal du 21 mars 1818 : 16 avril 1818 99
- D. — Circulaire du gouverneur aux administrations locales de la province de Limbourg, sur l'exécution de l'arrêté royal et des dispositions ministérielles : 24 décembre 1818. 101
- E. — Arrêté du gouverneur du Limbourg, ordonnant l'insertion de la circulaire (D) du 24 décembre, dans le *Mémorial administratif* : 31 mars 1819 101
- F. — Circulaire du ministre du waterstaat et des travaux publics pour l'exécution de l'arrêté royal du 21 mars précédent : 21 mars 1819. 102
- G. — Circulaire dans le même but adressée par les États députés du Limbourg aux administrations communales : 18 février 1820 103
- H. — Circulaire des États députés du 30 juillet 1821, faisant connaître aux communes riveraines de la Meuse que, par décision des États provinciaux, les dépenses des travaux à exécuter sur la Meuse, seront, a

| | |
|--|------------|
| défaut de ressources suffisantes dans les communes, supportées par la province | 104 |
| I. — Arrêté des États députés du Limbourg, ordonnant l'insertion de l'arrêté royal du 13 novembre 1823 au <i>Mémorial administratif</i> . . . | 105 |
| K. — Arrêté royal du 13 novembre 1823, portant approbation du règlement fait le 14 juillet précédent par les États provinciaux, pour les travaux à effectuer sur la Meuse dans le Limbourg | <i>Id.</i> |
| L. — Règlement sur la direction à donner aux travaux de défense dans le Limbourg | <i>Id.</i> |
| 20. Règlement du 30 octobre 1820, déterminant le droit de navigation sur la Meuse, le nombre et l'emplacement des bureaux de péage, dans les provinces de Namur, de Liège et de Limbourg | 109 |
| 21. Instruction relative aux passages d'eau sur les rivières navigables ou flottables | 113 |
| Exemple d'un bail pour la mise en ferme d'un passage d'eau | 120 |

§ VI. -- *Belgique.*

| | |
|--|-----|
| 22. Loi du 31 décembre 1838, par laquelle, chap. IV, art. 11, l'État reprend l'administration de la Meuse, à partir du 1 ^{er} janvier 1840. | 122 |
|--|-----|

ADDITION A LA PREMIÈRE PARTIE DES ANNEXES.

| | |
|---|-----|
| 23. Loi du 9 juillet 1836, relative aux droits de navigation intérieure en France | 123 |
| 24. Tableau des péages dans le département de la Meuse, en France | 129 |

DEUXIÈME PARTIE. — STATISTIQUE ET DOCUMENTS DIVERS.

| | |
|--|------------|
| 25. Importations par la Meuse relevées au bureau de Heer, pendant l'année 1838. | 135 |
| Exportations par le même bureau, même année | 137 |
| Exportations en transit par le même bureau, même année | 138 |
| Importations par la Meuse, même bureau, pendant les neuf premiers mois de 1839. | 139 |
| Exportations pendant les neuf premiers mois de 1839 | 141 |
| 26. Exportations en transit par la Meuse, bureau de Heer, pendant les neuf premiers mois de 1839. | 142 |
| 27. Canal de la Sambre. Mouvement de la navigation à l'écluse de Namur, depuis le 1 ^{er} janvier 1838 jusqu'au 1 ^{er} juillet 1839 | 143 |
| État des passages d'eau sur la Meuse dans les provinces de Namur, de Liège et du Limbourg | 144 |
| 28. Mémoire adressé le 3 février 1831 au comité d'industrie, de commerce et d'agriculture, de Liège, par M. D. S. Joiris | 146 |
| 29. Toulieux de Namur et de Huy | 150 |
| 30. Notice sur le Pont-des-Arches, à Liège | 151 |
| 31. Notice sur le pont de Huy. — Tarifs du passage de la Meuse à Huy et du péage de <i>dessus et dessous</i> le pont | 153 |
| 32. Détails sur le canal du Nord pour la jonction de l'Escaut à la Meuse et de la Meuse au Rhin | 154 |
| 33. Navigation à vapeur sur la Meuse, en Belgique | 156 |
| Statuts de la Société liégeoise pour la navigation à vapeur | <i>Id.</i> |
| Convention de la Société avec la province de Liège | 161 |
| Id. avec la province de Namur | 162 |