A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

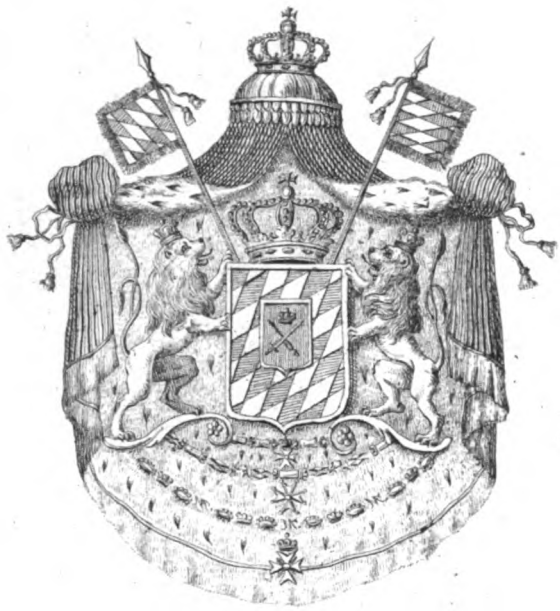
+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Digitized by Google

Belg
36m Fol.
Canal



BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

CANAL DE CHARLEROY.

Digitized by Google

Digitized by Google

CANAL DE CHARLEROY.

Rachat de la Concession.

RAPPORT PRÉSENTÉ A LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS

PAR

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

LE 20 MARS 1839,

SUIVI DE PIÈCES JUSTIFICATIVES ET D'UN PLAN.

BRUXELLES,

H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE NOTRE-DAME AUX NEIGES.

1839.

Digitized by Google

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Digitized by Google

SOMMAIRE DU RAPPORT.

Préambule.
§ 1er. Conditions générales de la concession. — Adjudication.
§ 2. Prêt de 4 millions de florins fait par le gouvernement à la société concessionnaire. — Contrat entre la société et le syndicat d'amortissement, du 12 septembre 1827. — Arrêté royal du 12 janvier 1830. — Arrêté du gouvernement provisoire, du 15 décembre 1830.
§ 3. Réclamations de la société concessionnaire; percement souterrain, ponts et aquéducs en plus. — Travail de la commission d'ingénieurs instituée le 31 août 1831.
§ 4. Réduction du tarif. — Arrêté royal du 17 septembre 1832.
§ 5. Embranchements vers Houdeng et Mariemont.
§ 6. Convention du 6 novembre 1834 entre le gouvernement et la société concessionnaire. — Rapports et actes qui s'y rattachent. — Exposé des calculs sur lesquels elle repose. — Travaux de bétonnage; travaux de consolidation des berges de la tranchée du bief de partage. — But et résultats de la convention.
§ 7. Présentation de la convention du 6 novembre 1834 à la Chambre des Représentants. — Rapport de la commission de la Chambre.
§ 8. Réponse du ministre de l'intérieur au rapport de la commission. — Approbation de l'adjudication de la concession des embranchements pour 90 ans. — Convention du 1er février 1836.
§ 9. Rapport du ministre de l'intérieur, du 23 novembre 1836.
§ 10. Faits nouveaux. — Chiffre des recettes; taux actuel des dépenses d'entretien et d'exploitation; pêche, herbages et plantations. — Exécution des embranchements. — Direction adoptée pour les chemins de fer du Hainaut et de Namur. — Notification faite au gouvernement par la société concessionnaire des embranchements.
§ 11. Récapitulation et conclusion.

MESSIEURS,

Une convention conclue entre le gouvernement et la société concessionnaire du canal de Charleroy, a été communiquée à la Chambre des Représentants par M. le ministre de l'intérieur, le 24 novembre 1834.

A la suite de cette communication, une commission a été nommée; elle a conclu au rejet dans un rapport étendu en date du 7 mai 1835; à ce rapport, M. le ministre de l'intérieur a répondu par un autre rapport déposé le 21 mars 1836. (Voir *Annexe, n°* 28.)

Aucune décision n'ayant été prise dans l'intervalle, M. le ministre de l'intérieur crut devoir revenir sur cette question en présentant, le 23 novembre 1836, un rapport supplémentaire.

Les choses en sont encore au même point aujourd'hui; je viens, à mon tour, joindre mes instances à celles de mon prédécesseur.

La question de l'opportunité de la reprise de la concession du canal de Charleroy, aux conditions arrêtées, sauf ratification des Chambres, entre le gouvernement et la société concessionnaire, est une de celles que le temps s'est chargé de résoudre.

La convention remonte aux derniers mois de 1834; le canal était alors ouvert depuis deux années; le mouvement de la navigation avait été, pour la première année, de 147,655, et, pour la seconde, de 186,687 tonneaux; le

Digitized by Google

gouvernement reprenant la concession, en lui assignant une valeur correspondant au produit net de 250,000 tonneaux par an, on conçoit qu'en présence des recettes alors effectuées, les conditions de reprise aient pu être regardées comme trop favorables à la société concessionnaire, et que tout le monde n'ait pas eu la même foi que le gouvernement dans un développement ultérieur de la navigation.

En outre, l'exécution des embranchements vers Mariemont et Houdeng, à laquelle l'avenir financier du canal se lie si intimement, était encore douteuse, attendu qu'elle était subordonnée à l'approbation de la convention du 6 novembre 1834 par le pouvoir législatif. Quelques membres de la commission de la Chambre pensaient même que les charbons du centre devaient être amenés au canal, non à Seneffe, par les canaux d'embranchement, mais à Ronquières, par un chemin de fer, ce qui eût enlevé au canal toute chance de prospérité, sans avantage pour le public (producteurs et consommateurs).

De 1834 à 1835, le mouvement progressif sur lequel le gouvernement avait compté, continua de se manifester; il y eut 226,000 tonneaux de navigation sur le canal.

L'année 1835 fut en outre signalée par l'assentiment de la société concessionnaire à l'approbation pure et simple de la concession primitive des embranchements, ce qui rendit l'exécution des embranchements indépendante de tout vote législatif.

De 1835 à 1836, la progression des recettes fut extrêmement remarquable; il y eut 290,000 tonneaux de navigation.

Le gouvernement avait compté principalement, pour obtenir la moyenne de 250,000 tonneaux, constituant la base de l'opération, sur les apports qui seraient faits au canal par les embranchements de Mariemont et Houdeng.

Il s'est donc trouvé que, sans le concours des embranchements, la moyenne admise comme base a été dépassée de 40,000 tonneaux.

Aujourd'hui les embranchements sont exécutés; un fait accompli assure ainsi l'avenir du canal de Charleroy, qui devient définitivement la grande voie de débouché pour les charbons du centre. Les embranchements vers Mariemont et Houdeng pourront s'ouvrir à la navigation vers le mois d'avril prochain.

L'ouverture des embranchements portera immédiatement le mouvement de la navigation du canal de Charleroy à 350,000 tonneaux, c'est-à-dire à 100,000 tonneaux en sus du tonnage annuel prévu dans la convention (1).

L'on peut ajouter que ce tonnage est irrévocablement acquis au canal qui n'a à redouter aucune concurrence. Le tracé adopté pour la ligne de Mons et pour le raccordement de la ligne de Namur, tracé qui satisfait au plus grand nombre d'intérêts, et qui, dans le Hainaut, a mis un terme à la scission que les premières études avaient fait naître entre deux parties de la

(1) A fl. 1-45 par tonneau, ce tonnage additionnel représente un produit annuel de fl. 145,000; soit fr. 306,878-30.

Digitized by Google

province; ce tracé, disons-nous, n'est pas celui qui eût pu mettre le chemin de fer en concurrence avec le canal, dans l'hypothèse que le chemin de fer présentât, pour le transport des produits pondéreux, les mêmes avantages que la voie naviguable.

La question de l'exécution des embranchements et celle de la concurrence des chemins de fer sont ainsi placées en dehors du débat, circonstance qui facilite singulièrement la solution.

Je n'ignore pas, Messieurs, que la question des recettes, celle des embranchements et celle de la concurrence des chemins de fer ne sont pas les seules que présente la convention relative au canal de Charleroy, et que, dans le sein de votre commission, la discussion a porté également sur les indemnités admises par le gouvernement, indemnités dont quelques-unes ont été contestées, soit en tout, soit en partie.

Prévoyant que la discussion pourrait être ramenée sur ce terrain, j'ai fait une étude approfondie de tous les détails de cette affaire assez compliquée. J'ai cherché à exposer les faits de la manière la plus complète, et j'ai reproduit à la suite du présent rapport l'ensemble des documents à consulter; j'ai voulu, en un mot, que chacun pût, sans grand travail, sans recherches trop étendues, s'initier aux détails de l'affaire.

Toutefois, l'on doit reconnaître que la discussion des points de détail n'est pas indispensable; car, dût-elle avoir pour résultat d'établir le non-fondement, en tout ou en partie, de tel ou tel chef d'indemnité admis par le gouvernement, résultat non possible à mes yeux, je me hâte de le dire, il n'en resterait pas moins vrai que la convention est avantageuse à l'État et l'est à tel point, qu'en mettant les choses au plus bas, M. le ministre de l'intérieur (1) en est venu à établir comme certain un bénéfice de 3 à 4 millions, somme plus que double de toutes les indemnités admises, y compris celles dont la légitimité n'est contestée par personne.

J'ai, Messieurs, une dernière observation à présenter ici.

Dans son rapport du 23 novembre 1836, M. le ministre de l'intérieur, insistant sur l'urgence de la mise en délibération, vous a dit que, par le défaut d'une décision du pouvoir législatif, le gouvernement se voit frustré d'une partie des avantages que la convention lui assure. L'expérience n'a que trop confirmé la vérité de cette assertion.

Au nombre des avantages dont il était question, se trouvaient compris les bénéfices à faire sur la reprise de la concession à court terme, substituée à la concession primitive.

Or ces bénéfices s'élèveraient déjà à une somme de fr. 400,000, si la convention du 6 novembre 1834 avait pu être adoptée à la fin de 1835; voici comment :

En trois années, du 1er janvier 1836 au 31 décembre 1838, les droits

(1) Rapport du 23 novembre 1836; session de 1836-1837, n° 16.

Digitized by Google

de navigation perçus sur le canal de Charleroy ont produit une somme de . . . . . fr. 2,641,276 73

A ajouter le produit de la pêche, des herbages et plantations, à raison de fr. 10,000 par an, taux plutôt inférieur que supérieur au produit effectif (voir le § 10 ci-après), ci pour 3 ans. 30,000 00

Recette totale . . . . . fr. 2,671,276 73

Le gouvernement aurait dû imputer sur ce produit :

1° Les frais d'entretien et d'exploitation à raison de fr. 96,000 par an (1), soit pour trois ans. . 288,000 00

2° L'indemnité de reprise stipulée dans la convention, au profit de la société concessionnaire, fl. 312,500 ou fr. 661,375-66 par an, soit pour trois ans 1,984,126 98

Dépense totale 2,272,126 98

Reste produit net 399,149 75

Somme ronde 400,000 00

Cette somme est aujourd'hui irrévocablement perdue pour l'État, et définitivement acquise à la société concessionnaire, la reprise de la concession modifiée ne pouvant avoir d'effet rétroactif.

Cette perte, toute regrettable qu'elle soit, ne sera pas sans compensation, si elle peut déterminer la Chambre à en prévenir de nouvelles, en mettant le projet relatif au canal de Charleroy à l'ordre du jour de l'une de ses prochaines séances.

---

§ 1er.

Conditions générales de la concession. — Adjudication.

Le cahier des charges de la concession du canal de Charleroy (*Annexe* n° 4, pag. 13) fut arrêté par le ministre de l'intérieur le 10 janvier 1826.

Ce cahier des charges s'écarte, à plusieurs égards, des principes qui régissent généralement aujourd'hui les entreprises de ce genre.

C'était le gouvernement qui prenait l'initiative en mettant au concours l'exécution, moyennant jouissance des péages, d'un projet conçu par un de ses agents, et qu'il faisait sien.

La concession, au lieu d'être offerte au rabais sur le taux du péage, l'était sur la durée de la concession.

---

(1) Les dépenses de la société concessionnaire (voir § 10, pag. XLIX) restent en dessous de ce chiffre, tout en comprenant, pour frais d'administration, de représentation, etc., une somme assez élevée que le gouvernement, qui a son administration toute montée, économiserait pour la majeure partie.

Digitized by Google

Enfin, le gouvernement s'engageait à fournir la presque totalité des fonds.

Une grande partie du cahier des charges du 10 janvier 1826 est consacrée à la description du tracé et à des indications sur la longueur, la pente, les dimensions du canal, le redressement des rivières et ruisseaux, l'alimentation, les ouvrages d'art, etc.; viennent ensuite des indications sur le coût des travaux, les péages et les conditions générales de l'entreprise; nous entrerons dans quelques détails.

Estimation.

Suivant l'art. 9, tous les ouvrages, travaux et fournitures quelconques, nécessaires à l'établissement et à la mise en action du canal, étaient estimés . . . . . fl. 2,985,520

Et les indemnités pour terrains, maisons, moulins, etc. . .		1,364,480
Ensemble	fl.	4,350,000
Le même art. 9 porte l'entretien annuel du canal à.	fl.	36,000
Le traitement des éclusiers, pontonniers, à		15,000
Les frais de perception et d'exploitation, à		7,000
Ensemble	fl.	58,000

Péages.

L'art. 25 du cahier des charges détermine le taux des droits de navigation.

Ces droits sont de fl. 1-36 par tonneau à charge et fl. 0-34 par tonneau à vide, soit ensemble fl. 1-70, pour les charbons dirigés sur Bruxelles et provenant de la Sambre ou embarqués au canal sur un point quelconque de son développement, depuis la Sambre jusqu'à Arquennes.

Pour les charbons en destination de Bruxelles et embarqués à Ronquières, ou au-dessous, le droit n'est plus que de fl. 0-52 à charge et fl. 0-13 à vide, soit ensemble fl. 0-65.

Pour les charbons dirigés sur la Sambre et embarqués au canal, depuis Arquennes jusqu'à l'extrémité du bief de partage, le droit est de fl. 0-32 à charge et fl. 0-08 à vide, ensemble fl. 0-40.

Le tarif contient encore des droits spéciaux pour la pierre de taille et les marbres, les pierres à diguer, la chaux à bâtir, les grès et pierres à paver, les cendres de mer, fumiers, engrais; puis enfin, pour les marchandises et distances intermédiaires non spécifiées, il établit un droit d'après le parcours effectif en lieues de 5,000 mètres et d'après le passage aux écluses.

La perception des droits devait se faire par les concessionnaires et en totalité à leur profit; on leur assurait, en outre, la jouissance de la pêche, des herbages et plantations (art. 24, 25 et 26).

Conditions générales.

Les conditions générales étaient les suivantes :

Obligations pour le concessionnaire :

1° D'exécuter tous les travaux prévus au cahier des charges (*les susdits travaux*), pour son compte et à ses frais, rien excepté (art. 10);

Digitized by Google

2° De les exécuter conformément aux devis et plans détaillés qui en seraient formés, le tout approuvé par le département de l'intérieur (art. 10);

3° De les exécuter endéans les cinq ans (art. 12);

4° De prendre à lui toutes chances et périls d'exécution, d'entretien ou autres (art. 21);

5° De supporter tous dommages et intérêts résultant de la construction du canal (art. 19);

6° De supporter le droit proportionnel d'enregistrement du contrat (art. 32) (1);

7° D'entretenir le canal et ses dépendances en bon état, pendant toute la durée de la concession.

Il était en outre stipulé :

1° Que, dans le cas où les concessionnaires croiraient que l'exécution des travaux, leur entretien ou l'achat des terrains et indemnités des eaux, excéderaient le montant des dépenses présumées, ils ne pourraient, sous aucun prétexte, se prévaloir de l'estimation portée au cahier des charges, pour prétendre quelqu'indemnité de ce chef; que, d'autre part, le gouvernement n'entrerait dans aucun compte avec les entrepreneurs, sous prétexte que les frais d'établissement n'auraient pas occasionné une dépense égale à l'estimation préalable (art. 11);

2° Que, lorsque le concessionnaire aurait employé, de ses propres fonds, à son entreprise une somme de fl. 300,000, on lui faciliterait les moyens d'obtenir l'avance des fonds restant nécessaires, à un intérêt de 4 ½ p. % par an, et à condition d'un remboursement successif, en termes annuels, pendant la durée de la concession (art. 29);

3° Que l'adjudication aurait lieu au rabais sur la durée de la concession (art. 25, § final);

4° Que toute contestation qui pourrait s'élever au sujet de l'exécution des travaux et de ce qui a rapport à l'entreprise, serait jugée administrativement (art. 33).

Adjudication.

L'adjudication de la concession eut lieu le 6 mars 1826, au rabais sur la durée de la concession, ainsi que le prescrivait le cahier des charges.

Trois soumissions furent présentées :

La 1re par les sieurs Roullier-Soetens et compe;

La 2e par le sieur Adrien Joseph Delestrée;

La 3e par le sieur Thomas Nieuwenhuisen.

Les compagnies soumissionnaires demandaient, la 1re 41 ans, la 2e 37 ans, et la 3e 34 ans de concession, y compris les cinq ans accordés par le cahier des charges pour l'exécution.

Le ministre de l'intérieur, à ce autorisé par arrêté du roi du 15 avril 1826,

(1) Les concessionnaires ont payé de ce chef une somme de fl. 73,445-40.

Digitized by Google

approuva l'adjudication, le 6 mai suivant, et déclara le sieur Thomas Nieuwenhuisen, auteur de l'offre la plus basse, concessionnaire du canal de Charleroy, aux conditions du cahier des charges arrêté le 10 janvier même année, et pour un terme de 34 ans, y compris le temps d'exécution.

En prenant comme point de départ l'approbation de l'adjudication, c'était donc le 6 mai 1831 que les travaux devaient se trouver terminés, et le concessionnaire devait avoir la jouissance de tous les produits du canal pendant 29 ans, à compter de la même date, c'est-à-dire jusqu'au 6 mai 1860.

---

§ 2.

Prêt de 4 millions de florins par le gouvernement à la société concessionnaire. — Contrat du 12 septembre 1827, entre la société et le syndicat d'amortissement. — Arrêté royal du 12 janvier 1830. — Arrêté du gouvernement provisoire, du 15 décembre 1830.

L'art. 29 des clauses et conditions de la concession du canal de Charleroy, relatif aux avances à faire par le gouvernement à la société concessionnaire, est ainsi conçu :

« Il sera facultatif aux entrepreneurs de former telles associations, et mettre » en circulation telles actions aliénables qu'ils croiraient nécessaires, se con- » formant toutefois aux lois existantes sur la matière.

» Cependant, après que le concessionnaire aura employé de ses propres » fonds à son entreprise, la somme de fl. 300,000, on lui facilitera les moyens » d'obtenir, s'il le désire, l'avance des fonds restant nécessaires, à un intérêt » de 4 ½ p. % par an, et à condition d'un remboursement successif en » termes annuels, pendant la durée de la concession, à la charge par lui de » fournir la garantie nécessaire, en hypothéquant l'ouvrage entier et les reve- » nus annuels du canal jusqu'au remboursement complet de la somme avancée, » sous telles clauses et conditions qui seront réglées ultérieurement par con- » vention spéciale. »

Les concessionnaires ayant réclamé l'exécution de l'engagement pris à leur égard, le roi des Pays-Bas, par une décision du 6 février 1827 et par un arrêté du 11 juillet suivant, autorisa le syndicat d'amortissement à leur faire une avance de fl. 4,000,000.

Les conditions de ce prêt ont été réglées par un contrat en date du 12 septembre 1827 entre le syndicat et la société concessionnaire. (*Annexe* n° 5, pag. 22.)

Par l'art. 1er de ce contrat, le syndicat prenait l'engagement de donner en prêt aux concessionnaires fl. 4,000,000, ou telle somme moins élevée dont ils déclareraient avoir besoin, l'intérêt étant de 4 ½ p. % par an, prenant cours à la date des certificats de recette qui seraient successivement délivrés par les concessionnaires.

Digitized by Google

Le prêt dont il s'agit devait être fourni en 4 ans, de 1827 à 1830, sans que les avances pussent s'élever à plus d'un million par an. (Art. 2.)

Les fonds devaient être fournis par à-comptes de fl. 100,000 chacun. (Art. 2.)

Le premier terme ne devait être payé que lorsque les concessionnaires auraient employé en travaux, de leurs propres fonds, une somme de fl. 300,000, conformément à l'art. 29 du cahier des charges de la concession, et qu'ils auraient en outre fait des ouvrages pour environ fl. 100,000, ce qui devait être prouvé au ministre de l'intérieur par un certificat des ingénieurs de l'État chargés de la surveillance des travaux; les à-comptes suivants devaient être payés successivement, au fur et à mesure qu'il serait prouvé, de la même manière, que fl. 500,000, fl. 600,000, fl. 700,000 avaient été employés aux travaux de l'entreprise, et ainsi de suite jusques et y compris le 38e à-compte; les 39e et 40e à-comptes devaient être payés ensemble, sur la production d'un certificat constatant que fl. 4,100,000 avaient été employés à l'entreprise.

Les paiements devaient se faire par les soins du ministre de l'intérieur en mandats payables à vue à Bruxelles. (Art. 3.)

Le remboursement des 4 millions et de leurs intérêts devait se faire en 27 années, qui prendraient cours 6 mois après l'ouverture du canal, par paiements de fl. 280.000 par an, pour l'intérêt et l'amortissement (*voor interest en aflossing*). (Art. 4.)

Pour sûreté de cet engagement, les concessionnaires faisaient abandon au syndicat :

1° De leurs droits relativement aux fl. 300,000 qu'ils auraient consacrés aux travaux de leurs propres fonds, conformément à l'art. 29 du cahier des charges de la concession;

2° De tous les droits et revenus qui leur étaient attribués comme concessionnaires, par les art. 24 et 25 du même cahier des charges. (Art. 4.)

Ces droits et revenus devaient être perçus et encaissés pour compte et au profit du syndicat, aussi long-temps que cela serait nécessaire pour rembourser le capital avancé, avec ses intérêts, par sommes d'au moins fl. 280,000 par an. (Art. 4.)

Les frais d'entretien et d'exploitation pouvaient être prélevés sur les produits du canal, mais seulement jusqu'à concurrence des fl. 58,000, chiffre d'estimation porté dans le cahier des charges. (Art. 6.)

Les concessionnaires s'obligeaient à payer au syndicat la différence, pour le cas où les revenus du canal ne produiraient pas, indépendamment des frais d'entretien et d'exploitation, les fl. 280,000 montant de l'annuité de remboursement; de son côté, le syndicat s'obligeait à rembourser aux concessionnaires tout ce que les revenus du canal pourraient rapporter en sus de la même annuité. (Art. 7.)

La liquidation des intérêts à 4 ½ p. % des fonds à fournir à la concession devait se faire par mois entiers, de telle sorte que les fonds destinés au remboursement ne seraient portés dans les livres du syndicat qu'à compter du

Digitized by Google

premier jour du mois suivant celui dans lequel le versement aurait eu lieu; tous les ans, au 1er juin, il devait être dressé et clos entre parties un compte courant, indiquant la situation de leur compte à cette époque. (Art. 8.)

Les concessionnaires, pour plus ample sûreté et garantie du syndicat, renonçaient à former des associations ou à émettre des actions négociables, conformément à l'art. 29 du cahier des charges. (Art. 9.) De plus, ils engageaient leurs personnes et leurs biens, et fournissaient deux cautions personnelles.

Le contrat du 12 septembre 1827, entre le syndicat et la société concessionnaire, fut exécuté, suivant sa teneur, jusqu'en janvier 1830.

Les concessionnaires s'adressèrent alors au gouvernement, à l'effet d'obtenir une avance extraordinaire pour couvrir les dépenses en plus qu'ils devaient faire, par suite des difficultés imprévues qu'ils avaient rencontrées dans les travaux de la galerie souterraine.

Le roi Guillaume, prenant cette demande en considération, consentit, par arrêté du 12 janvier 1830 (*Annexe* n° 6, pag. 29), à ce qu'il fût fait à la concession une avance de fl. 200,000 *à valoir* sur les 4 millions du syndicat.

Cette modification au contrat ne changeait donc rien au chiffre du prêt; elle autorisait simplement à anticiper sur les époques de deux paiements d'à-compte.

Lorsque la révolution de 1830 éclata, 29 à-comptes de fl. 100,000 avaient été fournis par le syndicat à la concession.

Le gouvernement provisoire n'hésita pas à se mettre aux lieu et place du syndicat.

Par un arrêté du 15 décembre 1830 (1), il autorisa l'administrateur-général des finances à payer aux concessionnaires, au fur et à mesure des besoins, une somme de fl. 100,000.

En autorisant à fractionner cette somme en paiements partiels, au fur et à

---

(1) Voici cet arrêté :

LE GOUVERNEMENT PROVISOIRE DE LA BELGIQUE,

Comité central,

Vu un contrat en date du 12 septembre 1827, entre le syndicat d'amortissement et la société concessionnaire du canal de Charleroy à Bruxelles, par lequel le syndicat d'amortissement s'est engagé à faire une avance de quatre millions de florins aux dits concessionnaires, pour l'exécution des travaux du dit canal, sur laquelle somme il reste un million cent mille florins à payer;

Vu les rapports du comité de l'intérieur et de l'administrateur-général des finances, sur la nécessité de faire continuer les travaux pour l'achèvement du dit canal;

Considérant qu'il résulte d'un certificat de M. l'inspecteur-divisionnaire, chargé de la direction des dits travaux, qu'il en a déjà été exécuté pour une somme de trois millions cent mille florins;

Considérant que, dans les circonstances présentes, il y aurait un grave inconvénient à arrêter les travaux du dit canal, en premier lieu, par la diminution d'un travail utile et productif

c

Digitized by Google

mesure des besoins, le gouvernement provisoire faisait la part des circonstances, mais il s'écartait des prescriptions du contrat.

L'arrêté du gouvernement provisoire fut suivi d'un décret du Congrès du 14 avril 1831 (1) qui accorda fl. 300,000 pour la continuation des travaux du canal de Charleroy.

Cette allocation fut ensuite portée à un million de florins et comprise au budget du département de l'intérieur pour l'exercice 1831.

Ce million joint aux fl. 100,000 accordés par le gouvernement provisoire et aux fl. 2,900,000 précédemment fournis par le syndicat, complétait le prêt de 4 millions promis aux concessionnaires par le contrat du 12 septembre 1837.

En votant des sommes aussi fortes en moins d'un an, le gouvernement provisoire et le Congrès avaient fait preuve d'un zèle louable dans l'intérêt de l'achèvement du canal.

Mais la situation du trésor s'opposa à l'exécution complète du contrat du 12 septembre 1837.

Au lieu de faire les paiements à la société concessionnaire par à-comptes de fl. 100,000, au fur et à mesure de la délivrance des certificats de l'ingénieur dirigeant, l'on dut, non seulement laisser un intervalle plus ou moins long entre la délivrance du certificat de l'ingénieur et la remise des fonds, mais encore subdiviser chaque à-compte en sommes partielles mandatées à des époques successives.

---

pour la classe pauvre, et ensuite, par le retard qui en résulterait pour l'ouverture de cette utile navigation et la non-perception des intérêts des sommes dépensées ;

Arrête :

Art. 1er. L'administrateur-général des finances est autorisé à payer aux concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles, une somme de cent mille florins, au fur et à mesure des besoins.

Art. 2. L'administrateur-général des finances est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 15 décembre 1830.

Comte Félix De Mérode.
C. Rogier.
J. Vanderlinden.

(1) Voici ce décret :

AU NOM DU PEUPLE BELGE.

Le congrès national

Décrète :

Art. 1er. Une somme de fl. 300,000 est mise à la disposition du ministre de l'intérieur, pour la continuation des travaux du canal de Bruxelles à Charleroy.

Art. 2. Cette somme sera portée au budget des six premiers mois de l'exercice 1831.

Charge le pouvoir exécutif de l'exécution du présent décret.

Bruxelles, au palais de la nation, le 14 avril 1831.

Le président du Congrès national,
E. C. De Gerlache.

Les secrétaires, membres du Congrès national,
Liedts.
Vte Vilain XIIII.
Henri De Brouckere.
Nothomb.

Digitized by Google

On concevra facilement combien cette manière de procéder a dû paralyser les moyens d'action du concessionnaire et retarder l'achèvement des travaux.

En examinant le tableau suivant on appréciera de combien l'achèvement du canal a pu se trouver retardé par le fait direct du gouvernement.

NUMÉROS DES A-COMPTES PAYÉS PAR LE GOUVERNEMENT BELGE.	DATES DES CERTIFICATS DÉLIVRÉS PAR L'INGÉNIEUR-DIRIGEANT.	SOMMES DUES A LA DATE DES CERTIFICATS DE L'INGÉNIEUR.	FRACTIONNEMENT DES A-COMPTES DE FL. 100,000, EN PAIEMENTS PARTIELS ET SUCCESSIFS, CONTRAIREMENT AUX CONDITIONS DU CONTRAT.		JOURS DE RETARD EU ÉGARD A LA DATE DU CERTIFICAT DE L'INGÉNIEUR.
			DATES D'ÉMISSION DES MANDATS.	SOMMES MANDATÉES.	
30e.	25 novembre 1830.	100,000	28 décembre 1830.	25,000	33
			22 janvier 1831.	25,000	58
			24 février »	25,000	91
			24 mars »	25,000	119
31e.	15 mars 1831.	100,000	29 avril »	50,000	45
			6 mai »	50,000	52
32e.	3 mai »	100,000	18 mai »	50,000	15
			28 » »	25,000	25
			4 juin »	25,000	32
33e.	29 » »	100,000	10 juin »	25,000	12
			17 » »	25,000	19
			27 » »	25,000	29
			2 juillet »	25,000	34
34e.	5 juillet »	100,000	29 juillet »	50,000	24
			18 août »	50,000	44
35e.	15 août »	100,000	27 août »	40,000	13
			7 septembre »	30,000	24
			12 » »	30,000	29
36e.	10 septembre »	100,000	26 » »	40,000	16
			7 octobre »	30,000	27
			22 » »	30,000	42
37e.	20 octobre »	100,000	14 novembre »	30,000[1]	25
			26 » »	30,000[1]	37
			6 décembre »	40,000[1]	47
38e.	24 décembre »	100,000	13 janvier 1832.	40,000	20
			10 février »	30,000	48
			24 » »	30,000	62
39e.	2 avril 1832.	100,000	20 avril »	40,000	18
			27 » »	30,000	25
			3 mai »	30,000	31
40e.	29 janvier 1833.	100,000	22 février 1833.	40,000	24
			11 mai »	36,000	41
			28 juin »	24,000	150
	Total	1,100,000	Total	1,100,000	

[1] Moitié comptant et moitié au 10 janvier 1832.

Digitized by Google

§ 3.

Réclamations de la société concessionnaire : percement souterrain, ponts et aquéducs. — Travail de la commission d'ingénieurs instituée le 31 *août* 1831.

Le ministre de l'intérieur, statuant sur les réclamations qui lui étaient adressées par la société concessionnaire, institua, par arrêté du 31 août 1831 (*Annexe* n° 8, pag. 31), une commission composée de l'inspecteur et de deux ingénieurs en chef des ponts et chaussées, à l'effet de procéder, sur les lieux, à la vérification des motifs qui avaient donné lieu aux réclamations de la société.

Cette commission devait en outre constater quels étaient les travaux exécutés :

1° Par suite d'autorisation de l'administration et qui ne sont pas compris aux devis et cahier des charges;

2° Sans autorisation de l'administration et qui néanmoins sont reconnus indispensables pour atteindre le but proposé par la construction du canal;

3° Ceux que la concession a fait exécuter, soit dans son intérêt privé, soit pour son utilité, mais qui ne sont pas nécessaires à la navigation;

4° Les travaux stipulés au devis, qui, par des causes *imprévoyables,* auront dû nécessiter, pendant leur construction, des changements ou des moyens d'exécution autres que ceux prévus au devis;

5° Les dimensions et la valeur des terrains ou bâtiments dont l'acquisition était imprévue et qui a été nécessitée pour parvenir à l'établissement du canal.

La commission ouvrit ses séances le 12 septembre, visita le canal les 13 et 14 du même mois, ainsi que le 9 octobre, et fit son rapport le 8 novembre. (*Annexe* n° 9, pag. 31.)

Le travail de la commission peut, d'après les objets qui y sont traités, se diviser en deux parties, comprenant, la première, les travaux extraordinaires du percement souterrain, et, la seconde, les ponts, pontceaux et aquéducs en plus.

Percement souterrain.

La demande d'indemnité formée pour cet objet, devant la commission, par la société concessionnaire, s'élève à fl. 454,245-86. (Voir *Annexe* n° 10, pag. 37.)

La commission, dans sa première tournée, les 13 et 14 septembre, visita le souterrain de Bestrefaite au seuil de partage, entre les versants de la Samme et du Piéton.

Les renseignements, instructions et explications qu'elle se fit donner constatèrent que le mode d'exécution indiqué dans le devis, et qui consistait à pénétrer dans la montagne et à y construire la voûte à l'aide d'un cintrage à plafond mobile, avait dû nécessairement être abandonné, après des peines

Digitized by Google

infinies, de grands périls et une dépense énorme et en pure perte; que l'on employa ensuite, avec succès dans le principe, un système d'exécution qui consistait à ne percer d'abord la mine que pour le placement de la voûte supérieure et à établir ensuite, mètre par mètre et au moyen de cinq rempiétements successifs, les pieds-droits, ainsi que la voûte renversée du radier; que ce système dut à son tour être abandonné par suite d'éboulements dans l'intérieur de la mine et que le parti de travailler à ciel ouvert dut être pris; qu'après ce travail à ciel ouvert, l'on dut forcément revenir au travail en mine, à cause de l'éboulement d'une partie de la montagne et de l'aspect menaçant des terres supérieures, qui se mettaient en mouvement; qu'après quelques cents mètres conduits en mine de cette manière, l'on dut s'arrêter à cause du sable boulant qui venait remplir la galerie, et que force fut d'arrêter le sable au moyen d'un mur; qu'alors on ne put rentrer en travail de mine dans le boulant, qu'au moyen de cintres encore plus bas, ce qui forçait l'ouvrier à se traîner sur le ventre; que, vers la fin du travail et lorsqu'il restait encore cent et quelques mètres à percer, on dut établir la voûte supérieure de 1 à 2 mètres plus bas que le niveau ordinaire et la relever ensuite, par parties, sous le boulant. La commission s'assura encore que les retombées de la voûte supérieure avaient dû être augmentées en largeur d'une brique, pour éviter le tassement, et qu'il fallut relever la partie descendue et tenir ensuite la voûte générale à $0^m,40$ plus haut et son radier à $0^m,10$ plus bas, ce qui augmenta considérablement le cube des déblais et de la maçonnerie.

La commission reconnut aussi que la construction des puits avait présenté les plus grandes difficultés et exigé l'emploi successif de diverses méthodes; puis, enfin, que les écoulements des eaux, que le devis avait supposés devoir marcher naturellement, avaient dû être faits au moyen de vis d'Archimède et de pompes, jour et nuit pendant cinq années.

Se résumant, la commission déclare avoir été conduite à la conviction que l'excédant de dépense *imprévoyable* du souterrain a pu s'élever à la somme de fl. 381,120-10, y compris les intérêts des fonds, et qu'il est de l'équité du gouvernement d'en indemniser la société concessionnaire.

La commission a indiqué ce chiffre d'indemnité en prenant, comme point de départ, un devis estimatif du percement souterrain, dressé par l'inspecteur des ponts et chaussées, le 1er novembre 1831, et établie tel qu'il eût dû l'être, si l'on avait pu, à l'avance, apprécier toutes les difficultés de l'ouvrage.

Ce devis (voir *Annexe* n° 16, pag. 54) s'élève à	fl. 782,708 60
D'où déduisant l'estimation du souterrain, telle qu'elle avait été portée au devis primitif	443,926 00
La commission a trouvé la somme de	338,782 60
à laquelle elle a ajouté, pour intérêts pendant l'exécution . .	42,337 50
Ensemble	fl. 381,120 10

montant de l'indemnité proposée en faveur de la société concessionnaire, du chef des travaux du souterrain.

Cette indemnité est inférieure de fl. 73,125-76 à celle réclamée par la société concessionnaire.

Digitized by Google

Ponts, ponceaux, aquéducs, etc., en plus.

Les demandes formées de ce chef, par la société concessionnaire, étaient les suivantes :

1° Ponts et ponceaux sur le canal et la rivière, sans somme (*pr mém.*), L. *B*.

2° Aquéducs et buses sous le canal et la rivière . . . . fr. 45,078 28, L. *C*.

3° Voûte souterraine, pont et déversoir à Lembeek, à la somme de . . . . . 16,615 20, L. *D*.

Dans la visite du canal, depuis Clabecq jusqu'à la Sambre, qui eut lieu le 13 et le 14 septembre, la commission constata la nécessité et l'imprévu des ponts, aquéducs et buses portés dans les demandes du concessionnaire; elle rejeta néanmoins toute prétention à indemnité pour le pont fixe isolé d'Askimpont, ainsi que pour cinq buses exécutées respectivement dans les 3e, 4e, 8e, 17e et 40e biefs.

Sur l'observation de l'inspecteur divisionnaire, relative à la nécessité d'un pont sur la Samme, au chemin de Nivelles à Soignies, vis-à-vis de l'écluse n° 34, la commission pensa, après examen des localités et des communications entre les communes voisines, que la construction d'un pont en cet endroit était de toute urgence.

Le 9 octobre eut lieu la visite du canal entre Clabecq et Bruxelles; la commission continua la vérification des ponts, aquéducs et buses exécutés en plus; cette tournée lui donna en outre occasion de reconnaître le non-fondement des prétentions du concessionnaire, en ce qui concerne la voûte souterraine, le pont et le déversoir de Lembeek. (*Annexe* n° 13, pag. 42.)

A la limite de Ruysbroeck et de Leeuw-St-Pierre, la commission reconnut la nécessité de construire un pont, depuis long-temps réclamé par les communes auxquelles il avait été en quelque sorte promis, et jugea qu'il devait faire partie de ceux établis par nécessité absolue.

Les résultats des vérifications de la commission, pour les ponts, ponceaux, aquéducs et buses, se résument de la manière suivante :

5 ponts modifiés en augmentation;
8 ponts entièrement imprévus;
1 ponceau entièrement imprévu;
16 aquéducs et buses.

La commission a joint à son rapport un tableau renfermant des indications détaillées sur les motifs de nécessité et la dépense de chacun de ces ouvrages. (Voir *Annexe* n° 15, p. 48).

D'après ce tableau, la dépense se trouve être :

Pour les ponts exécutés en plus.	fl.	50,717 10
Pour les aquéducs et buses exécutés en plus		38,644 09
Ensemble.		89,361 19
Intérêts pendant l'exécution.		4,468 05
Ensemble.		93,829 24
Pour ouvrages restant à exécuter.		11,742 93
Total.	fl.	105,572 17

Digitized by Google

Ainsi qu'on l'a vu, le travail de la commission portait sur deux objets principaux :

1° Le souterrain ;

2° Les ponts, pontceaux, aquéducs et buses.

Elle a pensé que des indemnités étaient dues des deux chefs, savoir :

Pour le souterrain.	fl.	381,120 10
Pour les ponts, pontceaux, aquéducs et buses.		105,572 17
Ensemble.	fl.	486,692 27

L'inspecteur-général des ponts et chaussées, que le ministre jugea convenable de consulter sur cette affaire, fit connaître que la commission lui paraissait avoir convenablement rempli sa mission, son rapport pouvant et devant servir de base aux mesures à prendre par l'administration pour parvenir à une conclusion. (Voir *Annexe* n° 17, pag. 56.)

---

§ 4.

Réduction du tarif. — Arrêté royal du 17 *septembre* 1832.

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

La première se compose des canaux de Mons à Condé, de Pommerœul à Antoing et de l'Escaut; elle sert au transport des houilles du Borinage vers les Flandres, Anvers et une partie du Brabant. La deuxième ligne, qui se compose du canal de Charleroy, sert au transport des houilles de Charleroy et du centre (Houdeng-Mariemont) vers Bruxelles, Malines, Anvers, Louvain, etc.

Ces deux lignes, on le voit, sont en concurrence pour l'approvisionnement de certains marchés.

Le gouvernement provisoire, par un arrêté du 9 janvier 1831 (1), réduisit

---

(1) Voici cet arrêté :

Le gouvernement provisoire de la Belgique,

Comité central,

Vu les réclamations des exploitants de houille du Hainaut et des bateliers naviguant sur le canal d'Antoing ;

Vu l'avis de la commission centrale d'agriculture, d'industrie et de commerce, établie près le comité de l'intérieur ;

Vu le rapport du comité des finances, du 7 janvier 1831 ;

Sur la proposition du comité de l'intérieur,

Arrête :

A partir du 15 janvier 1831, les droits de navigation sur le canal d'*Antoing* sont réduits

Digitized by Google

de moitié, c'est-à-dire de 35 cents (1), le tarif des droits de navigation du canal d'Antoing et changea ainsi la position relative des deux lignes, en accordant à la première, dont le canal d'Antoing fait partie, un avantage de 35 cents sur la seconde.

En présence de cette mesure, le commerce du district de Charleroy et la société concessionnaire du canal de Charleroy à Bruxelles se crurent fondés à demander également l'abaissement du tarif de ce dernier canal.

L'on dut reconnaître que, pour être juste, il fallait conserver aux deux districts de Mons et de Charleroy des avantages à peu près égaux pour l'écoulement de leurs produits et que, par conséquent, il y avait lieu d'abaisser le tarif du canal de Charleroy d'une quantité en rapport avec celle dont la navigation du canal d'Antoing avait été degrevée par le gouvernement provisoire. Par arrêté royal du 17 septembre 1832 (*Annexe* n° 18, pag. 56), le tarif du canal de Charleroy fut réduit dans la proportion de fl. 1-70 à fl. 1-45.

La réduction était ainsi de 25 cents et correspondait à cinq septièmes de celle ordonnée pour le canal d'Antoing.

Le gouvernement a fait preuve d'une circonspection dont on doit lui savoir gré, en se tenant ainsi au-dessous de la limite de la réduction accordée sur le canal d'Antoing.

L'arrêté du 17 septembre 1832 autorise la société concessionnaire à s'indemniser de la différence de recette par une retenue correspondante sur les annuités de remboursement du prêt de 4 millions.

La société concessionnaire a donné son adhésion à l'arrêté précité, en faisant réserve de tous ses droits pour le cas où il serait modifié ou rapporté. (*Annexe* n° 18.)

---

§ 5.

Embranchements vers Houdeng et Mariemont.

Les embranchements dits de Mariemont et Houdeng furent décrétés à la suite d'une double enquête, par arrêté royal du 11 septembre 1833. (*Annexe* n° 19.)

---

de moitié, et ne seront plus désormais que de 28 cents par tonneau *à charge*, et de 7 cents par tonneau *à vide*.

Les comités des finances et de l'intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 9 janvier 1831.

Comte Félix De Mérode.
Jolly.

Le secrétaire, membre du gouvernement,
J. Vanderlinden.

(1) 28 cents sur le droit *à charge*, et 7 cents sur le droit *à vide*, ensemble 35 cents.

Digitized by Google

Leur but est de rattacher au canal de Charleroy les charbonnages du centre ou du levant de Mons.

Ils ont leur origine au bief de partage du canal de Charleroy ; ils se dirigent, à l'est, vers Mariemont et, à l'ouest, vers Houdeng, et, au moyen de branches secondaires et de compléments en chemins de fer, ils atteignent la presque totalité des siéges d'extraction de cette localité.

Les branches en canal sont de niveau et au même étiage que le bief de partage du canal de Charleroy, avec lequel elles communiquent librement.

Pour se faire une idée de l'importance des embranchements pour le canal principal et de leur utilité pour le commerce, il suffit de jeter les yeux sur les tableaux des recettes (*Annexes* nos 35, 36 et 37), et de comparer la recette du bureau de Seneffe avec celle du bureau de Dampremy.

Quoiqu'une partie seulement des charbonnages du centre, ceux qui sont les moins éloignés du canal, se servent aujourd'hui de cette voie navigable, en transportant par voitures leurs produits au point d'embarquement de Seneffe, le canal leur doit déjà environ les deux tiers de sa recette, le bureau de Seneffe faisant une recette double, au moins, de celle du bureau de Dampremy, où s'acquitte le droit sur les charbons de Charleroy. Les embranchements exécutés, les frais du transport, depuis les fosses jusqu'à Seneffe, se trouveront notablement réduits et, en outre, les charbonnages les plus éloignés du canal, ceux qui, aujourd'hui, effectuent leurs transports par voitures sur Bruxelles, auront les plus grandes facilités pour y verser leurs produits. Les embranchements mettent ainsi le canal de Charleroy à la portée de tous les charbonnages du centre, résultat important pour les charbonnages, pour les consommateurs et pour le canal.

La concession des embranchements du canal de Charleroy fut offerte en adjudication publique, le 11 octobre 1833, pour un terme de 90 ans et au rabais sur les péages *maxima* de 1 fr. pour la branche de l'ouest, et fr. 0-75 pour la branche de l'est, ces péages étant établis par tonneau de 1,000 kilog. de chargement, quelles que soient la direction du transport et la distance à parcourir (1).

---

(1) *Extrait du cahier des charges.*

Art. 35.

Toute marchandise circulant sur l'un ou l'autre des embranchements, y sera soumise à un péage qui demeurera le même, quelles que soient la direction du transport et la distance à parcourir.

Ce péage sera réduit à moitié pour le fumier, les cendres et les engrais destinés à l'agriculture.

Art. 36.

La concession des deux embranchements sera adjugée publiquement, par voie de soumissions et de rabais, à l'extinction des feux, pour un terme de quatre-vingt-dix ans, prenant cours à la date du procès-verbal de l'ingénieur des ponts et chaussés, constatant l'achèvement complet des travaux.

Les rabais seront de 1, 2, 3, 4, 5, etc., pour cent ; ils devront s'appliquer également aux

Digitized by Google

Il est à remarquer qu'en 1833 l'on s'accordait à considérer les embranchements comme le complément du canal et comme indispensables pour assurer sa prospérité, mais qu'on les croyait peu susceptibles de constituer, par eux-mêmes, une entreprise lucrative.

Aussi le concessionnaire du canal de Charleroy avait-il déclaré au ministre de l'intérieur, quelques jours avant l'adjudication, qu'il était prêt à entreprendre l'exécution des embranchements, mais sans rabais sur le péage, et seulement à la condition de rentrer dans ses fonds endéans un nombre d'années assez limité, ce que l'on obtiendrait en combinant une prolongation de jouissance des revenus du canal de Charleroy, avec une concession à court terme des embranchements. Il demanda donc et obtint la promessse verbale du ministre, qu'au cas où il n'aurait pas de concurrent à l'adjudication, l'engagement qu'il prendrait, par le dépôt de sa soumission, serait censé conditionnel et subordonné à la modification du cahier des charges dans le sens qui vient d'être indiqué.

La prévision du concessionnaire qu'il n'aurait pas de concurrent à l'adjudication se réalisa, et le gouvernement, en présence de l'engagement pris vis-à-vis de lui, ne put approuver purement et simplement.

Cette circonstance explique comment, à l'époque où la convention du 6 novembre 1834 fut présentée aux Chambres, il n'avait pas encore été statué sur l'adjudication de la concession des embranchements.

Un fait qu'il importe de rappeler encore ici, c'est qu'aux termes du cahier des charges, les embranchements doivent tirer du canal principal les eaux nécessaires à leur alimentation, et sont grevés, de ce chef, d'une redevance annuelle de fr. 3,000 au profit du canal (1).

---

péages *maxima* de fr. 1 et fr. 0-75 pour le tonneau de 1,000 kilog. de chargement, circulant respectivement sur l'embranchement de l'ouest et sur celui de l'est.

Sera déclaré adjudicataire, sous la réserve de l'approbation du roi, celui des concurrents qui aura fait le plus fort rabais.

(1) *Extrait du cahier des charges.*

ART. 32.

Sauf les cas de force majeure et ceux d'interruption périodique de la navigation aux époques fixées, chaque année, par l'administration, le gouvernement garantit au concessionnaire que la ligne de flottaison des branches de canal, sera constamment maintenue au niveau de l'étiage du 12e bief du canal de Charleroy à Bruxelles. Le concessionnaire paiera, de ce chef, à celui du canal de Charleroy, et, après l'expiration de l'octroi de ce canal, au trésor de l'État, une redevance annuelle de fr. 3,000.

Le canal de Charleroy ne devant, pour la susdite redevance, pourvoir qu'aux pertes d'eau résultant, soit de l'évaporation, soit des infiltrations ordinaires, un supplément d'indemnité à régler à l'amiable ou par voie de justice, serait payé par le concessionnaire, dans le cas où ces pertes d'eau résulteraient de toute cause inhérente à la situation des embranchements, telle qu'infiltrations extraordinaires, rupture des digues, etc.

Digitized by Google

§ 6.

Convention du 6 novembre 1834 entre le gouvernement et la société concessionnaire. — Rapports et actes qui s'y rattachent. — Exposé des calculs sur lesquels la convention repose. — Travaux de bétonnage; travaux de consolidation des berges de la tranchée du bief de partage. — But et résultats de la convention.

Les pièces auxquelles il faut recourir, pour se rendre compte des stipulations de la convention du 6 novembre 1834, sont les suivantes :

Le rapport de l'inspecteur-général des ponts et chaussées du 4 mars 1834 (*Annexe* n° 20);

Le rapport de l'inspecteur Vifquain du 29 novembre 1833 (*Annexe* n° 21);

Une lettre de la société concessionnaire du 10 novembre 1833 (*Annexe* n° 22);

Une lettre de la même société, de la même date, avec note à l'appui (*Annexe* n° 23);

Une lettre de la société concessionnaire du 4 février 1834 (*Annexe* n° 24);

Un rapport de l'inspecteur Vifquain du 15 février 1834 (*Annexe* n° 25).

Parmi les pièces qui viennent d'être citées, la plus importante est le rapport de l'inspecteur Vifquain du 29 novembre 1833 (*Annexe* n° 21), rapport dans lequel se trouvent traitées deux questions, sur lesquelles il convient d'appeler d'abord l'attention, à savoir :

1° Si les modifications apportées dans l'exécution des ouvrages sont susceptibles d'observations;

2° Si l'alimentation du canal, telle qu'elle se trouve établie aujourd'hui, équivaut à celle qui est indiquée aux devis et cahier des charges.

1re QUESTION. — *A quelles observations les modifications apportées aux clauses du devis pendant l'exécution des ouvrages, donnent-elles lieu?*

1° *Emprises de terrains.* — Les terrains acquis par les concessionnaires, ensuite des plans d'emprises, sont, pour le placement du canal et de ses francs-bords, plus étendus que la quantité reprise au devis; en effet, le canal qui, vers Charleroy, devait avoir 15 mètres de plafond sur 1,200 mètres de longueur, a été établi en grande section sur 3,500 mètres de longueur, dans l'intérêt des exploitations qui, sur ce point, sont répandues sur 2 lieues d'étendue.

Le canal se trouve encore exécuté en grande section, soit dans l'intérêt

Digitized by Google

des embarquements et du retour des bateaux, ou pour la marche plus facile de l'alimentation :

Dans la moitié du 14e bief et le 15e;

Dans le 16e bief;

Dans le 23e id.;

Dans le 29e id.;

Dans le 48e id.; une grande partie vers l'écluse n° 49 et vis-à-vis la ville de Hal, depuis le pont de bois jusqu'au pont-canal.

Depuis la hauteur de Cureghem jusqu'au canal d'Anvers, cette quantité de surface en plus est notable; elle a singulièrement amélioré la navigation.

L'inspecteur arrive à cette conclusion, que la surface des emprises est plus grande que celle jugée nécessaire au devis.

2° *Terrassements.* — Les digues du canal ont été partout élevées, et sa cunette a été creusée comme le demande le devis; beaucoup d'ouvrages en déblai dans les boulants et en remblai contre les rivières, ont été souvent refaits deux fois par force majeure; en beaucoup de points la digue a été renforcée aux parties attaquées par les eaux de la Senne.

Ainsi, le cube total des terrassements exécutés est beaucoup plus grand que celui calculé au devis.

3° *Ouvrages d'art.* — *Percement souterrain.* — Ce travail si coûteux a été réglé, pour les travaux imprévoyables, par la commission des ingénieurs instituée par arrêté du ministre de l'intérieur, du 31 août 1831.

Ponts-canal. — Ces ouvrages des plus difficiles et des plus coûteux d'une navigation, ont certainement depassé de 25 p. °/o les prévisions du devis.

Écluses. — Les écluses sont toutes exécutées conformément aux devis et plans. Dix écluses ont des réservoirs d'économie d'eau accolés à leurs bajoyers; ces ouvrages se rapportent à l'alimentation.

Aquéducs et pontceaux. — Tous les aquéducs et pontceaux repris au devis sont exécutés : la commission d'ingénieurs a réglé ceux de ces ouvrages exécutés en plus, dans l'état joint à son rapport du 8 novembre 1831. (*Annexe* n° 15.)

Ponts. — Le système des ponts a été modifié de manière à rendre les ponts fixes plus nombreux.

Le nouveau système de ponts, bien préférable à l'ancien, a coûté la somme de fl. 6,900, en plus.	fl. 6,900
La compagnie a encore exécuté, depuis l'examen de la commission des ingénieurs, un nouveau pont à Ruysbroeck, coûtant, y compris les grandes rampes d'arrivées et les terrains expropriés, .	6,000
Total	fl. 12,900

Digitized by Google

Mais dans le nouveau système de ponts, plus fixe, on a supprimé l'emploi de 9 pontonniers.

2e QUESTION. — *L'alimentation du canal, telle qu'elle se trouve établie aujourd'hui, équivaut-elle à celle qui est indiquée au devis?*

Le système d'alimentation du projet décrit au devis, comprenait quatre réservoirs, dans les vallées respectives du Piéton, d'Obay, d'Odoumont et de la Dodaigne; cinq étangs avec prises d'eau, de Petit-Hamal, de Vieuville, de la Samme, de Liberchies, de Sommiette; plus, quatre rigoles, de Petit-Hamal, de Vieuville, de la Samme et de Bommeré, allant chercher les eaux de ces noms.

Il y avait ensuite des prises d'eau partielles au ruisseau de l'Hutte, à celui de la Samme, près de la scierie Dubois; aux ruisseaux de Vieuville et de Scaymont, du Roux et de la Samme à Ronquières.

Par ce système, les eaux étaient recueillies et mises en réserve, en hiver et lors des grandes pluies, dans des réservoirs, situés au-dessus de l'étiage supérieur du bief de partage, et devaient venir réparer les pertes des eaux d'éclusage, de filtration et d'évaporation, sur les deux versants, jusqu'à Bruxelles et Charleroy.

Les prises d'eau partielles, faites plus bas, devaient parer à l'augmentation de dépense d'eau résultant de la plus grande chute des écluses.

Ce système reposait sur la supposition que les biefs inférieurs n'auraient point de grandes pertes d'eau par infiltration. L'expérience est venue démentir cette supposition.

Aussi, le canal à peine mis en navigation, fut-il reconnu, sinon impraticable, du moins extrêmement difficile de porter de si grandes masses d'eau du haut vers le bas, les filtrations en absorbant une si grande quantité que toute réserve eût été insuffisante.

Force fut donc d'aviser à un autre moyen d'alimentation des biefs inférieurs.

Cette alimentation des biefs inférieurs ne pouvant, d'après les localités, se faire qu'à la hauteur de Ronquières, les biefs creusés dans le schiste se trouvant au-dessous et la rivière la Senne présentant, à cette hauteur et dans tous les temps, des eaux suffisantes, la principale prise d'eau y fut établie et trouvée convenable.

Il ne s'agissait donc alors plus au bief de partage que de réunir les eaux nécessaires à l'alimentation vers Charleroy, et à celle depuis ce bief jusqu'à Ronquières.

Ce système rendait ainsi inutile l'établissement des grands réservoirs du bief de partage et les prises d'eau partielles par les rigoles.

Ce second système, devenu une nécessité, changeait tout-à-fait le mode de dépense.

Dans le système primitif la dépense se portait sur l'établissement des grands réservoirs et sur des indemnités aux meuniers;

Digitized by Google

Dans le système adopté, l'établissement des réservoirs, au bief de partage, se réduisait à des surfaces bien moindres, mais d'autres ouvrages plus convenables devaient y suppléer, et l'indemnité devenait plus grande vis-à-vis des usines.

Les étangs à faire aux prises d'eau de Piéton et d'Obay, de l'Hutte et à celle de Ronquières, furent agrandis en réservoirs, et il résulta de leur placement l'immense avantage de serrer toute la manœuvre et la surveillance des prises d'eau contre le canal, ce qui réduisait le personnel de surveillance et diminuait de beaucoup la dépense d'entretien, qui aurait été fort grande pour la conservation des digues de ces grands réservoirs, tant exposés aux vents, et leur dévasement annuel.

Il faut aussi rappeler que le bief de partage ayant présenté quantité de sources à un niveau très bas, il fut regardé comme très avantageux d'approfondir ce bief de $0^m,40$ pour en obtenir le plus d'eau possible et la tenir en réserve.

Les eaux de la rivière de l'Hutte devaient, d'après le projet primitif, être menées au bief de partage, au moyen du relèvement des roues du moulin de ce nom; cette prise d'eau n'étant nécessaire, d'après le nouveau système d'alimentation, que pendant les quelques mois de sécheresse de l'année, et en quelques cas particuliers, la société concessionnaire, au lieu de faire l'acquisition du moulin, préféra faire construire une machine de 12 chevaux de force, faisant fonctionner une vis d'Archimède de $1^m,75$ de diamètre, inclinée à 30 degrés.

Le nouveau système, bien plus simplifié que l'ancien, se compose donc :

De 3 réservoirs, 2 dans la vallée du Piéton, commune de l'Hutte, et celui de la Samme à Ronquières, d'une superficie ensemble de 27 hectares environ, avec deux prises d'eau et déversoirs;

D'une machine à feu, à l'Hutte, relevant les eaux de la rivière de ce nom, de $2^m,50$, et puisant dans un réservoir de $^1/_4$ d'hectare de superficie;

De deux prises d'eau à Feluy dans la Samme et la rivière de Feluy;

D'une prise d'eau à Ronquières et une autre un peu plus bas à la rivière d'Ittre;

De plusieurs autres petites prises d'eau vers Bruxelles et Charleroy.

Les usines d'Arquennes et de Feluy ayant fait des réclamations auprès du gouvernement, et l'intérêt général réclamant leur conservation, des réservoirs d'économie d'un tiers des eaux d'éclusage furent établis contre les 24e, 25e, 26e, 27e, 28e et 29e écluses, pour éviter la ruine de ces usines.

De semblables réservoirs furent construits contre les écluses 4e, 5e et 6e, pour nuire le moins possible au moulin de La Ferté et à celui du Roux vers Charleroy.

Un déversoir dans le dernier bief vers la Sambre, et un réservoir contre

Digitized by Google

la 1re écluse furent aussi construits pour rendre une partie de ses eaux au moulin de Dampremy.

Ce système, tel qu'il est aujourd'hui en activité, aurait dû, pour la convenance la mieux établie, être préféré, si la nécessité la plus absolue ne l'eût imposé.

Sous le rapport de l'entretien et du personnel de surveillance, il est infiniment préférable.

Il reste à l'examiner sous le rapport de la dépense.

L'alimentation est estimée aux devis; pour les emprises de terrain, les travaux de terrassements, ouvrages d'art et indemnités aux moulins, fl. 403,000.

Le coût de celle d'aujourd'hui comprend :

1° Pour 40 hectares de prairies à fl. 2,200, toutes indemnités comprises . . . . . fl.	88,000
2° Pour les ouvrages et terrassements des digues des grands réservoirs, étangs et rigoles, 50,000 mètres cubes à fl. 0-25 . . .	12,500
3° Ouvrages d'art aux grands réservoirs, consistant en retenues fixes, barrages avec poutrelles, vannes à portes tournantes, prises d'eau	20,000
4° Ouvrages d'art pour les prises d'eau d'Ittre, de Bornival, de Feluy, de la 39e écluse, et autres décharges d'eaux vers Bruxelles et Charleroy, ainsi qu'au bief de partage	15,000
5° Machine à vapeur de l'Hutte, avec ses accessoires, bâtiment, magasin, perrés du réservoir et écluses de décharge	20,000
6° Établissement de dix réservoirs d'économie des eaux d'éclusage, à fl. 1,200	12,000
7° Approfondissement du bief de partage, pour obtenir le produit des basses sources et former une réserve de 10 mèt. cubes par mètre courant, sur 9,300 mèt., 93,000 mèt. cubes, à fl. 0-60.	55,800
8° Il est juste d'ajouter à cette dépense la somme de fl. 25,000 pour le relèvement des éboulements auxquels le surplus de profondeur a donné lieu	25,000
Total du coût des travaux faits et des indemnités de terrain pour l'alimentation actuelle . . . . . fl.	248,300

Viennent ensuite les indemnités à payer :

Vers Charleroy, au moulin de La Ferté, au moulin du Roux, au moulin de Dampremy;

Vers Bruxelles, à ceux de Ronquières, Askimpont, Oisquercq et Clabecq, et probablement aux moulins de Lembeek et de Hal.

Pour que ce dernier mode ne fût pas plus coûteux que le premier, il faudrait que les indemnités payées déjà en chômage et autres, et celles à payer à ces moulins, ne s'élevassent pas au delà de fl. 154,700.

Digitized by Google

Les bases de la convention du 6 novembre 1834, en ce qui concerne le canal de Charleroy, se trouvent, en quelque sorte, résumées dans l'art. 1er de la convention, portant que les concessionnaires abandonnent au gouvernement leur concession de 29 ans (1), au droit de fl. 1-70, et se désistent de toute prétention à indemnité, tant pour travaux en plus que de tout autre chef, moyennant :

1° La remise du remboursement et des intérêts des 4 millions avancés suivant contrat du 12 septembre 1827, avec le syndicat;

2° L'abandon des recettes opérées jusqu'au 6 novembre 1834;

3° Une concession nouvelle de 11 ½ ans de durée, au droit de fl. 1-45.

(Voir la convention, *Annexe* n° 2, pag. 2.)

Il convient d'indiquer quels sont les calculs et les opérations qui ont conduit à ces arrangements.

Les concessionnaires, dans leur lettre du 10 novembre 1833 (*Annexe* n° 22), présentent des calculs tendant à établir quel est leur avoir, après déduction des avances du gouvernement, et quel nombre d'années de jouissance du canal, au taux du tarif modifié, serait nécessaire pour balancer cet avoir.

Ils partent de la supposition d'un tonnage moyen annuel de 300,000 tonneaux, pendant leur concession de 29 ans, et établissent leur calcul de la manière suivante :

300,000 tonn. à fl. 1-70 (2), donneront un produit annuel de fl. 510,000, d'où déduisant fl. 280,000 à payer au domaine (3) et fl. 58,000 pour frais d'entretien (4), ensemble fl. 338,000, il reste aux concessionnaires un produit net annuel de fl. 172,000, qui, au terme de 27 années (5), formera un capital

---

(1) La concession est de 34 ans, y compris 5 ans pour l'exécution; la jouissance du concessionnaire est donc de 29 ans.

(2) Montant du péage concédé. On ne perçoit plus que fl. 1-45, mais les concessionnaires sont en droit d'exiger qu'on leur tienne compte de la différence. (Arrêté du 17 septembre 1852, *Annexe* n° 18; texte du rapport, § 4.) C'est donc avec raison que les concessionnaires comprennent dans leur avoir la valeur résultant pour la concession de l'application du péage de fl. 1-70 à un tonnage donné.

(3) La restitution du prêt de fl. 4,000,000 doit, aux termes du contrat avec le syndicat, se faire par remboursements annuels de fl. 280,000; du moment donc que le concessionnaire établit la valeur de sa concession, déduction faite des remboursements dont il s'agit, il tient compte à l'État des 4 millions qu'il lui doit.

(4) Ceci comprend l'entretien proprement dit, les traitements des éclusiers et pontonniers et les frais de perception et d'exploitation. (Voir l'art. 9 du cahier des charges, *Annexe* n° 4, pag. 17; voir aussi le texte du rapport, § 1er.)

(5) La concession est de 29 années, mais le prêt de fl. 4,000,000 doit se rembourser en 27 années, par annuités de fl. 280,000, à prélever sur les recettes; c'est ce qui a déterminé le concessionnaire à comprendre dans un article séparé, ainsi qu'on le verra, le produit des 28e et 29e années, sur lequel il n'y a pas de remboursement à prélever.

Digitized by Google

de fl. 9,800,000 environ, correspondant à une valeur actuelle de fl. 2,600,000 à laquelle il convient d'ajouter :

1° Le produit des 28e et 29e années, qui, déduction faite de fl. 58,000 pour entretien, vaut, au terme de 29 années, fl. 904,000 et aujourd'hui. 226,000

2° Le produit des herbages (1) et de la rente du canal d'embranchement (2), ensemble fl. 6,500, ce qui, au bout de 29 années, vaut fl. 425,000. Cette somme, réduite à sa valeur actuelle, correspond à plus de 100,000

3° Les arbres (3) produiront au bout de 30 années fl. 280,000, qui valent aujourd'hui. 70,000

4° La valeur des travaux extraordinaires réglée par la commission d'ingénieurs nommée par arrêté du 31 août 1831 (4) . . . 486,000

Valeur actuelle de la concession. . . . . fl. 3,482,000

Or, en admettant comme base du tonnage, pendant les 18 premières années, 225,000 tonneaux (5) à fl. 1-45, le péage, avec les herbages et la redevance des embranchements et déduction faite des frais d'entretien, produira un revenu net annuel de fl. 275,000 (6), correspondant à un capital actuel de moins de fl. 3,400,000. Ainsi, les 18 premières années de revenu du canal ne représentent pas tout-à-fait la valeur de la concession ; d'où il suit que les concessionnaires, en acceptant l'offre qui leur a été faite, de 10 ans de jouissance à dater de l'ouverture des embranchements, ce qui corrrespond à 11 ½ ans,

---

(1) D'après l'art. 24 du cahier des charges (*Annexe* n° 4, pag. 19), le produit de la pêche, des herbages et plantations appartient aux concessionnaires.

Les herbages et la pêche ont été estimés fl. 5,000 par an.

(2) Les canaux d'embranchement sont de niveau avec le bief du canal principal, auquel ils se lient. C'est le canal principal qui leur fournit les eaux qui leur sont nécessaires. Il a été convenu que le concessionnaire des embranchements devrait de ce chef une redevance annuelle de fl. 1,500 à la concession du canal principal. (Texte du rapport, § 5, page XXI *in fine*.)

(3) Il y a, le long du canal, sur une longueur de 60,000 mèt., quatre rangs d'arbres, à la distance de 7 m. ; donc 35,000 arbres estimés fl. 8 par arbre au terme de 29 années, soit, pour les 35,000 arbres, fl. 280,000. (Voir le rapport de M. Vifquain du 29 novembre 1833, *Annexe* n° 21, pag. 72.)

(4) Rapport de la commission du 8 novembre 1831, *Annexe* n° 8, texte du présent rapport, § 3.

(5) Nous avons vu que, pendant les 29 premières années de navigation (durée de la concession), les concessionnaires supposent un tonnage moyen de 300,000 tonneaux par an, ce qui, à la rigueur, n'exclut pas la supposition qu'ils font pour les 18 premières années ; seulement, dans cette hypothèse, les produits des 11 dernières années de concession doivent être assez forts pour compenser les quantités dont les 18 premières années restent au-dessous de la moyenne.

(6)

225,000 tonneaux à fl. 1-45.	fl. 326,250
Pêche, herbages et redevance des embranchements.	6,500
Ensemble.	332,750
A déduire l'entretien et l'exploitation	58,000
Reste.	fl. 274,750
Somme ronde.	fl. 275,000

Digitized by Google

l'exécution des embranchements devant durer 18 mois, font un sacrifice de 6 ans et demi.

M. Vifquain refaisant, dans son rapport du 29 novembre 1833 (*Annexe* n° 21, pag. 72), les calculs des concessionnaires, sans en changer les bases, trouve à la concession une valeur actuelle de fl. 3,527,000 au lieu de fl. 3,482,000 trouvés par les concessionnaires. Mais il ne pense pas que la supposition d'un tonnage moyen de 300,000 tonneaux soit admissible, lorsqu'on ne porte qu'à 225,000 tonneaux le transport moyen pendant les 18 premières années. . . . . .

Il prend comme base un tonnage moyen de 250,000 tonneaux pendant 29 ans, et trouve à la concession une valeur nette actuelle de fl. 2,340,000, à racheter par une concession nouvelle de 11 ans et demi. Il arrive donc au même résultat que les concessionnaires, mais sans leur imposer de sacrifice.

Voici du reste les calculs de M. l'inspecteur :

250,000 tonneaux à fl. 1-70	fl. 425,000
A déduire :	
fl. 280,000 dus au domaine,	
58,000 d'entretien,	
fl. 338,000	338,000
Produit annuel pendant 27 ans	87,000
Ce produit annuel, au terme de 27 années, vaut fl. 4,993,800, et aujourd'hui	1,335,000
Ajoutant les autres produits ci-dessus, pour les 28e et 29e années.	226,000
Moindre entretien de fl. 8,000	122,000
Herbages, pêche et revenu des embranchements.	103,000
Plantations	68,000
Travaux extraordinaires	486,000
Valeur nette actuelle de la concession, dans la supposition de 250,000 tonneaux.	fl. 2,340,000

Or, lorsqu'on cherche quel nombre d'années il faut du revenu de fl. 275,000 (1) annuellement, pour éteindre ce capital, on trouve près de 11 ½ années.

Ces calculs ont été admis par le gouvernement.

Ils expliquent comment la convention du 6 novembre 1834 accorde aux concessionnaires, la jouissance du canal et de ses revenus, au taux du tarif réduit par arrêté royal du 17 septembre 1832, *pendant onze ans et demi*, à compter du 1er octobre 1834. (Voir le § dernier de l'art. 2 de la convention, pag. 3 des *Annexes*.)

(1) C'est le produit de 225,000 tonneaux ; voir la note 6 de la page XXV.

Digitized by Google

Ils expliquent encore pourquoi la convention accorde aux concessionnaires, la remise du remboursement et des intérêts des 4 millions, leur avancés suivant contrat avec le syndicat. L'on a vu, en effet, que les 27 premières années de concession ne sont portées en compte au gouvernement, que pour la valeur qui leur reste, après soustraction des 27 annuités de remboursement, stipulées dans le contrat entre la concession et le syndicat. (Voir l'art. 4 de ce contrat, page 25.)

Ces calculs expliquent, enfin, comment se liquide l'indemnité due au concessionnaire du chef de l'abaissement du tarif concédé ; c'est en admettant le droit primitif de fl. 1-70, comme élément de calcul, lorsqu'il s'agit de fixer la valeur de la concession, et en ne comptant que sur le droit de fl. 1-45, lorsqu'il s'agit d'établir le nombre d'années de jouissance du canal, nécessaire pour balancer l'avoir net du concessionnaire.

Il reste une dernière explication à donner sur l'art. 2 de la convention, à savoir : pourquoi l'on fait abandon au concessionnaire des recettes opérées jusqu'à la date du 6 novembre 1834.

On pourra se convaincre, en revoyant les chiffres posés pag. XXVI, que la somme de fl. 2,340,000 indiquée par M. Vifquain, et admise par le gouvernement, comme représentant l'avoir net des concessionnaires, somme à laquelle correspondent les *onze ans et demi* de durée de la concession nouvelle, que cette somme, disons-nous, ne comprend, à titre d'indemnité de travaux. que les fl. 486,000 du souterrain et des aquéducs en plus. (Voir le texte du présent rapport, § 3, et le n° 9 des *Annexes.*)

Mais, avant et depuis l'ouverture du canal, de grands ouvrages en bétonnage, ouvrages non prévus dans le cahier des charges ni dans le devis, avaient été exécutés pour fermer les filtrations dans les biefs creusés dans le schiste et le gravier.

Ces ouvrages se sont élevés à une somme de fl. 120,000. (Voir, page 148 des *Annexes*, un état des dépenses faites pour cet objet.)

M. l'inspecteur Vifquain demandait en outre (voir son rapport du 29 novembre 1833, page 73), qu'une somme de fl. 125,000 fût mise à la disposition du gouvernement par la société concessionnaire, pour travaux à faire au bief de partage, en vue d'y consolider les grandes berges.

M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, dans son rapport du 4 mars 1834 (*Annexe* n° 20, page 61), appuyant, du reste, les propositions de M. Vifquain, demanda que cette somme fût portée à fl. 160,000. L'administration fut ainsi conduite à considérer la dépense des travaux du bief de partage, comme pouvant s'élever à fl. 160,000 ; mais, voulant mettre l'État à l'abri de toute chance de non-succès, elle pensa qu'au lieu d'imposer au concessionnaire une prestation en argent, il y avait lieu de le charger de consolider *parfaitement et définitivement* cette partie du canal, en lui interdisant tout recours en indemnité pour dépenses imprévues ou imprévoyables. (Art. 7 et 8 de la convention du 6 novembre 1834, pag. 4 et 5 des *Annexes.*)

Digitized by Google

Les recettes antérieures au 1er octobre 1834, dont l'art. 2 de la convention fait abandon au concessionnaire, s'étaient élevées à . . . . . fl. 471,794 24

A déduire l'entretien et l'exploitation pendant deux années, à raison de fl. 58,000 par an. (Art. 9 du cahier des charges de la concession, pag. 17.). 116,000 00

Il restait donc comme produit net. . . . . fl. 355,794 24

L'on a imputé sur ce produit net les deux catégories d'ouvrages, dont il a été parlé en dernier lieu, savoir :

Le bétonnage	120,000	
Les travaux du bief de partage, dont la concession restait chargée, mais qui, d'après le rapport de l'inspecteur-général, devaient être regardés comme valant	160,000	
Ensemble.	fl.	280,000 00

Différence entre le montant des produits cédés et le coût présumé des deux catégories d'ouvrages laissées à la charge de la concession . . . . . fl. 75,794 24

Cette somme que l'on peut, à la rigueur, regarder comme transactionnellement abandonnée à la société concessionnaire, paraîtra bien modérée, si l'on considère que, de son côté, cette société s'est désistée de certaines prétentions qu'elle pouvait maintenir en toute équité. En voici un exemple : les travaux extraordinaires du percement souterrain et les ponts, pontceaux et aquéducs en plus, estimés par la commission d'ingénieurs à fl. 486,000, ont été liquidés à la fin de 1834 (par la convention du 6 novembre), sans aucune augmentation pour intérêts, quoique la créance de la concession de ce chef eût été reconnue légitime dès novembre 1831. (Voir le rapport de la commission, *Annexe* n° 9, pag. 36.) La société concessionnaire a ainsi renoncé aux intérêts de fl. 486,000 pendant 3 ans, ce qui représente plus de fl. 70,000, somme équivalente, à très peu de chose près, à la différence que nous venons de signaler.

Récapitulant les explications qui précèdent, l'on trouve que les indemnités admises par le gouvernement dans la convention du 6 novembre 1834, sont les suivantes, indépendamment de celle accordée du chef de l'abaissement du péage dans la proportion de fl. 1-70 à fl. 1-45, savoir :

1° Travaux extraordinaires du souterrain	fl.	381,120 10
2° Ponts, pontceaux et aquéducs en plus.		105,572 17
3° Travaux de bétonnage.		120,000 00
4° Travaux de consolidation des grandes berges de la tranchée du bief de partage.		160,000 00
5° Chiffre transactionnel		75,794 24
Total.	fl.	842,486 51

Ces explications prouvent en même temps, qu'aucune autre indemnité n'a

Digitized by Google

été prise en considération dans la convention du 6 novembre, que notamment l'indemnité du chef de la perte du débouché en Hollande, que la commission de la Chambre (voir *Annexe* n° 28, pag. 114) combattait, la croyant admise, se trouve écartée par la convention.

Comme 2 années de perception se trouvaient révolues à la date de la convention du 6 novembre 1834, en accordant l'abandon des recettes alors effectuées, en outre des 11 ½ années de la concession nouvelle, l'on a en réalité substitué une concession nouvelle de 13 ½ années à la concession primitive de 29 années.

Le nombre d'années de concession rachetées se trouve ainsi être de 15 ½.

En renonçant aux annuités qui lui étaient dues aux termes du contrat avec le syndicat, le gouvernement opère donc le paiement de toutes indemnités, tant pour travaux que du chef de l'abaissement du péage concédé, et obtient la rétrocession de 15 ½ années de concession.

A ne considérer que la lettre du contrat, l'on peut dire, il est vrai, que la concession étant de 34 ans, y compris 5 ans pour l'exécution, le concessionnaire ne pouvait compter sur la jouissance des produits du canal pendant 29 ans, qu'à la condition de parachever les travaux endéans 5 ans à compter de l'approbation de l'adjudication, c'est-à-dire pour le 6 mai 1831; que les travaux n'ayant été achevés qu'à la fin de septembre 1832, la jouissance du concessionnaire doit, par ce fait, être réduite de 17 mois, c'est-à-dire à 27 ans 7 mois; que, par conséquent, c'était sur une jouissance de 27 ans 7 mois, et non sur celle de 29 ans, qu'il fallait asseoir les calculs de la reprise; qu'enfin ce n'est pas 15 ans et 6 mois, mais seulement 14 ans et 1 mois de concession que le gouvernement rachète par la convention du 6 novembre.

Ce raisonnement serait parfaitement juste, si l'exécution des travaux n'avait pas rencontré des obstacles que l'on peut considérer comme événements de force majeure; si la révolution de 1830 n'était pas survenue au milieu de l'exécution, si enfin le gouvernement belge, après s'être mis aux lieu et place du syndicat, avait exécuté, suivant leur teneur, les stipulations du contrat du 12 septembre 1827.

Le tableau inséré au § 2 du présent rapport, fait voir de combien le gouvernement est resté au-dessous de ses obligations à cet égard, et combien, par conséquent, il aurait mauvaise grâce de reprocher au concessionnaire de ne pas avoir rempli les siennes dans les délais prescrits.

Le retard qu'a éprouvé l'ouverture du canal était, au fond, un fait dommageable aux deux parties : pour l'État, en ce que l'époque d'exigibilité de la première annuité de remboursement, et des autres successivement, se trouvait postposée de 17 mois; pour le concessionnaire, en ce que ses propres avances et l'ensemble de son opération restaient improductifs pendant le même délai. La convention du 6 novembre 1834 a mis à néant les réclamations que, de ce chef, on eût pu élever de part et d'autre; elle fait abstraction du retard que l'achèvement du canal a éprouvé.

Digitized by Google

Il reste à donner quelques explications sur les autres articles de la convention.

L'art. 3 stipule des garanties, dans le but de prévenir toutes réclamations ultérieures de la société concessionnaire.

L'art. 6 stipule que le canal, dans toutes ses parties, avec son système d'alimentation, sera complétement achevé, aux frais et par les soins de la société concessionnaire.

L'on a vu plus haut que les ouvrages faits pour l'alimentation, et renseignés par l'inspecteur Vifquain, dans son rapport du 29 novembre 1833, s'élevaient alors à fl. 248,300, somme inférieure de fl. 154,700 au coût de l'alimentation, d'après l'estimation du devis, mais que des indemnités restaient à payer à différentes usines.

Le gouvernement a jugé convenable d'abandonner au concessionnaire la dite somme de fl. 154,700, à la condition qu'il prît à sa charge les indemnités vis-à-vis des meuniers; il y a à cet égard une espèce de *coup rompu*.

Suivant l'art. 23, l'alimentation doit être suffisante pour un transport annuel de 350,000 tonneaux vers Bruxelles.

L'art. 7 est relatif aux travaux de bétonnage et autres pour empêcher les filtrations, partout où elles sont assez considérables pour nuire sensiblement à l'alimentation du canal; cet article impose également aux concessionnaires l'obligation de consolider parfaitement et définitivement cette partie du canal.

L'art. 8 interdit aux concessionnaires tout recours en indemnité pour dépenses imprévues ou imprévoyables.

L'art. 9 porte que les concessionnaires restent chargés du paiement de tous travaux, de même que des indemnités pour emprise, occupation ou détérioration de terrains, suppression ou déplacement d'usines, etc.

L'art. 14 pose des bases pour la délimitation des francs-bords du canal, des terrains nécessaires pour son exploitation et son entretien, des terrains acquis en plus et qui devront être abandonnés au gouvernement dans certaines localités.

L'art. 20 concerne les plantations; l'achèvement, l'entretien et la conservation des plantations sont imposés au concessionnaire, avec cette clause : qu'aucun arbre ne pourra être abattu, si ce n'est du consentement et au profit du gouvernement.

Les art. 25, 26 et 27 méritent surtout de fixer l'attention. Ils établissent, au profit du gouvernement, la faculté de racheter la concession nouvelle de 11 ½ ans de durée, en payant au concessionnaire, pour chaque année de concession, ainsi rachetée, une indemnité de fl. 312,500, correspondant au produit net du péage sur 250,000 tonneaux de navigation (1). Cette indemnité

---

(1) 250,000 tonneaux, au droit de fl. 1-45, donnent comme produit brut . . fl. 362,500
A déduire pour entretien et exploitation 50,000
Reste comme produit net 312,500

Digitized by Google

est payable par quarts, de trimestre en trimestre. Il suit de ces dispositions qu'il suffit que le tonnage atteigne 250,000 tonneaux, pour que le gouvernement soit à même de reprendre la concession, sans bourse délier. Dans ce cas, en effet, il paie les frais d'entretien et d'exploitation, plus l'indemnité de reprise, sur les produits mêmes du canal, et cela de trois mois en trois mois, lorsque la recette du trimestre écoulé le couvre déjà du montant de chaque paiement.

Si le tonnage, après avoir atteint le taux de 250,000 tonneaux, s'élève à un taux supérieur (et c'est ce qui a lieu depuis plus de trois ans), chaque tonneau dépassant le chiffre de 250,000 constitue pour l'État, du moment qu'il use de la faculté de rachat, un bénéfice net de fl. 1-45. Ce bénéfice, ainsi que nous l'avons dit dans le préambule du présent rapport, se serait élevé à fr. 400,000 pour les 3 années 1836, 1837 et 1838.

En reconnaissant au gouvernement le droit de reprise à ces conditions, la société concessionnaire a dû se résigner à conserver le canal pendant qu'il ne serait que médiocrement productif et à se le voir enlever, au moment précis où le tonnage dépasserait la limite de 250,000 tonneaux. Le retard du vote de la Chambre a seul empêché cette prévision de se réaliser. Si donc le gouvernement s'est montré équitable, quant aux travaux en plus, le concessionnaire a, de son côté, fait preuve de condescendance, en admettant le gouvernement au partage des bénéfices de l'entreprise. C'est, au fond, compenser les travaux extraordinaires par la recette non prévue, ce qui est conforme aux engagements déjà pris par le gouvernement des Pays-Bas. (Voir la finale de la lettre de l'administration du waterstaat du 25 janvier 1830, *Annexe* n° 7, pag. 30.)

DEUXIÈME PARTIE.

Articles additionnels de la convention du 6 *novembre* 1834.

L'art. 1er additionnel porte que la concession de 90 ans, des embranchements du canal de Charleroy, est réduite à 16 ½ ans de durée, à compter du 1er octobre 1834.

L'art. 2 accorde à la société concessionnaire, comme compensation de cette réduction, la jouissance de tous les produits du canal de Charleroy, pendant cinq années, à compter du terme de la concession nouvelle de 11 ½ ans de durée du canal principal.

Les calculs sur lesquels reposent les art. 1 et 2 additionnels de la convention, se trouvent consignés dans une note fournie par la société concessionnaire. (Voir pag. 80 des *Annexes*.)

Ces calculs sont doubles et reposent :

Dans le premier cas, sur une base de produits présumés pendant les 90 années de concession ;

Dans le second cas, sur une base de coût présumé des travaux et sur l'allocation à la société concessionnaire de 10 p. % par an de ce coût, pour entretien, exploitation et prime de gain.

Digitized by Google

1re *Base.* — *Produits présumés.*

Le concessionnaire suppose que la moyenne du tonnage, pendant 90 années, sera de 150,000 tonneaux, dont :

60,000 tonneaux à 75 centimes, venant de Mariemont et Bascoup. . . . . fr.	45,000	
90,000 tonneaux, venant de Houdeng, à 1 fr. . . .	90,000	
Total	135,000	
A déduire pour personnel et entretien. . . .	20,000	
Reste comme produit annuel . . . . . fr.	115,000	

Ce produit annuel, avec ses intérêts composés au terme de 90 années, vaut fr. 192,000,000.

Cette valeur, ramenée au moment actuel, correspond à . . fr. 2,376,000

En supposant que le tonnage moyen, pendant les 15 premières années, soit de 100,000 tonneaux, le revenu sera :

40,000 tonneaux à 75 centimes . . . . . fr.	30,000	
60,000 id. à 1 fr.	60,000	
Total	90,000	
Otant pour l'entretien et le personnel	20,000	
Reste en produit net moyen . . . . . fr.	70,000	

Or, ce revenu annuel, cumulé avec ses intérêts composés, vaut, au terme de quinze années, fr. 1,585,000, et, ramené au moment actuel. 762,000

Otant cette somme de celle ci-dessus, il restera encore à payer sur les revenus du canal de Charleroy, la somme actuelle de fr. 1,614,000

Le tonnage moyen du canal de Charleroy ne pouvant être calculé, pendant les 15 premières années, qu'à 225,000 tonneaux, au droit de fl. 1-45, ou fl. 326,000, il reste en produit net, chaque année, après soustraction de fl. 58,000 pour entretien et exploitation, la somme de fl. 268,000 ou fr. 567,000 rond.

Or, ce produit annuel, perçu pendant 5 années, après les 10 années de la concession du canal de Charleroy, vaut, au terme de 15 années avec ses intérêts pendant 4 années (1), une somme de fr. 3,135,500, qui équivaut aujourd'hui à celle de fr. 1,508,000.

Cette valeur étant inférieure à celle de fr. 1,614,000, restant à payer, ainsi qu'il est dit ci-dessus, il en résulte qu'il faut plus de 5 années des produits du canal de Charleroy pour la permutation de la concession des embranchements.

(1) Quatre années et non cinq, parce qu'on ne pourra commencer le placement qu'au milieu de la onzième année et que les derniers six mois de la quinzième année ne produiront aucun intérêt.

Digitized by Google

2e *Base — Coût présumé.*

Le concessionnaire pose en fait, qu'il faut ajouter au devis estimatif, qui est de . . . . . fl.	557,453 42
1° La valeur de 1,000 mèt. de chemin de fer ajoutés à la branche vers Bascoup	20,000 00
2° Celle de 1,400 mèt. de canal ajoutés à l'embranchement de Houdeng	28,000 00
3° Déblais supplémentaires à l'extrémité de la branche du chemin de fer vers le bois d'Haine	2,000 00
4° Passage voûté sous la route charbonnière, à l'extrémité de la dite branche, avec le démontage et remontage du pavé . .	8,000 00
5° Pavage entre les rails du chemin de fer	10,000 00
6° Élargissement du pont à Seneffe	3,500 00
7° Plus-valeur pour 80 hectares de terre à acquérir, qui n'ont été portés qu'à la moyenne de fl. 1,850, tandis qu'ils coûteront incontestablement fl. 2,400 en moyenne, donc 80 hectares à fl. 550	44,000 00
Total . . . . . fl.	672,953 42
1/25 d'imprévu.	26,918 00
Total. . . . . fl.	699,871 42
Nombre rond . . . fl.	700,000 00
Intérêts de ce capital d'exécution, à 6 p. °/₀, pendant une année	42,000 00
Coût total des embranchements. fl.	742,000 00
En francs, rond . . . . . fr.	1,570,000 00
10 p. °/₀ pour entretien, exploitation et prime de gain, font fr.	157,000 00
D'autre part, le revenu des embranchements étant de . . .	90,000 00
Il y aurait un déficit annuel de fr.	67,000 00
Or, ce déficit annuel, avec ses intérêts à 5 p. °/₀, vaut, au terme de 15 années . . . . . fr.	1,517,550 00
Ajoutant le capital d'exécution des embranchements	1,570,000 00
Valeur des embranchements au terme de la 15e année, fr.	3,087,550 00
Tandis que le produit des 5 années du canal de Charleroy est de . . . . . fr.	3,135,500 00

Le concessionnaire fait remarquer que ce résultat est atteint dans la supposition que les intérêts du déficit annuel soient comptés à 5 p. °/₀. Il en infère qu'il faudrait, vu l'impossibilité d'obtenir des fonds à ce taux, lui allouer plus de 5 années des produits du canal de Charleroy, de la 11e à la 15e année.

M. l'inspecteur Vifquain, dans son rapport du 29 novembre 1833 (v. p. 75

Digitized by Google

et 76), a reconnu le bien fondé des calculs du concessionnaire et a conclu à ce que la concession de 90 années fût rachetée par le gouvernement, au moyen de la concession des droits sur ces mêmes embranchements, pendant quinze années, à partir de leur achèvement, qui serait fixé au 1er juillet 1835, plus celle des péages du canal de Charleroy, à fl. 1-45 par tonneau, avec toutes les charges de la concession modifiée suivant la proposition du concessionnaire, pendant les 5 années ou 5 ½ années qui suivront les 10 années proposées.

Le gouvernement a adopté ces données qui ont servi de base aux articles additionnels 1 et 2 de la convention.

L'art. 5 additionnel établit pour les embranchements le même droit de reprise que pour le canal principal; l'indemnité de reprise des embranchements se trouve fixée à fr. 70,000 par an. Cette somme correspond au produit net de 100,000 tonneaux dont 40,000 au droit de fr. 0-75 et 60,000 au droit d'un franc. (Voir ci-dessus, pag. XXXII.)

---

§ 7.

Présentation de la convention du 6 novembre 1834 à la Chambre des Représentants. — Rapport de la commission de la Chambre.

La convention du 6 novembre 1834 fut présentée à la Chambre des Représentants par M. le ministre de l'intérieur, le 24 du même mois, avec un projet de loi portant autorisation pour le gouvernement, de donner suite à la dite convention. (*Annexe* n° 1.)

Ainsi que l'indique l'exposé des motifs (*Annexe* n° 26), le gouvernement, par la convention du 6 novembre, se proposait d'atteindre un triple résultat :

1° D'opérer la liquidation des indemnités dues aux concessionnaires, et de rendre impossible toute réclamation ultérieure de leur part, par l'annulation de la concession primitive, et ce, moyennant une concession nouvelle de 11 ½ ans de durée, et l'abandon des 4 millions avancés, suivant contrat avec le syndicat d'amortissement;

2° D'obtenir l'exécution des embranchements, moyennant la cession de leurs produits pendant 16 ½ ans, et la prolongation, pendant 5 ans, de la concession du canal principal;

3° De donner au gouvernement les moyens de reprendre, à des conditions équitables et fixées dès lors, le canal et ses embranchements.

La commission de la Chambre, à laquelle le projet avait été renvoyé, fit, le 7 mai 1835, un rapport fort étendu, dont les conclusions tendent au rejet de la convention. (*Annexe* n° 28.)

Notre intention n'est pas de discuter ici le travail de la commission; ce que

Digitized by Google

nous pourrions dire à cet égard, rentrerait nécessairement dans les observations déjà présentées par M. le ministre de l'intérieur. (Voir les notes ajoutées au rapport, *Annexe* n° 28.)

Nous nous proposons simplement de donner l'analyse du rapport de la commission comme appartenant à l'exposé des faits.

La commission de la Chambre a pensé que l'affaire soumise à son examen, présentait une question principale à résoudre, savoir :

« La convention du 6 novembre 1834, entre M. le ministre de l'intérieur, » d'une part, et les concessionnaires, d'autre part, est-elle utile et bien conçue » dans les intérêts de l'État? »

Cette question lui a paru pouvoir se subdiviser en quatre autres :

1° Les indemnités que réclament les concessionnaires, quant au canal principal, sont-elles fondées en droit et en équité?

2° Serait-il plus avantageux pour l'État de payer aux concessionnaires les indemnités qu'on reconnaît leur devoir en équité, pour le canal principal, en maintenant la concession au terme de 29 années, plutôt que de la réduire à 11 ½ années, comme le porte la transaction, en abandonnant alors aux concessionnaires les 4 millions avancés, avec les intérêts et les autres produits du canal jusqu'à ce jour?

3° Est-il de l'intérêt de l'État d'accéder à la demande des concessionnaires, qui proposent de se charger de la construction, à leurs frais, des embranchements, moyennant qu'il leur soit accordé 16 ½ années de pleine jouissance des revenus de ces embranchements, et, en outre, 5 années de pareille jouissance du canal principal?

4° Quelles sont, pour le cas où la législature se déciderait à ratifier en principe la transaction provisoire conclue par le ministre, tant en ce qui concerne les embranchements que le canal principal, les modifications qu'il serait convenable à ses intérêts d'apporter aux principaux articles de la dite transaction?

1re Question. — *Indemnités réclamées par la société concessionnaire, quant au canal principal.*

La commission considère ces réclamations comme non fondées en droit (voir *Annexe* n° 28, pag. 106), et ce n'est que sous le rapport de l'équité qu'elle a émis à leur égard les considérations consignées dans son rapport.

Travaux extraordinaires du percement souterrain, fl. 381,120-10.

Quelques membres de la commission ont été d'avis que le devis ayant, à la vérité, prévu ce percement souterrain, mais ayant en même temps prescrit le mode d'exécution, il y avait équité, si non droit, d'indemniser de ce chef les concessionnaires, si ceux-ci, comme c'était le cas, avaient été, sur la réquisition des ingénieurs et agents du gouvernement, obligés de recourir à d'autres moyens d'exécution que ceux prescrits, et cela après avoir d'abord

Digitized by Google

exécuté selon le devis et après divers autres essais plus ou moins coûteux et ruineux. (Pag. 108.)

La commission a exprimé le regret que le rapport des ingénieurs (*Annexe* n° 9, pag. 32) ne contînt pas des calculs plus positifs et plus détaillés sur les travaux du souterrain.

La commission fait, en outre, remarquer que la commission d'ingénieurs n'a eu d'autres documents de comparaison avec le devis primitif que le devis qui forme le n° 16 des Annexes. (Voir pag. 54.) On voit, suivant la commission, à l'inspection de ces documents comparés, que l'indemnité de fl. 381,120-10, ne serait, à beaucoup près, pas entièrement due en équité, attendu que la plupart des travaux mentionnés dans le devis (*Annexe* n° 16) sont loin de résulter tous du changement du mode d'exécution prescrit par le cahier des charges. La somme de fl. 381,120-10 comprendrait, en outre, une somme de fl. 42,347-50 pour intérêts, qui devrait en être déduite.

Bétonnage, fl. 120,000.

Un membre rejette; un membre admet, en motivant son opinion; un troisième membre fait observer que les principales infiltrations, sinon toutes, ont eu lieu, non dans les déblais, mais dans les remblais; qu'elles seraient la conséquence de l'emploi de terres pierreuses et graveleuses dans la confection des digues; que, par suite, ces infiltrations, loin d'être un titre en faveur du concessionnaire, sont un titre contre lui. (Pag. 109 et 110.)

Réparation des éboulements, fl. 110,000, *savoir : fl.* 49,900 *pour travaux effectués et fl.* 60,100 *pour travaux à effectuer.*

Quelques membres ont considéré que les dépenses pour la maintenue des hautes berges du bief de partage en 1832, 1833 et 1834 ont été faites, à ce qu'il paraît, sous la direction et avec une espèce de promesse d'indemnité de la part de l'administration; mais que, quant aux travaux encore à faire, ils appartenaient, purement et simplement, à l'entretien, et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu à indemnité. (Pag. 110.)

Ponts, ponteaux et aquéducs en plus, fl. 105,572-17.

Cette indemnité a été reconnue équitable en principe par tous les membres de la commission. (Pag. 111.)

Remboursement de la différence de recette en vertu de l'arrêté du 17 *septembre* 1832, *fl.* 62,500 *par an.*

Plusieurs membres ont pensé qu'on ne pouvait tirer aucune conséquence contraire aux concessionnaires de ce qu'ils s'étaient joints au commerce pour demander la diminution des péages, attendu que cette diminution n'a eu lieu que pour obtenir le rétablissement de l'équilibre de concurrence que l'abaissement du tarif du canal d'Antoing avait rompu. (Pag. 111 et 112.)

D'autres membres ont pensé que ce ne serait pas la première fois que la diminution d'un droit à payer aurait fait augmenter la recette réelle, et que, dès lors, il y a, non seulement droit, mais même équité à refuser le remboursement

Digitized by Google

de la prétendue différence de recette. (Pag. 112.) Un peu plus loin, on arrive à cette conclusion que de pures considérations d'équité, d'ailleurs peu soutenables, militent seules en faveur du remboursement de la différence des droits de péage, et que, dans tous les cas, ce remboursement ne devrait avoir lieu que jusqu'à concurrence des tonnages et prix divers portés au devis. (Pag. 113.)

Plusieurs membres pensent qu'admettant même le principe de l'équité, le gouvernement doit s'empresser de rapporter l'arrêté de 1832, pour en prendre un autre qui stipule le remboursement annuel, non pas sur la recette réelle, ni sur le tonnage présumé de 250,000 tonneaux, au plus haut prix, mais purement et simplement sur les divers tonnages et sur les divers péages portés au mémoire à l'appui du devis estimatif du canal. (Pag. 114.)

Indemnité de fl. 136,000 *par an du chef de la perte du débouché en Hollande.*

Il est sans objet de rendre compte des observations de la commission sur ce chef d'indemnité, qui est écarté par la convention du 6 novembre 1834, la question restant entière pour le cas seulement où la convention serait rejetée.

2e QUESTION. — *Serait-il plus avantageux pour l'État de payer aux concessionnaires les indemnités qu'on reconnaît leur devoir en équité, pour le canal principal, en maintenant la concession au terme de* 29 *années, plutôt que de la réduire à* 11 1/2 *années, comme le porte la transaction, en abandonnant alors aux concessionnaires les* 4 *millions avancés, avec les intérêts et les autres produits du canal jusqu'à ce jour?*

Un membre pense qu'il faudrait faire le sacrifice de toutes les indemnités réclamées, plutôt que de consentir à la transaction. (Pag. 115.)

Un autre membre fait observer que l'on ne doit pas discuter le chiffre des indemnités et qu'il faut s'en tenir à celui de fl. 486,692 (le souterrain et les ponts, pontceaux et aquéducs en plus), que le ministre annoncerait avoir été seul pris en considération; que le gouvernement peut couvrir cette dépense par l'abandon de deux annuités de remboursement du prêt de 4 millions.

Le rapport apprend du reste que de nouveaux calculs ont été présentés par des membres de la commission.

Ces calculs sont de deux espèces. Les premiers, qui tendent à vérifier si les 17 1/2 dernières années de concession valent, au terme de la concession, ce que vaudraient, à la même époque, les 27 annuités de remboursement du prêt de 4 millions, aboutissent à ce résultat qu'il y aurait, au préjudice de l'État, une différence de fl. 1,623,397 au terme de la concession. (Pag. 117.)

D'autres calculs ont pour objet de discuter le chiffre de 330,000 tonneaux au droit de fl. 1-70, chiffre admis par M. l'inspecteur Vifquain dans ses évaluations (voir ses développements du 5 décembre 1834, *Annexe* n° 27), comme base du produit moyen de chacune des 17 1/2 dernières années de la concession.

Digitized by Google

La commission ne conteste pas le chiffre de 330,000 tonneaux (pag. 119); mais elle n'admet le péage de fl. 1-70 que pour le nombre de tonneaux porté au mémoire à l'appui du projet du canal. Pour le surplus, elle n'admet que le tarif actuel, c'est-à-dire, la base de fl. 1-45. Partant de là, elle établit des calculs nouveaux qui aboutissent à assigner aux années de concession à reprendre, une valeur inférieure de fl. 1,487,936 à celle trouvée par M. Vifquain.

Ajoutant cette différence à celle de fl. 1,623,397 qui résulte de la comparaison établie par elle entre la valeur des 17 1/2 années de concession à reprendre et celle des 27 annuités de remboursement des 4 millions, la commission signale une différence totale, au préjudice de l'État, de fl. 3,111,333. (Pag. 121.)

Et encore, suivant la commission, ce résultat ne serait que l'expression incomplète du préjudice que l'État éprouverait, puisqu'en réalité le nombre d'années de concession rachetées serait seulement de 14 (bien entendu dans le système de la commission, d'après lequel les retards éprouvés dans l'exécution sont exclusivement imputables au concessionnaire, qui doit seul en supporter les conséquences). (Pag. 121 et 122.)

3e QUESTION. — *Est-il de l'intérêt de l'État d'accéder à la demande des concessionnaires qui proposent de se charger de la construction, à leurs frais, des embranchements, moyennant qu'il leur soit accordé* 16 1/2 *années de pleine jouissance des revenus de ces embranchements, et, en outre,* 5 *années de pareille jouissance du canal principal?*

Cette partie du travail de la commission est consacrée exclusivement à l'exposé des bases d'un projet, suivant lequel la branche de l'ouest des embranchements, qui part du bassin de la Louvière et va aboutir au canal principal, à Seneffe, serait remplacée par un chemin de fer, dont le tracé, partant aussi de la Louvière, longerait les plateaux, irait passer par les Écaussines et viendrait aboutir au canal à Ronquières. (Pag. 123.)

Ce chemin de fer aurait un tonnage total de 124,000 tonneaux.

Le péage serait de fr. 2-61, pour conserver l'équilibre de concurrence à l'égard des exploitations qui feraient usage de la branche de Mariemont (branche *est* des embranchements), que l'on propose de laisser telle qu'elle est projetée. Ce péage sur 124,000 tonneaux présenterait, par an, un revenu de fr. 323,640, plus que suffisant pour couvrir, non seulement les frais du chemin de fer, mais encore même les frais de l'embranchement dit *de Mariemont*, en sorte que le produit de cet embranchement serait un pur bénéfice pour l'État. (Pag. 123.)

Le transport des houilles par le chemin de fer proposé coûterait, du bassin de la Louvière et de Houdeng, à Bruxelles, fr. 4-77 au tonneau, tandis que, par l'embranchement projeté par le ministre, les frais seraient de fr. 5-22. Donc différence, par le chemin de fer, en faveur du commerce, de l'industrie et des consommateurs, de fr. 0-45.

Digitized by Google

4e QUESTION. *Quelles sont, pour le cas où la législature se déciderait à ratifier en principe la transaction provisoire conclue par le ministre, tant en ce qui concerne les embranchements que le canal principal, les modifications qu'il serait convenable à ses intérêts d'apporter aux principaux articles de la dite transaction?*

Une première observation, reposant sur la supposition que les recettes antérieures au 1er octobre 1834, auraient été abandonnées sans motif aux concessionnaires et constitueraient un cadeau à leur profit, tend à faire réduire la durée de la concession nouvelle de 11½ ans, à un nombre d'années beaucoup moindre. (Pag. 124.)

Viennent ensuite des observations sur le système d'alimentation du canal. La commission a pensé que la question du système d'alimentation ne pouvait recevoir une solution sans une enquête administrative préalable, tant sous le rapport du coût que de la suffisance du système exécuté.

La commission s'est aussi livrée à un examen minutieux de la rédaction des divers articles de la convention. Plusieurs changements demandés tiennent au système que la commission ou quelques-uns de ses membres s'étaient formé sur le projet, d'autres tendent à rendre plus nette la position respective du gouvernement et des concessionnaires. Les observations de cette catégorie ont, autant que possible, été prises en considération dans la convention du 1er février 1836, dont il sera parlé ci-après.

La commission a terminé son travail en revenant à la question générale qu'elle s'était posée en commençant et qui est la suivante : « *La convention du* » 6 *novembre* 1834, *entre le ministre de l'intérieur, d'une part, et les conces-* » *sionnaires, d'autre part, est-elle utile et bien conçue dans les intérêts de* » *l'État?* »

La commission se résumant fait remarquer que les uns calculent sur tel tonnage supposé, les autres sur tel autre; les uns sur tel chiffre d'indemnités, les autres sur tel autre chiffre; que l'ingénieur du canal évalue à fl. 62,500, l'indemnité annuelle pour la différence de recette résultant de la réduction des péages, tandis que les concessionnaires eux-mêmes ne demanderaient, de ce chef, que fl. 37,250; que d'autres prétendent que cette indemnité doit être beaucoup moindre, et d'autres enfin que la diminution des péages ayant augmenté plutôt que diminué la recette réelle, il n'y a pas lieu à une indemnité de ce chef; que l'ingénieur du canal calcule sur une indemnité annuelle de fl. 136,000 du chef de la séparation de la Hollande, indemnité que la commission rejette unanimement. Elle ajoute que quelques membres de la commission ont pensé que, si à l'embranchement de Houdeng on substituait un chemin de fer, partant de la Louvière, passant par les Écaussines et allant rejoindre le canal à Ronquières, l'État trouverait là de quoi faire la dépense, non seulement de ce chemin de fer, mais encore de l'embranchement dit *de Mariemont*, qu'en outre il lui resterait un surcroît de revenu net, qui compenserait et au delà même, selon eux, les seules indemnités que l'on peut équitablement accorder aux concessionnaires du canal principal, et que les charbons de Hou-

Digitized by Google

deng arriveraient à 45 centimes de moins le tonneau, voire même ceux de Mariemont, si l'on se décidait à mettre Mariemont en communication avec le chemin de Ronquières.

Ces membres pensent que l'on ne tient à avoir le canal de Houdeng que parce que le concessionnaire, pour arriver à une dépense moindre, a changé le système d'alimentation du canal principal.

Cette alimentation qui était assurée par le système primitif, ne le serait plus aujourd'hui. Les mémoires à l'appui du projet du canal principal, combinés avec le cahier des charges, n'ont promis aucun embranchement.

Passant à une autre question, la commission rappelle que le contrat du 12 septembre 1837 a été interprété de diverses manières. Les concessionnaires ont prétendu que les intérêts des versements partiels étaient compris dans l'annuité de fl. 280,000 à payer à l'État pendant 27 années consécutives. Plusieurs membres de la commission ont fait des observations en sens contraire. Dans le cas présent, la commission pense qu'il y a doute sur la fixation de ces données et que, par conséquent, ce que l'on peut faire de plus sage, c'est de s'abstenir de tout calcul jusqu'à ce que ce doute ait été levé. Si le gouvernement penchait à croire l'opinion des concessionnaires fondée, il devrait au moins, dans toute convention ou liquidation à intervenir, réserver suffisante garantie envers le syndicat contre le concessionnaire.

Quelques membres estiment que, si l'on établissait entre l'État et les concessionnaires le décompte de ce qu'ils se doivent réciproquement, le débet qui en résulterait de la part des concessionnaires envers l'État serait au moins égal à l'estimation des embranchements (fl. 557,453-42).

Le gouvernement trouverait donc là, suivant ces membres, à peu près ce qu'il faudrait pour faire les embranchements à son propre compte, même en payant aux concessionnaires l'indemnité totale pour travaux extraordinaires, ainsi que l'indemnité annuelle pour la différence des péages. Il jouirait en outre de 24 ½ annuités de fl. 240 à 250,000, plus les revenus pleins des embranchements pendant le reste de la concession.

Comment préférerait-il cette belle position à la position toute chanceuse et incertaine dans ses résultats que lui donnerait la transaction ?

La majorité de la commission pense que, lors même que les concessionnaires ne devraient à l'État que le paiement des annuités, plus les intérêts de celles échues, l'État trouverait encore plus d'avantage au maintien de la concession actuelle du canal principal qu'à une transformation de concession dont on fait commencer le cours au 1er janvier 1835, pour être terminée 16 ½ ans après et qui ne laisserait en définitive à l'État, pour se payer de ses 4 millions avec intérêts, que près de neuf années de jouissance anticipée du canal.

M. le président ayant mis aux voix le projet de loi, deux membres ont répondu *oui*, cinq ont répondu *non* et un s'est abstenu.

Digitized by Google

§ 8.

Réponse du ministre de l'intérieur au rapport de la commission. — Approbation de l'adjudication de la concession des embranchements pour 90 ans. — Convention du 1er février 1836.

M. le ministre de l'intérieur a présenté, le 21 mars 1836, un rapport en réponse à celui de la commission de la Chambre du 7 mai 1835.

Indépendamment des considérations générales et des explications que renferme ce rapport, M. le ministre de l'intérieur s'est attaché à discuter, de point en point, les observations de la commission, dans une série d'annotations placées en regard du travail de cette dernière. (Voir les notes de l'*Annexe* n° 28, pag. 95 et suiv.)

Il a en outre fait connaître à la Chambre deux actes nouveaux :

1° L'arrêté du roi du 29 août 1835. (*Annexe* n° 29.)

2° La convention du 1er février 1836. (*Annexe* n° 2.)

L'arrêté royal du 29 août 1835, approuve, par son art. 1er, l'adjudication de la concession des embranchements, pour un terme de 90 ans, et en maintenant les conditions primitives de la concession. L'art. 2 du même arrêté porte que cette concession de 90 ans serait réduite au terme stipulé dans les articles additionnels de la convention du 6 novembre 1834 (16 ½ ans de durée combinés avec une prolongation de jouissance de 5 ans sur le canal principal), si ces articles étaient sanctionnés par le pouvoir législatif. Ces nouveaux arrangements, auxquels la société concessionnaire avait, au préalable, déclaré donner son adhésion, ont rendu l'exécution des embranchements indépendante de la ratification de la convention du 6 novembre, l'État conservant néanmoins la faculté de reprise stipulée en sa faveur.

Il résulte de l'arrêté du 29 août 1835, que la convention du 6 novembre 1834, qui, primitivement, formait un acte indivisible, qu'il fallait sanctionner ou rejeter en totalité, est aujourd'hui susceptible d'être adoptée, soit dans son entier, soit seulement en ce qui concerne le canal principal, auquel cas les articles additionnels seraient non avenus. Ces articles sont demeurés obligatoires pour la société concessionnaire; l'État, au contraire, a acquis le droit de les répudier ou d'en exiger l'accomplissement.

La convention du 1er février 1836, également produite à l'appui du rapport du 21 mars même année, a eu pour principal objet de lever les difficultés nées de certaines objections de la commission de la Chambre et de faire droit à celles de ses observations qui ont paru fondées.

Elle se trouve imprimée en regard de la convention du 6 novembre 1834 (*Annexe* n° 2, pag. 2), qu'elle modifie dans quelques-uns de ses articles.

La plus importante de ces modifications porte sur l'art. 2 de la convention du 6 novembre, suivant lequel le gouvernement accordait à la société concessionnaire la remise du remboursement et des intérêts des 4 millions du syndicat. Plusieurs membres de la commission ayant pensé, sans néanmoins pouvoir motiver leur opinion d'une manière péremptoire, que des intérêts d'une catégorie (ceux dus sur chaque versement de fl. 100,000, depuis sa

Digitized by Google

date jusqu'au jour où les 4 millions se sont trouvés fournis intégralement) n'étaient pas compris dans les 27 annuités de fl. 280,000, et devaient faire l'objet d'un compte séparé, dont l'art. 2 de la convention, conçu comme il l'était, enlevait à l'État le bénéfice, M. le ministre de l'intérieur a jugé convenable de proposer à la société concessionnaire une rédaction nouvelle, dans laquelle la remise des 27 annuités de fl. 280,000 est substituée à la remise des 4 millions et de leurs intérêts, ce qui laisse le gouvernement entier dans ses droits, pour le cas où il serait reconnu ultérieurement que les concessionnaires fussent débiteurs d'autres intérêts que ceux compris dans les annuités. Une réserve formelle en ce sens a même été introduite dans la convention. (Voir art. 2, pag. 3.) Au moyen de cette rédaction nouvelle, les difficultés auxquelles a donné lieu l'interprétation du contrat du 12 septembre 1827 avec le syndicat, sont totalement aplanies.

Une autre modification fort importante est celle qui a prolongé de plus de 2 années le temps pendant lequel le gouvernement peut, aux termes de l'art. 25 de la convention, reprendre la concession nouvelle de 11 ½ ans de durée, moyennant une indemnité annuelle de fl. 312,500, correspondant au produit net de 250,000 tonneaux ; c'est grâce à cette modification que le gouvernement se trouve encore aujourd'hui dans les délais utiles pour reprendre la concession. Aux cessions précédemment consenties, la convention du 1er février 1836 ajoute l'abandon des recettes pendant 4 mois, en postposant le commencement des 11 ½ ans de concession nouvelle, du 1er octobre 1834 au 1er février 1835. Cette cession a eu pour objet d'indemniser la société concessionnaire des retards qu'avait éprouvés le vote de la Chambre sur la convention du 6 novembre 1834. Ces retards ont été préjudiciables à la société concessionnaire, en ce qu'ils ont ajourné, pendant 9 mois environ, la construction des canaux d'embranchement, dont l'ouverture doit augmenter immédiatement la navigation du canal de Charleroy de 80,000 tonneaux au moins. Le concessionnaire a toujours demandé (voir la note de la pag. 61), et il avait été entendu que la concession nouvelle de 11 ½ ans de durée, comprendrait 10 années à compter de l'ouverture des embranchements. Le temps d'exécution des embranchements, ayant été calculé sur 18 mois, il importait, pour que cette condition fût remplie, que le vote des Chambres ne se fît pas attendre. Au lieu de savoir immédiatement à quoi s'en tenir, le concessionnaire a été tenu dans l'inaction jusqu'au 29 août 1835, date de l'approbation de l'adjudication des embranchements, ce qui, en comptant sur 18 mois d'exécution, réduisait à 9 ans 3 mois (au lieu de 10 ans) la jouissance du concessionnaire à compter de l'ouverture des embranchements.

Cette perte, en comptant sur 80 tonneaux pour l'année entière, équivaut, pour 9 mois à 60,000 tonneaux, au droit de fl. 1-45, ce qui fait fl. 87,000.

Les recettes pendant les 3 derniers mois de 1834 et le mois de janvier 1835, se sont élevés à.	fl. 107,893	95
Si on en déduit les frais d'entretien et d'exploitation sur le pied de fl. 58,000 par an.	19,333	33
On trouve comme produit net.	88,560	62
L'indemnité ci-dessus s'élève à.	87,000	00
Différence insignifiante au profit du concessionnaire. . . .	1,560	62

Digitized by Google

M. le ministre de l'intérieur a enfin communiqué à la Chambre un rapport supplémentaire de la commission d'ingénieurs instituée le 31 août 1831.

Ce rapport renferme des développements et des calculs fort étendus sur les travaux extraordinaires du percement souterrain, sur les travaux de bétonnage et sur les travaux de soutènement du bief de partage. (Voir *Annexe* n° 30.)

Le rapport du 21 mars 1836 comprend deux projets amendés, destinés à remplacer le projet de loi primitif, nécessairement incomplet, comme étant antérieur à l'arrêté du 29 août 1835 et à la convention du 1er février 1836.

Ces projets sont dressés, l'un dans l'hypotèse du rejet des articles relatifs aux embranchements; l'autre dans l'hypothèse de l'adoption de la convention, tant pour les embranchements que pour le canal principal.

---

§ 9.

Rapport du ministre de l'intérieur, du 23 *novembre* 1836.

Dans son rapport du 23 novembre 1836, M. le ministre de l'intérieur s'est attaché à mettre en parallèle les sommes à percevoir par l'État dans les deux hypothèses, du rejet ou de la confirmation des arrangements entre le gouvernement et la société concessionnaire du canal de Charleroy. Les recettes de l'État se composent, dans la première hypothèse, des annuités de remboursement du prêt de 4 millions, affectées de certaines déductions, et, dans la seconde hypothèse, des produits du canal, affectés, jusqu'en 1846, d'une indemnité de reprise au profit de la société concessionnaire.

1re HYPOTHÈSE : *rejet de la convention.*

La concession primitive de 29 années de durée se trouvant maintenue, l'avoir du gouvernement se composera des 27 annuités de remboursement stipulées dans le contrat du 12 septembre 1827 (*Annexe* n° 5), réduites de toutes les indemnités dues à la société concessionnaire, tant pour travaux en plus que du chef de l'abaissement des péages. Les trois premières annuités, échues respectivement le 1er avril 1833, le 1er avril 1834 et le 1er avril 1835, et une portion considérable de celle échue le 1er avril 1836 devant être affectées au paiement des indemnités pour les travaux en plus et pour l'abaissement des péages sur le tonnage des quatre premières années de navigation (1), il ne

---

(1) 4 annuités de fl. 280,000 chacune, valent ensemble . . . . . fl. 1,120,000

Sur quoi à déduire :

1° Les travaux en plus	fl. 730,000	
2° 25 cents par tonneau sur 809,480 tonneaux (tonnage des quatre premières années réunies)	202,370	
Ensemble		932,370
Reste		fl. 187,630

Digitized by Google

restera à l'État, en retour de ses avances, qu'une portion de la 4e annuité égale à fl. 187,630 (voir la note de la page XLIII), plus les 23 annuités suivantes.

Mais ces 23 annuités ne seront pas de fl. 280,000 chacune, conformément au contrat avec le syndicat, attendu qu'il faudra déduire de chacune d'elles, du chef de la réduction du tarif et aux termes de l'art. 3 de l'arrêté royal du 17 septembre 1832 (*Annexe* n° 18, pag. 56), une indemnité au profit du concessionnaire, de 25 cents par tonneau sur le tonnage de l'année à laquelle l'annuité se rapportera.

En calculant sur un tonnage de 350,000 tonneaux, à partir de l'ouverture des embranchements, ce qui ne suppose que 60,000 tonneaux d'augmentation sur le tonnage de l'année 1835-1836, supposition très modérée, inférieure même aux prévisions de la commission de la Chambre (1), on doit s'attendre à voir tomber les annuités de remboursement, dès l'ouverture des embranchements, à fl. 192,500 (au lieu de fl. 280,000) (2).

L'État ne peut donc compter que sur une portion d'annuité égale à fl. 187,630, une annuité de fl. 205,000 (année de transition), puis enfin 22 annuités de fl. 192,500.

Ces divers recouvrements représentent à l'époque actuelle une valeur de fl. 2,842,836-50.

2e HYPOTHÈSE : *adoption de la convention.*

Le gouvernement, usant sans délai de la faculté qui lui est réservée de reprendre ce qui reste à courir sur la concession nouvelle de 11½ ans de durée, entrera en jouissance immédiate de tous les revenus du canal, à charge d'une indemnité annuelle de fl. 312,500, au profit de la concession, jusqu'au 1er août 1846 (3).

Ces revenus du canal, dans l'hypothèse de 350,000 tonneaux de navigation à partir de l'ouverture des embranchements, vaudront annuellement fl. 157,000, jusqu'au 1er août 1846, terme de la concession nouvelle de 11½ ans de durée, et, à partir du 1er août 1846 jusqu'au 1er octobre 1861, terme de la concession primitive de 29 ans, fl. 469,500 annuellement (4).

---

(1) La commission de la Chambre pense qu'il faut compter sur plus de 80,000 tonneaux d'augmentation. (Voir la note *K*, pag. 123.)

(2) Montant intégral de l'annuité	fl. 280,000
A déduire 350,000 tonneaux à raison de 25 cents	87,500
Reste	fl. 192,500

(3) Voir la convention du 6 novembre 1834, art. 26 combiné avec l'art. 2 n° 3 de la convention du 1er février 1836.

(4) 1° 350,000 tonneaux à fl. 1-45	fl. 507,500
2° La pêche, les herbages et plantations	10,500
3° La redevance pour l'alimentation des embranchements	1,500
Ensemble	fl. 519,500
A déduire les frais d'entretien et d'exploitation	50,000
Reste comme produit net, après le 1er août 1846	fl. 469,500
A déduire, jusqu'au 1er août 1846, l'indemnité due au concessionnaire pour la reprise de sa concession modifiée	312,500
Reste comme produit net annuel, au profit de l'État, jusqu'au 1er août 1846,	fl. 157,000

Digitized by Google

Les sommes à percevoir par l'État dans cette hypothèse représentent actuellement une valeur capitale de fl. 4,569,059-99.

Comparaison des résultats dans les deux hypothèses.

1re hypothèse (rejet de la convention)	fl. 2,842,836 50
2e hypothèse (adoption de la convention)	4,569,059 99
Différence, au profit de l'État, par l'adoption de la convention	fl. 1,726,223 49
Soit en francs (somme ronde)	fr. 3,653,000 00

Voici du reste le tableau que M. le ministre de l'intérieur a pris pour base de ses calculs, et dans lequel les sommes à percevoir par l'État, dans les deux hypothèses, sont mises en regard, pour chacune des années de la période 1836-1861.

Années.	Sommes à percevoir par l'État, dans l'hypothèse du maintien de la concession.	Sommes à percevoir par l'État, dans l'hypothèse de la reprise de la concession.	OBSERVATIONS.
1836	187,630 (a)	»	(a) Cette somme représente ce qui reste sur les quatre premières annuités; après la liquidation des indemnités dues à la concession. (V. la note de la page XLIII.)
1837	205,000	84,500	
1838	192,500	157,000	
1839	192,500	157,000	
1840	192,500	157,000	
1841	192,500	157,000	
1842	192,500	157,000	
1843	192,500	157,000	
1844	192,500	157,000	
1845	192,500	157,000	
1846	192,500	287,200 (b)	(b) L'indemnité de reprise n'a été portée en compte ici que pour sept mois, la concession modifiée expirant le 1er août 1846.
1847	192,500	469,500	
1848	192,500	469,500	
1849	192,500	469,500	
1850	192,500	469,500	
1851	192,500	469,500	
1852	192,500	469,500	
1853	192,500	469,500	
1854	192,500	469,500	
1855	192,500	469,500	
1856	192,500	469,500	
1857	192,500	469,500	
1858	192,500	469,500	
1859	192,500	469,500	(c) On n'a calculé ici les produits du canal que pour neuf mois, par le motif que la concession primitive expire le 1er octobre.
1860	»	469,500	
1861	»	352,100 (c)	

C'est en ramenant à leur valeur actuelle les sommes comprises dans chacune des colonnes de ce tableau, que M. le ministre de l'intérieur assigne à l'État, dans une hypothèse, la perception d'une valeur capitale de fl. 2,842,836-50, et, dans l'autre hypothèse, la perception d'une valeur capitale de fl. 4,569,059-99; résultat incontestable, si les chiffres d'où on est parti sont à l'abri de toute critique.

Digitized by Google

Or, ces chiffres sont même très modérés pour quiconque admet que l'ouverture des embranchements portera immédiatement le tonnage du canal de Charleroy à 350,000 tonneaux, puisque M. le ministre de l'intérieur n'a admis aucune augmentation au delà de 350,000 tonneaux, pour toute la série d'années qui prendra fin en 1861, malgré l'accroissement constant et rapide de la consommation et malgré la prévision probable de la rentrée des charbons belges en Hollande.

Quant à l'indemnité du chef de la réduction des péages, M. le ministre de l'intérieur l'a fait entrer dans ses calculs à raison de 25 cents par tonneau, pour le tonnage entier de 350,000 tonneaux, ce qui est entièrement justifié, attendu que l'administration doit, ou maintenir, comme elle l'a fait, le régime de l'arrêté du 17 septembre 1832 (*Annexe* n° 18), ou rapporter cet arrêté pour rétablir le tarif primitif, mesure que des considérations d'intérêt général rendent impraticable. Il est impossible de prendre un moyen terme, en n'allouant l'indemnité qu'à concurrence du tonnage porté dans le mémoire à l'appui du projet, arrangement auquel la société concessionnaire refuserait son assentiment, et sur lequel il serait même peu équitable d'insister, en présence des bénéfices fort élevés que la convention assure au gouvernement.

Le bénéfice de fr. 3,653,000 qui, suivant les calculs de M. le ministre de l'intérieur, doit résulter pour l'État de l'adoption de la convention, correspond à plus du double de toutes les indemnités admises par la convention, pour travaux extraordinaires.

La convention serait donc encore très avantageuse à l'État et lui assurerait un bénéfice d'au moins fr. 2,000,000, dans le cas même où toutes les indemnités pour travaux en plus auraient été indûment allouées, supposition inadmissible et que la commission de la Chambre, qu'on n'accusera pas de partialité en faveur du projet, n'a pas même songé à faire (1).

---

(1) L'on a vu, en effet, que cette commission a admis les ponts, ponteaux et aquéducs en plus, ci . . . . . fl. 105,572 17

Qu'elle n'a pas repoussé l'indemnité pour le souterrain, que nous portons ici en compte, non pour son chiffre réel de 381,120-10, mais seulement pour le chiffre fortement réduit de 200,000 00

Qu'elle a admis les travaux de consolidation des berges de la tranchée du bief de partage à concurrence de 49,000 00

Qu'elle ne s'est pas prononcée sur le bétonnage, que par ce motif nous réduisons, pour un instant, de moitié, ci 60,000 00

Total . . . . fl. 414,572 17

En entrant donc dans le système critique de la commission de la Chambre, on atteindrait encore un chiffre d'indemnités de travaux, d'au moins fl. 400,000.

Digitized by Google

§ 10.

Faits nouveaux. — Chiffre des recettes; taux actuel des dépenses d'entretien et d'exploitation; pêche, herbages et plantations. — Exécution des embranchements. — Directions adoptées pour les chemins de fer du Hainaut et de Namur. — Notification faite au gouvernement par la société concessionnaire des embranchements.

Depuis le rapport du ministre de l'intérieur du 23 novembre 1836, plusieurs faits nouveaux se sont accomplis.

Recettes.

Pour bien apprécier le chiffre actuel des recettes, il est nécessaire de rappeler les recettes antérieures comme point de comparaison.

Le canal de Charleroy est aujourd'hui dans sa septième année de navigation. Les recettes des péages, pendant les six années révolues, ont été les suivantes :

1re année,	du 11 octobre	1832 au 30	septembre	1833	. . .	fr.	453,121 24
2e id.,	du 1er id.	1833 au 30	id.	1834	. . .		572,899 55
3e id.,	du 1er id.	1834 au 30	id.	1835	. . .		693,562 39
4e id.,	du 1er id.	1835 au 30	id.	1836	. . .		890,425 79
5e id.,	du 1er id.	1836 au 30	id.	1837	. . .		885,503 84
6e id.,	du 1er id.	1837 au 30	id.	1838	. . .		843,508 09

(Voir les tableaux pag. 151 et suivantes des *Annexes*.)

Ces chiffres correspondent aux nombres de tonneaux ci-après indiqués, en comptant le droit à fl. 1-45 (1).

1re	année	147,655 tonneaux.
2e	id.	186,687
3e	id.	226,000
4e	id.	290,000
5e	id.	288,552
6e	id.	274,867

C'est de la 3e à la 4e année que la marche ascendante des recettes a été la plus prononcée.

Les recettes des 5e et 6e années sont venues confirmer que le chiffre fort élevé de fr. 890,425-79 qu'a donné la 4e année, n'était pas le résultat d'une cause accidentelle, qu'il n'était que la conséquence du développement de la navigation sur le canal.

La 5e année a produit fr. 885,503 84
Et la 6e 843,508 09

(1) C'est le taux le plus élevé du tarif; il comprend le transport à charge et le retour à vide.

Digitized by Google

Le chiffre de la 5e année diffère trop peu de celui de la 4e, pour que l'on puisse dire que, pendant la 5e année, il y a eu décroissance.

Pour la 6e année, la différence est plus marquée.

Mais elle s'explique de manière à faire voir que le canal n'a rien perdu de sa belle position :

1° Le commencement de 1838 a été marqué par une interruption de navigation fort prolongée, par suite des gelées ; il y a eu chômage, par cette cause, depuis le 9 janvier jusqu'au 3 mars, c'est-à-dire pendant 52 jours.

Aussi les trois mois de décembre 1837, janvier et février 1838, n'ont produit que fr. 94,900-19, tandis que les mêmes mois avaient produit fr. 149,573-78 pour l'année 1836-1837, et fr. 129,445-34 pour l'année 1835-1836.

2° Le grand développement de la fabrication du fer sur les bords de la Sambre a beaucoup restreint les expéditions de charbons de Charleroy sur Bruxelles.

Ce fait devient évident par le tableau suivant, qui présente la comparaison de produits des quatre bureaux de perception, pendant les trois dernières années :

ANNÉES, D'OCTOBRE A OCTOBRE.	BUREAUX			
	DAMPREMY.	SENEFFE.	CLABECQ.	BRUXELLES.
1835 — 1836	206,357 37	459,676 62	22,862 00	201,529 80
1836 — 1837	190,641 28	455,659 80	32,821 38	206,361 38
1837 — 1838	155,787 19	452,283 68	25,884 92	209,552 40

Ces chiffres font voir :

Que, pour le bureau de Dampremy, où les droits se perçoivent sur les charbons de Charleroy, il y a décroissance prononcée, surtout pendant la dernière année ;

Que, pour le bureau de Seneffe, où le droit se perçoit sur les charbons du centre, il n'y a eu qu'un mouvement de baisse que l'on peut regarder comme insignifiant (fr. 459,000 à fr. 452,000 en deux ans) ;

Que, pour le bureau de Clabecq (pierres, pavés, chaux), les produits se sont élevés de fr. 22,000 à fr. 32,000, puis sont redescendus à fr. 25,000 ;

Que, pour le bureau de Bruxelles (droit à vide et marchandises de retour), il y a augmentation soutenue d'année en année.

Ainsi, depuis le rapport de M. le ministre de l'intérieur du 23 novembre 1836, deux bureaux, ceux de Bruxelles et de Clabecq, se sont trouvés en progrès ; le bureau de Seneffe, à une légère différence près, a conservé le chiffre élevé de ses recettes, nonobstant une hausse extraordinaire du prix du combustible ;

Digitized by Google

mais le bureau de Dampremy a éprouvé une baisse assez sensible, qui s'explique, d'ailleurs, par une cause qu'on ne peut considérer comme permanente : l'extension extraordinaire donnée à la forgerie dans la vallée de la Sambre.

La production du fer ramenée à des proportions en rapport avec les besoins réels et la baisse du prix du charbon, qui ne peut manquer de s'en suivre, feront bientôt reparaître sur le canal la progression qui s'est un moment arrêtée.

Taux actuel des dépenses d'entretien et d'exploitation.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation de la société concessionnaire ont été les suivantes, pour les deux dernières années :

1837	fr.	95,572 08
1838		94,176 57

Voici le détail de ces deux sommes :

Pour 1837.	Personnel	fr.	46,231 04
	Entretien du canal		24,842 35
	Frais généraux		19,499 67
	Contributions foncières		3,818 85
	Entretien de la plantation . . .		1,180 17
			95,572 08
Pour 1838.	Personnel	fr.	45,798 37
	Entretien du canal		21,763 76
	Frais généraux		21,631 10
	Contributions foncières		3,986 71
	Entretien de la plantation . . .		996 63
			94,176 57

Le personnel se compose de :

1 inspecteur du canal et de la navigation;
1 inspecteur des recettes;
4 receveurs;
4 éclusiers faisant fonctions de piqueurs surveillants;
4 éclusiers, ouvriers d'art, pour l'entretien des ouvrages d'art;
47 éclusiers ordinaires;
1 pontonnier;
1 garde souterrain;
1 caissier.

64 personnes.

Dans les frais généraux se trouvent compris les frais d'administration de la société concessionnaire, les frais de bureau, de loyer de maison et de représentation.

Digitized by Google

Pêche, herbages, plantations.

Le produit de la pêche, des herbages et locations a été :

Pour 1837, de . . . . . fr. 11,015 30
Pour 1838, de 8,832 12

Il est à observer que, des recouvrements restant à faire sur 1838, cette année ne peut être considérée comme moins productive que la précédente.

Les plantations sont magnifiques ; elles ont été complétées en 1835, sur les dernières lacunes qui existaient encore. La raspe qui couvre les berges et les terrains de dépôt de la tranchée du bief de partage, est considérable et de la plus belle venue. Une immense quantité de fascines provenant de ces raspes, a été employée aux travaux de soutènement des berges et dans l'eau pour la consolidation des digues ; c'est ce qui explique comment l'on ne renseigne pas de produit spécial pour les plantations.

Exécution des embranchements.

Les embranchements sont aujourd'hui exécutés et pourront s'ouvrir à la navigation au mois d'avril prochain. Aboutissant aux fosses mêmes du district du centre, ils s'approprieront immédiatement et amèneront au canal principal les transports qui circulent encore sur les routes de Fayt à Bruxelles, par Nivelles, et sur celle du Rœulx à Lessines, par Soignies.

Les branches de canal ont été exécutées conformément au projet ; les prolongements ~~en chemins~~ de fer, au contraire, ont été modifiés, avec l'autorisation du gouvernement, de manière à y rendre la traction plus facile. (Voir, pour les détails, le rapport de l'inspecteur Vifquain, du 26 janvier 1839, *Annexe* n° 39, pag. 178.)

Chemin de fer.

Un arrêté royal du 28 août 1836, détermine les points principaux des tracés des chemins de fer du Hainaut et de Namur.

Cet arrêté n'avait point fixé le point de raccordement des deux chemins de fer ; il s'était borné à poser en principe que ce point de raccordement serait choisi, de la manière la plus avantageuse aux deux lignes, considérées comme formant le système des chemins de fer du midi.

De nouvelles études ont constaté que l'on peut convenablement diriger le chemin de fer du Hainaut, de Tubise sur Soignies, par Braine-le-Comte, et la branche de Namur, de Vieuville, par Feluy et les Écaussines, vers Braine-le-Comte, en passant entre Seneffe et Arquennes.

Cette combinaison, qui améliore notablement le système des chemins de fer du midi, considérés dans leur ensemble, a été adoptée par un arrêté ministériel du 31 janvier dernier, qui fixe le point de raccordement des deux lignes près de Braine-le-Comte.

Ce tracé, adopté par les seules raisons de convenance des chemins de fer, se trouve être celui qui se prête le moins à une concurrence entre le chemin de fer et le canal, dans la supposition que ces deux voies puissent présenter des avantages à peu près égaux pour le transport des matières pondéreuses.

Digitized by Google

Or, cette supposition qu'on pouvait peut-être faire lorsque les données sur les chemins de fer étaient moins connues, ne résiste plus aujourd'hui à l'examen; M. Vifquain l'a démontré à la dernière évidence. (Voir son rapport du 26 janvier 1839, pag. 180 et suivantes.)

On peut donc poser en fait que le canal de Charleroy n'entrera en partage avec aucune autre voie, ni pour son tonnage actuel, ni pour l'extension de tonnage que l'avenir lui réserve.

Notification faite au gouvernement par la société concessionnaire des embranchements.

Le 2 janvier dernier, la société concessionnaire des embranchements du canal de Charleroy, a fait signifier au département des travaux publics, par exploit d'huissier, que le gouvernement n'ayant pas fait usage, endéans les 4 années, à compter du 6 novembre 1834, de la faculté de reprendre les dits embranchements, il était, par le seul écoulement du terme, déchu du droit d'exercer cette faculté de reprise. (*Annexe* n° 38, n° I.)

Le gouvernement a répondu à cette signification par exploit du 8 janvier, en se fondant sur ce que le délai pour la reprise, fixé primitivement à 4 années, à compter du 6 novembre 1834, avait été prolongé par la convention du 1er février 1836, de manière à ne prendre fin qu'au 1er février 1841. (*Annexe* n° 38, n° II.)

La société concessionnaire conteste la validité du motif invoqué par le gouvernement, et nie que la convention du 1er février 1836 ait prolongé le délai primitivement arrêté entre parties pour la reprise des embranchements. (*Annexe* n° 38, n° III.)

Le gouvernement persiste à croire, nonobstant les dénégations de la société concessionnaire, que la convention du 1er février 1836 a prorogé le délai de reprise, aussi bien pour les embranchements que pour le canal principal; il s'abstient néanmoins de déduire les motifs de son opinion, par une raison de convenance tirée de ce que l'enterprétation de la convention est exclusivement de la compétence du pouvoir judiciaire, considération que la société concessionnaire fait valoir dans son exploit du 15 janvier.

---

§ 11.

Récapitulation et conclusion.

Le 6 mai 1826, la société Nieuwenhuisen obtint la concession du canal de Charleroy, pour 34 ans, y compris 5 ans d'exécution, ce qui correspondait à 29 années de jouissance des revenus du canal.

Les travaux étaient estimés fl. 4,350,000.

Par le cahier des charges, le gouvernement s'engageait à fournir les fonds

Digitized by Google

nécessaires, moins fl. 300,000, à la condition d'un remboursement successif, en termes annuels, pendant la durée de la concession.

La société concessionnaire réclama le bénéfice de cette clause et obtint du syndicat d'amortissement, aux termes d'un contrat du 12 septembre 1827, un prêt de fl. 4,000,000, remboursable, en principal et intérêts, au moyen de 27 annuités de fl. 280,000 chacune, dont la première exigible six mois après l'ouverture du canal.

Le contrat du 12 septembre 1827 fut exécuté, suivant sa teneur, jusqu'au commencement de 1830.

Le roi des Pays-Bas prenant en considération les difficultés que l'on rencontrait dans les travaux du percement souterrain, consentit, par arrêté du 12 janvier 1830, à ce qu'il fût fait à la société concessionnaire une avance extraordinaire de fl. 200,000, à valoir sur les quatre millions du syndicat.

Cette modification au contrat ne changeait rien au chiffre du prêt; elle autorisait simplement à anticiper sur les époques de deux paiements d'à-compte.

Lorsque la révolution de 1830 éclata, 29 à-comptes de fl. 100,000 avaient été fournis par le syndicat.

Les 11 derniers à-comptes ont été fournis par le gouvernement belge, qui s'est mis aux lieu et place du syndicat.

Le gouvernement belge, dominé par les difficultés du moment, n'a pu effectuer la remise des fonds qu'avec des retards non autorisés par le contrat et en subdivisant les à-comptes en sommes partielles, mandatées à des époques successives.

Là se trouve une première source de difficultés entre le gouvernement et la société concessionnaire.

Mais il en existe d'autres encore :

Des travaux ont été exécutés par la société concessionnaire, en dehors des prévisions du cahier des charges.

Ce sont :

1° Les travaux extraordinaires du percement du souterrain	fl. 381,120	10
2° Les ponts et aquéducs en plus	105,572	17
3° Les travaux de bétonnage dans les parties du canal creusées dans le schiste ou le gravier	120,000	00
4° Les travaux de soutènement de la tranchée du bief de partage	160,000	00
Ensemble	fl. 766,692	27

Les catégories de travaux reprises sous les nos 1 et 2 et qui s'élèvent ensemble à fl. 486,692-27, ont été vérifiées et réglées, dès avant l'ouverture du canal, par une commission d'ingénieurs instituée par arrêté ministériel du 31 août 1831.

Des vérifications analogues ont été faites pour les catégories nos 3 et 4, dans l'instruction qui a précédé la convention du 6 novembre 1834.

Digitized by Google

Indépendamment des travaux en plus, la société concessionnaire a droit à des indemnités, à raison de l'abaissement du péage déterminé par son cahier des charges.

Ce péage a été réduit de fl. 1-70 à 1-45, ou de 25 cents au tonneau, par arrêté royal du 17 septembre 1832.

Le canal de Charleroy étant en concurrence avec celui d'Antoing, pour l'approvisionnement de certains marchés, l'abaissement de son tarif a été la conséquence nécessaire de la réduction opérée, par arrêté du gouvernement provisoire du 9 janvier 1831, sur le tarif du canal d'Antoing.

Le gouvernement s'est donc trouvé en présence d'une société qui lui devait 27 annuités de fl. 280,000, mais à laquelle il devait, de son côté, au delà de fl. 700,000, pour travaux en dehors des prévisions du cahier des charges, plus une indemnité de 25 cents par tonneau de navigation, pour toute la durée de la concession, du chef de l'abaissement du tarif.

Cette société formait, en outre, des réclamations de plusieurs autres chefs, notamment du chef de la perte du débouché de la Hollande, réclamations que le gouvernement n'a pas accueillies, mais qu'il lui importait cependant de mettre à néant pour rendre sa position nette et bien définie à tous égards.

Le gouvernement avait enfin un haut intérêt à assurer l'exécution des embranchements vers Houdeng et Mariemont. Ces embranchements destinés à rattacher au canal de Charleroy les charbonnages du centre ou du levant de Mons, avaient été décrétés par arrêté du 11 septembre 1833, mais les conditions paraissaient alors trop peu favorables, pour que l'on pût espérer de trouver un concessionnaire sans modifier le cahier des charges.

C'est dans cette situation des choses que fut signée la convention du 6 novembre 1834, par laquelle la société et le gouvernement ont fait, sous la réserve de l'approbation des Chambres, le règlement de leurs prétentions respectives.

La convention du 6 novembre 1834 comprend deux parties distinctes, selon qu'elle se rapporte au canal principal ou aux embranchements.

A l'égard du canal principal, elle repose sur le principe de la reprise de la concession primitive, d'après une base de produits présumés.

La base admise est celle de 250,000 tonneaux par an, en moyenne, au droit de fl. 1-70 (péage primitif), pendant les 29 années de concession.

En partant de cette base et en ayant soin de déduire du produit brut annuel :

1° Pour toute la durée de la concession, les frais d'entretien et d'exploitation,

2° Pour chacune des 27 premières années, l'annuité de fl. 280,000 due au domaine, en remboursement des 4 millions du syndicat, ce qui est l'équivalent de la prestation des 27 annuités par la société concessionnaire,

On trouve à la concession une valeur nette actuelle de fl. 1,854,000, faisant

Digitized by Google

avec les fl. 486,000, montant des travaux extraordinaires des deux premières catégories, une somme de fl. 2,340,000.

Après avoir établi à ce chiffre la valeur nette actuelle de la concession, il restait à en faire la liquidation.

Cette liquidation s'opère dans la convention du 6 novembre 1834, au moyen d'une concession nouvelle de 11 ½ ans de durée, au droit de fl. 1-45 (1) et prenant cours au 1er octobre 1834.

Il restait enfin à pourvoir au paiement des catégories d'ouvrages nos 3 et 4 (2).

C'est ce qui a été fait par l'abandon des recettes opérées antérieurement au 1er octobre 1834, c'est-à-dire pendant près de deux ans.

Ces recettes offrent, sur le montant des deux catégories d'ouvrages, un excédant de fl. 75,792-24, qui a été transactionnellement abandonné à la société concessionnaire.

En accordant une concession nouvelle de 11 ½ ans de durée, le gouvernement a eu soin de se réserver, pendant 4 ans, le droit de la racheter, en payant au concessionnaire, pour chaque année de concession ainsi reprise, une indemnité de fl. 312,500, correspondant au produit net du péage, au taux du tarif actuel, sur 250,000 tonneaux de navigation.

La convention du 6 novembre 1834 a été modifiée, dans quelques-unes de ses dispositions, par une convention subséquente du 1er février 1836.

Cette dernière convention porte à 6 ans, au lieu de 4, le temps pendant lequel le gouvernement peut racheter la concession nouvelle et consacre d'autres modifications avantageuses à l'État, sur lesquelles l'attention avait été appelée par le travail de la commission de la Chambre. Mais elle postpose de quatre mois, en le fixant au 1er février 1835, le point de départ de la concession nouvelle.

Ces quatre mois de perception, que la convention du 1er février 1836 abandonne à la société concessionnaire, sont, du reste, bien compensés par les dispositions nouvelles introduites dans l'intérêt exclusif du gouvernement.

Indépendamment du canal principal, la convention du 6 novembre 1834 embrasse l'entreprise des embranchements vers Houdeng et Mariemont.

Elle réduit à 16 ½ ans la durée de la concession de ces embranchements, fixée par le cahier des charges à 90 ans, et accorde à la société concessionnaire, en compensation de cette réduction, une prolongation de jouissance sur le canal de Charleroy, de 5 années de durée; de telle sorte que la concession du canal de Charleroy, qui prendrait fin le 1er août 1846, si on se bornait à traiter

---

(1) Taux du tarif réduit par arrêté du 17 septembre 1832.

(2) Les catégories nos 1 et 2 se trouvent seules liquidées par les 11 ½ ans de concession nouvelle.

Digitized by Google

pour ce canal, devrait durer jusqu'au 1er août 1851, si l'on comprenait les embranchements dans l'opération.

Le traité était, dans le principe, indivisible; les arrangements qu'il sanctionnait relativement aux embranchements constituaient même une condition des arrangements pris relativement au canal principal.

Ce même traité est devenu divisible par l'arrêté du 29 août 1835, en ce sens que le gouvernement a eu, depuis lors, l'option de répudier les articles additionnels de la convention (ceux qui concernent les embranchements), ou d'en exiger l'exécution.

Les stipulations de la convention du 6 novembre 1834, modifiée par celle du 1er février 1836, conduisent, en ce qui concerne le canal principal, aux résultats suivants :

Moyennant l'abandon des 27 annuités de remboursement, le gouvernement réduit, définitivement et pour toute la durée de la concession, le tarif des péages, de 25 cents par tonneau (1), met à néant les prétentions à indemnité de la société concessionnaire, tant pour les travaux en dehors des prévisions du cahier des charges que de tout autre chef, et obtient la rétrocession de 15 ans 2 mois (2) sur les 29 années de jouissance qui faisaient l'objet de la concession.

Il peut, en outre, s'emparer de ce qui reste à courir sur les 11 ½ ans de jouissance réservés à la dite société, à condition de payer, pour chaque année ainsi reprise, une indemnité de fl. 312,500, correspondant au produit net de 250,000 tonneaux.

En résumé, la convention du 6 novembre 1834 termine par transaction un débat fort étendu entre le gouvernement et la société concessionnaire; elle fait cesser une position litigieuse sous bien des rapports.

En opérant la conversion de la concession primitive en une concession à court terme, rachetable elle-même au moyen d'une indemnité annuelle modérée, la convention rend le gouvernement maître d'un canal trop important, pour que l'on n'eût pas à regretter tôt ou tard de l'avoir laissé sous le régime des droits acquis d'une compagnie concessionnaire; elle met à la disposition immédiate du gouvernement tous les revenus du canal, qui étaient acquis à la compagnie jusqu'au 1er octobre 1861, à la seule condition, par le gouvernement, de payer jusqu'au 1er août 1846 (terme de la concession modifiée) une indemnité annuelle de fl. 312,500.

---

(1) Par l'adoption de la convention, les indemnités dues de ce chef à la société concessionnaire se trouveront liquidées, aussi bien pour le passé que pour toutes les années de concession qui restent à courir.

(2) Le canal ayant été ouvert à la navigation, tardivement, il est vrai, mais par des circonstances de force majeure, au commencement d'octobre 1832, la concession qui, ainsi qu'on l'a vu, comportait 29 années de jouissance, doit être considérée comme prenant fin au commencement d'octobre 1861. Le gouvernement obtient donc la rétrocession des revenus du canal pour le temps à courir du 1er août 1846, terme de la concession modifiée, au 1er octobre 1861, soit 15 ans 2 mois.

Digitized by Google

Les revenus du canal sont assez élevés pour permettre au gouvernement de reprendre dès maintenant la concession, avec un bénéfice de fr. 100,000 par an.

Ce bénéfice s'élèvera à fr. 300,000 par an, aussitôt après l'ouverture des embranchements et jusqu'au 1er août 1846, terme de la concession modifiée.

A partir du 1er août 1846, le gouvernement jouira de tous les produits, sans autre charge que celle des frais d'entretien et d'administration.

Quant aux résultats financiers de l'opération considérés dans leur ensemble, un rapport présenté à la Chambre le 23 novembre 1836, a réduit la question dans les termes d'une comparaison entre les recettes à opérer par l'État, dans la double hypothèse du rejet ou de l'adoption de la convention. Cette comparaison, dans laquelle M. le ministre de l'intérieur paraît avoir voulu alors se renfermer, suffit évidemment pour motiver un vote affirmatif, puisqu'elle aboutit à démontrer l'existence d'un bénéfice de 3 à 4 millions au profit de l'État.

Une dernière considération paraît déterminante, la voici :

Dans l'hypothèse de l'adoption de la convention, toute augmentation de tonnage tourne au profit de l'État, en élevant le chiffre de la recette, qui alors se fait à son profit, sans exercer aucune influence sur l'indemnité de reprise, établie, d'une manière invariable, sur la base de 250,000 tonneaux par an.

Dans l'hypothèse contraire, qui est celle du maintien de la concession primitive, toute augmentation de tonnage tourne au préjudice de l'État, en élevant de 25 cents, par tonneau en plus, le chiffre de l'indemnité due au concessionnaire, du chef de la réduction des péages.

Or, nous avons en perspective une augmentation de tonnage, dont plusieurs causes combinées, telles que l'ouverture des embranchements, la rentrée des charbons belges en Hollande, l'extension de l'industrie charbonnière, peuvent reculer la limite au delà de toutes les prévisions.

Une dernière question reste à examiner, c'est celle de la reprise de la concession des embranchements.

La convention était primitivement indivisible et s'appliquait forcément aux embranchements comme au canal principal.

Elle est devenue divisible par l'arrêté royal du 29 août 1835, en ce sens que, par l'effet de cet arrêté, le gouvernement a l'option de répudier les articles additionnels ou d'en exiger l'exécution.

Aujourd'hui la société concessionnaire des embranchements déclare s'opposer à ce que l'on en reprenne la concession.

Si la société concessionnaire a formé cette opposition, c'est évidemment parce qu'elle pense que le maintien de sa concession vaut mieux pour elle que la reprise de cette même concession aux conditions de la convention du 6 novembre 1834.

Digitized by Google

Partant de là, l'on pourrait croire que, s'il importe à la société concessionnaire que les conditions de reprise arrêtées entre parties soient non avenues, il importe en même temps à l'État que ces conditions reçoivent leur exécution.

Cette conclusion pourrait être juste, si, dans ce débat, deux fortunes privées se trouvaient en présence.

Mais l'État, qui est ici partie en cause, a un point de vue qui lui est propre, et auquel il lui importe de se placer.

La question pour lui est moins d'accumuler dans un avenir plus ou moins éloigné, que de réaliser promptement, afin d'affecter ses ressources à tel ou tel emploi d'intérêt général.

S'il lui importe de reprendre la concession du canal principal, c'est parce qu'il a fait l'avance de la majeure partie des fonds, c'est parce qu'à défaut de la reprise de la concession, les recouvrements qu'il obtiendrait en retour de ses avances, se réduiraient d'une manière effrayante, c'est enfin parce que sa position est litigieuse vis-à-vis de la société concessionnaire et que, par la reprise de la concession, il transige, à de fort bonnes conditions, sur toutes les difficultés pendantes entre lui et cette société.

La question se présente tout autrement pour les embranchements que la société concessionnaire a exécutés en totalité de ses deniers, et pour lesquels il n'existe ni contestation ni réclamation.

En opérant, dans la convention du 6 novembre 1834, la conversion de la concession primitive des embranchements, en une concession à court terme, le gouvernement n'a pas entendu faire une spéculation; il a souscrit à des arrangements alors indispensables pour arriver à une solution relativement au canal principal et pour assurer l'exécution des embranchements.

Ces résultats sont aujourd'hui atteints et en dehors de la reprise des embranchements.

Je pense donc qu'il y a lieu de convertir en loi la proposition telle qu'elle est conçue d'après le premier des amendements présentés par M. le ministre de l'intérieur, dans son rapport du 21 mars 1836.

Bruxelles, le 20 mars 1839.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

Digitized by Google

PROJET DE LOI [1].

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la convention en date du 6 novembre 1834, entre les sieurs Nieuwenhuisen et comp^e^, concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles, et le ministre de l'intérieur;

Vu l'arrêté royal du 29 août 1835, relatif à la concession des embranchements du canal de Charleroy;

Vu la convention du 1er février 1836, entre le dit sieur Classen et le ministre de l'intérieur;

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

« Le gouvernement est autorisé à donner suite aux dites » conventions des 6 novembre 1834 et 1er février 1836, en » ce qui concerne le canal de Charleroy : il est spécialement » autorisé à reprendre ce canal et à faire cesser la jouissance » des sieurs Classen et comp^e^, aux clauses et conditions » stipulées, lorsqu'il le jugera utile. »

Mandons, etc.

---

(1) Tel qu'il résulte des amendements proposés par le ministre de l'intérieur, le 21 mars 1836.

Digitized by Google

ANNEXES.

Digitized by Google

Digitized by Google

ANNEXES.

N° 1.

Projet de loi.

I.

PROJET PRIMITIF.

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre de l'intérieur présentera aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

Léopold, etc.

Vu la convention, en date du 6 novembre 1834, entre les sieurs Nieuwenhuisen et comp^e^, concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles, et le ministre de l'intérieur,

Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le gouvernement est autorisé à donner suite à la convention ci-dessus mentionnée.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 23 novembre 1834.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

DE THEUX.

II.

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR.

(*Extrait du rapport du ministre de l'intérieur, du* 21 *mars* 1836 [1].)

L'arrêté du 29 août 1835 accorde à la compagnie Nieuwenhuisen, représentée par le sieur Classen, la concession des embranchements du canal de Charleroi, pour un terme de 90 ans,

(1) N° 166 des pièces imprimées par ordre de la Chambre, session de 1835-1836.

Digitized by Google

sous condition qu'elle sera réduite, de plein droit, au terme stipulé par les articles additionnels de la convention du 6 novembre 1834, si les Chambres préfèrent sanctionner ces articles.

La convention du 1er février 1836, contient quelques changements de rédaction et modifications à celle du 6 novembre 1834, résultats des circonstances.

Dans cet état des choses, le projet de loi présenté à la Chambre, dans sa séance du 21 novembre 1834, doit être amendé en ce sens :

« Vu la convention en date du 6 novembre 1834, entre les sieurs Nieuwenhuisen et compe, » concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles, et le ministre de l'intérieur ;

» Vu l'arrêté royal du 29 août 1835, relatif à la concession des embranchements du canal » de Charleroy ;

» Vu la convention du 1er février 1836, entre le dit sieur Classen et le ministre de l'intérieur,

» Nous avons, de commun accord avec les Chambres, décrété et nous ordonnons ce qui » suit :

» Article unique.

» Le gouvernement est autorisé à donner suite aux dites conventions des 6 novembre 1834 » et 1er février 1836, en ce qui concerne le canal de Charleroy : il est spécialement autorisé à » reprendre ce canal et à faire cesser la jouissance des sieurs Classen et compe, aux clauses » et conditions stipulées, lorsqu'il le jugera utile.»

Si cependant la Chambre préférait user de la réserve faite par l'arrêté du 29 août dernier, en ce qui concerne les embranchements, la loi devrait être conçue en ces termes :

« Le gouvernement est autorisé à donner suite aux dites conventions des 6 novembre 1834 » et 1er février 1836; il est spécialement autorisé à reprendre le canal et ses embranchements » et à faire cesser, lorsqu'il le jugera utile, la jouissance des sieurs Classen et compe, aux » clauses et conditions stipulées aux dits actes. »

No. 2.

Convention du 6 *novembre* 1834 (1).

Entre les sieurs Nieuwenhuisen *et compagnie, concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles, et le ministre de l'intérieur, représentant le gouvernement belge,*

A été convenu ce qui suit :

Article premier.

Les sieurs Niewenhuisen et compagnie abandonnent au gouvernement la concession du canal de Charleroy à Bruxelles, qu'ils ont obtenue pour vingt-neuf années, le 6 mars 1826, enregistrée le 30 juin suivant, sauf la réserve de la jouissance temporaire, et aux prix et conditions dont il sera parlé ci-après.

(1) Les italiques indiquent les passages modifiés par la convention du 1er février 1836.

Convention du 1er *février* 1836.

Les sieurs Nieuwenhuisen *et compagnie, concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles, et le ministre de l'intérieur, représentant le gouvernement belge,*

Revu leur convention, en date du 6 novembre 1834, sont convenus de ce qui suit :

La convention du 6 novembre 1834 est modifiée de la manière suivante :

Digitized by Google

Convention du 6 novembre 1834.

ART. 2.

Pour prix de cet abandon,

Pour toute indemnité réclamée ou à réclamer, à l'occasion de la dite concession, soit pour travaux en plus, modifications au cahier des charges, abaissement des droits fait antérieurement à la présente convention, soit de tout autre chef sans exception,

Et sous condition de se soumettre à toutes les clauses de la présente convention et d'accepter les charges qui en résultent,

Le gouvernement belge leur accorde :

1° *La remise du remboursement et des intérêts des quatre millions de florins (fl. 4,000,000), qui leur ont été avancés suivant contrat avec le syndicat d'amortissement du royaume des Pays-Bas;*

2° *L'abandon des recettes opérées jusqu'à ce jour;*

3° *La jouissance, pendant onze ans et demi, à compter du premier octobre mil huit cent trente-quatre, du dit canal et de ses produits, d'après le tarif en vigueur, tel qu'il a été réduit par arrêté du 17 septembre 1832.*

ART. 3.

Il doit être entendu :

1° Que les concessionnaires jouiront du canal tel qu'il existe (sauf son achèvement, conformément aux devis et cahier des charges de la concession de 1826, et son perfectionnement, aux termes de la présente convention) *et dans la situation présente des voies de communication et du commerce, tant intérieur qu'extérieur;*

2° Que les concessionnaires courent la chance des événements et circonstances favorables ou défavorables, et que, sous ce rapport, la présente convention est un contrat purement aléatoire;

3° Que, notamment, ils n'auront aucun recours à exercer, à raison

Convention du 1er février 1836.

ART. 2.

La finale de cet article, à partir de ces mots :

1° *La remise du remboursement*, etc., est remplacée par la rédaction suivante :

« 1° La remise des 27 annuités de fl. 280,000 » par eux dues, aux termes de l'art. 4 de leur » contrat, en date du 12 septembre 1827, » avec le syndicat d'amortissement, bien » entendu que, s'il venait à être prouvé que » les concessionnaires fussent tenus, en vertu » du contrat précité, au paiement d'autres » intérêts que ceux compris dans les dites » annuités, le gouvernement serait entier » dans ses droits de ce chef;

» 2° L'abandon des recettes opérées jusqu'au 31 janvier 1835, inclusivement;

» 3° La jouissance, pendant onze ans et » demi, à compter du 1er février 1835, pour » finir le 1er août 1846, du dit canal et de » ses revenus, d'après le tarif en vigueur, » tel qu'il se trouve fixé par l'arrêté royal » du 17 septembre 1832. »

ART. 3.

La finale du paragraphe commençant par ces mots :

1° *Que les concessionnaires jouiront, etc.*, est supprimée, à partir de ces mots : *et dans la situation présente*, etc.

Digitized by Google

Convention du 6 novembre 1834.

A. De traités de commerce ou de modifications au tarif des douanes, qui leur seraient préjudiciables;

B. Des dispositions qui pourraient être prises par le pouvoir compétent, à l'égard des communications existantes, sauf le cas où, par la réduction ou suppression du droit de barrière, la voie de terre vers Bruxelles serait communément préférée au canal;

C. De l'ouverture de chemins de fer décrétés ou à décréter, et de l'établissement de toutes autres communications, le gouvernement entendant se réserver, à cet égard, une entière liberté d'action.

Art. 4.

Le réglement de police du canal, du 28 juin 1833, est maintenu; le gouvernement se réserve néanmoins d'y faire, dans l'intérêt du commerce et de la navigation, telles modifications qu'il jugerait convenir, *les concessionnaires entendus*.

Art. 5.

Le gouvernement se réserve également de déterminer, chaque année, l'époque et le maximum de la durée du chômage.

Art. 6.

Le canal, dans toutes ses parties, avec son système d'alimentation, tel qu'il est établi et indiqué dans le rapport de M. l'inspecteur des ponts et chaussées du 29 novembre 1833, sera complètement achevé, aux frais et par les soins des concessionnaires.

Art. 7.

Les concessionnaires sont également chargés de tous les ouvrages, en bétonnages et autres, pour empêcher les filtrations, partout où elles sont assez considérables pour nuire sensiblement à l'alimentation du canal, ainsi que des travaux à faire pour arrêter les mouvements de terrain dans le bief de partage, et consolider parfaitement et définitivement cette partie du canal, de manière que la navigation, avec un tirant d'eau de 18 décimètres, y soit toujours libre, sûre et facile.

Convention du 1er février 1836.

Art. 4.

Terminer cet article par ces mots : *les concessionnaires préalablement entendus*.

Art. 6.

Cet article est remplacé par la rédaction suivante :

« Le canal, dans toutes ses parties, avec » son système d'alimentation, tel qu'il est » décrit dans l'annexe des présentes, sera » complètement achevé, par les soins et aux » frais des concessionnaires. »

Digitized by Google

Convention du 6 novembre 1834.

ART. 8.

Ces travaux constituent une des charges de la présente convention ; les concessionnaires s'interdisent en outre tout recours en indemnité, à raison des dépenses imprévues ou imprévoyables qu'ils pourraient être dans le cas de faire, en acquit des engagements leur imposés par les deux précédents articles.

ART. 9.

Les concessionnaires restent chargés du paiement de tous travaux entrepris ou ordonnés jusqu'à ce jour, de même que des indemnités pour emprises, occupations ou détérioration de terrains, suppression ou déplacement d'usines, etc., le tout conformément à la dite concession de 1826.

ART. 10.

Tous les travaux prévus aux art. 6 et 7, seront terminés dans un délai de trois ans, de manière à pouvoir être reçus avant le trente-un décembre 1800 trente-sept.

ART. 11.

Le canal et ses dépendances, y compris la machine hydraulique de l'Hutte, seront maintenus dans leurs formes et profils et en bon état d'entretien et de navigabilité, comme il est d'usage pour les canaux de l'État, pendant le temps fixé à l'art. 2, par les soins des concessionnaires ; tous frais d'entretien, de perception et d'exploitation étant à leur charge.

ART. 12.

En cas d'inexécution du précédent article, le gouvernement pourra faire exécuter les travaux d'office et récupérer la dépense sur les recettes, par les moyens prévus à l'art. 24.

ART. 13.

Tous ouvrages à faire par les concessionnaires, en exécution de la présente convention, seront établis conformément aux règles de la bonne construction et en matériaux de premier choix, suivant les conditions générales du devis et cahier des charges de la concession de 1826.

Convention du 1er février 1836.

ART. 12.

Cet article prend le n° 21, et il est rendu plus général. (*Voir ci-après.*)

ART. 13.

Cet article prend le n° 12.

Digitized by Google

Convention du 6 novembre 1834.

Convention du 1er février 1836.

Art. 14.

Le plan de délimitation des francs-bords du canal et des terrains nécessaires à son exploitation et entretien, sera établi par M. l'inspecteur des ponts et chaussées *pendant l'année* 1835.

En prenant pour base la fixation des francs-bords indiqués au devis et en y ajoutant :

1° Les jardins des maisons éclusières et pontonnières et de celle du garde-souterrain, tels qu'ils ont été acquis, sans que cependant leur superficie puisse excéder six ares, et pour celles de ces maisons qui n'ont pas de jardins contigus, dans les terrains acquis les plus voisins, sans pouvoir être moindres de quatre ares cinquante centiares ; les maisons dites des Receveurs auront chacune deux jardins de cette superficie ;

2° Tous les terrains acquis sur la rive gauche du canal pour les quais de dix mètres de largeur, depuis le pont Léopold jusqu'à celui de Cureghem ;

3° Le chemin de dix mètres de largeur au-dessus de la galerie souterraine et ses raccordements avec les banquettes. Ce chemin sera convenablement régalé.

Art. 14.

Cet article prend le n° 13, les trois derniers mots de son 1er § sont remplacés par les suivants : *pendant l'année à partir de l'adoption de la concession.*

Art. 15.

Tous les terrains d'emprise qui ont été acquis resteront au gouvernement depuis la 12e écluse jusqu'au pont de Gouy. Il en sera de même de toute l'emprise le long de la partie appelée le Large de Henriamont.

Art. 15.

Cet article prend le n° 14.

Art. 16.

Depuis le pont de Gouy jusqu'à celui de Pont-à-Celles, le canal conservera une bande de terrain en dehors du franc-bord de 12 mèt. de largeur à une extrémité, et 4 mètres à l'autre.

Art. 16.

Cet article prend le n° 15.

Art. 17.

Tous autres terrains nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du canal, qui seront désignés au plan, par M. l'inspecteur, reste-

Art. 17.

Cet article prend le n° 16.

Digitized by Google

Convention du 6 novembre 1834.

ront au canal, sauf arbitrage en cas de contestation sur la nécessité des dits terrains.

Art. 18.

Après le bornage fait conformément au plan et aux frais des concessionnaires, ceux-ci disposeront à leur volonté de l'excédant des emprises et jouiront, pendant toute la durée du terme susdit, des produits de tous les terrains restant au gouvernement dont celui-ci ne disposerait pas en faveur de tiers, comme il est dit ci-dessous.

Art. 19.

Le gouvernement pourra disposer des terrains des francs-bords et autres à lui appartenant, pourvu qu'il n'en résulte aucun dommage pour l'entretien et l'exploitation du canal.

Art. 20.

Les plantations le long des rives du canal, suivant le devis de la concession de 1826, seront complètement terminés en décembre 1835, leur entretien et conservation restant au compte des concessionnaires, pendant leur jouissance, suivant les clauses et conditions en usage pour les plantations des grandes routes. Aucun arbre de ces plantations ne pourra être abattu si ce n'est du consentement et au profit du gouvernement.

Art. 21.

Le gouvernement aura toujours la faculté d'établir des ponts fixes sur le canal et d'en autoriser la construction, le chemin de halage passant au-dessous. Les concessionnaires restent chargés de la construction à leurs frais des ponts à établir sur la Samme, au chemin de Nivelles à Soignies, près de la 34e écluse, et sur le canal à Ruysbroeck, en face du chemin dit *Borrestraet*. Ils contribueront également, jusqu'à concurrence d'une somme de douze cents fr. (fr. 1,200), à l'établissement d'un pont à l'usage des piétons, sur le canal, sous la commune d'Anderlecht.

Convention du 1er février 1836.

Art. 18.

Cet article prend le n° 17.

Art. 19.

Cet article prend le n° 18.

Art. 20.

Cet article prend le n° 19; son commencement est modifié de la manière suivante : « Les plantations le long des rives du canal, » suivant le devis de la concession de 1826, » seront complètement terminées dans l'an- » née à partir du jour de l'adoption de la » convention. »

Art. 21.

Cet article prend le n° 20.

Le n° 21 est donné à l'art. 12, modifié ainsi qu'il suit :

« En cas d'inexécution des art. 6, 7, 10, » 11, 12 (nouveau), 19 (nouveau) et 20 (nou- » veau), le gouvernement pourra faire exé- » cuter les travaux d'office, et récupérer les » dépenses sur les recettes, par les moyens » prévus art. 24. »

Digitized by Google

Convention du 6 novembre 1834.

—

Art. 22.

Le gouvernement pourra, les concessionnaires entendus, autoriser les riverains du canal à embarquer et débarquer sur leurs terrains joignant les francs-bords, sous condition de construire des quais d'embarquement. Ces constructions ne pourront avoir lieu que pendant la durée du chômage.

Art. 23.

Une année avant l'expiration du terme fixé à l'art. 2, se fera la réception du canal pour la reprise; les ouvrages devront se trouver alors en bon état de conservation et d'entretien, comme il est dit à l'art. 11, avec une alimentation suffisante pour un transport, vers Bruxelles, de trois cent cinquante mille tonneaux (t^x 350,000), dont moitié passant par le souterrain.

Art. 24.

Pour sûreté de l'accomplissement des obligations imposées aux concessionnaires, par la présente convention, et sans que ceux-ci puissent, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le gouvernement aura la faculté d'exiger la consignation des recettes, et même, si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur auraient été faites à cet effet, d'opérer les recettes et d'en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence d'une somme de trois cent douze mille cinq cents florins (fl. 312,500), laquelle somme ne pourra cependant pas être envisagée comme le maximum des dépenses prévues ou imprévues, qui incombent aux concessionnaires.

Les sommes qui, le cas échéant, auraient été consignées, ainsi qu'il vient d'être dit, seraient refournies aux concessionnaires au fur et à mesure de l'accomplissement de leurs obligations.

Art. 25.

Pendant quatre années, à compter de la date des présentes, le gouvernement aura la faculté de reprendre le canal, de faire cesser la concession et d'exiger des conces-

Convention du 1er février 1836.

—

Art. 25.

Le commencement de cet article est remplacé par ce qui suit :

« Pendant 6 années, à compter du 1er février 1835, le gouvernement aura, etc. »

Digitized by Google

Convention du 6 novembre 1834.

sionnaires l'accomplissement immédiat de l'art. 23 ci-dessus.

Art. 26.

Dans ce cas, il paiera aux concessionnaires une indemnité de trois cent douze mille cinq cents florins (fl. 312,500), pour chaque année de concession restant à courir.

En cas de non-exécution par le gouvernement de l'engagement qu'il contracte par le présent article, les concessionnaires pourront, s'ils le jugent à propos, reprendre, de plein droit, l'administration du canal et en percevoir le produit jusqu'à ce qu'ils soient entièrement couverts de l'indemnité qui leur resterait due.

Art. 27.

L'indemnité mentionnée au premier paragraphe de l'art. 26, ne sera pas exigible en masse au moment de la reprise du canal, mais successivement et sans intérêts, au terme de chaque trimestre, à compter de la reprise.

Art. 28.

Pendant toute la durée de la concession, le gouvernement pourra réduire le tarif des péages, sauf à payer aux concessionnaires ce qu'ils auraient perçu en moins par suite de la réduction, et ce à la fin de chaque trimestre.

Art. 29.

Les fonctions de garde du souterrain seront remplies par l'un des pontonniers supprimés, aux frais des concessionnaires, qui solderont le traitement arriéré du garde nommé par la députation des États du Hainaut, et ce à raison de sept cents francs (fr. 700) par an, du 28 novembre 1832 au 6 juin 1834.

ARTICLES ADDITIONNELS.

Article premier.

La concession des embranchements de Marimont et Houdeng, pour laquelle les sieurs Nieuwenhuisen et comp^e^ se sont por-

Convention du 1er février 1836.

Art. 1er *additionnel.*

La finale de cet article est remplacée par ces mots : *à compter du 1er septembre* 1835.

Digitized by Google

tés adjudicataires, sera réduite à seize ans et demi de durée, *à compter du premier octobre mil huit cent trente-quatre.*

Art. 2.

Comme compensation de cette réduction, les sieurs Nieuwenhuisen et compe continueront à jouir de tous les produits du canal de Charleroy, d'après le tarif actuel, pendant cinq autres années, qui prendront cours à l'expiration des onze années et demie mentionnées à l'art. 2 ci-dessus.

Art. 3.

Toutes les stipulations ci-dessus faites par la convention relative au canal principal, sont applicables à ce terme supplémentaire de cinq ans.

Art. 4.

Les clauses reprises sous les nos 2 et 3 de l'art. 3 de la convention pour le canal principal, sont applicables à la concession des embranchements.

Art. 5.

Il en est de même des art. 25, 26 et 27. En cas de reprise des embranchements, par application de ces articles, l'indemnité à allouer aux concessionnaires, de ce chef, indépendamment de celle de trois cent douze mille cinq cents florins (fl. 312,500) par année, pour le canal principal, sera de soixante-dix mille francs (fr. 70,000) par chaque année de concession restant à courir.

Art. 6.

L'art. 28 ci-dessus est également applicable aux embranchements.

Art. 7.

Les sieurs Nieuwenhuisen et compe sont déchargés de l'obligation de fournir le cautionnement exigé par les art. 37 et 38 de la concession des embranchements; le gouvernement pourra toutefois, s'il le juge convenable, exiger une consignation supplémentaire de soixante mille francs (fr. 60,000)

Digitized by Google

Convention du 6 novembre 1834.

pour les embranchements, auquel cas on se conformera aux dispositions de l'art. 24 de la convention pour le canal principal.

Art. 8.

Sauf les modifications résultant de la présente convention, les cahier des charges et devis spécial de la concession des embranchements sortiront leur plein et entier effet.

Art. 9.

La présente convention ne recevra d'exécution qu'autant qu'elle aura été autorisée par la loi.

Fait en double, à Bruxelles, le 6 novembre 1834.

Le ministre de l'intérieur,
De Theux.

J.-A. Classen,
Pour la société concessionnaire.

Convention du 1er février 1836.

Moyennant les stipulations qui précèdent, les sieurs Nieuwenhuisen et comp° déclarent n'avoir plus aucune réclamation à former à charge du gouvernement, du chef des retards qu'a éprouvés et que pourrait encore éprouver le vote des Chambres sur la convention du 6 novembre 1834.

Ils s'engagent en outre à fournir au gouvernement, sous forme de tableaux certifiés, tous les renseignements qui leur seraient demandés sur leurs recettes de navigation.

Fait en double, à Bruxelles, le 1er février 1836.

J.-A. Classen.

Le ministre de l'intérieur,
De Theux.

N° 3.

Description du système d'alimentation du canal de Bruxelles à Charleroy.

(Annexe de la convention du 1er février 1836.)

Le système d'alimentation en vigueur au canal de Bruxelles à Charleroy, s'opère au moyen :

1° De réservoirs placés aux prises d'eau principales;

2° De prises d'eau directes dans les rivières et ruisseaux;

3° D'une machine à vapeur élevant accidentellement les eaux d'une rivière;

4° De réserves d'eau par agrandissement et approfondissement du canal.

Réservoirs.

Deux réservoirs placés au-dessus du bief de partage servent à alimenter la tête de la navigation :

Digitized by Google

1° Celui dit *du Piéton*, dans la commune de Pont-à-Celles, à la gauche du canal, recevant le Piéton à son sommet vers l'église de cette commune, ayant sa décharge dans le canal à 100 mètres environ de l'écluse n° 11.

Ce réservoir a une surface de 4 hect. 80 centiares ;

2° Et celui dit *de l'Hutte*, occupant tout le terrain bas, situé entre la digue du canal et le pied prolongé de la Colline sur la droite du canal vis-à-vis le précédent. Sa prise d'eau a lieu dans la rivière d'Henriamont, grossie de celle d'Obay ; sa décharge dans le canal, se trouve placée vis-à-vis celle précédente ; sa surface est de 4 hectares 75 centiares.

Un troisième grand réservoir, dit *de Ronquières*, placé au point le plus convenable pour répondre aux besoins d'eaux, nécessités par l'augmentation des chutes des écluses et les filtrations des fonds schisteux de la cunette, occupe tout le côté gauche de la vallée, fort élargie à cet endroit, depuis un pont situé à 100 mètres environ de la 36e écluse, jusqu'à la 37e, où il reçoit les eaux réunies des rivières de la Samme et de la Dodaigne, assez puissantes pour suffire aux besoins de la navigation la plus active ; les eaux entrent dans le canal à 20 mètres en aval de la dite 37e écluse. La surface de ce réservoir est de 8 hectares 5 centiares.

Ces trois réservoirs sont soutenus par des empellements à déversoirs pour le dégorgement des crues d'eau.

Prises d'eau directes.

Des prises d'eau directes sont en outre établies,

1° A l'aval de la 5e écluse, à droite, pour recevoir les eaux venant de l'épuisement d'une houillère ; cette prise d'eau n'a pas d'importance ;

2° A la droite de l'écluse n° 10, pour prendre accidentellement et suivant les besoins, les eaux de la rivière de l'Hutte pour le versant vers Charleroy ;

3° A l'aval de la 27e, à gauche, recevant la décharge d'une carrière de pierres ; sans importance ;

4° A Feluy, à 230 mètres de l'usine à fer de M. Dupont, à droite, recevant les eaux abondantes de la rivière la Samme, que l'augmentation des chutes des écluses réclame ;

5° A droite du canal et vis-à-vis la précédente, pour la prise des eaux de la rivière de Feluy ;

6° A l'amont de la 36e écluse, à droite, pour les eaux du ruisseau de Bornival ;

7° A l'aval de la 37e écluse, à gauche, prenant accidentellement la décharge en trop plein des eaux du moulin de Ronquières ;

8° A l'aval de la 41e, pour les eaux du petit ruisseau venant de Houffon, sans importance ;

9° A un point situé entre les écluses 42e et 43e, à droite, vis-à-vis la vallée d'Ittre, où sont amenées les eaux de la rivière de ce nom.

Tous les ouvrages d'art exécutés pour les prises d'eau sont en maçonnerie de briques avec pierres de taille aux faces et aux arêtes.

Prise d'eau par une vis d'Archimède mue au moyen de la vapeur.

Une vis d'Archimède à pas découvert et à coffre fixe, de 1m,50 de diamètre, mise en mouvement par une machine à vapeur de la force de 12 chevaux, basse pression (Watt et Bolton), relève les eaux de la rivière de l'Hutte à 3 mètres de hauteur environ, et les jette dans le bief de partage à l'amont de la 11e écluse. Cette machine est destinée à ne marcher que dans les grandes sécheresses.

Réserves d'eau en agrandissement et approfondissement du canal.

Le plafond du bief de partage, descendu à 0m,40 au-dessous de la position au projet primitif, et son étiage pouvant se maintenir jusqu'à 2m,20 au-dessus du fond, reçoit ainsi

Digitized by Google

quantité de sources qui s'y déchargent et procurent une réserve d'eau de plus de 20,000 mètres cubes.

Les biefs inférieurs, côté de Charleroy, ont été élargis, ainsi que ceux de la 12e écluse à la 24e écluse à Ronquières, et vers Bruxelles, pour obtenir des réserves d'eau.

Fait en double pour être annexé à notre convention de ce jour.

Bruxelles, le 1er février 1836.

Pour la société concessionnaire :
J.-A. Classen.

Le ministre de l'intérieur,
De Theux.

No 4.

Cahier des charges pour la concession du canal de Charleroy, arrêté par le ministre de l'intérieur, le 10 *janvier* 1826.

Art. 1. — *Tracé du canal.*

La nouvelle communication sera un canal à point de partage, moyenne section.

Elle partira de la rive gauche de la Sambre, à 1,000 aunes du sas de Charleroy, où sera placée la première écluse, et entrera immédiatement dans la vallée du Piéton, en coupant la grande route de Mons à Charleroy.

Laissant à droite Dampremy, et s'appuyant sur le coteau gauche de la rivière, le tracé suivra les sinuosités de la vallée, en passant par le Roux, Sart-les-Moines, le Grand-Sart, les fermes du Grand et du Petit-Hamal et le hameau de l'Hutte, où commencera le bassin de partage; le canal s'élèvera dans cet intervalle, qui a 14,587 aunes de longueur, de 22 aunes de hauteur.

Arrivé à l'Hutte, le canal occupe le milieu du vallon, en laissant sur la gauche le village de Pont-à-Celles, puis il avance en tranchée ouverte entre Gouy, Henriamont et le château Van der Beck, jusqu'au seuil de partage qui sépare le bassin du Piéton de celui de la Senne, qu'il traverse sous l'endroit nommé *Bestrefaite* par une galerie souterraine, et débouche dans le vallon du bois de Bommeré qui s'unit à celui de la Samme; ce bief de partage, de niveau, a 10,675 aunes de longueur, la galerie souterraine étant comprise pour 900 aunes.

De l'extrémité du bassin de partage, il descendra du vallon du bois de Bommeré dans celui de la Samme, en occupant le coteau droit qu'il ne quitte plus jusqu'au village d'Arquennes, en passant dans Seneffe, laissant la cense Flotem à droite et coupant, en avant d'Arquennes, la grande route de Marimont à Bruxelles.

Dans Arquennes, il occupera le cours actuel de la Samme qui sera entièrement détournée, sortant il s'appuiera de nouveau sur le coteau droit du dit vallon, traversera le village de Feluy, côtoiera les jardins du château de La Roque et le village de Ronquières, passera entre le moulin d'Askinpont et le rocher, laissera Virginal et Oisquercq à gauche, et, après s'être serré contre la forge de Clabecq, il courra par le milieu des prairies de Tubise; ménageant ensuite le plus possible les jardins du château de Lembeek, il arrivera au-dessous de Hal, sans abandonner nulle part le dit coteau gauche.

Ici le tracé abandonne la rive droite pour passer sur la gauche par un pont-canal à 3 arches sur la Senne, puis il court vers Bruxelles, laissant à droite Buysinghen, Eysinghen, Ruysbroeck et le moulin d'Aa, et, à gauche, Anderlecht et la grande route de Mons à Bruxelles,

Digitized by Google

traversant cette dernière à Cureghem, laissant le petit moulin à droite, il vient ensuite déboucher à la porte de Ninove ; après avoir coupé la route de ce nom à la ferme de Ransfort et la dérivation de la Senne sur un pont-canal à trois arches, et restant dans les anciens fossés autant que possible, il contourne en bassin l'intervalle de la dite porte de Ninove au grand canal actuel. Cette partie du canal inclinée vers Bruxelles a 49,267 aunes de longueur et 107ᵃ,75ᵖ de pente.

Pour opérer ce tracé, le Piéton d'un côté, la Samme et la Senne de l'autre, seront détournés partout où il sera nécessaire.

Ce tracé et les détournements de rivières seront d'ailleurs exécutés dans les détails suivant les plans approuvés.

Art. 2. — *Longueur et pente du canal.*

La longueur totale du tracé, de la Sambre au canal de Bruxelles, sera de 74,529 aunes, dont 14,587ᵃ en pente vers la Sambre, 49,267ᵃ vers Bruxelles et 10,675ᵃ de niveau au bief de partage.

La pente vers la Sambre sera rachetée par 11 écluses de 2 aunes de chute, celle vers Bruxelles par 12 écluses de 2 aunes de chute jusques Arquennes ; puis, la chute s'augmentant, les 11 écluses suivantes auront 2ᵃ,40 de hauteur, les 20 autres écluses jusqu'à la dérivation près de Bruxelles, auront une chute de 2ᵃ,735 et la dernière ayant 2ᵃ,65.

Art. 3. — *Dimensions du canal.*

Le canal aura généralement 6 aunes au fond avec une profondeur totale de 2,80 dont 2 de mouillage, avec 2 chemins de halage de 4 aunes de largeur chacun, les digues ayant intérieurement $\frac{2}{1}$ de talus et $\frac{3}{2}$ à l'extérieur ; dans les déblais les talus des bergers seront de $\frac{5}{4}$.

Pour les embarcations vers Charleroy, le canal aura 15 aunes de largeur au plafond sur 1,200 aunes de longueur.

Dans Arquennes et Feluy, ainsi que de la chaussée de Ninove à l'avant-dernière écluse, pour la facilité des tournants et la capacité d'eau convenable, le canal aura, sur 1,000 aunes, 15 aunes de largeur au plafond.

Dans Bruxelles, entre la dernière écluse et le canal actuel, le bassin aura 15ᵃ au fond, se terminant par une partie circulaire de 37,50 de rayon.

Le concessionnaire, sauf approbation spéciale, pourra dans les lieux d'embarcations où ils seront reconnus convenables, établir des bassins de 10 à 15 aunes de largeur au fond.

Art. 4. — *Redressements de rivières et de ruisseaux.*

Pour le placement du canal, les rivières du Piéton et de la Senne seront détournées convenablement, ainsi que le ruisseau de la Samme, dans de nouveaux lits creusés sur les dimensions fixées.

Art. 5. — *Alimentation.*

Pour l'alimentation, quatre rigoles partant de l'amont des deux écluses supérieures contre le bief de partage, iront avec la pente de 0,02, chercher les eaux des ruisseaux et sources voisins.

La rigole dite du *Petit-Hamal* avec une section moyenne de 2 aunes, cherchera les eaux des sources voisines et celles du Petit-Hamal.

La rigole de Vieuville, sur 2,50 de section moyenne, cherchera les ruisseaux de Liberchies, Sommiette et Thuméon.

La rigole de la Samme, avec une section de 1,75, ira jusqu'à la rencontre des ruisseaux de la Samme et de Scaimont, qu'elle recevra et mènera au canal.

La rigole du bois de Bommeré ira prendre toutes les sources qui descendent du bois de Bommeré et des coteaux voisins.

Digitized by Google

Des rigoles de 2 aunes à 2,50 de section seront établies pour les prises d'eau du Roux, d'Arquennes, de Bornival et de Ronquières.

Aux prises d'eau des dits ruisseaux, on formera des étangs pour le dépôt des eaux troubles.

Et pour la réserve des grandes eaux il sera formé 5 réservoirs :

Celui du Piéton, dans la vallée de ce nom à son étranglement à Gouy, sera soutenu à 7,36 de hauteur, par une digue de 8,40 de hauteur, de 5 de couronnement, de $\frac{3}{2}$ en dedans et $\frac{1}{1}$ en dehors pour les talus ;

Celui d'Obay, dans le vallon de ce nom, à l'endroit resserré au-dessus de Pont-à-Celles, à une hauteur d'eau de 3,18 ;

Celui d'Odoumont de 5,26 de hauteur d'eau, au-dessus de ce village ;

Celui de la Samme à l'embranchement des deux ruisseaux qui la forment, aura 4,33 de hauteur d'eau ;

Enfin le réservoir de Bornival, établi au-dessus du moulin de ce nom, aura à son empellement la hauteur de 6,20.

Ces digues seront revêtues de pierres plates sur le talus intérieur.

Au-dessus de ces réservoirs, on formera des rigoles pour l'écoulement des grandes eaux troubles qui ne seront pas reçues dans le canal.

Ces moyens d'alimentation seront d'ailleurs établis suivant les détails du devis général et des plans approuvés.

Art. 6. — *Ouvrage d'art pour le canal. — Percement souterrain.*

Pour la traversée du seuil de partage, une galerie souterraine, commencée à une profondeur de 14ᵃ de tranchée ouverte au chemin de halage, sur une longueur de 900 aunes, sera formée.

Elle aura 3,00 de largeur à la ligne d'eau avec un trottoir de 1,30 et garde-fous.

La profondeur d'eau sera au milieu de 2,30, le trottoir s'élevant à 0,50 au-dessus de la ligne d'eau et l'intrados de la voûte à 2,70 au-dessus de ce dernier. Cette galerie sera entièrement maçonnée suivant le plan approuvé.

Les têtes du percement seront courbes ; il y aura 5 puits d'airage de 2ᵃ de diamètre.

Écluses.

Pour gravir les pentes du canal il sera construit :
23 écluses de 2,00 aunes de chute ;
11 écluses de 2,40 de chute ;
20 écluses de 2,735 de chute ;
1 écluse de 2,65.

Les écluses de 2 aunes de chute auront 27,20 de long entre les faces d'amont et d'aval, avec un sas de 21ᵃ,20 de long entre les saillies de buscs ; la largeur de l'écluse sera de 2,70, ces écluses, pour les dimensions particulières, leur construction et appareil suivant ce qui est décrit au devis général approuvé.

Les deux dernières écluses vers Bruxelles seront séparées par un bassin de 50 aune de long sur 35 de large au plafond, maçonnées en pierres sèches.

Les écluses de 2,40, 2,735 et 2,65 de chute seront en tout semblables aux précédentes avec des dimensions proportionnelles à la chute.

Ponts.

Il sera établi, pour les communications, 34 ponts sur le canal et 2 ponts sur le bassin à Bruxelles.

Digitized by Google

Ils se partagent en

2 ponts fixes isolés, de 3,50 de largeur, avec une ouverture de 4,10 et chemin de halage;
10 ponts mobiles isolés à engrenage, de 3,20 de largeur, avec une ouverture de 2,80;
12 ponts fixes sur écluses de 3,20 de largeur;
9 ponts mobiles à engrenage sur écluses, de 3,20 de largeur;
1 pont mobile à engrenage sur la dernière écluse, de 5 aunes de largeur;
2 ponts tournants en fer, aux portes de Flandre et du Rivage à Bruxelles, de 4ᵃ de largeur sur 6,20 d'ouverture.

Ces ponts en tout sont décrits au devis général.

Maisons de pontonniers et éclusiers.

Il sera construit, pour le logement des pontonniers et éclusiers, 64 maisons à un étage, sur les dimensions et détails du devis général.

Ponts-canal.

Pour la traversée de la Senne à Hal et de la dérivation près de Bruxelles, on construira 2 ponts-canal qui auront un coffre de 2ᵃ,80 de profondeur sur 2,70 de largeur, avec 2 chemins de halage.

Le passage de la rivière à Hal aura lieu sous 3 arches de 22 aunes d'ouverture ensemble, celle de la dérivation sera de 13 aunes comme aux plan et devis détaillés.

Aquéducs sous le canal et ponteceaux sous les chemins aux abords des ponts.

Pour le passage des eaux sous le canal, on établira 34 aquéducs et buses, dont :

1° 3 de 3 aunes d'ouverture pour les ruisseaux de Bornival, d'Ittre et de Sᵗ-Pierre-Leeuw;
2° 2 de 3 aunes d'ouverture sous les écluses;
3° 2 de 2 id. sous les écluses;
4° 4 de 2 id. sous le canal;
5° 7 de 1 id. sous les écluses;
6° 6 de 1 id. sous le canal;
7° 10 buses de 0,60 sous le canal.

On construira pour les abords des ponts sous les chemins 30 ponteceaux, dont

2 de 3 aunes d'ouverture.
8 de 2 aunes id.
8 de 1 aune id.
12 de 0,60 id.

Le tout comme aux devis et plan général.

Art. 7. — *Ouvrage d'art pour l'alimentation. — Empellements dans les digues des réservoirs.*

Pour la distribution des eaux des réservoirs, il sera établi, au point le plus bas des réservoirs et dans la digue, des empellements avec vannes de décharge à engrenage, suivant les détails des plans et devis.

L'empellement de la digue du Piéton aura 8ᵐ,40 de hauteur.

Celui d'Obay 4ᵐ,18
d'Audoumont 6ᵐ,26
de la Samme 5ᵐ,33
de Bornival 7ᵐ,20

Digitized by Google

Prises d'eau.

On recevra les eaux dans le canal par :

1° 8 prises d'eau simples;
2° 5 prises d'eau simples avec vannes;
3° 4 prises d'eau avec vannes de décharge;
4° 12 prises d'eau simples avec clapets et épanchoirs.

Ponts sur les rigoles.

Pour la traversée des rigoles par les chemins et routes, on formera 25 ponts de 1,50 d'ouverture sur 5 de largeur.

Ponts-aquéducs sur rigoles.

Les rigoles, en arrivant au bief de partage, devant passer sur les ruisseaux, il sera construit 2 ponts-aquéducs de 2 aunes de largeur au coffre, et 2 aunes d'ouverture pour le passage des ruisseaux suivant les plans et devis général.

Art. 8. — *Acquisition des terrains, indemnités de maisons et moulins.*

Les entrepreneurs feront l'acquisition de tous les terrains nécessaires au placement du canal, des rivières à détourner, des rigoles, réservoirs, enfin de tout l'emplacement nécessaire à son exécution et exploitation.

Ils indemniseront de tous autres terrains dont la possession momentanée leur serait nécessaire, ainsi que des eaux dont ils s'empareront pour l'alimentation, ainsi que des propriétés bâties dont l'emprise sera jugée nécessaire.

Art. 9. — *Estimation de la dépense d'exécution actuelle de terrain, indemnités, entretien et exploitation.*

L'estimation de tous les ouvrages tels que creusement de canal, rigoles et détournements de rivières, réservoirs, construction d'écluses, ponts, ponts-canal, percement souterrain, ponceaux, etc., etc., enfin de tous travaux et fournitures quelconques nécessaires à l'établissement et mise en action du canal, a été calculée à . . . . . fl. 2,985,520 } fl. 4,350,000
l'achat des terrains et indemnités pour maisons, moulins, etc. fl. 1,364,480 }

L'entretien annuel et de ses dépendances à . . . . . fl.	36,000	
Traitement des éclusiers, pontonniers	15,000	
Frais de perception et exploitation	7,000	
Total . . . fl.	58,000	

Art. 10. — *Conditions générales.*

Les entrepreneurs devront exécuter tous les susdits travaux, pour leur compte et à leurs frais, rien excepté, conformément aux devis et plans détaillés qui en seront formés, le tout approuvé par le département de l'intérieur, qui leur en fera remettre un exemplaire.

Ils ne pourront, sous aucun prétexte, s'écarter des conditions que ces devis prescriront, sans en avoir obtenu l'autorisation spéciale.

Art. 11.

Dans le cas où ils croiraient que l'exécution des travaux, leur entretien ou l'achat des terrains et indemnités des eaux excéderaient le montant des dépenses présumées, les entrepreneurs ne pourront, sous aucun prétexte, se prévaloir de la dite estimation pour prétendre quelque indemnité de ce chef; d'autre part, le gouvernement n'entrera dans aucun compte avec les entrepreneurs, sous prétexte que les frais d'établissement n'auraient pas occasionné une dépense égale à l'estimation préalable.

Digitized by Google

Art. 12. — *Durée de l'exécution.*

Tous les travaux devront être terminés en cinq années.

Art. 13. — *Surveillance.*

Le gouvernement se réserve de faire surveiller les travaux par tels employés qu'il jugera convenir. Toute autre surveillance est aux frais des entrepreneurs.

Art. 14. — *Tenir des registres et renseignements à fournir aux ingénieurs chargés de la surveillance.*

Les entrepreneurs devront toujours tenir un registre exact du nombre d'ouvriers à leur service, qu'ils devront produire à l'ingénieur chargé de la surveillance des travaux chaque fois qu'ils en seront requis. Ils seront tenus de lui donner tels renseignements qu'il pourrait leur demander sur le degré d'avancement des travaux.

Art. 15. — *Renvoi des employés du concessionnaire par la direction.*

L'ingénieur chargé de la surveillance des travaux, pourra renvoyer tous ceux des employés ou ouvriers des entrepreneurs qui donneraient des sujets fondés de plainte.

Art. 16. — *Assistance à fournir aux ingénieurs.*

Les entrepreneurs fourniront tous les matériaux et ouvriers dont les employés chargés de la surveillance auront besoin pour exercer cette surveillance, et pour lever et vérifier les travaux.

Art. 17. — *Matériaux.*

On n'emploiera pour l'exécution et construction des travaux que des matériaux de la meilleure qualité; tous autres pourront être refusés.

Art. 18. — *Mesure de contrainte contre le concessionnaire.*

Le gouvernement se réserve le droit de faire démolir aux frais des entrepreneurs tous ouvrages mal construits, dont les dimensions ne seraient point conformes aux devis et plans approuvés.

Art. 19. — *Dommages aux frais du concessionnaire.*

Tous dommages et intérêts résultant de la construction du canal, sont à la charge des entrepreneurs.

Art. 20. — *Entretien des communications ou passages.*

Toutes routes ou chemins à couper par le canal devront rester libres pour le passage jusqu'au parfait achèvement des ponts à y construire.

Art. 21. — *Entretien des travaux, etc.*

Le canal et ses dépendances seront entretenus par les entrepreneurs en bon état, pendant toute la durée de la concession des droits à y percevoir; à l'expiration de l'octroi, il sera remis en bon état d'entretien.

Art. 22. — *Chances et périls à la charge du concessionnaire.*

Les entrepreneurs prendront à eux toutes chances et périls d'exécution, d'entretien ou autres; dans aucun cas, ils ne pourront réclamer d'indemnité de ce chef.

Art. 23. — *Expropriations.*

Toute la première instance de la loi du 8 mars 1810, relative aux formes à suivre dans la mise en occupation des terrains, bâtiments et eaux dont l'emprise d'occupation sera néces-

Digitized by Google

saire pour l'établissement et l'action du canal, jusqu'au refus de la part soit du propriétaire, soit de l'entrepreneur, d'acceptation des offres à l'amiable, sera traitée par deux commissaires nommés par les États députés de la province et l'ingénieur chargé de la direction des ouvrages, qui procéderont, sans désemparer, par communes successivement désignées par le concessionnaire, qui en fera lever les plans parcellaires. Dans le cas de non-arrangement à l'amiable, l'expropriation en sera faite suivant les lois et réglements en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. Le gouvernement fera à cet égard les dispositions nécessaires.

Art. 24. — *Pêche, herbages et plantations.*

Les entrepreneurs auront, pendant toute la durée de la concession, la jouissance des produits de la pêche, des herbages et des plantations que les digues et les bords du nouveau canal et les réservoirs pourront fournir.

Art. 25. — *Droits à percevoir sur le canal au profit du concessionnaire.*

A partir de l'ouverture de la navigation, les droits suivants seront perçus sur les bateaux naviguant sur le nouveau canal, le tonneau étant de 1,000 livres des Pays-Bas.

BATEAUX CHARGÉS DE	Charbon de toute espèce.....	Provenant de la Sambre ou embarqué au canal de Charleroy à Arquennes, transporté à Bruxelles	à charge *fl.* 1.36 à vide » 0.34
		Embarqué au canal à Ronquières et au-dessous, transporté à Bruxelles.	à charge *fl.* 0.52 à vide » 0.13
		Embarqué au canal d'Arquennes, à l'extrémité opposée du bief de partage, transporté à la Sambre	à charge *fl.* 0.32 à vide » 0.08
	Pierre de taille, marbre de toute espèce.....	Provenant de la Sambre ou embarqué dans un des dix premiers biefs vers Charleroy	à charge *fl.* 1.36 à vide » 0.34
		Embarqué au canal, depuis Seneffe jusqu'à La Roque, transporté à Bruxelles.	à charge *fl.* 1.12 à vide » 0.28
		Provenant des Écaussines et Soignies, embarqué à Ronquières et au-dessous, transporté à Bruxelles	à charge *fl.* 0.52 à vide » 0.13
	Pierres à diguer..	Embarquées d'Arquennes à Ronquières, transportées à Bruxelles	à charge *fl.* 0.40 à vide » 0.10
	Chaux à bâtir....	Venant de la Sambre ou embarquée dans l'un des dix biefs vers Charleroy, pour Bruxelles.	à charge *fl.* 1.36 à vide » 0.34
		Chaux grasse, embarquée d'Arquennes à La Roque pour Bruxelles	à charge *fl.* 1.00 à vide » 0.25
	Grès, pierres à paver.....	Embarqués dans l'un des dix biefs vers Charleroy, pour Bruxelles	à charge *fl.* 0.80 à vide » 0.20
		Embarqués de Ronquières à Lembeek pour Bruxelles	à charge *fl.* 0.32 à vide » 0.08

Digitized by Google

BATEAUX CHARGÉS DE	Cendre de mer, fumier, engrais de toute espèce.	Sur toute la longueur du canal, par lieue de 5,000 aunes	à charge fl. 0.015
			à vide » 0.01
		Par écluse	à charge fl. 0.01
			à vide » 0.005
	Pour toutes autres marchandises et distances intermédiaires spécifiées au présent tarif.....	Sur toute la longueur du canal, par lieue de 5,000 aunes	à charge fl. 0.04
			à vide » 0.01
		Par écluse	à charge fl. 0.02
			(1) à vide » 0.005

(1) L'extrait suivant du réglement de navigation du canal (arrêté du roi du 28 juin 1833, *Bulletin officiel*, n° XLVIII) fait connaître le tarif actuel, tel qu'il a été établi en francs et centimes, d'après les bases de l'arrêté du 17 septembre 1832.

ART. 28.

Les droits seront payés conformément aux clauses et conditions de la concession et à l'arrêté du 17 septembre 1832, d'après le tarif ci-dessous, le tonneau étant de 1,000 kilogrammes.

	A raison du tonnage du bateau.	A raison du chargement du bateau.
CHARBON DE TOUTE ESPÈCE.		
Provenant de la Sambre ou embarqué sur le canal entre Charleroy et Arquennes inclusivement, pour être transporté à Bruxelles	0,6138	1,8414
Embarqué au canal à Ronquières et au-dessous, transporté à Bruxelles.	0,2347	0,7041
Embarqué au canal d'Arquennes, à l'extrémité opposée du bief de partage, transporté à la Sambre	0,1443	0,4329
PIERRE DE TAILLE, MARBRE DE TOUTE ESPÈCE.		
Provenant de la Sambre ou embarqué dans un des six premiers biefs vers Charleroy, transporté à Bruxelles	0,6138	1,8414
Embarqué au canal, depuis Seneffe jusqu'à La Roque, transporté à Bruxelles	0,5054	1,5162
Provenant des Écaussines et Soignies, embarqué à Ronquières et au-dessous, transporté à Bruxelles	0,2347	0,7041
PIERRES A DIGUER.		
Embarqué entre Arquennes et Ronquières, transporté à Bruxelles.	0,1805	0,5415
CHAUX A BATIR.		
Venant de la Sambre ou embarquée dans l'un des dix biefs vers Charleroy pour Bruxelles	0,6138	1,8414
Chaux grasse, embarquée d'Arquennes à La Roque pour Bruxelles	0,4511	1,3533
GRÈS, PIERRES A PAVER.		
Embarqué dans l'un des dix biefs vers Charleroy pour Bruxelles	0,3608	1,0824
Embarqués de Ronquières à Lembeek pour Bruxelles	0,1443	0,4329
CENDRE DE MER, FUMIER ET ENGRAIS DE TOUTE ESPÈCE.		
Sur toute la longueur du canal, par lieue de 5,000 mèt. ou 5 kilomètres	0,0181	0,0001
Par kilomètre	0,0036	0,0018
Par écluse	0,0091	0,0001
POUR TOUTES AUTRES MARCHANDISES ET DISTANCES INTERMÉDIAIRES NON SPÉCIFIÉES AU PRÉSENT TARIF.		
Sur toute la longueur du canal, par lieue de 5,000 mèt. ou 5 kilomètres	0,0181	0,0543
Par kilomètre	0,0036	0,0109
Par écluse	0,0091	0,0273

Toutes fractions de distances seront payées par kilomètre ou cinquième de lieue.

Au-dessous d'un kilomètre on comptera un kilomètre.

Au-dessous de deux kilomètres on comptera deux kilomètres, et ainsi de suite.

Digitized by Google

Si quelque chose se trouvait omis dans ce tarif, ou qu'il devînt nécessaire d'y faire des additions, ou donner des explications, le gouvernement se réserve le droit d'y pourvoir.

Le placement des bureaux de perception sera soumis au gouvernement et décidé par lui de manière à gêner le moins la navigation, tout en assurant la recette.

Les bateaux seront jaugés sur leur plus fort tonnage avec une échelle graduée, de manière que le paiement sera *de charge* pour la charge effective, et de vide pour toute la différence entre la charge et le plus fort tonnage.

Tout le montant de cette perception sera au profit des entrepreneurs, pendant un nombre déterminé d'années. L'octroi en sera concédé à celui des soumissionnaires qui, à cet égard, fera les offres les plus avantageuses.

Art. 26. — *Perception des droits par le concessionnaire.*

Les droits ci-dessus indiqués seront perçus par les entrepreneurs.

Art. 27. — *Nomination des employés du concessionnaire.*

Ils auront la faculté de nommer tels employés qu'ils jugeront nécessaires, tant pour la perception des droits ci-dessus, que pour la bonne surveillance des travaux du canal et toutes ses dépendances. On pourra leur accorder telle qualité publique qui sera jugée nécessaire pour exercer leurs fonctions.

Art. 28. — *Aucun nouveau droit à établir sur le canal pendant la concession.*

Pendant le temps que durera la concession, aucun nouveau droit de passage ne sera établi sur le canal projeté, soit au profit du gouvernement, soit à celui de quelque province, commune ou particulier; et pour ce qui concerne le canal de Bruxelles au Petit-Willebroeck, le *maximum* des droits qu'on pourrait y établir ne pourra dépasser celui fixé par l'art. 25 du présent cahier des charges, pour la navigation du canal projeté, de *Bruxelles* à *Hal, Lembeek* et à *Tubise*.

Art. 29. — *Associations à former et avance de fonds.*

Il sera facultatif aux entrepreneurs de former telles associations et mettre en circulation telles actions aliénables qu'ils croiront nécessaires, se conformant toutefois aux lois existantes sur la matière.

Cependant, après que le concessionnaire aura employé de ses propres fonds, à son entreprise, la somme de fl. 300,000, on lui facilitera les moyens d'obtenir, s'il le désire, l'avance des fonds restant nécessaires, à un intérêt de 4 ½ p. c. par an, et à condition d'un remboursement successif en termes annuels pendant la durée de la concession, à la charge par lui de fournir la garantie nécessaire, en hypothéquant l'ouvrage entier et les revenus annuels du canal jusqu'au remboursement complet de la somme avancée, sous telles clauses et conditions qui seront réglées ultérieurement par convention spéciale.

Art. 30. — *Caution du concessionnaire.*

Pour assurer la bonne et solide exécution des travaux endéans le temps fixé, ainsi que leur entretien convenable, les entrepreneurs devront fournir une caution, soit en immeubles ou leur valeur, soit personnelle, laquelle caution sera réglée, avant la signature du contrat, d'après que les entrepreneurs seront le mieux à même de fournir l'une ou l'autre, mais toujours à la satisfaction du gouvernement.

Art. 31. — *Qualité du concessionnaire.*

On ne recevra des offres que des concurrents reconnus pour être en état et capables d'exé-

Digitized by Google

cuter des travaux de cette espèce. Le gouvernement, dans tous les cas, se réserve le droit de ne point accepter une soumission, même celle qui paraîtrait la plus avantageuse.

Art. 32. — *Frais à charge du concessionnaire.*

Le contrat à passer sera, comme tous les autres contrats, soumis au droit proportionnel de l'enregistrement, que les entrepreneurs paieront, de même que ceux de timbre et de léges, montant à $\frac{1}{4}$ p. °/₀.

Art. 33. — *Décision en cas de contestation.*

Toute contestation qui pourrait s'élever au sujet de l'exécution des travaux et de ce qui a rapport à cette entreprise, sera jugée administrativement.

Arrêté par disposition de ce jour, n° 99 A.

La Haye, le 10 janvier 1826.

Le ministre de l'intérieur,
L. Van Gobbelschroy.

N° 5.

Contrat du 12 septembre 1827, entre le syndicat d'amortissement et la société concessionnaire. (Prêt de 4 millions de florins.)

La commission permanente du syndicat d'amortissement, résidant à Amsterdam, province de Hollande (Nord), agissant en vertu d'une décision de S. M. en date du 6 février 1827, n° 106, et de l'arrêté royal du 11 juillet, n° 166, d'une part, et Jean-Auguste Classen, négociant à Amsterdam, et Jean-Baptiste Castinel, ingénieur à Mons (Hainaut), associés sous la raison de Nieuwenhuisen et comp., domiciliés à Seneffe, province de Hainaut, et comme tels concessionnaires du canal de Bruxelles à Charleroy, suivant le procès-verbal fait avec S. E. le ministre de l'intérieur, à La Haye, le 6 mars 1826, et approuvé par arrêté du dit ministre, en date du 6 mai 1826, enregistré à La Haye, par le receveur Muller, le 30 juin 1826, vol. 29, fol. 11 recto, case une et suiv., qui en a reçu, y compris les augmentations, soixante-treize mille quatre cent quarante-cinq florins quarante cents (fl. 73,445-40), succédant à Thomas Nieuwenhuisen, négociant à Anvers, dont la concession susdite porte le nom, mais qui déclare et confirme par sa signature apposée ci-dessous, que cette concession ne le concerne pas et qu'il la céde sans aucune réserve,

De permanente commissie uit het amortisatie-sijndicaat, residerende te Amsterdam, provincie Holland, noordergedeelte, handelende krachtens decisie van Zijne Majesteit van den 6 februarij 1827, n° 106, en opgevolgd koninklijk besluit van den 11 julij daaraan, n° 166, ter eenre, en Jean-Auguste Classen, koopman te Amsterdam, en Jean-Baptiste Castinel, ingenieur te Bergen, in Henegouwen, te zamen handelende onder de firma van Nieuwenhuisen en compagnie, gedomicilieerd te Seneffe, in de provincie Henegouwen, en als zoodanig concessionarissen van het kanaal van Brussel naar Charleroy, krachtens proces-verbaal gesloten met Zijne Excellentie den minister van binnenlandsche zaken, te 's Gravenhage, den 6 maart 1826, en goedkeurend by besluit van opgemelden heer minister van den 6 mei 1826, geregistreerd te 's Gravenhage door den ontvanger Muller, den 30 junij 1826, deel 29, fol. 11 recto, casu een en volgende, die daarvoor ontvangen heeft, met de verhogingen, drie-en-zeventig duizend vier honderd vijf-en-veertig guldens veertig cents (fl. 73,445-40), en zulks bij opvolging van Thomas Nieuwenhuisen, koopman te Ant-

Digitized by Google

avec tous les avantages et toutes les charges qui y sont attachés, à la raison susdite de Nieuwenhuisen et comp., d'autre part, sont convenus de ce qui suit :

werpen, ten wiens name de voormelde concessie is luidende, doch die verklaart en door medeonderteekening dezes bevestigt, dat dezelve hem niet aangaat, en dat hij die met alle de voordeelen en lasten daaraan verbonden geheel en al, zonder eenig voorbehoud, aan de opgemelde firma van Nieuwenhuisen en compagnie overlaat, ter andere zijde, zijn overeengekomen als volgt :

Art. premier.

L'article 29 des conditions et charges, auxquelles la concession susmentionnée est accordée, portant que :

« Lorsque le concessionnaire aura em-
» ployé aux travaux une somme de fl. 300,000
» de ses propres fonds, il lui sera facul-
» tatif d'obtenir l'avance des fonds ultérieu-
» rement nécessaires, au taux annuel de 4 ½
» p. °/₀ et sous condition de rembourse-
» ments successifs, par annuités, endéans
» la durée de la concession, pourvu qu'ils
» donne toutes les garanties requises, en
» engageant la totalité des travaux et les
» revenus annuels du canal jusqu'au der-
» nier remboursement, le tout d'après la
» convention particulière qui interviendra
» ultérieurement ; »

Le contractant d'une part s'engage à donner en prêt aux contractants d'autre part une somme de quatre millions de florins, ou telle somme moins élevée dont les contractants d'autre part déclareront avoir besoin pour achever convenablement les travaux par eux entrepris, au taux annuel de 4 ½ p. °/₀, à courir du jour auquel les certificats de recette des fonds auront été successivement délivrés par les contractants d'autre part.

Artikel een.

Bij het 29e artikel van de conditien en voorwaarden, waarop de voorschrevene concessie is verleend, bepaald zijnde :

« Dat, na dat door den concessionaris eene
» som van drie maal honderd duizend gulden
» (fl. 300,000) aan de onderneming uit zijne
» eigene middelen zal zijn ten koste gelegd,
» aan denzelven gelegenheid zal worden
» gegeven om, des verlangende, de verdere
» benoodigde fondsen bij voorschot te beko-
» men, tegen den interest van vier en half
» ten honderd in het jaar, en onder bepaling
» van achtereenvolgende aflossing, bij jaar-
» lijksche termijnen, binnen den tijd der
» concessie, mits hij daarvoor de vereischte
» zekerheid geve door verband van het
» geheele werk, en van de jaarlijksche
» inkomsten der vaart, tot aan de finale aflos-
» sing toe, zoo als dit een en ander bij bijzon-
» dere overeenkomst alsdan nader zal wor-
» den geregeld ; »

Verbindt zich de contractant ter eenre, om aan de contractanten ter andere zijde ter leen te zullen verstrekken eene somme van vier millioenen gulden (4,000,000), of zoo veel minder als de contractanten ter andere zijde verklaren zullen noodig te hebben, om de door hun ondernomene werken behoorlijk tot stand te brengen, en zulks tegen den interest van 4 ½ p. °/₀ 's jaars, ingaande met den dag waarop de bewijzen van ontvangst der gelden successivelijk door de contractanten ter andere zijde zullen worden afgegeven.

Art. 2.

Les fonds jusqu'à concurrence de la dite somme de 4,000,000 de florins seront fournis par le contractant d'une part, en termes de 100,000 fl. chacun, payables dans l'espace de quatre ans, savoir : un million

Art. 2.

De gelden, ter concurrentie van de opgemelde som van vier millioenen gulden (fl. 4,000,000), zullen door den contractant ter eenre zijde worden verstrekt, in termijnen, ieder van honderd duizend gulden

Digitized by Google

1827, un million en 1828, un million en 1829 et en 1830 un million, ou autant de moins que les contractants d'autre part pourront l'exiger.

(fl. 100,000), betaalbaar in den tijd van vier jaren, als : in 1827 een millioen (1,000,000); in 1828 een millioen (1,000,000); in 1829 een millioen (1,000,000); en in 1830 een millioen (1,000,000), of zoo veel minder als de contractanten ter andere zijde zullen komen te vorderen.

Le premier terme ne pourra être payé aux contractants d'autre part que pour autant que, conformément à l'art. 29 des clauses et conditions de la concession, ils auront employé aux travaux une somme de 300,000 fl. de leurs propres fonds, et qu'en outre ils auront fait pour 100,000 fl. de travaux de plus, ce qui devra être prouvé à S. Ex. le ministre de l'intérieur par un certificat en due forme des ingénieurs de l'État chargés de la surveillance des travaux ; les autres termes seront payés quand il sera prouvé de la même manière que les fonds déjà payés ont été employés convenablement; de sorte que le deuxième terme sera payé sur le certificat que 500,000 fl. ont été employés aux travaux de l'entreprise, le troisième quand il constera que 600,000 fl. y ont été employés, le quatrième quand il sera prouvé que 700,000 fl. y ont été employés, et ainsi de suite jusques et y compris le 38e terme; les 39e et 40e termes seront payés ensemble, sur la production d'un certificat constatant que 4,100,000 fl. ont été employés à l'entreprise; il est toutefois bien entendu que les avances réunies de fonds à faire en 1827, 1828, 1829 et 1830 ne pourront pas, dans le cours de chacune de ces années, excéder la somme d'un million de florins.

De eerste termijn zal aan de contractanten ter andere zijde niet eerder worden uitbetaald, dan na dat zij, ten gevolge van art. 29 der conditien en voorwaarden der concessie, eene som van drie maal honderd duizend gulden (fl. 300,000), uit hunne eigene middelen aan het werk zullen hebben te koste gelegd, en zij daarenboven nog eene som van honderd duizend gulden (fl. 100,000) aan hetzelve zullen hebben verwerkt, waarvan aan Zijne Excellentie den minister van binnenlandsche zaken zal moeten blijken uit een behoorlijk certificaat van de rijks-ingenieurs, die met het opzigt over het werk zijn belast, en zullen de verdere termijnen voldaan worden telkens wanneer het, op gelijke wijze, zal zijn gebleken dat de verstrekte gelden behoorlijk zijn verwerkt, zoodanig dat de tweede termijn zal worden betaald op het certificaat, dat aan de onderneming vijf maal honderd duizend gulden (fl. 500,000) is verwerkt, de derde, wanneer het blijkt dat zes maal honderd duizend guld. (fl. 600,000) is verwerkt, de vierde, wanneer het blijkt dat zeven maal honderd duizend guld. (fl. 700,000) is verwerkt, en zoo vervolgens tot den 38en termijn ingesloten, zullende de 39e en 40e termijnen te zamen worden voldaan op het certificaat, dat vier millioenen eenmaal honderd duizend gulden (fl. 4,100,000) aan de onderneming is besteed ; alles nogtans met dien verstaande, dat de gezamentlijke verstrekkingen in 1827, 1828, 1829 en 1830 te doen, in den loop van elk dier jaren, de som van een millioen gulden (fl. 1,000,000) niet zullen te boven gaan.

Art. 3.

Le paiement se fera par S. Ex. le ministre de l'intérieur au moyen de mandats de S. Ex. le ministre des finances sur le caissier général de l'État, payables à vue à Bruxelles.

Art. 3.

De voldoening zal geschieden bij Zijne Excellentie den minister van binnenlandsche zaken, door middel van mandaten van Zijne Excellentie den minister van financien, op den algemeenen rijkskassier, betaalbaar op vertoon, te Brussel.

Digitized by Google

Art. 4.

Les contractants d'autre part s'engagent à rembourser aux contractants d'une part la somme susdite de 4,000,000 de fl. au plus, avec les intérêts à 4 ½ p. °/₀, endéans le terme de 27 années, qui prendront cours six mois après l'ouverture du canal, par paiements de 280,000 fl. par an, pour l'intérêt et le capital. Pour sûreté de cette clause, les contractants d'autre part déclarent faire abandon et cession entière aux contractants d'une part :

1° De tout droit et de toute prétention qu'ils pourraient faire valoir relativement à la somme de 300,000 fl. que, conformément à l'art. 29 des clauses et conditions de la concession et suivant le 2e art. du présent contrat, ils auront employée aux travaux;

2° De tous les droits et revenus qui leur sont attribués comme concessionnaires par les art. 24 et 25 des clauses et conditions de la concession. Tous ces droits et revenus seront perçus et encaissés sous les conditions prescrites par les articles suivants, pour compte et au profit du contractant d'une part aussi long-temps qu'il sera nécessaire, pour se rembourser lui-même sur les fonds qui en proviendront, le capital des fonds avancés avec les intérêts annuels, jusqu'à concurrence de 280,000 fl. au moins.

Art. 5.

Les contractants d'autre part s'engagent à faire gérer et percevoir, durant le temps de la cession, à leurs risques et périls, par leurs agents et employés, au profit du contractant d'une part, les revenus de la pêche du nouveau canal à construire, ainsi que ceux des herbages et plantations que produiront les bords et les digues dénommés à l'art. 24 des conditions, de même que les droits sur le canal, désignés à l'art. 25 et cédés par l'art. 4 du présent contrat au contractant d'une part; d'en faire verser mensuellement le montant, déduction faite des frais men-

Art. 4.

De contractanten ter andere zijde verbinden zich om de meergemelde som van uiterlijk vier millioenen guld. (fl. 4,000,000), met de interessen van dien à 4 ½ p. °/₀, aan den contractant ter eenre zijde te zullen betalen in den tijd van 27 jaren, in te gaan zes maanden na de opening van het kanaal, en zulks met twee maal honderd tachtig duizend guld. (fl. 280,000) 's jaars voor interest en aflossing, tot zekerheid waarvan, de contractanten ter andere zijde verklaren aan den contractant ter eenre zijde te doen afstand en algeheele cessie :

1° Van alle regt en aanspraak die zij immer zouden kunnen doen gelden op de som van drie maal honderd duizend guld. (fl. 300,000), die zij, ten gevolge van art. 29 der conditien en voorwaarden van de concessie, en volgens het 2e artikel van het tegenwoordig contract, aan het werk zullen hebben te koste gelegd;

2° Van alle de regten en inkomsten aan hun als cessionarissen, bij de 24 en 25 artikelen van de conditien en voorwaarden der concessie toegekend, alle welke regten en inkomsten zoo lang ten behoeve en voordeele van den contractant ter eenre zijde zullen worden geheven en ingevorderd, als noodig is, om uit de deswegens inkomende penningen de hoofdsom der verstrekte gelden met de interessen jaarlijks met ten minsten tweemaal honderd tachtig duizend guld. (fl. 280,000) aan zich zelven aftelossen en te betalen, en zulks onder de bepalingen in de volgende artikelen omschreven.

Art. 5.

De contractanten ter andere zijde verbinden zich om de inkomsten der visscherij op het nieuw aanteleggen kanaal, alsmede die van de grasgewassen en beplantingen, welke de dijken en boorden zullen opleveren, in art. 24 van de conditien opgenoemd, zoo ook de regten op het kanaal, in artikel 25 omschreven, en, bij het 4e artikel van het tegenwoordig contract, aan den contractant ter eenre zijde gecedeert en afgestaan, gedurende den tijd van die cessie en afstand, door hunne agenten en bedienden en ten hunnen risico en periculo, ten behoeve van

Digitized by Google

tionnés ci-après, dans les bureaux les plus voisins des agents du caissier général de l'État, par les dits agents et employés, qui seront tenus, en faisant le versement mensuel, de faire parvenir, tant au contractant d'une part qu'aux contractants d'autre part, un bordereau ou état de mois, dûment certifié véritable et signé, indiquant le montant et la nature des recettes et des frais y prélevés, le tout d'après le formulaire à établir ultérieurement par les deux contractants : le contractant d'une part continue à se réserver le droit de faire inspecter et contrôler, quand il le jugera convenable, la gestion et l'administration des agents et employés des contractants d'autre part; à cet effet, il sera donné à la personne ou aux personnes à nommer par le contractant d'une part tout accès et inspection de la tenue des livres, registres, etc.

den contractant ter eenre zijde te doen beheeren en invorderen, en het bedragen daarvan, na aftrek der kosten hierna gemeld, maandelijks, door die agenten en bedienden, te doen overstorten op de naastbijgelegene kantoren van de agenten van den algemeenen rijks-kassier; zullende die agenten en bedienden van de contractanten ter andere zijde gehouden zijn, om maandelijks, bij de overstorting, zoo wel aan den contractant ter eenre, als aan de contractanten ter andere zijde te doen toekomen een borderel of maandstaat, behoorlijk voor regt verklaard en geteekend, aanwijzende het bedrag en den aard van den ontvangst en van de daarop gepreleveerde onkosten; en zulks volgens een formulier, nader door de beide contractanten vast te stellen, blijvende de contractant ter eenre zijde aan zich voorbehouden de bevoegdheid om het beheer en administratie van de agenten en de bedienden van de contractanten ter andere zijde, des geraden oordeelende, ten allen tijde, te doen inspecteren en controleren, ten welken einde aan de door den contractant ter eenre zijde te benoemen persoon of personen alle toegang en visie van de gehoudene boeken, registers, enz., zal worden gegeven.

Art. 6.

Les frais annuels d'entretien du canal et des travaux y relatifs, y compris le salaire des éclusiers et pontonniers, ainsi que les frais de perception et de direction étant évalués à l'art. 9. des clauses et conditions de la concession, ensemble à la somme de 58,000 florins, les contractants d'autre part pourront faire prélever, chaque année, sur le produit des droits et revenus détaillés ci-dessus à l'art. 4, la dite somme de 58,000 florins. Cette somme pourra être moindre, mais non plus élevée, pas même dans le cas où l'état des travaux exigerait quelques frais extraordinaires. Les contractants d'autre part s'obligent à payer de leurs propres fonds ces frais extrordinaires, qui ne peuvent être couverts par la dite somme de 58,000 florins.

Art. 6.

De kosten van het jaarlijksch onderhoud van het kanaal en de daartoe behoorende werken, met de bezoldiging der sluis- en brugwachters, mitsgaders de onkosten van perceptie en directie, bij het 9e art. der conditien en voorwaarden der concessie, te zamen op acht-en-vijftig duizend guld. (fl. 58,000) berekend zijnde, zullen de contractanten ter andere zijde, telken jare, op het product der regten en inkomsten hiervoren, art. 4, omscheven, vermogen te doen preleveren de evengemelde som van acht-en-vijftig duizend guld. (fl. 58,000), wel minder maar niet meerder, zelfs niet in het geval dat de staat der werken eenige buitegewoone onkosten mogten vorderen; verbindende zich de contractanten ter andere zijde om zoodanige buitengewoone onkosten, die uit de voorschreve som van acht-en-vijftig duizend guld. (fl. 58,000) niet kunen worden bestreden, uit hunne eigene middelen te betalen.

Digitized by Google

Art. 7.

S'il était prouvé que les revenus et produits du canal, cédés par l'art. 4 au contractant d'une part, sont restés, dans une ou plusieurs années, déduction faite des frais prélevés, au-dessous de la somme de fl. 280,000 mentionnée dans cet article, les contractants d'autre part seront tenus de payer de suite au contractant d'une part le déficit de cette somme de fl. 280,000; de son côté, le contractant d'une part s'oblige à rembourser aux contractants d'autre part tout ce que les revenus proscrits rapporteraient en-dessus de la somme de fl. 280,000, due annuellement à lui contractant d'une part.

Art. 7.

Indien de inkomsten en ophrengsten van het kanaal, bij art. 4 aan den contractant ter eenre zijde afgestaan, in een of meerdere jaren, na aftrek der geprelevoerde kosten, mogten blijken te zijn gebleven onder de som van twee maal honderd tachtig duizend gulden (fl. 280,000), bij dat artikel vermeld, zullen de contractanten ter andere zijde verpligt zijn het aan die som van twee maal honderd tachtig duizend guld. (fl. 280,000) ontbrekende, dadelijk aan den contractant ter eenre zijde uit te betalen, waartegen de contractant ter eenre zijde zich verbindt om aan de contractanten ter andere zijde te zullen uitkeeren datgeen, wat de voorschreve inkomsten meerder dan de som van twee maal honderd tachtig duizend guld. (fl. 280,000), aan hem contractant ter eenre zijde jaarlijks verschuldigd, mogten komen op te brengen.

Art. 8.

La liquidation des intérêts à 4 ½ p. °/₀ des fonds à fournir aux contractants d'autre part, se fera par mois entiers, de telle sorte que les fonds servant au remboursement ne seront enregistrés chez le contractant d'une part que le premier jour du mois qui suivra celui dans lequel le versement aura eu lieu, et tous les ans, au 1er juin, il sera dressé et clos entre les deux contractants un compte courant, indiquant la situation de leur compte à cette époque.

Art. 8.

De verrekening van den interest à 4 ½ p. °/₀ op de gelden aan de contractanten ter andere zijde te verstrekken, zal geschieden bij volle maanden, zoodanig dat de gelden voor aflossing bestemd, bij den contractant ter eenre zijde niet zullen worden geboekt, dan op den eersten dag der maand, volgende op die, waarin de storting zal hebben plaats gehad, en zal telken jare, op den 1sten junij, tusschen de beide contractanten worden opgemaakt en gesloten eene rekening courant, aanwijzende den stand hunner rekening op dat tijdstip.

Art. 9.

Pour plus ample sûreté et garantie du contractant d'une part, les contractants d'autre part déclarent faire abandon, pendant la durée de la cession mentionnée ci-dessus à l'art. 4, du droit qui leur est accordé par l'art. 29 des clauses et conditions, de former telles associations, et d'émettre dans leur entreprise telles actions négociables qu'ils croiraient nécessaires dans leur intérêt.

Art. 9.

Tot meerdere zekerheid en waarborg voor den contractant ter eenre zijde, verklaren de contactanten ter andere zijde, gedurende den tijde van de concessie in art. 4 hiervoren vermeld, afstand te doen van de bevoegdheid bij art. 29 van de conditien en voorwaarden der concessie aan hun toegekend, om zoodanige associatien te formeren en zoodanige verhandelbare actien in hunne onderneming uittegeven, als zij, in hun belang, zouden noodig achten.

Digitized by Google

ART. 10.

Pour l'exécution de tout ce qui précède, les contractants d'autre part engagent leurs personnes et leurs biens, comme de droit, donnant en outre comme cautions, MM. Ferdinand Beneker, docteur-méd., et Christophe-Mathias Oldenburg, négociant, demeurant tous deux à Amsterdam (province de la Hollande septentrionale).

Fait à Amsterdam, le 12 septembre 1827.

La commission permanente du syndicat d'amortissement,

VAN GENNEP.

Par ordonnance,

NOEL SIMONS.

J.-A. CLASSEN.

Fait à Seneffe, le 15 septembre 1827.

J.-B. CASTINEL.

Fait à Amsterdam, le 20 septembre 1827.

T. NIEUWENHUISEN.

Enregistré à Amsterdam, le 21 septembre 1800 vingt-sept, vol. treize, folio 27 verso, cases 4, 5 et 6, sans renvois. Reçu pour droit quatre-vingt cents. fl. » 80
13 cents addit. pour le royaume, dix cents et demi . . . . . » 10½
et 13 cents addit. pour le syndic., dix cents et demi . . . . . » 10½
fl. 1 01

Le receveur,

WEGGELHOFF.

ART. 10.

Tot nakoming van al hetgeen voorschreven is, verbinden de contractanten ter andere zijde hunne persoonen en goederen als naar regten, stellende daarenboven tot borgen de heeren Ferdinand Beneker, med. doctor, en Christoffel Matthias Oldenburg, koopman, beide woonende te Amsterdam, provincie Holland, noordergedeelte.

Gedaan te Amsterdam, den 12 september 1827.

De permanente commissie uit het amortisatie-sijndicaat.

VAN GENNEP.

Ter ordonnancie van dezelve,

NOEL SIMONS.

J.-A. CLASSEN.

Gedaan te Seneffe, den 15 september 1827.

J.-B. CASTINEL.

Gedaan te Amsterdam, 20 september 1827.

T. NIEUWENHUISEN.

Geregistreerd te Amsterdam den een-en-twintigsten september 1800 seven-en-twintig, deel dertien, folio zeven-en-twintig verso, vak vier, vijf en zes, zonder renvooijen. Ontvangen voor regt tachtig centen. fl. » 80
13 opcenten voor het rijk, tien en een halven cent . . . . . » 10½
en 13 opcenten voor het sijndicaat, tien en een halven cent . . . . . » 10½
fl. 1 01

De ontvanger,

WEGGELHOFF.

Digitized by Google

N° 6.

Arrêté royal du 12 janvier 1830, autorisant une avance de fl. 200,000, à valoir sur le prêt de 4 millions.

TEXTE HOLLANDAIS.

Wy Willem, by de gratie Gods, koning der Nederlanden, prins van Oranje-Nassau, groot hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Gezien het adres van de concessionnarissen des kanaals van *Brussel* naar *Charleroy*, houdende verzoek om een buitengewoon voorschot ter bestryding van de meerdere kosten, welke zy hebben moeten aanwenden, ten gevolge van de onvoorziene tegenspoeden, by hen ondervonden in de graving van den onderaardschen doorgang van het gemelde kanaal;

Gezien het rapport van onzen minister van den waterstaat, de nationale nyverheid en de kolonien van den 5den dezer, n° 24;

Gezien ons besluit van den 11den july 1827, n° 166;

Hebben goedgevonden en verstaan ons te laten gevallen dat aan de adressanten worde verstrekt een voorschot van *twee honderd duizend guldens* (fl. 200,000), op rekening van dat van *vier millioenen guldens*, hetwelk aan hen, krachtens ons bovengemelde besluit, tot uitvoering der werken zal worden gedaan; met bepaling dat zy dadelyk eenen aanvang zullen moeten maken met de aardewerken, vereischt wordende tot het buitenwaards of in den dag weder doen ryzen en vereffenen van dat gedeelte van het gewelf, hetwelk op dezelfde wyze uitgevoerd, doch zoodanig nedergezakt is, dat de doorvaart der vaartuigen over eene lengte van 70 à 80 ellen, verhinderd zoude zyn.

Wordende de permanente commissie uit het amortisatie-syndikaat gemagtigd om, zoodra daartoe het certificaat by het departement van den waterstaat, de nationale nyverheid en de kolonien zal zyn ingekomen, de helft der voorschrevene som van fl. 200,000 te doen verstrekken, en de wederhelft, zoodra mede by certificaat zal gebleken zyn, dat het werk van het weder doen ryzen van het bedoelde verzakte gedeelte des gewelfs over de eerste el lengte is uitgevoerd;

Afschriften dezes zullen worden gezonden aan onze ministers van den waterstaat, de nationale nyverheid en de kolonien en van financien, zoo mede aan de permanente commissie uit het amortisatie-syndicaat, tot informatie en narigt; zullende voorts de inhoud dezer, op de gewoone wyze, aan de adressanten worden medegedeeld.

S'Gravenhage, den 12 januarij 1830.

TRADUCTION.

Nous, Guillaume, etc.

Vu la pétition des concessionnaires du canal de *Bruxelles* à *Charleroy*, contenant la demande d'une avance extraordinaire pour couvrir les dépenses en plus qu'ils ont dû faire, par suite des difficultés imprévues qu'ils ont rencontrées dans le creusement du passage souterrain du canal précité;

Vu le rapport de notre ministre du waterstaat, de l'industrie nationale et des colonies, du 5 de ce mois, n° 24;

Vu notre arrêté du 11 juillet 1827, n° 166;

Digitized by Google

Avons trouvé bon et entendu de consentir à ce qu'il soit fait aux pétitionnaires une avance de *deux cent mille florins* (fl. 200,000), à valoir sur celle de *quatre millions de florins*, qui leur sera faite, en vertu de notre arrêté susmentionné, pour l'exécution des travaux ; et ce à condition qu'ils entameront immédiatement les terrassements nécessaires pour opérer, à ciel ouvert, le relèvement et le raccordement de cette partie de la voûte, qui a été exécutée de la même manière, mais s'est ensuite affaissée, de telle sorte que le passage des bateaux serait gêné sur une longueur de 70 à 80 aunes.

La commission permanente du syndicat d'amortissement est autorisée à faire délivrer la moitié de la somme susmentionnée de fl. 200,000, aussitôt que le certificat dressé à cet effet, sera parvenu au département du waterstaat, de l'industrie nationale et des colonies, et l'autre moitié, aussitôt qu'il aura également été constaté, par certificat, que le relèvement de la partie de voûte affaissée, dont il s'agit, est exécuté sur la première aune.

Expéditions du présent seront adressées à nos ministres du waterstaat, de l'industrie nationale et des colonies et des finances, ainsi qu'à la commission permanente du syndicat d'amortissement pour information et direction ; le contenu du présent sera en outre communiqué aux pétitionnaires de la manière accoutumée.

La Haye, le 12 janvier 1830.

N° 7.

Lettre de l'administrateur du waterstaat, du 25 janvier 1830, concernant l'avance de fl. 200,000 autorisée au profit de la société concessionnaire.

La Haye, le 25 janvier 1830.

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que S. M., en statuant sur les demandes des concessionnaires du canal de *Bruxelles* à *Charleroy*, tendant à obtenir une avance extraordinaire, pour pouvoir faire face à l'excès de dépenses qu'ils ont dû faire pour l'exécution des travaux du souterrain de ce canal, et à ce que le terme de leur concession soit prolongé, a, par son arrêté du 12 de ce mois, n° 116, accordé aux pétitionnaires une avance de fl. 200,000 sur celle de fl. 4,000,000 qui leur sera faite pour l'exécution de leur entreprise, et ce à condition de commencer aussitôt les terrassements pour opérer, à ciel ouvert, le relèvement et raccordement d'une partie de la voûte, aussi exécutée à découvert, et qui s'est affaissée dans le boulant, de manière à gêner le passage des bateaux sur près de 70 à 80 aunes de longueur.

Par ce même arrêté, la commission permanente du syndicat d'amortissement est autorisée à faire payer aux concessionnaires la moitié de la dite avance de fl. 200,000, lorsque le certificat en sera transmis au département du waterstaat, de l'industrie nationale et des colonies, et l'autre moitié, aussitôt la remise d'un second certificat constatant que la première aune de la partie de la voûte à relever est exécutée.

En conséquence, je vous invite, Monsieur, à me transmettre le premier de ces certificats, et ensuite le second, lorsque l'avancement du travail prescrit en permettra la remise.

Quant à la demande du prolongement de la concession, S. M. a fait observer au département, que la décision à prendre sur cette demande, ne dépendra pas uniquement du montant des dépenses extraordinaires que les concessionnaires ont dû faire par suite d'accidents imprévus, mais particulièrement aussi du montant des revenus du canal, en comparaison de l'estimation qui en a été faite, puisque, dans le cas où ils présenteraient un résultat plus avan-

Digitized by Google

tageux que les calculs primitivement faits, les dépenses extraordinaires pourront peut-être, entièrement ou en partie, être compensées par le surplus de ces revenus.

Je vous prie, Monsieur, d'y avoir égard lors de votre rapport ultérieur sur cette partie de la demande des concessionnaires.

L'administrateur du waterstaat,

EWYK.

A M. Vifquain, inspecteur du waterstaat, dans le 4e district.

N° 8.

Arrêté ministériel du 31 *août* 1831, *qui institue une commission d'ingénieurs pour l'examen des réclamations de la société concessionnaire.*

Le ministre de l'intérieur,

Vu les réclamations adressées au gouvernement par la société concessionnaire du canal de Charleroy à Bruxelles ;

Considérant que le but de ces réclamations est d'obtenir le paiement des travaux exécutés ou des terrains et bâtiments acquis, qui n'ont pas été spécifiés dans les cahiers des charges, devis, plans et acte de concession ;

Considérant que les travaux exécutés et les acquisitions de terrains et bâtiments dont il s'agit, ont eu lieu sous la direction des agents de l'administration chargés de la surveillance des dits travaux;

Considérant qu'il est utile de régler, d'une manière équitable, les indemnités auxquelles la société concessionnaire pourrait avoir droit, et d'établir les principes d'après lesquels il sera statué sur ses réclamations ;

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Il est nommé une commission chargée de procéder à la vérification sur les lieux, et en présence de la société concessionnaire ou des délégués qu'elle désignera, à cet effet, des motifs qui ont donné lieu aux réclamations.

ART. 2.

Cette commission se compose de :

MM. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées ;
De Moor, ingénieur en chef de la province du Hainaut ;
Roget, id. id. du Brabant.

ART. 3.

Elle se fera représenter par les concessionnaires les cahiers des charges et conditions, devis, acte de concession, plans et nivellements approuvés par l'administration et acceptés par les concessionnaires; ces pièces forment la base de la concession.

ART. 4.

La commission aura à constater quels sont les travaux exécutés :

1° Par suite d'autorisation de l'administration et qui ne sont pas compris aux devis et cahier des charges;

2° Sans autorisation de l'administration et qui néanmoins sont reconnus indispensables pour atteindre le but proposé par la construction du canal ;

3° Ceux que la concession a fait exécuter, soit dans son intérêt privé, soit pour son utilité, mais qui ne sont pas nécessaires à la navigation ;

Digitized by Google

4° Les travaux stipulés au devis, qui, par des causes imprévoyables, auront dû nécessiter, pendant leur construction, des changements ou des moyens d'exécution autres que ceux prévus au devis ;

5° Les dimensions et la valeur des terrains ou bâtiments dont l'acquisition était imprévue et qui a été nécessitée pour parvenir à l'établissement du canal.

ART. 5.

La commission instituée ci-dessus se réunira, dans le plus court délai possible, afin de procéder aux opérations et à la vérification qui font l'objet de sa mission, et adressera immédiatement au département de l'intérieur le rapport détaillé et par catégorie qu'elle aura rédigé à cet effet.

Expédition du présent arrêté sera adressée à MM. les gouverneurs des provinces du Hainaut et de Brabant, qui sont invités à faciliter, autant qu'il sera en leur pouvoir, les moyens d'exécution, à M. l'inspecteur-général pour son information, à chacun des membres prénommés de la commission et à la société concessionnaire du canal pour exécution.

Bruxelles, le 31 août 1831.

T. TRICHMAN.

N° 9.

Rapport de la commission instituée par arrêté du ministre de l'intérieur, en date du 31 *août* 1831, *à l'effet de vérifier et de constater les travaux qui ont donné lieu à des réclamations de la part de la société concessionnaire du canal de Charleroy à Bruxelles.*

La commission, en vertu du dit arrêté, est composée des sieurs Vifquain, inspecteur divisionnaire, De Moor et Roget, ingénieurs en chef des ponts et chaussées; elle a ouvert ses séances le 12 septembre 1831.

Elle s'est d'abord fait représenter toutes les pièces nécessaires à la vérification des pouvoirs du sieur J.-A. Classen, représentant la société concessionnaire Nieuwenhuisen et comp^e^, et produire les cahiers des charges, devis et plans officiels de l'entreprise, ainsi que le procès verbal d'adjudication.

Ces pièces et pouvoirs vérifiés et trouvés exacts et suffisants, la société représentée par M. J.-A. Classen à la discussion, a présenté les états de ses diverses prétentions à indemnité du chef d'ouvrages exécutés en plus, divisés en quatre parties.

1° Percement souterrain et accessoires, au montant de . . . fl. 454,245 66 L. *A.* (1)
2° Ponts et ponceaux sur le canal et la rivière, sans somme . . . (*P^r^ mémoire.*) L. *B.* (2)
3° Aqueducs et buses sous le canal et la rivière, au montant de . 46,078 20 L. *C.* (3)
4° Voûte souterraine, pont et déversoir à Lembeek, à la somme. 16,615 20 L. *D.* (4)

La réclamation sur le percement souterrain était appuyée de deux pièces, l'une *E* (5) formant un rapport détaillé et par date du nombre d'ouvriers employés aux travaux du souterrain et accessoires, l'autre *A* (1), renfermant l'estimation des matériaux mis en œuvre, etc., etc.

---

(1) N° 10, page 37.
(2) N° 11, page 38.
(3) N° 12, page 40.
(4) N° 13, page 42.
(5) N° 14, page 43.

Digitized by Google

La commission, après discussion sur l'imprévu, la convenance et la nécessité des travaux exécutés en plus, a jugé qu'elle devait faire précéder toute résolution sur l'importance et la valeur des dites réclamations, d'une tournée du canal dans toute son étendue, pour se mettre à même, par la vue et l'examen des localités, de constater l'existence, la nature et le classement suivant l'arrêté du ministre, des ouvrages exécutés en plus ; en conséquence, elle a fixé sa tournée de vérification aux 13 et 14 septembre suivant.

La visite du canal depuis Clabecq jusqu'à la Sambre, a eu lieu par les trois membres de la commission, accompagnés des concessionnaires Classen et Castinel, les dits 13 et 14; l'examen de la partie entre Bruxelles et Clabecq étant remis à un autre jour.

Dans cette tournée, la commission constata la nécessité et l'imprévu des ponts, aqueducs et buses exécutés en plus et portés aux demandes du concessionnaire, mais elle rejeta toutefois la prétention à indemnité pour le pont fixe isolé d'Askinpont, par le motif que le dit pont, placé sur l'écluse aux devis et plan, n'avait été modifié que dans la convenance du concessionnaire, quoique ce changement fût aussi dans l'intérêt des habitants.

La commission rejeta aussi cinq des buses de 0m,60 exécutées, qui n'ont été établies que pour éviter l'ouverture de contre-fossés de conduite des eaux ; ces buses sont placées :

A Jumet, 3e bief;
Au Roux, 4e bief;
A Vieuville, 8e bief;
A Seneffe, 17e bief;
A Fauqué, 40e bief.

Sur l'observation de l'inspecteur divisionnaire relative à la nécessité d'un pont sur la Samme, au chemin de Nivelles à Soignies, vis-à-vis l'écluse n° 34, elle jugea, après l'examen des localités et des communications entre les communes voisines, que, vu la grande hauteur du pont sur l'écluse, un pont en cet endroit devenait de toute urgence.

Au souterrain à Bestrefaite, seuil de partage entre les versants de la Samme et du Piéton, où la commission s'est arrêtée long-temps, elle a pu s'assurer, à l'inspection seule de la superficie du sol au-dessus et aux environs de la galerie souterraine, qui se trouve tout bouleversé, brisé, recouvert de sable boulant tiré de la galerie, d'immenses débris de matériaux perdus, et percé par les têtes de puits exécutés, déformés de mille manières par leur mouvement pendant leur construction, combien ce travail avait présenté de difficultés et combien ces éboulements de la montagne, cet affaissement ou plutôt cet écoulement intérieur du terrain, avaient exigé de résistance, de travail et de dépense.

Les membres de la commission sont entrés dans le souterrain, et, dans leur inspection M. l'ingénieur en chef Roget qui, lors de l'exécution, avait visité le travail avec M. Teichman, aujourd'hui inspecteur-général, a pu remémorer les difficultés immenses que l'on rencontrait alors.

Elle s'est fait expliquer sur place tous les moyens d'exécution, elle a vérifié les parties faites à ciel ouvert, et celles qui ont dû être relevées après coup : enfin elle s'est informée et a pris connaissance, autant qu'il peut l'être en de tels objets, de tout ce qui pouvait constituer son opinion sur la hauteur de la dépense faite pour cet immense travail.

Le 9 octobre suivant, les sieurs Vifquain et De Moor, le sieur Roget étant indisposé, visitèrent et examinèrent, accompagnés du concessionnaire, les parties du canal entre Clabecq et Bruxelles.

Dans cet examen ils continuèrent la vérification des ponts, aqueducs et buses exécutés en plus; et, en passant à Lembeek, ils reconnurent que ni la voûte souterraine, ni le pont et le déversoir, ni les murs n'avaient été exécutés par nécessité, qu'ils n'étaient pas une suite indispensable de l'exécution du canal, mais qu'ils avaient été construits, pour satisfaire, d'une certaine manière, à l'une des clauses du cahier des charges qui dit : *ménageant ensuite le plus possible les jardins du château de Lembeek*, et pour faciliter la convention à l'amiable entre le propriétaire du terrain et la société ; en conséquence elle regarda cette prétention comme non fondée.

Digitized by Google

A la limite de Ruysbroeck et de Leeuw-St-Pierre, la commission reconnut la nécessité de construire un pont depuis long-temps réclamé par les communes auxquelles il est, pour ainsi dire, promis, et jugea qu'il devait faire partie de ceux établis par nécessité absolue.

La commission voulant, en outre de ses examens sur les lieux, éclairer son opinion sur l'excédant de la dépense au souterrain, par la production des pièces de comptabilité, se fit représenter tous les états de dépense de main-d'œuvre et de fournitures faites pour l'exécution de ce travail : et, quoiqu'elle ne pût, positivement parlant, regarder ces feuilles de journées et ces états de dépenses comme formant la base d'un compte qu'elle dût adopter ; cependant elle y vit une nouvelle preuve de l'immense dépense que ce travail avait exigée.

En résumé, de tous les renseignements, instructions et explications qu'elle se fit donner, tant par l'inspecteur dirigeant que par le concessionnaire, et qu'elle trouva dans les devis, plans et calculs qui furent fournis, ainsi que de ce qu'elle a pu voir sur les lieux et ouï de la voix publique ; elle reconnut que le mode d'exécution indiqué dans le devis et qui consistait à pénétrer et construire la voûte dans la montagne, à l'aide et dessous un cintrage à plafond mobile qui devait s'avancer par partie. et sur lequel système la dépense avait été calculée, avait dû nécessairement être abandonné, après des peines infinies, de grands périls et une dépense énorme et en pure perte ; que ce système forcément abandonné, on essaya, comme la chose s'est quelquefois pratiquée dans l'établissement des souterrains, de construire d'abord les pieds-droits dans des galeries particulières, pour venir ensuite, à l'aide d'un noyau laissé entre les dits pieds-droits, établir la voûte supérieure, mais ce moyen dut être aussi abandonné par l'impossibilité de conserver le dit noyau, le terrain se crevassant et s'écrasant sur lui-même ;

Qu'alors, sentant la nécessité, pour entrer dans ce sol si peu consistant, de n'attaquer que la plus petite surface possible, la pensée vint de ne percer d'abord la mine que pour le placement de la voûte supérieure de la galerie seulement, et de venir ensuite et par des rempiétements successifs, placer les pieds-droits en dessous, ainsi que la voûte renversée du radier.

Ce mode, malgré toutes ses difficultés, son grand prix, l'extrême surveillance de tous les moments qu'il exigea, fut trouvé bon et adopté, et, de cette manière, cette galerie fut exécutée mètre par mètre et chaque mètre par cinq rempiétements successifs.

L'historique du travail certifié par M. l'inspecteur directeur des travaux, montra à la commission que ce mode dut bientôt être abandonné par une suite d'éboulements dans l'intérieur de la mine et que le parti de travailler à ciel ouvert dut être pris ; que ce mode de travail si coûteux, où il faut d'abord déblayer pour recouvrir ensuite le travail fait, dut lui-même être forcément laissé par l'éboulement d'une partie de la montagne et l'aspect menaçant des terres supérieures qui se mettaient en mouvement, et que, bon gré malgré, la mine fut reprise pour l'établissement de la voûte supérieure.

Après quelques cents mètres en mine conduits de cette manière, il fallut s'arrêter tout court, le sable boulant vint remplir la galerie et force fut de l'arrêter au moyen d'un mur comme on l'a fait pour l'eau sous la Tamise. Alors on ne put rentrer en travail de mine dans le boulant qu'au moyen de cintres encore plus bas, il fallait se traîner sur le ventre pour y arriver et bientôt le terrain au-dessus de la galerie se trouva si creux, si brisé par l'écoulement du sable qui en sortait, qu'on dut faire précéder la marche de la mine d'un bouveau qui assurait le milieu des cintres, et beaucoup de fois le mineur a dû se porter à l'extrémité du dit bouveau pour conduire l'ouvrage à reculons.

Que, vers la fin du travail, et lorsqu'il restait encore cent et quelques mètres à percer, l'intérieur de la montagne au-dessus et aux environs de la galerie, devint si creux, si crevassé, que les trois niveaux d'eau, qui se trouvaient dans la hauteur de la montagne, traversèrent les couches qui les séparaient et fondirent dans la mine. Alors il fallut encore se murailler contre cette irruption ; et, jugeant que le terrain plus bas, qui n'avait pas souffert, donnerait plus de facilité, on se décida à établir la voûte supérieure de 1 à 2 mètres plus bas que le niveau ordinaire, et à la relever ensuite par parties sous le boulant ; ce moyen sans doute le plus mauvais de tous par son excessive dépense, fut jugé le meilleur puisqu'il était la dernière

Digitized by Google

ressource jugée praticable : il réussit complètement, et après cinq années de travail où la méthode d'exécution changea vingt fois avec la nature et la situation du terrain, les deux galeries se rencontrèrent.

La commission s'assura par les détails d'exécution présentés par l'inspecteur, que les retombées de la voûte supérieure avaient dû être augmentées en largeur d'une brique, pour éviter le tassement qui avait eu lieu ; et qu'il fallut relever la partie descendue et tenir ensuite la voûte générale à 0m,40 plus haut et son radier 0m,10 plus bas, ce qui augmenta considérablement le cube des déblais et de la maçonnerie.

Dans l'historique de la construction des puits, elle s'assura que les premiers, établis en cuvelage de la plus grande force, à la manière des houilleurs, n'atteignirent pas le milieu du 2e boulant sans se tordre, se renverser et se déformer entièrement, et durent être abandonnés comme hors de service.

Elle vit qu'un constructeur de puits artésiens, homme entendu, venu des environs de Lille, entreprit deux puits pour fr. 20,000, qu'il chercha à traverser les boulants au moyen de palplanches battues dans l'intérieur des puits, mais il échoua et, abandonnant tout, il ne revint plus.

Qu'on ne parvint à atteindre le niveau de la tête de la galerie, qu'en ouvrant d'abord un très grand trou, au moyen d'une très forte charpente, dans laquelle on descendait un immense puits en maçonnerie jusqu'au fond du 1er boulant, que, de là, on arrivait au pied du 2e boulant avec un autre puits descendu dans le premier ; que, dans quelques trous, on dut, pour arriver au 3e boulant, descendre un troisième puits dans le second, et la commission a pu facilement se convaincre que cette partie du travail était celle qui avait amené le plus de main-d'œuvre perdue ;

Que les écoulements des eaux que le devis avait supposés devoir marcher naturellement, avaient dû être faits au moyen de vis d'Archimède et de pompes, jour et nuit, pendant cinq années.

Vu toutes ces preuves de la haute dépense appuyées de l'opinion du public des environs du percement souterrain, et de toutes les personnes qui ont visité l'ouvrage en construction, et, ayant pris connaissance des rapports qui ont eu lieu sur cette affaire et de l'arrêté de l'ancien gouvernement du 12 janvier 1830, pour l'avance de *deux cent mille florins* afin de subvenir aux grandes dépenses du souterrain ; arrêté qui fut pris sur le rapport de M. l'inspecteur Vifquain et de l'avis de MM. les inspecteurs-généraux Blanken et Goudriaan qui visitèrent le travail ;

Vu l'état fourni par M. l'inspecteur divisionnaire qui a constamment dirigé ce travail, état qui forme le devis estimatif du percement souterrain, tel qu'il eût été calculé, s'il eût pu à l'avance en estimer toutes les difficultés (1), et dont le montant s'élève à fl. 782,708-60, non compris les intérêts des fonds avancés pendant l'exécution des travaux, tandis que l'estimation du gouvernement n'a été que de fl. 443,926-60 ;

La commission a été conduite à la conviction que l'excédant de dépense imprévoyable de ce grand travail a pu s'élever à la somme de fl. 381,120-10, y compris les intérêts des fonds ; et qu'il est de l'équité du gouvernement d'en indemniser la société concessionnaire. Elle place en conséquence cette dépense à la 4e catégorie, suivant les termes de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur du 31 août dernier.

La commission s'est ensuite occupée à resumer les motifs de la prise en considération des réclamations sur les ponts, ponceaux, aqueducs et buses.

Elle a remarqué que tous ces ouvrages, dont elle a jugé la nécessité sur les lieux mêmes, avaient tous été exécutés soit par ordre de l'administration, soit de l'inspecteur dirigeant, soit forcément et pendant les six premiers mois de la révolution et au moment où ils allaient être approuvés ; les motifs de nécessité se trouvant tous développés dans la colonne d'obser-

(1) N° 16, page 54.

Digitized by Google

vations de l'état des dits ponts, pontceaux, aqueducs, etc., etc., Litt. *F* (1), elle rappelle ici qu'elle a, d'après les mêmes principes, rejeté la réclamation pour le pont d'Askinpont et pour les cinq buses sous le canal, de laquelle le concessionnaire, après discussion, a déclaré se désister.

Ces ouvrages dont les détails, les motifs de nécessité et la dépense se trouvent amplement décrits en l'état rappelé ci-dessus, consistent :

En 5 ponts modifiés en augmentation, En 8 ponts entièrement imprévus, En 1 pontceau entièrement imprévu, En 16 aqueducs sous le canal, et buses,	estimés à. . . . . fl.	93,829 24

La commission a été d'avis unanime sur la nécessité de ces ouvrages et la justice d'en indemniser la société; en conséquence, et aux termes de l'arrêté, elle place cette dépense de fl. 93,829-24 à la 2e catégorie.

Quant à la réclamation pour la voûte souterraine, le pont, le déversoir et les murs au château de Lembeek, la commission n'a pu la prendre en considération, par les motifs amplement décrits plus haut; ainsi, aux termes de l'arrêté, elle ne place cet objet à la 3e catégorie (au montant de fl. 16,615-20) que. . . . . (*pour mémoire*).

A la suite de son travail, la commission a cru devoir porter, comme ouvrage à exécuter nécessairement, le pont de 4 mèt. d'ouverture sur la Samme, au chemin de Nivelles à Soignies, vis-à-vis la 34e écluse et le pont fixe isolé sur le canal, à la limite des communes de Ruysbroeck et de Leeuw-St-Pierre, dont la dépense s'élève à la somme de fl. 11,742-93, placée à la 1re catégorie. (*Ces ponts seraient exécutés l'année prochaine.*)

RÉSUMÉ.

Dépense en plus, faite au souterrain de Bestrefaite, en travaux imprévus et imprévoyables, 4e catégorie. . . . . fl.	381,120 10
Dépense en plus pour ponts et pontceaux exécutés en vertu d'ordres de l'inspecteur-directeur, et par force majeure, suivant l'état litt. *F*, sect. 1re, 2e catégorie de l'arrêté ministériel.	53,252 95
Dépense en plus pour aqueducs et buses sous le canal, travaux commandés par les localités et pour éviter des inondations, suivant l'état litt. *F*, section 2, 2e catégorie de l'arrêté ministériel	40,576 29
Dépense à faire en vertu d'autorisation ultérieure pour la construction d'un pontceau sur la Samme et d'un pont fixe isolé sur le canal, ouvrages de la 1re catégorie, état litt. *F*, section 3e	11,742 93
Total de la somme à allouer aux concessionnaires du canal de Bruxelles à Charleroy, en indemnités pour travaux imprévus et imprévoyables, non calculés et rappelés aux devis et plans, et ceux encore à exécuter, tous forcément commandés par l'exécution du canal, et d'une nécessité absolue . . fl.	486,692 27

Fait à Bruxelles, le 8 novembre 1831.

Les membres de la commission,

L'inspecteur-directeur,
J.-B. Vifquain.

L'ingénieur en chef,
De Moor.

L'ingénieur en chef,
Roget.

(1) N° 15, page 48.

Digitized by Google

N° 10.

Dépense d'exécution du percement souterrain.

(Annexe *A* du rapport de la commission d'ingénieurs; état fourni par la société concessionnaire.)

Ce travail a toujours présenté des obstacles considérables, même imprévoyables; l'on a été, maintes fois, dans des positions désespérées, le travail en péril et long-temps dans l'incertitude de sa bonne exécution ; ce n'a été qu'à force d'argent et de persévérance qu'on a pu vaincre les difficultés sans nombre que l'on a rencontrées.

Voici la nature et les détails de la dépense qu'on a dû faire, pour arriver à l'exécution de ce travail important, sans laquelle il n'y avait point de canal, savoir :

Le relevé des journées de toute nature, suivant l'état historique ci-joint, s'élevant à . . . . . fl. 477,652 00

Confection de la maçonnerie.

Le souterrain a 1,283 mèt. de longueur; le plus d'élévation et d'épaisseur aux bases exécutée par ordre de M. l'ingénieur en chef, y compris le remplissage des vides provenant des excavations de terre et des parties de maçonnerie qui se sont détachées à chaque rempiétement, a élevé le cube, par mèt. cour^t^, à 16^m^,50, au lieu de 13 énoncés au devis, ce qui donne 21,170 mèt.

Les deux parties de voûte relevées sur 169 mèt. de longueur, à raison de 8 mèt. de cube par mèt. cour^t^.	1,352 »	
Maçonnerie des deux têtes, ensemble.	1,467 »	
	23,989 mèt.	
Les 23,989 mèt. cubes de maçonnerie, à raison de 700 briques au mèt., ont exigé l'emploi de	16,792,300 briques	
Briques calcinées pour ciment, y compris déchets. .	2,600,000	
Aucune brique rouge n'ayant été employée à ces ouvrages, le déchet est d'un quart, ci	5,597,433	
	24,989,733	
Les 24,989,733 briques à fl. 3-50 le mille, donnent . . . . . fl.		87,464 07
Pour indemnités des terrains pour la fabrication des briques, à raison de 25 cents par mille, ci		6,247 43
Article chaux, en raison des déchets qu'occasionnent ces sortes d'ouvrages, on n'a pu faire que 5 mèt. de maçonnerie avec un mèt. de chaux; employé 4,798 mèt. cubes, moitié chaux de Tournay, et moitié chaux de Tuméon qui, la moitié du temps, a dû arriver à dos de chevaux, au prix moyen de 10 fl.		47,980 00
5,997 mèt. cubes de sable sec à fl 1-75 le mètre.		10,494 75
1,499 mèt. cubes de cendrées de houille à fl. 2-50		3,747 50
1,499 mèt. cubes de ciment, façon au mèt. 5 fl.		7,495 00
1,283 mèt. cubes de bois de toute espèce, employés dans la galerie aux mines et bouveaux, à 20 fl.		25,660 00
882^m^,84 cubes de bois pour grands et petits cintres, roulages, chariots, échafaudages, étançonnages, madriers et palplanches, à 26 fl.		22,953 84
A reporter. . . . fl.		689,694 59

Digitized by Google

Report. . . . fl.	689,694	59
41,225 kilog. fers et clous de toute espèce, à 40 fl. le cent.	16,490	00
4 années d'éclairage et chauffage, où il y avait quelquefois 150 lumières par jour, fallots et lanternes, à 10 fl. par jour, ci	14,600	00
Pour paille de baraques et cordages de toute espèce pour bacs et bourriquets, ensemble	6,890	00
520 mèt. cubes de pierres de taille, pour les coupes des radiers, chemin de halage et les deux têtes à 50 fl.	26,000	00
25,660 kilog. de fonte, pour les montants du garde-corps, à 18 fl. le cent.	4,618	80
3,849 kilog. de plomb, pour le scellement des dits montants, à 25 fl. le cent.	962	45
12m,83 de charpente, pour lisses à 60 fl.	769	80
70,000 petits pavés pour le chemin de halage, à 30 fl.	2,100	00
Pour frais d'employés, d'administration et de surveillance, ensemble . . .	20,194	85
Pour la confection de 10 puits construits au-dessus de la galerie, qu'il a fallu enfoncer à travers deux boulants et deux niveaux, suivant l'état ci-joint.	52,579	62
La dépense totale est de. . . . fl.	834,900	11

Suivant les conditions du devis, l'on a compté pour le souterrain qui devait être de 1,027 mèt. courants, ci . . . . . fl. 362,126

Il y a dans le souterrain une prolongation de 256 mèt. courants; il y a donc en moins 256 mèt. courants de canal en tranchée ouverte, sur 14 mèt. de hauteur, qui auraient coûté à fl. 250 le mèt. courant.	64,000		
Pour bonification de terrain qu'aurait occupé la tranchée. .	5,000		
fl.	431,126		
A déduire		431,126	00
L'excédant de la dépense est donc de . . . . . fl.		403,774	11
Intérêts de la somme de fl. 403,774-11 pendant deux années et demie, à 5 p. °/₀.		50,471	75
Total général de l'excédant des dépenses . . . . . fl.		454,245	86

Bruxelles, le 12 septembre 1831.

Certifié véritable,
NIEUWENHUISEN et comp^e.

N° 11.

Dépense en plus pour ponts et ponceaux.

(Annexe *B* du rapport de la commission d'ingénieurs; note fournie par la société concessionnaire.)

1° A Dampremy, au point où la grande route de Mons à Charleroy coupe le canal, au lieu d'un pont de 3m,75 de largeur, il en fut exécuté un de 8 mèt., de tête en tête, avec une pente de moins de 0m,03 aux rampes d'arrivage.

Il y a eu un excédant de terrassement de 3,500 mèt. à 4 relais moyens.

L'empierrement a dû être renouvelé sur 210 mèt. de longueur.

Digitized by Google

2° Dans le village du Roux, un ponteau de 4 mèt. d'ouverture, placé sur le Piéton, doit être bonifié à la société concessionnaire.

3° A la route de Gosselies à Courcelles, dans le hameau de La Ferté, le pont qui devait avoir 3m,75 de largeur, fut exécuté à 5 mèt., avec des pentes d'arrivage de moins de 0m,03.

Excédant de terrassements, 1,050 mèt. à 3 relais moyens.

4° A La Fléchère, hameau de Gouy, un pont fixe isolé.

Plus deux pontceaux de 0m,60 d'ouverture.

5° A Seneffe, vis-à-vis le château de madame La Ferté, un pont mobile sur écluse.

6° A la cense Flotem, un pont-levis sur écluse.

Plus pour terrassement des chemins et abords, 1,500 mèt. à 4 relais.

7° Au chemin de Nivelles à Soignies, un pont mobile sur écluse.

En déblais dans le rocher, pour faciliter les abords du pont, 500 mèt.

En rampes et déblais, 1,200 mèt. à 3 relais.

Encaissement en pierre pour consolider le terrain.

8° A la 41e écluse, un pont fixe sur écluse.

Plus 2,500 mèt. de terrassements à 4 relais moyens pour arriver à l'écluse.

9° A Askinpont, pour la différence d'un pont fixe isolé à un pont fixe sur écluse.

10° A Oisquercq, un pont fixe exécuté en moellons de pierres brutes au lieu de briques.

11° A Lembeek, un pont pour piétons avec des culées de 2 mèt. de largeur et un passage de 1m,30.

Pour rampes d'arrivage, 500 mèt. à 3 relais.

12° A la chaussée de Waterloo à Hal, un pont fixe isolé au lieu d'un pont fixe qui devait être établi sur l'écluse n° 49 ; la différence à indemniser.

Plus pour supplément de terrassement aux abords de ce pont, 900 mèt. à 3 relais.

13° A Ruysbroeck, un pont fixe isolé.

Pour rampes extraordinaires à 3m,75 de pente, 4,770 mèt. à 4 relais moyens.

14° A Cureghem, à la grande route de Bruxelles à Mons, le pont fut exécuté à 8 mèt. de largeur, au lieu de 3m,75, avec des rampes de moins de 0m,03.

Supplément de terrassements, 3,847 mèt. à 4 relais moyens.

Pour supplément de pavage en grès, qui dut être entièrement refait à neuf sur toute la longueur des rampes.

15° A la porte de Flandre, à Bruxelles, sur la 55e écluse, au lieu d'un pont mobile, il en a été construit un fixe à 10 mèt. de largeur.

A indemniser le supplément de dépense en pierre bleue, maçonnerie, garde-corps, bornes et allongement de l'écluse.

Le surhaussement de ce pont a exigé le relèvement du pavage de la route, depuis l'écluse jusqu'au pont de la Senne, et deux entrées en maçonnerie dans les ailes du dit pont; à indemniser à la société concessionnaire.

Bruxelles, le 12 septembre 1831.

Certifié véritable :

NIEUWENHUISEN et comp^e.

Digitized by Google

N° 12.

Dépense en plus pour aqueducs et buses sous le canal.

(Annexe *C* du rapport de la commission d'ingénieurs; état fourni par la société concessionnaire.)

Aqueducs de 3 mèt. d'ouverture.

1 à la 2e écluse.
1 à la 11e écluse.
2 à la 33e écluse formant, un seul aqueduc à 2 arches;
1 à la 35e écluse à Bornival.
1 au 42e bief (Ittre.)
1 au 45e bief (Clabecq).
1 au 52e bief (Zeune).

Total . . 8 aqueducs de 3 mèt. d'ouverture; suivant le devis, il devait y en avoir cinq. — Différence en plus : 3 aqueducs de 3 mèt.

Aqueducs de 2 mèt. d'ouverture.

1 aqueduc de 2 mèt. à la 6e écluse.
1 id. id. à la 7e id.
1 id. id. au 9e bief à Viesville.
1 id. id. à la 21e écluse.
2 id. id. à la 24e écluse, formant un seul aqueduc de 2 arches.
1 id. id. au 30e bief.
1 id. de 1m,75 à la 51e écluse.
1 id. de 1m,75 au 53e bief.
1 id. siphon au 53e bief à Cureghem.

Total . . 10 aqueducs de 2 mèt. d'ouverture; suivant le devis il devait y en avoir 6. — Différence en plus : 4 aqueducs de 2 mèt. d'ouverture.

Aqueducs de 0m,75 d'ouverture et autres comptés pour 1 mèt. d'ouverture.

1 aqueduc de 0m,75 au 2e bief.
1 id. id. au 3e bief.
1 id. id. au 4e bief, passant sous le bief du moulin du Roux.
1 id. de 1m,25 au 14e bief.
1 id. de 0m,75 au 17e bief.
1 id. id. à la 38e écluse avec vanne.
1 id. id. au 40e bief à Fauqué.
1 id. de 1 mèt. au 41e bief.
1 id. id. au 46e bief.
2 id. de 1m,50 au 47e bief.
1 id. de 1 mèt. au 48e bief.
1 id. de 0m,75 au 47e bief.
1 id. de 0m,75 au 51e bief.

Total . . 14 aqueducs de diverses ouvertures comptées pour un mètre; suivant le devis il devait y en avoir 13 — Différence en plus : un.

Digitized by Google

Buses de 0m,60.

1 buse de 0m,60 au 3e bief.
1 id. id. à l'amont de la 4e écluse.
1 id. id. à la 5e écluse.
2 id. id. au 7e bief.
1 id. id. au 8e bief.
1 id. id. à la 16e écluse.
1 id. id. à la 17e écluse.
1 id. id. au 19e bief.
1 id. id. à la 22e écluse.
1 id. id. à la 32e écluse.
1 id. id. au 35e bief.
1 id. id. au 37e bief.
1 id. id. au 38e bief.
1 id. id. au 40e bief.
1 id. id. à la 41e écluse.
2 id. id. au 43e bief.
1 id. id. au 44e bief.
1 id. id. au 45e bief.
2 id. id. au 46e bief.
1 id. id. au 48e bief.
1 id. id. au 49e bief.
2 id. id. au 52e bief.
1 id. id. au 53e bief.

Total . . 27 buses de 0m,60 d'ouverture, le devis en porte 10. — Différence en plus : 17 buses de 0m,60 d'ouverture.

Montant de la dépense faite pour l'exécution des divers aqueducs faits en plus de ceux indiqués par le devis suivant l'état qui précède,

Savoir :

3 aqueducs de 3 mèt. d'ouverture à fl.	5,442 00	chaque font fl.	16,326 00
4 id. de 2 mèt. id.	3,485 56	id.	13,942 20
1 id. de 1 mèt. id.	2,890 00	fait	2,890 00
17 buses de 0m,60 id.	760 00	font	12,920 00
		Total. . . . . fl.	46,078 20

Bruxelles, le 12 septembre 1831.

Certifié véritable :

Nieuwenhuisen et compe.

Digitized by Google

N° 13.

Dépense en plus pour voûte souterraine, pont et déversoir à Lembeek.

(Annexe *D* du rapport de la commission d'ingénieurs; état fourni par la société concessionnaire.)

Un souterrain avec deux chemins de halage et deux têtes.

Les 2 têtes comptées comme 4 des grands aqueducs . . . . . fl.	4,380 00	
858m,00 cubes de maçonnerie en moellons et briques, à raison de 6 florins.	5,148 00	
19m,88 de pierres de taille pour le chemin de halage et les ailes, à 40 flor.	795 20	
		10,323 20

Un pont à trois arches sur la rivière.

392m,70 cubes de maçonnerie en moellons, à 6 flor.	2,356 20	
26m,32 de pierres de taille pour piliers et couverture, à 40 fl.	1,052 80	
		3,409 00

Un déversoir pour la rivière.

60m,00 cubes de moellonnage maçonnés pour les 2 têtes, à 5 fl.	300 00	
180m,00 cubes de moellonnage à sec entre les têtes, à 3 fl. . .	540 00	
360m,00 cubes de déblais, à 0,25	90 00	
		930 00

Un mur d'enceinte sur les chemins de halage.

294m,00 de maçonnerie en moellons, à 6 flor.	1,764 00	
540m,00 de remblais en élargissement des digues, à 35 c. . . .	189 00	
		1,953 00
Total . . . . . fl.		16,615 20

Bruxelles, le 12 septembre 1831.

Certifié véritable :

NIEUWENHUISEN et comp^e^.

Digitized by Google

N° 14.

Relevé des journées d'ouvriers mineurs, charpentiers, maçons, manœuvres, rouleurs, bourriqueurs et autres, qui ont été employés à la galerie souterraine du canal de Charleroy à Bruxelles, le jour et la nuit, à chaque mode de travail, depuis le 21 *août* 1827 *jusqu'à ce jour.*

(Annexe *E* du rapport de la commission d'ingénieurs; note fournie par la société concessionnaire.)

1° Travail avec les grands cintres bardés avec lances en fer. On a lutté sans succès depuis le mois d'août jusqu'au 20 octobre suivant, pendant l'espace de 66 jours avec 40 hommes le jour et 20 la nuit.

Nombre des journées, ensemble 3,960

2° Travail à la manière houillère, entrant par bouveau pour faire les pieds-droits premièrement, ensuite la voûte; on a construit 7 mèt. de galerie sans pouvoir entrer, l'ouvrage constamment renversé par les masses des terres, arrivant de la tête en bas, brisant le travail, et mettant les hommes en péril; on a lutté ainsi du 21 octobre au 10 décembre suivant.

51 jours de travail avec 65 journées d'ouvriers pendant le jour et 45 pendant la nuit.

Journées, ensemble 5,610

3° Désespéré de réussir, l'idée d'entrer par la partie cintrée seulement fut jetée en avant et accueillie; elle fut étudiée, proposée et acceptée par MM. les ingénieurs; on commença ce travail avec succès, le 11 décembre 1827, par la mine seulement, jusqu'au 31 du même mois.

21 jours de travail avec 23 hommes à la journée et 47 hommes en relevée le jour et 47 la nuit.

Fait ensemble, journées 1,204

4° Continuation au même travail, avec la reprise des rempiétements des pieds-droits, depuis le 1er janvier 1828 jusqu'au 10 mars suivant, où l'on fut arrêté par l'arrivée des boulants.

69 jours de travail avec 18 hommes à la journée et 72 hommes en relevée le jour et 72 hommes la nuit.

Journées, ensemble 11,178

5° Du 11 mars au 5 avril 1828, on n'a pu faire que 5 mèt. de voûte, les boulants arrivant à chaque instant, ayant rempli la galerie à plusieurs reprises; tout le monde employé à une pareille manœuvre qui ne pouvait obtenir de succès, l'on s'arrêta.

26 jours de travail avec 53 hommes en relevée le jour et 53 la nuit.

Journées, ensemble 2,756

6° Le 5 avril 1828, après délibération, il fut décidé d'ouvrir la tranchée pour construire la voûte à ciel ouvert; 80 terrassiers furent placés de suite, les mineurs et maçons travaillèrent aux pieds-droits pour préparer les écoulements, ainsi qu'aux nettoiements pour préparer les épuisements de la tranchée jusqu'au 20 juillet; dans cet intervalle nous eûmes la visite de MM. les inspecteurs Goudriaan et Blanken; M. Goudriaan doutait fort de la réussite de ce travail, voyant les boulants à côté de la voûte tenus par des pilots et palplanches, il croyait que, lorsqu'on serait venu déblayer en dessous, pour faire les pieds-droits, les boulants nous

Digitized by Google

auraient entraîné la voûte. Cette prévision avait quelqu'espèce de fondement; lorsqu'on a été à ce travail, on a eu un mal incroyable; heureusement la terre mise en remblais sur les boulants est venue se présenter à l'ouverture des rempiétements, ce qui a permis de les arrêter.

106 jours de travail avec 111 hommes le jour et 31 la nuit.

Journées, ensemble 15,052

7° Le 21 juillet, on commença à ouvrir la tranchée du côté de Van der Beek; on travailla aux deux tranchées ouvertes et à la confection de deux voûtes, ainsi qu'aux reprises des rempiétements des pieds-droits; ce travail continua jusqu'au 3 novembre suivant; approché du côté de Seneffe au pied de la grande montagne, les éboulements se succédaient et il arrivait des masses de terre considérables, qui entraînèrent les maisons établies auprès du chemin de la Bestrefaite; il fut décidé d'entrer en galerie de ce côté; dans cet intervalle, ayant aperçu que la voûte qu'on chargeait en terre, avait tassé beaucoup plus qu'on l'avait supposé, de 30 à 40 centimètres, M. l'ingénieur en chef ordonna de tenir la voûte de 15 centimètres plus élevée et de l'établir sur une base de 4 à 5 briques au lieu de 3.

Journées de travail, 105 jours avec 220 hommes, terrassiers ou maçons à la journée, et 62 hommes en relevée le jour et 62 la nuit.

Ensemble, journées 36,120

8° Le 4 novembre 1828, l'on travailla pour entrer en galerie du côté de Seneffe; le 6 on réussit : une mine fut établie et la voûte commencée et continuée, ainsi que la voûte en tranchée ouverte du côté de Van der Beek, et les pieds-droits en rempiétement de deux côtés, jusqu'au 27 décembre, où la saison nous pressait d'entrer en galerie du côté de Van der Beek.

54 jours de travail avec 140 hommes, terrassiers ou maçons à la journée, et 128 hommes en relevée le jour et 128 la nuit.

Ensemble, journées 21,384

9° Le 28 décembre 1828, l'on travailla à rentrer en galerie du côté de Van der Beek; le 30, la mine fut faite et la voûte commencée; l'on travailla ainsi de deux côtés en galerie, ainsi qu'aux rempiétements des pieds-droits de chaque côté, et aux remblais des voûtes au devant des entrées, jusqu'au 5 janvier 1829, où tous les terrassements extérieurs cessèrent.

9 jours de travail avec 120 hommes, terrassiers ou manœuvres et 168 hommes en relevée le jour et 168 hommes la nuit.

Journées, ensemble 4,104

10° Le 6 janvier 1829, on a travaillé heureusement au même travail aux deux galeries et aux rempiétements de deux côtés, jusqu'au 24 avril suivant.

109 jours de travail avec 34 hommes à la journée et 148 hommes en relevée le jour et 148 la nuit.

Ensemble, journées 35,970

11° Le 25 avril 1829, on rencontra les boulants à la galerie du côté de Seneffe, qui vinrent remplir toute la galerie; vingt tentatives furent éprouvées sans réussir; pour reprendre ce travail, de nouveaux mineurs furent appelés du Borinage et de Charleroy, leurs tentatives ne furent pas plus heureuses que les précédentes : l'on travailla de ce côté aux divers essais et à retirer les boulants; continuation heureuse à la galerie du côté de Van der Beek et aux rempiétements des pieds-droits de ce côté jusqu'au 10 juillet.

77 jours de travail avec 27 hommes à la journée et 104 hommes en relevée le jour et 104 hommes la nuit.

Ensemble, journées 18,115

12° Le 11 juillet 1829, on commença une nouvelle galerie n° 2, du côté de Van der Beek; on travaillait par deux galeries du même côté, ainsi qu'aux rempiéte-

Digitized by Google

ments des pieds-droits, l'on a repris aussi les rempiétements du côté de Seneffe, et continué ainsi le travail jusqu'au 18 août.

39 jours de travail avec 33 hommes à la journée et 118 hommes en relevée le jour et 118 hommes la nuit.

Ensemble, journées 10,491

13° Le 19 août 1829, ayant réussi à placer un coulage de fascines dans le fond de l'excavation qui s'était formée à la superficie au-dessus de la galerie du côté de Seneffe, qui arrêta les boulants; cette réussite permit de reprendre le travail de la galerie abandonnée, ce qu'on fit par un bouveau en reprenant la galerie en retour. On travaillait ainsi par trois galeries et aux rempiétements de deux côtés, jusqu'au 25 septembre suivant.

37 jours de travail avec 32 hommes à la journée et 142 hommes en relevée le jour et 142 la nuit.

Ensemble, journées 11,692

14° Le 26 septembre 1829, la galerie n° 1, du côté de Van der Beek, fit jonction avec la galerie n° 2, que l'on continuait heureusement; celle du côté de Seneffe ne marchait qu'avec des difficultés incroyables, les boulants arrivaient à chaque instant avec abondance d'eau, qui remplissait la galerie et mettait les hommes et l'ouvrage en péril, à plusieurs reprises les hommes ont été pris dans les boulants, qu'il a fallu déterrer; force fut d'arrêter ce travail le 12 février 1830.

Dans cet intervalle nous eûmes encore la visite de M. l'inspecteur Goudriaan, qui examina avec attention le tassement de la voûte du côté de Seneffe, et nous déclara qu'il serait nécessaire de déblayer cette voûte pour la relever; il doutait beaucoup de la réussite, et nous disait que nous n'aurions jamais qu'un mauvais trou de taupes.

139 jours de travail aux deux galeries et rempiétement des pieds-droits avec 31 hommes à la journée et 138 hommes en relevée le jour et 138 hommes la nuit.

Ensemble, journées 42,673

15° Le 13 février 1830, l'on commença une nouvelle galerie n° 3, du côté de Van der Beek, que l'on continua, avec la galerie n° 2 du même côté, heureusement, ainsi que les rempiétements du pied-droit.

L'on commença en même temps le relèvement de la voûte du côté de Seneffe, qui avait tassé, ouvrage ordonné par S. M. le roi des Pays-Bas, que l'on continua jusqu'au 23 mars.

38 jours de travail avec 42 hommes à la journée et 165 hommes en relevée le jour et 165 la nuit.

Ensemble, journées 14,364

16° Le 24 mars 1830, la galerie n° 2 fit jonction avec la galerie n° 3, du côté de Van der Beek; l'on continua le travail de cette galerie, le relèvement de la voûte du côté de Seneffe, ainsi que les rempiétements des pieds-droits, jusqu'au 14 avril suivant.

22 jours de travail avec 40 hommes à la journée et 128 hommes en relevée le jour et 128 la nuit.

Ensemble, journées 6,512

17° Le 15 avril 1830, l'on se décida à reprendre la galerie abandonnée du côté de Seneffe, en se plaçant plus bas, afin d'éviter les boulants qu'on avait en front, pour placer la voûte au-dessous des boulants, avec l'espoir de la relever ensuite.

Ce travail se commença par un bouveau qui précéda la mine, que l'on continua, ainsi que le relèvement de la voûte tassée, et la galerie n° 3 du côté de Van der Beek, et les rempiétements de deux côtés, jusqu'au 25 mai, jour où on termina le relèvement de la voûte tassée.

Digitized by Google

40 jours de travail avec 47 hommes à la journée et 171 hommes en relevée le jour et 171 hommes la nuit.

Ensemble, journées 15,320

18° Le 26 mai, continuation de deux galeries et des rempiétements des pieds-droits, jusqu'au 6 août; jusques-là les galeries du côté de Van der Beek avaient marché heureusement, mais, à cette époque, on rencontra les boulants, comme du côté de Seneffe; dans l'un comme dans l'autre, il n'y avait plus moyen de marcher; on s'arrêta.

73 jours de travail avec 32 hommes à la journée et 125 hommes en relevée le jour et 125 hommes la nuit.

Ensemble, journées 20,586

19° Le 7 août, il fut décidé de pousser deux bouveaux jointifs en rencontre, pour joindre par le bouveau les deux galeries, en se plaçant au-dessous des boulants.— Continuation des rempiétements des pieds-droits, jusqu'au 6 septembre.

31 jours de travail avec 28 hommes à la journée et 87 hommes en relevée le jour et 87 hommes la nuit.

Ensemble, journées 6,262

20° Le 7 septembre 1830, les deux bouveaux se rencontrèrent, on reprit le travail de la voûte des deux galeries, en s'établissant d'un côté à 1^{m},14 plus bas, et de l'autre à 1^{m},40. — Ce travail se continua avec les rempiétements des pieds-droits jusqu'au 28 septembre, quand on fit stater tous les travaux, à l'exception des deux galeries.

21 jours de travail avec 49 hommes à la journée et 153 hommes en relevée le jour et 153 hommes la nuit.

Ensemble, journées 9,555

21° Le 28 septembre 1830, travail de deux galeries seulement jusqu'au 13 octobre, époque où les deux galeries construites à 1^{m},40 plus bas firent jonction.

16 jours de travail avec 22 hommes à la journée et 92 hommes en relevée le jour et 92 hommes la nuit.

Ensemble, journées. 3,296

22° Le 14 octobre 1830, l'on attaqua le relèvement de la voûte précédée par un bouveau jointif de deux côtés, allant en rencontre. Ce travail extraordinaire établi dans les boulants même, a été continué jusqu'au 30 novembre, jour où l'on a fait la jonction des voûtes relevées, à l'exception des parties au-dessous des deux grands puits n°s 2 et 3 de la montagne.

48 jours de travail avec 42 hommes à la journée et 99 hommes en relevée le jour et 99 hommes la nuit.

Ensemble, journées. 11,520

23° Le 1er décembre 1830, on a fait les parties des voûtes au-dessous des grands puits, l'on a relevé une autre partie de voûte du côté de Seneffe, au-dessous du grand boulant et qu'on avait été obligé de faire aussi plus basse; ce travail a occupé jusqu'au 17 décembre 1830, où la voûte a été régulièrement et complètement terminée.

17 jours de travail avec 17 hommes à la journée et 46 hommes en relevée le jour et 46 hommes la nuit.

Ensemble, journées. 1,352

24° Le 18 décembre 1830, suspension de tous les ouvrages jusqu'au 11 février 1831.

4 hommes gardiens, veilleurs et commissionnaires pour 55 jours.

Ensemble, journées. 220

25° Le 12 février, repris les premiers rempiétements des pieds-droits qui ont continué jusqu'au 9 mars.

Digitized by Google

26 jours de travail avec 16 hommes à la journée et 40 hommes en relevée le jour et 40 hommes la nuit.

Ensemble, journées. 2,496

26° Le 10 mars, suspension des ouvrages jusqu'au 4 avril.

4 hommes à la journée pendant 26 jours.

Ensemble, journées. 104

27° Le 5 avril, repris le travail des rempiétements de chaque côté, et continué jusqu'au 20 août où l'on a fait la jonction des rempiétements.

138 jours de travail avec 24 hommes à la journée et 72 hommes en relevée le jour et 72 la nuit.

Ensemble, journées. 23,184

Ouvrages à terminer.

La reprise à faire aux pieds-droits dans la partie qui a été relevée par ordre, sur 83 mèt. de long; il faudra 40 jours de travail avec 16 hommes à la journée et 36 hommes en relevée le jour et 36 hommes la nuit.

Ensemble, journées. 3,520

L'achèvement du chemin de halage de 521 mèt. de long, avec 52 hommes à la journée pendant les dits 40 jours.

Journées, ensemble. 2,080

RÉCAPITULATION DES JOURNÉES.

		Journées.
1.	Relevé du 20 octobre 1827.	3,960
2.	Id. du 10 décembre id.	5,610
3.	Id. du 31 décembre id.	1,204
4.	Id. du 10 mars 1828.	11,178
5.	Id. du 5 avril id.	2,756
6.	Id. du 20 juillet id.	15,052
7.	Id. du 3 novembre id.	36,120
8.	Id. du 27 décembre id.	21,384
9.	Id. du 5 janvier 1829.	4,104
10.	Id. du 24 avril id.	35,970
11.	Id. du 10 juillet id.	18,115
12.	Id. du 18 août id.	10,491
13.	Id. du 25 septembre id.	11,692
14.	Id. du 12 février 1830.	42,673
15.	Id. du 23 mars id.	14,364
16.	Id. du 14 avril id.	6,512
17.	Id. du 25 mai id.	15,320
18.	Id. du 6 août id.	20,586
19.	Id. du 6 septembre id.	6,262
20.	Id. du 28 septembre id.	9,555
21.	Id. du 13 octobre id.	3,296
22.	Id. du 30 novembre id.	11,520
23.	Id. du 17 décembre id.	1,352
24.	Id. du 11 février 1831.	220
25.	Id. du 9 mars id.	2,496
26.	Id. du 4 avril id.	104
27.	Id. du 20 août id.	23,184
	Ouvrages à faire reprise	3,520
	Chemin de halage.	2,080
	Total des journées.	341,180 à fl. 1-40 fr. 477,652

Bruxelles, le 12 septembre 1831.

Certifié véritable :

NIEUWENHUISEN et comp^e.

Digitized by Google

N° 15.

État des ouvrages exécutés au canal de Bruxelles à Charleroy, par la société concessionnaire, en ponts, ponteaux, aqueducs, etc., etc., qui ne sont pas compris dans les cahier des charges, devis et plans de la concession, et établis, soit en vertu des ordres qui ont été donnés par la direction, soit par force majeure.

(Annexe *F* du rapport de la commission d'ingénieurs; état dressé par la commission.)

N°s D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OUVRAGES ET MÈTRÉS.	ESTIMATION SUIVANT LES PRIX DU DEVIS. PAR ARTICLE.	SOMMES.	OBSERVATIONS PAR L'INSPECTEUR DIRIGEANT SOUSSIGNÉ.
	PONTS. — SECTION 1re.			
1	A Dampremy, au point où la grande route de Mons à Charleroy coupe le canal et où devait s'exécuter un pont de 3m,75 de largeur, M. le gouverneur du Hainaut réclama une largeur de 8 mèt., de tête en tête, et une pente de moins de 0m,03 aux rampes d'arrivage.			Lors de l'établissement de ce pont, l'ingénieur en chef du Hainaut réclama pour obtenir une largeur de 8 mèt. au passage; après une conférence à Mons où assista M. le gouverneur, il fut impossible de refuser cette dimension; j'en demandai l'exécution au concessionnaire.
	Il en résulta un supplément de maçonnerie, de pierre, de garde-fous et de rehaussement des aqueducs sous la route, qui est équivalent à un pont entier.....	fl. c. 4,475 99	fl. c. 4,475 99	
	Il y a eu un excédant de terrassements de 3,500 mèt. cubes à 4 relais moyens.....	» 29	1,015 00	
	L'empierrement a dû être renouvelé sur 210 mèt. de longueur.....	4 00	840 00	
2	Dans le village du Roux, il devint impossible de conserver l'ancien pont périclitant sur le Piéton, à cause de la grande hauteur à laquelle se trouve placé le pont sur le canal.			Le pont sur le canal étant fort élevé et serré contre la rivière, il devint impossible de laisser l'ancien pont à son niveau, et, la commune se refusant au changement du chemin, ce pont étant mauvais, il fallut le reconstruire.
	Ce ponteau de 3 mèt. d'ouverture, doit être bonifié à la société concessionnaire.....	2,732 32	2,732 32	
	Plus 2,500 mèt. cubes de terrassement à 3 relais moyens.....	» 25	625 00	
3	A la route de Gosselies à Courcelles, dans le hameau de La Ferté, l'inspecteur réclama un élargissement au pont de 3m,75 à 5 mètres, et des pentes d'arrivage de moins de 0m,03.			Le grand transport de houille qui aura lieu sur ce pont ne permettant point de le laisser à 3m,75 de largeur, sans s'exposer à de grands dangers, j'ai cru devoir en ordonner l'élargissement à 5 mèt.
	Supplément ⅓ du prix d'un pont à indemniser.	895 19	895 19	
	En terrassement 1,050 mèt. cubes à 3 relais moyens.....	» 25	262 50	
4	A La Fléchère, hameau de Gouy, un pont vivement réclamé fut exécuté en pont fixe,			Ce pont fut réclamé en 1828, par la commune de Gouy, par pé-
	A reporter..... fl.	.....	10,846 00	

Digitized by Google

Nos D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OUVRAGES ET MÈTRÉS.	ESTIMATION SUIVANT LES PRIX DU DEVIS. PRIX PAR ARTICLE.	SOMMES.	OBSERVATIONS PAR L'INSPECTEUR DIRIGEANT SOUSSIGNÉ.
		fl. c.	fl. c.	
	Report..... fl.	.....	10,846 00	
	qui, par sa grande hauteur et les terrassements qui furent faits pour obtenir le passage à travers les grands dépôts, a coûté les $\frac{2}{3}$ en sus du prix d'un pont fixe isolé au devis.....	7,460 00	7,460 00	tition renvoyée à mon avis. Je déclarai dans mon rapport que, si j'en reconnaissais la nécessité, j'en demanderais l'exécution au gouvernement; sur ce, l'administration informa la commune, que s'il y avait nécessité, il serait exécuté; au moment de la révolution, la commune voulut empêcher la coupure du chemin sur la promesse favorable qui lui avait été faite, et force fut alors d'exécuter le pont.
	Plus 2 ponceaux de 0m,60 d'ouverture....	673 00	1,346 00	
5	A Seneffe, vis-à-vis le château de madame La Ferté, un pont mobile sur écluse a été exécuté ensuite d'un tracé spécial approuvé par le gouvernement. Donc un pont-levis sur écluse.....	1,749 07	1,749 07	Ici M. le gouverneur du Hainaut, M. De Beeckman, intervint et, après de longs refus de ma part, je fis approuver un plan particulier par le gouvernement.
6	A la cense Fletem, un pont fut reconnu indispensable à la culture des terres qui se trouvaient toutes coupées par le canal. Donc un pont-levis sur écluse.....	1,749 07	1,749 07	La culture d'une très grande partie de terre exigeant absolument un pont dans cet endroit, je dus nécessairement le faire exécuter pendant la révolution.
	Chemins et abords, 1,500m3,00 à 4 relais...	» 29	435 00	
7	Au chemin de Nivelles à Soignies, un pont sans doute oublié au projet primitif, dut être exécuté. A indemniser un pont mobile sur écluse....	1,749 07	1,749 07	Ici le gouvernement, sur la réclamation des communes, appuyée par un avis favorable de la députation, en prononçait l'exécution.
	En déblais dans le rocher, pour faciliter les abords du pont, 500 mèt. cubes.....	1 00	500 00	
	En rampes et déblais, 1,200m3,00 à 3 relais.	» 25	300 00	
	Encaissement en pierre pour consolider le terrain, estimé à.....	.....	200 00	
8	A la 41e écluse, un pont vivement réclamé par les communes dut être exécuté. Donc un pont fixe sur écluse.....	1,132 11	1,132 11	Même motif que le précédent.
	Plus 2,500m3,00 de terrassement à 4 relais moyens pour arriver sur l'écluse.....	» 29	725 00	
9	La société réclama à Askinpont, la différence d'un pont fixe isolé en un pont fixe sur écluse; mais la commission, après discussion, rejeta cette prétention, ce pont n'ayant été séparé de l'écluse que dans l'intérêt ou la convenance du concessionnaire.....	*Néant.*		Ici c'est avec le consentement du concessionnaire que j'ai fait cette modification au projet; il n'y avait que convenance et pas nécessité.
10	A Oisquercq, après deux années de discussion, il fut reconnu qu'il était impossible d'éviter la construction d'un pont; on l'exécuta,			Pendant la révolution, on s'opposa à la coupure du chemin; il dut être forcément exécuté.
	A reporter..... fl.	.....	28,191 32	

Digitized by Google

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OUVRAGES ET MÉTRÉS.	ESTIMATION SUIVANT LES PRIX DU DEVIS. PRIX PAR ARTICLE.	SOMMES.	OBSERVATIONS PAR L'INSPECTEUR DIRIGEANT SOUSSIGNÉ.
		fl. c.	fl. c.	
	Report..... fl.	.....	28,191 32	
	pour la masse, avec les pierres provenant des déblais dans le rocher.			
	Donc un pont fixe exécuté en moellons de pierre brute, au lieu de briques.....	2,550 00	2,550 00	
11	A Lembeek, les communications absolument coupées par le canal, nécessitèrent la construction d'un pont pour piétons, avec des culées de 2 mèt. de largeur et un passage de 1m,30.			Ce pont qui s'exécute maintenant ne peut être refusé; il y a nécessité pour l'approvisionnem.t de deux grands hameaux.
	Donc un pont fixe pour piétons et fermes en fer.....	2,000 00	2,000 00	
	Pour rampes d'arrivage, 500m3,00 à 3 relais.	» 25	125 00	
12	A la chaussée de Waterloo, à Hal, par suite de la construction de cette route, un pont fixe isolé a dû être établi, au lieu d'un pont fixe sur l'écluse n° 49.			Cette modification résulte nécessairement de l'exécution de la route provinciale de Hal à Waterloo, approuvée par le gouvernement.
	Donc à indemniser de la différence d'un pont fixe isolé à un pont fixe sur écluse.....	.....	3,343 88	
	Supplément de terrassement aux abords, 900m3,00 à 3 relais.....	» 25	225 00	
13	A Ruysbroeck, l'inspecteur ordonna l'exécution d'un pont.			Au moment de l'adjudication de la concession, le ministre décida, sur la réclamation de la commune, qu'un pont serait fait en cet endroit.
	Donc un pont fixe isolé.....	4,475 99	4,475 99	
	Rampes extraordinaires à 3m,75 de pente, 4,770 mèt. à 4 relais moyens.....	» 29	1,383 30	
	Un ponceau de 0m,60 d'ouverture.....	673 00	673 00	
14	A Cureghem, à la grande route de Bruxelles à Mons, le syndicat exigea que l'on donnât au pont une largeur de 8 mèt., au lieu de 3m,75, avec des rampes de moins de 0m,03.			Le syndicat d'amortissement et ensuite l'administration des ponts et chaussées, exigèrent la présente modification, dans l'intérêt public on dut s'y conformer.
	Le supplément de dépense pour surplus de maçonnerie, de pierre, de fer dans les garde-fous, vaut $\frac{2}{3}$ du prix d'un pont fixe.....	2,983 98	2,983 98	
	Supplément de terrassement, 3,847m3,00 à 4 relais moyens.....	» 29	1,115 63	
	Pour supplément de pavage en grès, qui doit être entièrement refait à neuf, sur toute la longueur des rampes.....	1,200 00	1,200 00	
15	A la porte de Flandre, à Bruxelles, sur la 55e écluse, au lieu d'un pont mobile, la direction a reconnu la nécessité de lui substituer un pont fixe; il a été fait à 10 mèt. de largeur, d'après un plan approuvé par le gouvernement.			Même motif que le précédent.
	Pour supplément de dépense en pierre bleue, maçonnerie, garde-corps, bornes et allongement de l'écluse.....	2,100 00	2,100 00	
	A reporter..... fl.	.....	50,367 10	

Digitized by Google

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OUVRAGES ET MÉTRÉS.	ESTIMATION SUIVANT LES PRIX DU DEVIS. PRIX PAR ARTICLE.	SOMMES.	OBSERVATIONS PAR L'INSPECTEUR DIRIGEANT SOUSSIGNÉ.
		fl. c.	fl. c.	
	Report..... fl.	.....	50,367 10	
	Le surhaussement de ce pont a exigé le relèvement du pavage de la route, depuis l'écluse jusqu'au pont sur la Senne, et deux entrées en maçonnerie dans les ailes du dit pont, ce qui a exigé un supplément de dépense de.....	350 00	350 00	
	Total pour les ponts exécutés en plus...	.....	50,717 10	
	AQUEDUCS ET BUSES. — SECTION II.			
	La commission, dans son examen sur les lieux, des travaux exécutés en plus par la société concessionnaire, et non prévus au devis, a reconnu que tous les aqueducs et buses construits avaient été absolument commandés par la nature des localités, et que leur exécution était une nécessité de l'existence du canal, hormis 5 buses que les concessionnaires ont exécutées pour éviter le creusement de contre-fossés.			Ces aqueducs et buses exécutés en plus, ont été faits pour parer aux inondations qui auraient mis le gouvernement dans le cas de payer d'immenses indemnités, en quelques points des vallons qui, quoique de peu d'étendue, eussent été couverts d'eau à chaque pluie ; plus de 50 hectares de terre eussent été perdus.

DÉSIGNATION DES DIMENSIONS DES AQUEDUCS ET BUSES.	AU DEVIS.	EXÉCUTÉS.	EXÉCUTÉS EN PLUS.	EXÉCUTÉS EN MOINS.
Aqueducs de 3 mèt. d'ouverture, en remarquant que celui de Lhutte qui n'a été fait que sur 2m,50, a été élevé plus haut par compensation.....	5	6	1	»
Aqueducs doubles de 2m,50 d'ouverture.....	»	2	2	»
Aqueducs de 2 mèt. d'ouverture.	6	5	»	1
Id. de 1m,75 id.	»	3	3	»
L'aqueduc-siphon à Anderlecht, quoique n'ayant que 1m,50 d'ouverture, étant estimé comme celui de 1m,75 par sa grande importance d'exécution.				
Aqueducs de 1m,50 d'ouverture.	»	2	2	»
Id. de 1m,25 id.	»	1	1	»
Id. de 1 mèt. id.	13	4	»	9
Id. de 0m,75 id.	»	6	6	»
Buses de 0m,60 d'ouverture....	10	21	11	»

Digitized by Google

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OUVRAGES ET MÉTRÉS.	ESTIMATION SUIVANT LES PRIX DU DEVIS. PRIX D'UN ARTICLE.	SOMMES.	OBSERVATIONS PAR L'INSPECTEUR DIRIGEANT SOUSSIGNÉ.
	Partant :	fl. c.	fl. c.	
	1° 1 aqueduc de 3 mèt. en plus à indemniser.	7,442 06	7,442 06	
	2° 2 aqueducs doubles, de 2m,50 d'ouverture, équivalant à 3 aqueducs simples de 2m,50, moyenne entre ceux de 2 et 3 mèt.	5,463 81	16,391 43	
	Considérant que les aqueducs d'un mètre d'ouverture, ont tantôt été augmentés, tantôt diminués, on a placé dans la catégorie d'un mètre d'ouverture, ceux depuis 1m,50 jusqu'à 0m,75, en portant en même temps ceux de 1m,72 à 2 mèt. en conséquence.			
	3° 2 aqueducs de 2 mèt. d'ouverture en plus.	3,485 56	6,971 12	
	4° Aqueduc d'un mètre d'ouverture.....	*Néant.*		
	5° 11 buses de 0m,60.....	712 68	7,839 48	
	Total pour les aqueducs et buses exécutés en plus..... fl.	.....	38,644 09	
	La société avait présenté une réclamation en indemnité du chef d'une voûte souterraine, d'un pont et déversoir, exécutés à Lembeek vis-à-vis le château de M. le duc d'Ursel. Cette prétention fut rejetée par le motif que les dits travaux exécutés, quoique non compris au devis, n'ont cependant été faits que pour satisfaire aux termes du cahier des charges et pour arriver plus facilement à un arrangement à l'amiable avec le propriétaire du terrain.....	*Néant.*		La société, pour appuyer sa réclamation, a dit que le gouvernement avait approuvé ces ouvrages ; mais je dois faire observer que cette approbation réclamée par moi, n'avait et n'a eu trait qu'à l'entretien des dits ouvrages après la concession, approbation que le propriétaire lui-même exigea.
	OUVRAGES ENCORE A EXÉCUTER. — SECTION III.			
1	La commission, dans sa tournée d'examen sur les lieux et sur les observations de M. l'inspecteur divisionnaire, reconnaissant la nécessité de construire un pont sur la Samme, vis-à-vis celui établi sur l'écluse n° 34, pour le chemin de Nivelles à Soignies, croit ne pas sortir des termes de l'arrêté, en portant ici la somme nécessaire pour l'exécution de ce pont, qui serait bientôt une source de réclamations, de la part des habitants, auprès du gouvernement.			Jusqu'ici on a passé dans la rivière, mais la grande élévation du pont du canal au-dessus du fond de la rivière, rendant ce passage beaucoup plus difficile et même périlleux, mille réclamations vont nécessairement surgir, si ce pont n'est point exécuté.
	Partant :			
	1 pontceau de 4 mèt. d'ouverture sur la Samme, au chemin de Nivelles à Soignies, vis-à-vis la 34e écluse.....	3,250 00	3,250 00	
	Terrassement pour les abords 1,200m3,00 à 4 relais.....	» 29	348 00	
2	Elle reconnut aussi que le pont réclamé si vivement par les communes de Ruysbroeck et Leeuw-Saint-Pierre, où la limite de leur territoire coupe le canal, devait, en			Ce pont est, depuis plus d'une année, réclamé par les deux communes, et, quoique, jusqu'à présent, ces réclamations aient été
	A reporter..... fl.	.....	3,598 00	

Digitized by Google

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OUVRAGES ET MÉTRÉS.	ESTIMATION SUIVANT LES PRIX DU DEVIS. PRIX PAR ARTICLE.	SOMMES.	TOTAUX.	DÉPENSES TOTALES POUR LES PONTS, AQUEDUCS ET BUSES EXECUTÉS EN PLUS ET A EXÉCUTER ENCORE.
		fl. c.	fl. c.	fl. c.	
	Report..... fl.	.....	3,598 00		
	toute justice, être exécuté, pour que ces communes pussent cultiver avec avantage les immenses prairies qui leur appartiennent; et, après avoir entendu M. l'inspecteur divisionnaire sur l'urgence de cette construction, elle fut unanimement d'avis d'en porter ici la dépense, pour que ce pont puisse recevoir son exécution le plus prochainement.				repoussées sur mon avis, j'ai lieu de croire, vu le grand avantage d'un passage en cet endroit, p' la culture des immenses prairies qui bordent la Senne, qu'il y aura nécessité à l'accorder.
	Donc un pont fixe isolé.....	4,475 99	4,475 99		
	Terrassements pour abords du pont qui se trouvera fort élevé au-dessus du terrain, 6,806m3,00 à 4 relais.....	» 29	1,322 94		
	2 pontceaux de 0m,60 sous les chemins....	673 00	1,346 00		
	½ hectare de terrain.....	2,000 00	1,000 00		
	Total des ouvrages à exécuter encore.....	.....	11,742 93		
	Report des dépenses pour les ponts exécutés en plus	.....	.....	50,717 10	
	Report des dépenses pour les aqueducs et buses.....	.....	.....	38,644 09	
	Total pour les ponts, aqueducs et buses exécutés en plus.....	.....	.....	89,361 19	
	La société a exécuté les ponts et aqueducs décrits ci-dessus vers les deux dernières années, partant, pour les intérêts, pendant une année, de la somme de fl. 89,361-19, montant des ouvrages exécutés.....	.....	.....	4,468 05	
	Total de l'indemnité à allouer pour les ponts, aqueducs et buses.....	.....	.....	93,829 24	Ci.... fl. 93,829 24
	Rappel des ouvrages encore à exécuter....	.....	.....	.....	11,742 93
	Total général..... fl.	.....	.....	.....	fl. 105,572 17

Fait à Bruxelles, le 8 novembre 1831.

La commission instituée par l'arrêté du ministre de l'intérieur, du 31 août 1831, n° 2148.

L'inspecteur divisionnaire,

J.-B. Vifquain.

L'ingénieur en chef,

De Moor.

L'ingénieur en chef,

Roget.

Digitized by Google

N° 16.

Devis estimatif des travaux du percement souterrain du canal de Charleroy à Bruxelles, tel que l'on eût dû l'établir, en prévoyant toutes les difficultés, par une connaissance parfaite du terrain.

(Annexe *G* du rapport de la commission d'ingénieurs; devis dressé par l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain.)

N° D'ORDRE.	DESIGNATION DES OBJETS.	MÉTRÉS ET PRIX PARTICULIERS.	SOMMES.	OBSERVATIONS.
1	Maçonnerie de la galerie.	1,283 mètres courant par 16m³,50, y compris les démolitions à chaque rempiétement = 21,169m³,00 à fl. 16,00 =	338,704 00	Le cube primitif est augmenté par le surhaussement nécessaire, donné à la voûte, et l'enfoncement du radier, par le plus de largeur donné aux pieds des retombées de la voûte, ainsi que par les démolitions pour rempiétement, rechargement dans les derrières et l'attache à faire pour la liaison du chemin de halage, pour les plus-épaisseurs à cause des éboulements, fermetures provisoires, etc., etc. — Le prix de la main-d'œuvre doit être augmenté par le choix des briques qui en a fait rejeter la moitié, la haute qualité du mortier, la difficulté et le péril de la main-d'œuvre, et l'éclairage jour et nuit.
2	Têtes de percement.	Les têtes doivent être calculées les 2/3 en sus de celles du devis primitif.....	27,584 00	Les dimensions ont dû être de beaucoup augmentées pour résister à la poussée des terres qui s'écoulaient.
3	Déblais de la galerie.	1,283m,00 × 55 = 70,565m,00 × fl. 1,80 =	127,017 00	Le cube des déblais en mine, calculé au devis primitif, à 44,392 mèt., doit être augmenté par les énormes quantités de boulants descendus dans la galerie, les eaux chargées de sable, les éboulements, les rechargements et les fourrés dans les moments de danger.
4	Pierre bleue.	Comme au devis primitif, fl. 22,60 × 1,283m,00 = ...	28,995 80	
5	Échafaudage et cintrage.	Comme au devis primitif, 1,283m,00 × fl. 15,00 = ...	19,245 00	
6	Bois placés dans les mines, au-dessus et au bout des cintres qui sont perdus.	Un mèt. cube par mèt. courant, 1,283m³,00 × fl. 20,00	25,660 00	Chaque mine, entièrement fermée contre le terrain à l'aide de fortes pierres et de planches, avait tout son ciel formé d'un cintrage fixe, depuis 0m,05 jusqu'à 0m,30 d'épaisseur, bois perdus au-dessus de la voûte.
7	Bois en chemins dans la galerie.	½ mèt. cube par mèt. courant, à 30 flor. le mèt. tout compris, donc 1,283m,00 × fl. 15,00 = ...	19,245 00	Dans toute la longueur du souterrain, la voûte supérieure et le premier rempiétement ont exigé deux planchers, sans comprendre ceux pour la relevée des voûtes tassées.
8	Pavage, au mortier, du trottoir, fer et bois pour garde-fous.	Comme au devis primitif, 1,283m,00 × fl. 6,60 = ...	8,467 80	
9	Fer employé dans les mines, les échafaudages et les chemins.	Par mèt. courant, 25 kil. pour 1,283m,00 = 32,075 × fl. 0,40 = ...	12,830 00	
10	Confection de dix puits, y compris ceux perdus.	Ils coûteraient, l'un parmi l'autre, flor. 5,000,00 × 10 = ...	50,000 00	Ce prix est une moyenne, et l'un de ceux exécutés a coûté plus de 8,000 florins.
		A reporter..... fl.	657,748 60	

Digitized by Google

N.os D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OBJETS.	MÉTRÉS ET PRIX PARTICULIERS.	SOMMES.	OBSERVATIONS.
		Report.....fl.	657,748 60	
11	Terrain.	Il serait acheté, en plus, pour la partie exécutée à ciel ouvert, 3 hectares de terrain à fl. 2,000,00 = ...	6,000 00	Le terrain a été acquis pour l'ouverture de la montagne et le placement des dépôts pour le travail à ciel ouvert.
12	Épuisement pour le travail du souterrain.	Il faut deux vis d'Archimède, mues jour et nuit, chacune par deux hommes se relevant, pendant 4 années, donc 8 hommes à fl. 2,00 par jour et nuit, pendant 1,460 jours, donc 2 × 8 × 1,460 = ...	23,360 00	
13	Différence pour la partie exécutée à ciel ouvert, travail et indemnité.	.....	14,000 00	Pour le travail à ciel ouvert, il a fallu payer de grandes indemnités pour terrains, à cause de la grande largeur nécessaire au travail, au déplacement des ateliers des briquetiers, dérangement des fours à briques, etc., etc.
14	Correction à faire après l'exécution.	Partie de voûte à relever, 135 mèt. de longueur moyenne, à 8 mèt. par mèt. courant, 135 × 8 =..... 1,080m,00 Abaissem.t du radier et relèvem.t partiel, en plusieurs endroits, en tout 90m,00 × 3m,00 = .. 270m,00 1,350,00 Donc 1,350m,00 à fl. 2,00, y compris démolition et déblai dans les terrains supérieurs = ...	27,000 00	Le prix de 20 florins n'est point élevé, eu égard à la difficulté de l'ouvrage, la démolition des maçonneries faites, le déblai des terres supérieures et la qualité toute choisie des matériaux.
15	Personnel et surveillance en plus.	Pour excédant obligé du personnel de surveillance et d'administration, 4 employés à fl. 2,50 par jour = fl. 10,00 × 1,460 = ...	14,600 00	Ce travail, dont la réussite reposait entièrement sur la plus stricte surveillance de tous les instants, exigea du concessionnaire, comme de l'administration, un surplus extraordinaire de personnel.
16	Frais divers en baraques, maisons de garde, indemnités pour malheurs, pour essais, cintres mobiles et autres objets perdus.	.....	20,000 00	Cet article est estimé bien faible, il n'est que le 1/40 de la dépense totale.
17	Faux frais et imprévus ordinaires.	.....	20,000 00	Idem.
		Total.....	782,708 60	
		A déduire : Estimation du souterrain au devis primitif ..... fl. 362,126,00 Partie de 256m,00 qui devait être exécutée en tranchée ouverte à fl. 300,00 le m. = 76,800,00 Terrain non acquis 5,000,00 443,926,00	443,926 00	
		Reste.....	338,782 60	
		Intérêts à 5 p. °/o pendant 5 années d'exécution, ou 2 ½ années, donc $\frac{338,700}{100}$ × fl. 12,50 = ...	42,337 50	
		Excédant sur le montant du devis primitif. fl.	381,120 10	

Bruxelles, le 1er novembre 1831.

L'inspecteur des ponts et chaussées,
J.-B. Vifquain.

Digitized by Google

N° 17.

Avis de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, du 25 novembre 1831, sur le rapport de la commission.

Bruxelles, le 25 novembre 1831.

Monsieur le Ministre,

J'ai examiné, avec tout le soin qu'exige l'importance de la chose, les pièces que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, par dépêche du 12 de ce mois, n° 2148, relatives au canal de Bruxelles à Charleroy.

La commission me paraît avoir satisfait convenablement aux devoirs qui lui ont été imposés par votre arrêté du 31 août, qui l'institue; et je pense que son rapport peut et doit servir de base aux mesures que vous jugerez utile de prendre pour arriver à la conclusion de cette affaire, qui intéresse éminemment le commerce et l'industrie.

L'inspecteur-général,
T. Teichman.

N° 18.

Arrêté royal du 17 septembre 1832, qui réduit de 25 cents au tonneau le tarif concédé. — Adhésion de la société concesssionnaire à cette mesure, sous certaines réserves.

ARRÊTÉ ROYAL.

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu les diverses réclamations tendantes à obtenir la réduction du droit de navigation sur le canal de Bruxelles à Charleroy, qui nous ont été adressées dans l'intérêt du commerce et par les concessionnaires;

Sur la proposition de nos ministres de l'intérieur et des finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article premier.

Le droit de navigation sur le dit canal, fixé au *maximum* d'un florin soixante-dix cents par tonneau, pour tout le parcours du canal, est réduit à un florin quarante-cinq centièmes.

Art. 2.

Cette réduction sera proportionnelle pour les distances moindres et les droits moins élevés.

Art. 3.

Le remboursement de la différence de recette, résultant de la réduction du droit, au préjudice des concessionnaires, se fera par une retenue équivalente sur la somme annuelle due

Digitized by Google

par ces derniers, en remboursement des sommes avancées pour faciliter la construction du canal.

ART. 4.

Dans tous les cas, nous nous réservons de rapporter le présent arrêté ou de le modifier au besoin.

ART. 5.

Nos ministres de l'intérieur et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de son exécution.

Donné à Bruxelles, le 17 septembre 1832.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

DE THEUX.

ADHÉSION.

Les soussignés Jean-Auguste Classen et Jean-Baptiste Castinel, concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles, sous la raison sociale de T. Nieuwenhuisen et comp^e^, domiciliés actuellement, le premier, à Bruxelles et, le second, à Molenbeek-lez-Bruxelles, ayant pris connaissance de l'arrêté royal en date du 17 septembre 1832, dont la teneur suit;

(*Voir ci-dessus.*)

Déclarent par les présentes d'accepter la réduction du droit de navigation y mentionnée, se réservant tous leurs droits en cas de rapport ou de modification du dit arrêté : laquelle réserve est acceptée à son tour par le ministre, sans préjudice ni aucune reconnaissance de ces droits.

Fait en double à Bruxelles, dont un retiré par chaque partie, ce 17 septembre 1832.

Le chevalier DE THEUX DE MEYLANDT, *ministre de l'intérieur.*

J.-A. CLASSEN.

J.-B. CASTINEL.

N° 19.

Arrêté royal du 11 *septembre* 1833, *qui ordonne la construction de deux embranchements entre le canal de Charleroy à Bruxelles, et la route charbonnière du Rœulx a la Chapelle-lez-Herlaymont.*

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu les plan, cahier des charges et devis spécial pour la construction, par voie de concession de péages, de deux embranchements entre le canal de Charleroy à Bruxelles, et la grande route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont;

Vu les lois des 19 juillet 1832 et 10 juillet 1833, sur les concessions de péages, et nos arrêtés des 18 juillet et 26 août 1832, relatifs au même objet;

Digitized by Google

Considérant que le projet des embranchements ci-dessus mentionnés a été soumis à une enquête, de la manière voulue par les dispositions citées;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit deux embranchements entre le canal de Charleroy à Bruxelles et la grande route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont.

ART. 2.

L'embranchement de l'*ouest* aura son origine à une distance d'environ 50 mèt. à l'amont de la 13e écluse du canal.

Il passera par le hameau de Soudromont, traversera la grande route de Bruxelles à Binche, à 900 mèt. environ de l'église du village de Seneffe, laissera le château de Tiberchamps et le moulin de Familleureux sur la droite, et la ferme de Sartiau sur la gauche ; à 600 mèt. environ au delà de cette ferme, l'embranchement jettera une branche vers la droite, et une autre vers la gauche; la branche de droite se tiendra d'abord entre le ruisseau de Gœgnies et la ferme de Toutifaut; après quoi, elle se divisera elle-même en deux nouvelles branches qui s'arrêteront à la grande route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont, respectivement à environ 500 et 1,100 mèt. sur la droite et sur la gauche du pont de Gœgnies.

La branche de gauche remontera successivement le ruisseau de Gœgnies et le ravin de la Croyère, elle traversera le bois qui couronne ce ravin, et, à la sortie de ce bois, elle se partagera en deux petites branches qui aboutiront à la grande route charbonnière, à une distance respective d'environ 100 et 600 mèt. à la gauche et à la droite du point d'arrivée de la route de Binche.

ART. 3.

L'embranchement de l'*est* aura son point de départ sur l'autre embranchement, à une distance d'environ 300 mèt. du canal de Charleroy ; il suivra le vallon du ruisseau de Samme jusqu'à l'entrée du bois du Maître, où il se divisera en deux branches; la branche de gauche continuera à se tenir dans le vallon de la Samme jusqu'à la sortie du bois du Maître, où elle formera deux branches secondaires, aboutissant à la grande route charbonnière, l'une près de la fosse St-Augustin et l'autre à 50 mèt. environ sur la droite du chemin de Bascoup au Placard.

La branche de droite rejoindra la grande route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont, à 100 mèt. environ sur la gauche de la chaussée particulière de l'Olive.

ART. 4.

La disposition générale du tracé des deux embranchements est indiquée au plan annexé au présent arrêté.

ART. 5.

L'embranchement de l'*ouest* consistera en un canal, à l'exception de la branche de la Croyère, pour laquelle ce genre de construction ne sera suivi que sur une longueur d'environ 1,100 mèt., un chemin à ornières en fer devant rattacher cette branche de canal à la grande route charbonnière.

ART. 6.

L'embranchement de l'*est* se composera d'abord d'un canal d'environ 1,800 mèt. de développement, et, sur le reste de sa longueur, de chemins à ornières en fer.

ART. 7.

Les quatre branches de canal seront terminées chacune par un bassin dont la longueur est fixée à 300 mèt., pour l'embranchement de l'*ouest*, et à 500 mèt., pour l'embranchement de l'*est*.

Digitized by Google

Art. 8.

Les deux embranchements auront respectivement pour longueur :

Embranchement de l'ouest.

Canal	mèt.	12,250
Trois bassins		900
Chemins en fer		2,850
	Mèt.	16,000

Embranchement de l'est.

Canal	mèt.	1,300
Un bassin		500
Chemins en fer		5,700
	Mèt.	7,500

Art. 9.

L'étiage des branches de canal sera le même que celui du 12e bief du canal de Charleroy ; le plafond sera établi à 2 mèt. en contrebas de cet étiage ; il aura une largeur régulière de 6 mèt. qui sera portée à 10 mèt. dans les 4 bassins.

Art. 10.

Les chemins de halage auront 3 mèt. de largeur; ils s'élèveront, selon les localités, de 0m, 50 à 1m,50 au-dessus de l'étiage.

Le long des bassins, les chemins de halage seront remplacés par des rivages de 12 mèt. de largeur.

Art. 11.

Les talus intérieurs auront respectivement 6 ou 7 de base sur 4 de hauteur, suivant que le canal sera en déblai ou en remblai ; l'inclinaison des talus extérieurs sera de 3 sur 2.

Art. 12.

Dans la traversée des vallons des ruisseaux de Samme, de Scaillemont, de Familleureux et de Gœgnies, l'on renforcera les digues à l'extérieur, jusqu'au niveau de l'étiage, sur une épaisseur d'un mètre et une longueur de 200 mèt. au moins.

Art. 13.

Une berme de 1m,50 de largeur, bordée d'un contre-fossé de dimensions suffisantes, longera les talus extérieurs de toutes les digues en remblai.

Art. 14.

L'on pourra franchir la hauteur de Sartiau au moyen d'une galerie souterraine en maçonnerie au lieu d'une tranchée à ciel ouvert (1).

Art. 15.

Les chemins à ornières en fer seront à simple voie et pourvus, de 500 en 500 mèt., de places d'évitement de 60 mèt. de longueur.

La voie en fer, large d'un mètre, se continuera tout le long de l'arête extérieure des rivages à former de part et d'autre des bassins de la Croyère et de Bellecour.

Art. 16.

Les parties de chemins en fer communes à plusieurs branches auront 5m,60 de largeur entre les arêtes des accotements, afin de permettre l'établissement ultérieur d'une deuxième

(1) La société concessionnaire n'a pas fait usage de la faculté que lui réservait l'art. 14.

Digitized by Google

voie, si elle était réclamée par l'activité des transports ; partout ailleurs cette largeur ne sera que de 3m,60.

Les places d'évitement auront 5 mèt. de largeur au milieu.

Art. 17.

Les talus de déblai seront inclinés à 45 degrés, ceux de remblai auront 3 de base sur 2 de hauteur.

Les dimensions des fossés, dont les chemins à ornières seront bordés au besoin, seront réglées, pour chaque localité, d'après la nature du terrain.

Art. 18.

Il sera construit des ponts, pontceaux et aqueducs, chaussées pavées en déblai ou en remblai, etc., pour rétablir la circulation sur ceux des chemins interceptés par les deux embranchements dont le maintien sera reconnu indispensable.

Des pontceaux, aqueducs et tuyaux en fonte assureront de même le libre écoulement des eaux des rigoles et ruisseaux traversés par les branches de canal et les chemins à ornières.

Art. 19.

Les propriétés nécessaires pour l'établissement et la construction des deux embranchements et de leurs dépendances, seront emprises et occupées, conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Art. 20.

Les cahier des charges et devis spécial, adoptés sous la date du 7 août dernier par la commission d'ingénieurs instituée par arrêté ministériel du 26 avril 1833, 4e division, n° 3141, sont approuvés, sauf la modification dont il est fait mention dans le rapport de notre ministre de l'intérieur du 7 de ce mois.

Art. 21.

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

Donné à Bruxelles, le 11 septembre 1833.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

Ch. Rogier.

Digitized by Google

N° 20.

Rapport de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, du 4 mars 1834, sur le projet de conversion des concessions primitives du canal de Charleroy et des embranchements vers Houdeng et Mariemont, en une concession à court terme, moyennant l'abandon du prêt fait à la société concessionnaire par le syndicat.

Monsieur le Ministre,

Par dépêche du 16 octobre 1833, 4e division, n° 3141, vous m'avez fait l'honneur de me demander mon avis sur les propositions faites par M. Classen, de transformer la concession du canal de Charleroy et celle des embranchements de Houdeng et de Mariemont en une seule concession de 15 années de durée (1).

Afin de pouvoir fixer, d'une manière convenable, mon opinion sur cette proposition importante, j'ai cru devoir recueillir, à cet égard, les observations et l'avis particulier de M. l'inspecteur Vifquain.

Ce fonctionnaire m'adressa, en conséquence, le rapport volumineux, ci-joint sous le litt. *A* (2), présentant des développements et des considérations très étendues, sur la proposition dont il s'agit.

Pour plus de précaution, je crus devoir m'adjoindre, pour l'examen d'une affaire aussi majeure, deux ingénieurs en chef qui, par leurs connaissances spéciales et celles qu'ils possèdent comme chefs de service dans les provinces où les ouvrages sont situés, étaient à même d'envisager la chose sous son véritable point de vue.

D'après votre autorisation, ces ingénieurs se sont rendus à Anvers, où nous avons discuté et traité la question sous tous ses rapports.

Afin de mieux reconnaître jusqu'à quel point les prétentions des concessionnaires étaient fondées, nous avons pensé qu'il convenait d'établir une approximation de la valeur du canal et des embranchements, non en prenant en considération les revenus, mais les

---

(1) Voici cette proposition :

MM. Vifquain et Redemans ont proposé aux concessionnaires, au nom de M. le ministre de l'intérieur, de leur abandonner, pendant dix années, tous les revenus du canal, pour toute indemnité.

Les concessionnaires, dans la vue d'acquérir la sûreté que le canal de Houdeng sera exécuté dans le plus court délai possible, accepteraient les dix années de jouissance des revenus du canal, à partir du jour de l'ouverture du canal de Houdeng ; et, pour donner, de leur côté, au gouvernement la garantie que cette ouverture ne pourrait être reculée au delà de l'année 1833, ils s'engageraient (au cas que le gouvernement ne trouverait pas d'adjudicataires pour exécuter ce canal d'embranchement) à faire cette construction de leurs propres deniers, dans le courant de l'année 1833, pourvu que le gouvernement leur en remette les plans et devis à temps utile, et ce sous la condition que le gouvernement leur accorderait, ou la jouissance perpétuelle des revenus de ce canal, ou une prolongation de six années de jouissance des revenus du canal de Charleroy et son embranchement, qui leur seraient abandonnés pendant quinze au lieu de dix années, à l'expiration desquelles les deux canaux deviendraient la propriété du gouvernement.

Il est à remarquer que le canal de Houdeng a été porté dans l'évaluation du tonnage de 250,000 à un tiers de cette quantité, et que le canal de Charleroy ne peut jamais obtenir son développement sans cette branche, partant, que le gouvernement, qui doit jouir à toute éternité, a plus d'intérêt que les concessionnaires à son exécution.

Bruxelles, le 18 septembre 1832.

Pour les concessionnaires,
J.-A. Classen.

(2) Voir ci-après, n° 21.

Digitized by Google

dépenses faites, ou encore à faire, pour leur établissement ; nous avons demandé au concessionnaire ses calculs à cet égard. Ils se trouvent exposés, dans la lettre ci-jointe, litt. *B* (1), qui m'a été adressée, le 4 février dernier, par le sieur Classen, et qui a fait l'objet d'un nouveau rapport de M. l'inspecteur Vifquain, que je joins également sous le litt. *C* (2).

Dans cette situation des choses, après examen attentif et scrupuleux, mon avis est, qu'il y a lieu d'adopter les conclusions du rapport de M. l'inspecteur Vifquain, en date du 29 novembre 1833, litt. *A*, modifiées en ce seul point, qu'il faudrait exiger une somme de fl. 160,000 pour la mise en bon état du bief de partage, au lieu de fl. 125,000, qui avaient été indiqués au rapport précité.

J'ai l'honneur de vous renvoyer les diverses pièces que vous avez bien voulu me communiquer.

L'inspecteur-général,
T. Teichman.

N° 21.

Rapport de l'inspecteur Vifquain, du 29 novembre 1833, sur le projet de conversion des concessions primitives du canal de Charleroy, et des embranchements vers Houdeng et Mariemont en une concession à court terme, moyennant l'abandon du prêt fait à la société concessionnaire par le syndicat.

La proposition ci-jointe des concessionnaires, présentée ensuite d'une démarche faite auprès d'eux dans le courant de septembre 1832, par M. l'avocat Redemans et le soussigné, en vertu d'un ordre verbal de M. le ministre de l'intérieur, consiste à abandonner au gouvernement :

1° La concession, pendant 29 années, qui leur a été adjugée des péages du canal de Charleroy, à fl. 1-70 par tonneau, avec les produits des plantations, herbages et pêche,

En retour d'une autre concession sur le même canal, au péage de fl. 1-45 par tonneau, pendant 10 années, à partir du 1er juillet 1835, époque de l'achèvement des embranchements de Houdeng et Mariemont, y compris le produit de la pêche et des herbages,

En outre de la libération vis-à-vis le domaine, du prêt de quatre millions à eux fait, la recette opérée jusqu'aujourd'hui sur le canal et la somme de fl. 24,000 avancée à la société, par M. le gouverneur du Hainaut (3), sur les fonds de l'industrie, leur restant sans répétition.

Ils s'engagent à mettre à la disposition du gouvernement, et par quart, une année après l'exécution des embranchements, la somme de fl. 125,000, pour être employée par lui en travaux d'amélioration au canal.

Les concessionnaires ont ajouté à leur proposition quelques conditions relatives aux terrains d'emprises du canal.

2° A remettre aussi au gouvernement la concession, pendant 90 années, des canaux et chemins de fer d'embranchements de Houdeng et de Mariemont, pour prendre en retour la concession des mêmes canaux et chemins, pendant (4) années, plus une bonification de la

---

(1) Voir ci-après, n° 24.

(2) Voir ci-après, n° 25.

(3) La convention du 6 novembre 1834 ne statue rien quant à cette somme, pour laquelle le domaine est resté entier dans ses droits.

(4) Plus de quinze années.

Digitized by Google

perception des péages sur le canal de Bruxelles à Charleroy, pendant (1) années à partir du terme de la concession modifiée du dit canal de Charleroy.

Avant de passer à la vérification des calculs produits par le concessionnaire à l'appui de sa demande, il est, je pense, convenable et même nécessaire, d'établir sur des bases fixes et arrêtées, le canal dans toutes ses parties, tel qu'il reviendra à l'État au terme d'une concession aussi courte.

L'ancien gouvernement, provoqué par les pétitions qui lui furent adressées et les obligations résultant des emprises de terrain et expropriations forcées, fut amené dans l'exécution à des modifications au projet primitif, qui doivent être aujourd'hui régularisées.

En conséquence, nous procéderons d'abord à l'examen des questions suivantes :

1° Si les modifications apportées dans l'exécution des ouvrages sont susceptibles d'observations ;

2° Si l'alimentation du canal, telle qu'elle se trouve établie aujourd'hui, équivaut à celle indiquée aux devis et cahier des charges, et quelle est la limite à fixer pour celle qui devra être fournie au terme de la concession modifiée ;

3° Quelles bases sont à fixer pour la délimitation des terrains sur lesquels le canal se trouve assis, et ceux nécessaires à son entretien, sa conservation et son exploitation ;

4° Quelles mesures sont à fixer pour la garantie de l'entretien et la conservation des plantations.

Vous trouverez, Monsieur l'Inspecteur-Général, dans le travail qui va suivre, ma réponse à vos lettres des 21 septembre et 5 octobre derniers, n°s 3312 et 3361, relatives aux ponts mobiles et fixes établis sur ce canal.

La concession devenant très courte, et, par conséquent, l'intérêt concessionnaire de la compagnie pour la bonne exécution, diminuant comme cette durée, il sera aussi nécessaire de fixer, d'une manière positive, les moyens de garantie pour l'accomplissement des conditions de l'entreprise.

Je passe à l'examen des diverses questions.

QUESTION Ire. — *A quelles observations les modifications apportées aux clauses du devis, pendant l'exécution des ouvrages, donnent-elles lieu?*

1° Emprises de terrains. — Les terrains acquis par les concessionnaires, ensuite des plans d'emprise que j'ai formés, sont, pour le placement du canal et de ses francs-bords, plus grands, plus étendus que la quantité reprise au devis; en effet, vers Charleroy, le cahier des charges disait : le canal aura 15 aunes de plafond sur 1,200 mèt. de longueur, tandis que, dans l'intérêt des exploitations, qui ne se trouvent point agglomérées vers ce point, mais répandues sur 2 lieues d'étendue, le concessionnaire a fait 3,500 mèt. de canal en grande section.

Le canal se trouve encore exécuté en grande section, soit dans l'intérêt des embarquements et du retour des bateaux, ou pour la marche plus facile de l'alimentation :

Dans la moitié du 14° bief et le 15°;
le 16° id.
le 23° id.
le 29° id.
dans le 48° id. une grande partie vers l'écluse n° 49 et, vis-à-vis la ville de Hal, depuis le pont de bois jusqu'au pont-canal.

Depuis la hauteur de Cureghem, jusqu'au canal d'Anvers, cette quantité de surface en plus est notable; elle a singulièrement amélioré la navigation.

(1) Plus de quinze années.

Digitized by Google

Quoique les devis n'en parlent point, j'ai toujours compris à chaque maison éclusière un terrain pour jardin de la longueur de l'écluse sur la profondeur de 20 mèt., y compris la maison.

Quant aux terrains pour dépôts et emprunts de terres pour la formation des digues, il est plus difficile de bien juger si ce qui a été acquis est plus ou moins étendu que ce qui a été porté au devis; mais tous ceux nécessaires ont été acquis ou indemnisés; là se trouve la limite des obligations du concessionnaire sur ce point.

Je renvoie à l'article *alimentation* de parler des emprises pour réservoirs, étangs et rigoles.

Ainsi, du chef des terrains nécessaires au canal, je ne pense pas qu'il y ait lieu à autre observation, si ce n'est que leur surface est plus grande que celle jugée nécessaire au devis.

2° Terrassements. — Les digues du canal et sa cunette ont été partout élevées ou creusées comme le demande le devis; beaucoup d'ouvrages en déblais dans les boulants et en remblais contre les rivières, ont été souvent refaits deux fois, par force majeure; en beaucoup de points la digue a été renforcée aux parties attaquées par les eaux de la Senne.

Ainsi, sans aucun doute, le cube total des terrassements exécutés est beaucoup plus grand que celui calculé au devis. Je ne parlerai pas du bief de partage qui a été rabaissé; c'est un fait relatif à l'alimentation, dont il sera fait mention à cet article.

Ainsi, du chef des terrassements, il serait facile d'établir un gros cube de terrassements exécutés en dehors des indications du devis et cahier des charges.

3° Ouvrages d'art. — *Percement souterrain.* — Ce travail si coûteux a été réglé par la commission des ingénieurs, instituée par arrêté du ministre de l'intérieur du 31 août 1831, n° 2148, pour les travaux imprévoyables.

Ponts-canal. — Ces ouvrages des plus difficiles et des plus coûteux d'une navigation, ont certainement exigé 25 p. °/₀ de travail et de fourniture de plus qu'au devis.

Écluses. — Les écluses sont toutes exécutées comme il est repris aux devis et plans. Dix ont des réservoirs d'économie d'eau accolés à leur bajoyer; mais ces ouvrages se rapportent à l'alimentation.

Aqueducs et pontceaux. — Tous les aqueducs et pontceaux repris au devis, sont exécutés : la susdite commission d'ingénieurs a réglé ceux de ces ouvrages exécutés en plus dans l'état joint à son rapport du 8 novembre 1831.

Ponts. — Les ponts qui sont établis sur le canal se partagent en deux catégories :

1° Ceux repris au cahier des charges;

2° Ponts exécutés ensuite des réclamations des communes.

Nous parlerons d'abord des premiers.

Au devis, il est dit que le concessionnaire fera trente-six ponts, dont :

2 ponts fixes isolés, à *Pont-à-Celles* et à *Gouy;*

11 ponts mobiles isolés, 2 à *Dampremy,* et 1 à *Pont-à-Celles, Arquennes, Fauqué, Oisquercq, Lembeek, Hal, Loth, Cureghem* et *Bruxelles;*

12 ponts fixes sur écluses, sur la 25e à *Arquennes,* 27e et 33e à *Feluy,* 38e et 39e à *Ronquières,* 40e à *Pied'eau,* 42e à *Ashinpont,* 46e à *Clabecq,* 48e et 49e à *Eysinghen,* 52e à *Ruysbroeck,* 53e au moulin d'Aa;

9 ponts mobiles sur écluses, sur la 4e au *Roux,* 6e à *Gosselies,* 8e à *Vieuville,* 10e à *Pont-à-Celles,* 11e à *l'Hutte,* 14e, 16e et 20e à *Seneffe,* et 55e à *Bruxelles.*

34 ponts, non compris

2 ponts tournants à Bruxelles.

Ces trente-six ponts ont été modifiés dans l'espèce, lors de l'exécution, de la manière suivante, le tout à l'avantage de la navigation et de la circulation :

Digitized by Google

Ponts fixes isolés,	1	à la grande route de Mons à Charleroy,	
	1	au village du Roux,	
	1	à La Ferté, sur la route charbonnière,	
	2	à Pont-à-Celles,	
	1	à Gouy,	
	1	à Fauqué,	
	1	à Askinpont,	
	1	à Oisquercq,	
	1	à Hal,	
	1	à la route de Waterloo,	
	1	à Cureghem.	
Total. . .	12	ponts fixes isolés; ci.	12 ponts.
Ponts mobiles isolés,	1	dessous la 16e écluse dans Seneffe,	
	1	à la tête du pont-canal à Bruxelles.	
Total. . .	2	ponts mobiles isolés; ci	2
Ponts fixes sur écluses,	1	sur la 8e éluse,	
	1	sur la 10e id.,	
	1	sur la 11e id.,	
	1	sur la 24e id.,	
	1	sur la 25e id.,	
	1	sur la 28e id.,	
	1	sur la 38e id.,	
	1	sur la 39e id.,	
	1	sur la 40e id.,	
	1	sur la 46e id.,	
	1	sur la 47e id.,	
	1	sur la 49e id.,	
	1	sur la 51e id.,	
	1	sur la 52e id.,	
	1	sur la 53e id.,	
	1	sur la 55e id.,	
Total. . .	16	ponts fixes sur écluses; ci	16
Ponts mobiles sur écluses,	1	sur la 2e écluse,	
	1	sur la 14e id.,	
	1	sur la 20e id.,	
	1	sur la 33e id.,	
Total. . .	4	ponts mobiles sur écluses; ci	4
		Total.	34 ponts.

Non compris *ponts tournants à Bruxelles;*

	1	à la porte de Ninove,
	1	à la porte du Rivage.
Total. . .	2	ponts tournants.

On voit donc que, dans le système du devis, il se trouvait :

2 ponts fixes isolés à	fl. 4,400	fl. 8,800
11 ponts mobiles isolés à	2,600	28,600
12 ponts fixes sur écluse à	1,100	13,200
9 ponts mobiles sur écluse à	1,700	15,300
Ainsi, total de la dépense pour les ponts (système du devis).		fl. 65,900

Digitized by Google

D'autre part. . . . . fl. 65,900

Tandis que, par l'exécution, il se trouve être :

12 ponts fixes isolés à	fl. 4,400	fl. 52,800	
2 ponts mobiles isolés à	2,600	5,200	
16 ponts fixes sur écluse à	1,100	17,600	
4 ponts mobiles sur écluse à	1,700	6,800	
Total.	fl.	82,400	— 82,400

Différence de la dépense en plus pour le système actuel. . . . . fl. 16,500

Par cette transformation, on a obtenu la suppression de 9 maisons pontonnières, tandis qu'on a dû exécuter 4 maisons doubles, une pour le garde du souterrain (1) et 3 autres aux 1re, 14e et 46e écluses, pour les receveurs et éclusiers; ce qui réduit l'économie réelle sur les maisons à quatre, lesquelles, au prix de 2,400 fl., donnent fl. 9,600.

D'où il résulte que le nouveau système de ponts, bien préférable à l'ancien, a coûté la somme de fl. 6,900 en plus. . . . . fl. 6,900

La compagnie a encore exécuté, depuis l'examen de la commission des ingénieurs, un nouveau pont à Ruysbroeck, coûtant, y compris les grandes rampes d'arrivées et les terrains expropriés. 6,000

Total. . . . . fl. 12,900

Mais, dans le nouveau système de ponts, plus fixe, on a supprimé l'emploi de 9 pontonniers qu'il faut réduire à 8, parce que je proposerai le remplacement d'un de ces pontonniers par le garde du souterrain.

Or, ces pontonniers sont payés 200 fl. par année, ce qui fait pour les huit, 1,600 fl., représentant un capital d'environ 15,000 fl., pour une concession de 12 à 13 années, l'économie qui en résultera ensuite revenant au gouvernement.

Nous voyons donc que le nouveau système est, sous le rapport de la dépense, du personnel et du matériel, à très peu près égal ; mais il est infiniment plus économique d'entretien et de difficultés pour la navigation et la circulation.

Quant aux autres ponts exécutés sur le canal, ou bien ils sont le résultat de décisions des tribunaux dans les expropriations, ou bien ils sont établis sur les demandes des communes et l'approbation de l'autorité; ces derniers, dans ce cas, sont compris dans l'état réglé par la commission des ingénieurs, ou bien ils sont établis sur les fonds mêmes des communes (2).

Il résulte de toute cette discussion, Monsieur l'Inspecteur-Général, que la masse des ouvrages d'art exécutés est plus grande que celle reprise au devis, et cependant je n'ai point parlé du passage souterrain de Lembeek, si coûteux.

La conclusion est que, lorsqu'il sera reconnu que tous ces ouvrages sont exécutés et complètement achevés suivant les clauses et conditions du devis, il ne peut être rien réclamé des concessionnaires pour les modifications, toutes d'amélioration, apportées aux ouvrages décrits au devis.

QUESTION II. — *L'alimentation du canal, telle qu'elle se trouve établie aujourd'hui, équivaut-elle à celle indiquée au devis ? et quelle est la limite à fixer pour celle qui devra exister au terme de la concession modifiée ?*

Le système d'alimentation du projet décrit au devis, se formait de l'établissement de quatre réservoirs dans les vallées respectives du Piéton, d'Obay, d'Odoumont et de la Dodaigne ;

(1) Cette maison double n'est pas comprise au devis.

(2) La commission des ingénieurs a réglé les indemnités pour les ponts extraordinaires élevés sur le canal à La Fléchère, à Seneffe, a Flotem, au chemin de Nivelles à Soignies, à la 41e écluse, à Oisquercq, à Lembeek, a Ruysbroeck. Des ponts fixes au Roux et à Clabecq, ont été payés par les communes.

Digitized by Google

De 5 étangs aux prises d'eau de Petit-Hamal, de Vieuville, de la Samme, de Liberchies, de Sommiette ; plus de 4 rigoles de Petit-Hamal, de Vieuville, de la Samme, de Bommeré, allant chercher les eaux de ces noms.

Il y avait ensuite des prises d'eau partielles, au ruisseau de l'Hutte, dont les roues du moulin devaient être relevées, à celui de la Samme près de la scierie Dubois ;

Aux ruisseaux de Vieuville et de Scaymont, du Roux et de la Samme à Ronquières.

Par ce système, les eaux étaient recueillies et mises en réserve en hiver et lors des grandes pluies dans ces réservoirs, situés au-dessus de l'étiage supérieur du bief de partage, et devaient venir réparer les pertes des eaux d'éclusage, de filtration et d'évaporation jusqu'à Bruxelles et Charleroy.

Les prises d'eau partielles, faites plus bas, devaient parer à l'augmentation de la perte d'eau des éclusages, opérée par une plus grande chute.

On sent de suite que tout ce système reposait sur la supposition que les biefs inférieurs ou les plus éloignés de celui de partage, n'auraient point de grandes pertes d'eau en infiltration, car, dans ce cas, les eaux venant d'en haut où elles sont les plus rares, auraient manqué en bas, ou bien, il devait s'établir un tel courant dans les biefs, pour la conduite de ces eaux, que la navigation en serait retardée ou même empêchée.

C'est justement ce qui arriva; cette supposition, comme tant d'autres, ne se réalisa pas. C'est comme cela que les questions d'alimentation n'ont jamais été résolues *à priori ;* elles dépendent trop de données inconnues avant l'expérience.

Aussi, le canal à peine mis en navigation, fut-il reconnu, sinon impraticable, du moins extrêmement difficile de porter de si grandes masses d'eau d'en haut vers le bas, les filtrations en absorbant une si grande quantité que toute réserve eût été insuffisante.

Pour le passage de ces eaux, la navigation devait être arrêtée aux écluses, et il arrivait à chaque instant, ou que les biefs inférieurs manquaient d'eau, ou bien que ceux supérieurs débordaient; les bateaux se trouvant arrêtés tout court. Ce courant attaquait les digues, les rompait souvent et rendait d'ailleurs la marche des navires en remonte extrêmement pénible.

Force fut donc d'aviser à un autre moyen d'alimentation des biefs inférieurs.

Cette alimentation des biefs inférieurs ne pouvant, d'après les localités, se faire qu'à la hauteur de Ronquières, les biefs creusés dans le schiste se trouvant au-dessous et la rivière la Senne présentant, à cette hauteur et dans tous les temps, des eaux suffisantes, la principale prise d'eau y fut établie et trouvée convenable.

Il ne s'agissait donc alors plus au bief de partage, que de réunir celles nécessaires à l'alimentation vers Charleroy, et à celle depuis ce bief jusqu'à Ronquières.

Ce système rendait ainsi inutile l'établissement des grands réservoirs du bief de partage, et les prises d'eau partielles par les rigoles, qui, en définitive, n'auraient été que d'un très-faible secours.

Ce second système, devenu une nécessité, changeait tout-à-fait le mode de dépense.

Dans le premier, elle se portait sur l'établissement des grands réservoirs et sur des indemnités aux meuniers ;

Dans le second, l'établissement des réservoirs, au bief de partage, se réduisait à des surfaces bien moindres, mais d'autres ouvrages plus convenables devaient y suppléer, et l'indemnité devenait plus grande vis-à-vis des usines. Quel que fût le résultat financier de cette mesure, elle ne pouvait être évitée ; les pertes d'eau par les filtrations s'étaient déclarées avec trop de violence dans les biefs vers Oisquercq et Hal. Les étangs à faire aux prises d'eau de Piéton et d'Obay, de l'Hutte et à celle à Ronquières furent agrandis en réservoirs, et il résulta de leur placement l'immense avantage de serrer toute la manœuvre et la surveillance des prises d'eau contre le canal, ce qui réduisait le personnel de surveillance et diminuait de beaucoup la dépense d'entretien, qui aurait été fort grande pour la conservation des digues de ces grands réservoirs, tant exposés aux vents, et leur dévasement annuel ; car, ayant peu

Digitized by Google

de profondeur et beaucoup d'étendue, les eaux bourbeuses de l'hiver y eussent apporté annuellement des dépôts considérables de vase.

C'est ici le moment de rappeler que le bief de partage ayant présenté quantité de sources à un niveau très bas, il fut regardé comme très avantageux d'approfondir ce bief de 0m,40 pour en obtenir le plus d'eau possible et la tenir en réserve.

Les eaux de la rivière de l'Hutte, qui sont très abondantes, même dans les sécheresses, devant être menées au bief de partage, au moyen du relèvement des roues du moulin de ce nom, 5,000 fl. avaient été portés au devis pour cet objet.

Mais, après mille sollicitations et des pourparlers qui durèrent plus d'une année, le propriétaire de ce moulin se refusa au dit relèvement, et exigea l'acquisition du moulin au prix énorme de 100,000 fl.

Vous sentirez aisément, Monsieur l'Inspecteur-Général, qu'il était impossible de songer à satisfaire une pareille exigence, et, vu le revenu et la bonté de l'usine, l'expropriation par les tribunaux ne promettait aucune chance heureuse.

D'un autre côté, cette prise d'eau n'étant nécessaire, d'après le nouveau système d'alimentation, que pendant les quelques mois de sécheresse de l'année, et en quelques cas particuliers, la société concessionnaire préféra faire construire une machine de 12 chevaux de force, faisant fonctionner une vis d'Archimède de 1m,75 de diamètre, inclinée à 30 degrés, que de faire cette acquisition.

Le nouveau système, bien plus simplifié que l'ancien, se compose donc : de 3 réservoirs, 2 dans la vallée du Piéton, commune de l'Hutte, et celui de la Samme à Ronquières, d'une superficie ensemble de 27 hectares environ, avec deux prises d'eau et déversoirs.

Le réservoir de gauche est muni à son entrée :

D'une porte tournante avec retenue ;

D'une machine à feu à l'Hutte, relevant les eaux de la rivière de ce nom, de 2,50, et puisant dans un réservoir de $\frac{1}{4}$ d'hectare de superficie ;

De deux prises d'eau à Feluy dans la Samme et la rivière de Feluy ;

D'une prise d'eau à Ronquières et une autre un peu plus bas à la rivière d'Ittre ;

De plusieurs autres petites prises d'eau vers Bruxelles et Charleroy.

Les usines d'Arquennes et de Feluy ayant fait des réclamations auprès du gouvernement, et l'intérêt général réclamant leur conservation, des réservoirs d'économie d'un tiers des eaux d'éclusage furent établis contre les 24, 25, 26, 27, 28 et 29e écluses, pour éviter la ruine de ces usines.

De semblables réservoirs furent construits contre les écluses 4, 5 et 6e, pour nuire le moins possible au moulin de La Ferté et à celui du Roux vers Charleroy.

Un déversoir dans le dernier bief vers la Sambre, et un autre réservoir contre la 1re écluse furent aussi construits pour rendre une partie de ses eaux au moulin de Dampremy.

Ce système, tel qu'il est aujourd'hui en activité, aurait dû, pour la convenance la mieux établie, être préféré, si la nécessité la plus absolue ne l'eût imposé.

Sous le rapport de l'entretien et du personnel de surveillance, il est infiniment préférable.

Examinons-le, sous le rapport de la dépense.

L'alimentation est estimée aux devis, pour les emprises de terrain, les travaux de terrassements, ouvrages d'art et indemnités aux moulins. . . . . fl. 403,000 00

Le coût de celle d'aujourd'hui s'élève :

Du chef de l'acquisition de 40 hectares de prairie,

Pour les grands réservoirs du Piéton, d'Obay, d'Henriamont et de Feluy-Ronquières ;

Pour les rigoles et étangs aux prises d'eau des ruisseaux d'Ittre, de Bornival, de Feluy et autres ouvrages pour l'alimentation vers Bruxelles et Charleroy ;

Digitized by Google

Pour le réservoir de la machine à vapeur et autres derrière les grandes tranchées, y compris les rigoles;

Pour l'approfondissement du bief de partage et emprises pour dépôts.

1° Donc 40 hectares à fl. 2,200, toutes indemnités comprises . . . . . fl. 88,000

2° Pour les ouvrages en terrassements des digues des grands réservoirs, étangs et rigoles 50,000 à 25 cents 12,500

3° Ouvrages d'art aux grands réservoirs, consistant en retenues fixes, barrages avec poutrelles, vannes à portes tournantes, prises d'eau. 20,000

4° Ouvrages d'art pour les prises d'eau d'Ittre, de Bornival, de Feluy, de la 39e écluse, et autres décharges d'eaux vers Bruxelles et Charleroy, ainsi qu'au bief de partage. 15,000

5° Machine à vapeur de l'Hutte, avec tous ses accessoires, bâtiment, magasin, perrés du réservoir et écluses de décharge 20,000

6° Établissement de dix réservoirs d'économie des eaux d'éclusage à fl 1,200 . 12,000

7° Approfondissement du bief de partage, pour obtenir le produit des basses sources, et former une réserve de 10 mèt. cubes par mètre courant sur 9,300 mèt., 93,000 mèt. cubes à 60 cents. 55,800

8° Il est juste d'ajouter à cette dépense la somme de fl. 25,000 pour le relèvement des éboulements auxquels le surplus de profondeur a donné lieu. 25,000

Total du coût des travaux faits, et des indemnités de terrain pour l'alimentation actuelle. . . . . fl. 248,300

Viennent ensuite les indemnités à payer :

Vers Charleroy, au moulin de La Ferté, au moulin du Roux, au moulin de Dampremy;

Vers Bruxelles, à ceux de Ronquières, Askinpont, Oisquercq et Clabecq, et probablement aux moulins de Lembeek et de Hal.

Pour que ce dernier mode ne fût pas plus coûteux que le premier, il faudrait que les indemnités payées déjà, en chômage et autres, et celles à payer à ces moulins ne s'élevassent pas au delà de fl. 154,700.

Cette question, je ne la déciderai point, car rien n'est plus trompeur que les calculs faits à l'avance sur les décisions des tribunaux.

L'administration pourrait, si elle le désirait, se charger de la poursuite des procès relatifs à ces indemnités, que les concessionnaires paieront jusqu'à concurrence de la somme ci-dessus de fl. 154,700.

Mais je n'oserais le lui conseiller.

Pour le gouvernement, il est évident qu'au terme de la concession, il possèdera une alimentation plus simple et moins coûteuse d'entretien de la moitié de celle du projet primitif, la grande dépense ne se faisant plus en grands ouvrages très coûteux de conservation, mais en indemnités qui, une fois payées, ne laissent plus de trace.

Et, ce qui se présente de très particulier dans ce nouveau système, Monsieur l'Inspecteur-Général, c'est qu'il ne sort point des limites du devis; là est la raison qui, jusqu'aujourd'hui, ne m'a pas donné lieu à rien proposer pour cet objet à l'administration.

Reste à examiner quelles limites de l'alimentation, le gouvernement doit imposer au concessionnaire au terme de sa concession modifiée.

Si le concessionnaire conservait sa concession de vingt-neuf années, il serait sans doute inutile de faire aucune stipulation sur ce point; car, au terme de ving-neuf années, le canal ayant pris à peu près tout son développement, et ses infiltrations étant réduites au *minimum*, il est hors de doute qu'à cette époque l'alimentation usitée ne fût convenable.

Mais, aujourd'hui qu'il est question d'une concession de bien plus courte durée, mon opinion est qu'il la faut décider. Or, comme on le voit dans la proposition des concessionnaires,

Digitized by Google

en supposant la rentrée de nos charbons en Hollande, le tonnage sur le canal s'élèvera à 300,000 tonneaux.

Cette supposition de transport que, je pense, on contredirait difficilement, doit faire adopter ce chiffre et même un peu plus élevé, pour la limite d'alimentation à fixer. Aujourd'hui que les infiltrations des biefs dans le schiste usent encore tant d'eau, on pourrait suffire à une navigation de plus de 300,000 tonneaux sans le moindre embarras.

QUESTION III. — *Quelles bases sont à fixer pour la délimitation des terrains sur lesquels le canal se trouve assis, et ceux nécessaires à son exploitation et entretien?*

Cette question doit être résolue d'une manière claire et précise.

Le concessionnaire doit à l'État le canal dans ses francs-bords, d'après les stipulations du devis et du cahier des charges.

Dans ses francs-bords doivent être compris :

1° Toutes les parties de terrain acquises par la société pour l'établissement des quais dans Bruxelles et jusqu'au pont de Cureghem ;

2° Le chemin de 10 mèt. de largeur par dessus la percée souterraine ;

3° Les jardins des maisons éclusières et pontonnières et du garde du souterrain, qui ne pourront être moindres de 4 ares 50 cent.

Il faut maintenant avoir dans tous les cas les moyens de pourvoir à la conservation, l'exploitation et l'entretien du canal.

Pour la conservation du canal dans les hautes tranchées, il est nécessaire que la totalité des emprises faites lui reste depuis la 12e écluse qu'au pont de Gouy, et que, depuis ce pont jusqu'à celui de Pont-à-Celles, une bande de 4 mèt. à cette extrémité et 12 mèt. à l'autre, en dehors des francs-bords, lui reste de même en propriété (1).

Pour l'entretien et exploitation, il est nécessaire en beaucoup de points, qu'il serait difficile d'indiquer généralement, de pouvoir déposer des terres ou faire quelque emprise de terres pour remblais.

Pour cet objet, il faudra dire au contrat que ces terrains nécessaires seront désignés endéans une année, et que, pour cela, il sera dressé par l'inspecteur, et aux frais du concessionnaire, un plan du canal à l'échelle d'un millimètre par mètre, d'après lequel le bornoyage aura lieu.

Si, pour la détermination des terrains nécessaires, il y avait contestation, elle serait arbitrée contradictoirement.

Après ce bornoyage, le concessionnaire sera le maître de disposer du surplus des emprises.

Il aura aussi, pendant le temps de la concession modifiée, la jouissance de tous les terrains restant au gouvernement, dont ce dernier ne disposerait pas en faveur des tiers.

QUESTION IV. — *Quelles mesures sont à fixer pour la garantie de l'entretien et la conservation des plantations?*

Les plantations devront être complétées pour le 1er décembre 1834.

Leur entretien et surveillance seront au compte du concessionnaire et soumis aux réglements et conditions des plantations des routes mises en entreprise.

---

(1) Toutes les emprises à droite et à gauche du canal, sur la longueur du boulant, dit *le Large d'Henriamont*, doivent aussi rester au gouvernement.

Digitized by Google

Voyons maintenant quels seraient les ouvrages supplémentaires encore à faire pour mettre le canal dans un parfait état de navigation et d'entretien.

Le bief de partage, depuis le chemin des Nardons jusqu'au delà de celui de Navarre, présente un terrain sourceux dont le fond se soulève, le pied des talus se détruit et cause ainsi un rehaussement du plafond qui nuit singulièrement à la marche de la navigation.

Un perré en maçonnerie deviendra une nécessité sur ce point.

La rivière la Samme, ou la Senne, serrée, comme elle l'est, contre le canal en beaucoup de points, met souvent ses digues en danger; quelques ouvrages en pierres de renforcement y sont nécessaires.

Malgré la grande dépense déjà faite en bétonnage dans les terrains schisteux, il y a encore de bien grandes filtrations; je pense que, sous ce rapport, l'administration doit se réserver les moyens de les faire diminuer encore.

L'administration doit aussi se donner la faculté de pouvoir faire établir encore quelques ponts, si la nécessité vient à en être démontrée.

Pour toutes ces prévisions de travaux, je demande que le concessionnaire tienne à la disposition de l'administration une somme de 125,000 florins.

Il sera en outre nécessaire de stipuler :

1° L'époque de l'achèvement total du canal;

2° Que toute personne a droit d'embarquer au canal et de débarquer éventuellement sur son terrain, en traversant les francs-bords, et, en permanence, en construisant un quai d'embarquement;

3° Que le gouvernement peut disposer des terrains du franc-bord ou autres à lui appartenant et les aliéner, pourvu qu'il n'en résulte aucun dommage pour l'entretien et l'exploitation du canal;

4° Que le gouvernement aura le droit d'établir et de faire établir des ponts fixes, le chemin de halage passant au-dessous, là où il le jugera nécessaire, sans nuire à la navigation;

5° Que les fonctions de garde au souterrain seront remplies par un des pontonniers supprimés, lequel sera payé par le concessionnaire depuis son entrée en service.

Nous allons maintenant procéder à la vérification des calculs sur lesquels sont établies les demandes d'années de concession des concessionnaires.

J'ignore où le concessionnaire a vu que j'avais établi qu'il fallait quarante-huit années et huit mois de concession pour se rembourser du capital d'exécution et de ses intérêts (1); le fait est que cette entreprise leur a été adjugée pour vingt-neuf années de perception des droits.

Je pense qu'il est inutile de chercher à prouver que la révolution, fait de force majeure, a été seule cause du retard de seize mois qu'a éprouvé l'ouverture de la navigation, fait qui ne peut être imputé en faute aux concessionnaires.

Le concessionnaire suppose, par les motifs qu'il allègue, un tonnage moyen, pendant les vingt-neuf années de concession, de 300,000 tonneaux.

Suivons d'abord ses calculs, dans cette supposition : 300,000 tonneaux × 1,70 = 510,000, produit brut de la recette annuelle. D'où déduisant le remboursement au domaine de 280,000 florins, et les 58,000 florins d'entretien annuel,

---

(1) Lettre du concessionnaire du 10 novembre 1833, *voir* ci-après n° 22, page 77.

Digitized by Google

Le produit net se trouve être de . . . . . , ... fl. 172,000

Cette somme annuelle, avec ses intérêts pendant le terme de vingt-sept années que doit durer le remboursement, produira, d'après la *formule* (1), un capital de. 9,872,000

Cherchant par la *formule* (2) la valeur actuelle de ce capital existant au terme des vingt-sept années, on trouve. 2,644,000

On ajoute à cette somme :

1° Le produit net entier des vingt-huitième et vingt-neuvième années, qui se trouve être alors de 904,000 florins, dont la valeur actuelle peut être prise au quart 226,000

2° Le produit des herbages et de la pêche, qui a été porté à 5,000 florins au *mémoire*, avec celui de 1,500 florins pour l'alimentation des embranchements, ou 6,500, valant au terme des vingt-neuf années, un capital de 425,000 florins, qui, par la *formule* (3), vaut aujourd'hui 103,000

3° Le produit des plantations; or, il y aura le long du canal, sur 60,000 mètres, quatre rangs d'arbres à la distance de 7 mètres, donc 35,000 arbres estimés 8 florins, au terme de vingt-neuf années, donc 280,000 florins, qui valent actuellement. 68,000

4° Les travaux extraordinaires réglés par la commission d'ingénieurs nommée par arrêté du ministre du 31 août 1831, et estimés à la somme de (4). . 486,000

Valeur nette actuelle de la concession, au droit de fl. 1-70 par tonneau, d'après les bases ci-dessus . . . . . fl. 3,527,000

Or, le concessionnaire dit que le revenu des péages à fl. 1-45 par tonneau, suivant le tarif modifié, sur 225,000 tonneaux, tonnage moyen pendant les dix-huit premières années, plus le produit de la pêche et herbages, de 6,500 florins, et déduction faite de la somme d'entretien, donnent un revenu net actuel de 275,000 florins, ce qui égale un revenu qui, au terme de dix-huit années, formera un capital vingt-neuf fois et demie plus grand, ou 8,112,000 florins, valant aujourd'hui environ 3,400,000 florins, c'est-à-dire, moins que la valeur actuelle de la dite concession.

Tout en reconnaissant l'exactitude de ces calculs, qui montrent que la nouvelle concession devrait être de dix-huit années, je ne puis admettre la base de 300,000 tonneaux pour moyen tonnage de la concession des vingt-neuf années, tandis qu'on ne porterait qu'à 225,000 tonneaux le transport moyen pendant les dix-huit premières années.

Si nos charbons entrent en Hollande, il n'est pas douteux que le chiffre de 300,000 tonneaux ne soit atteint; mais il est peu probable que le gouvernement hollandais baisse son tarif en notre faveur, au détriment de l'industrie hollandaise elle-même, de manière que nous ne pouvons compter que sur une vente déterminée par les qualités particulières de nos charbons.

Dans tous mes rapports précédents, où je me suis fait un devoir de rester dans les termes les plus raisonnables, je n'ai admis, pendant la concession des vingt-neuf années, qu'un tonnage de 250,000 tonneaux, tandis que ce tonnage se trouvait évalué à 225,000 tonneaux pendant les douze à treize premières années.

---

(1) $$A = a \times \frac{1 + i^2 (c\, 1 + i +)^{\frac{27}{i}} - 1}{i^2}.$$

(2) $$a = \frac{A}{(1 + i^2)\, 27}.$$

(3) $$a = \frac{A}{(1 + i^2)\, 29}.$$

(4) *Voir* le rapport de la commission, n° 9, pag. 36.

Digitized by Google

D'après ces données, je trouve 250,000 tonneaux à fl. 1-70 . . . . . fl.		425,000
A déduire fl. 280,000 dus au domaine,		
58,000 d'entretien.		
fl. 338,000		338,000
Produit net annuel pendant vingt-sept ans		87,000
Ce produit annuel, au terme de vingt-sept années, vaut fl. 4,995,600, et aujourd'hui		1,335,000
Ajoutant les autres produits ci-dessus, pour les vingt-huitième et vingt-neuvième années		226,000
Économie sur l'entretien, de 8,000 fl.		122,000
Herbages, pêche et revenu des embranchements		103,000
Plantations		68,000
Travaux extraordinaires		486,000
Valeur nette actuelle de la concession, dans la supposition de 250,000 tonn.	fl.	2,340,000

Or, lorsqu'on cherche quel nombre d'années il faut du revenu de fl. 275,000 annuellement pour éteindre ce capital, on trouve près de onze années et demie.

Ce résultat, Monsieur l'Inspecteur-Général, auquel je suis déjà arrivé dans les divers rapports qui m'ont été demandés sur cette affaire, et qui sans doute se trouvent à la farde prouve que la demande des concessionnaires est fondée en raison.

Il y a plus, je la crois dans le plus haut intérêt de l'État; car, faite sur une base de tonnage au *minimum*, si peu qu'on veuille comparer le développement du transport sur ce canal, à ce qui se passe ailleurs dans des circonstances pareilles, il est hors de doute qu'elle sera dépassée. En outre, le gouvernement trouvera dans la conclusion de cette affaire le moyen d'éviter des réclamations qui pourraient lui devenir très onéreuses.

Je vous prie de remarquer que je me suis tenu bien éloigné de l'exagération qu'on pourrait un peu reprocher aux démonstrations du concessionnaire, et que, si le terme de dix-huit années qu'il atteint avec ses suppositions, est trop élevé, on pourrait peut-être trouver celui de onze années et demie un peu bas; toutefois c'est mon avis de l'adopter.

Il reste cependant à rendre compte de la recette opérée depuis l'ouverture du canal, qui, je pense, déduction faite de la dépense d'entretien, doit s'élever à 200,000 fl. payés sur les ouvrages extraordinaires; en totalité 224,000 fl.

Avant et depuis l'ouverture du canal, de grands ouvrages en bétonnage ont été faits pour fermer les filtrations dans les terrains schisteux, et, par sa disposition du 4 septembre 1832, 4e division, n° 2804, M. le ministre de l'intérieur décida que ces ouvrages seraient réglés et estimés par la commission des ingénieurs, dont il est déjà fait mention.

Or, j'estime que ces ouvrages en bétonnage monteront, avec quelques additions qu'il y a encore à faire, à fl. 120,000; je regarde cette somme comme fixe, la commission d'ingénieurs ayant à s'assurer que du bétonnage a été ou soit fait pour cette quotité.

Je demande en outre qu'une somme de fl. 125,000 soit mise à la disposition du gouvernement, une année après l'exécution des embranchements, pour travaux à exécuter par lui au bief de partage, etc., etc. Cette somme ne vaut aujourd'hui que fl. 110,000 environ.

Ainsi, la recette de fl. 224,000, et peut-être de quelques milliers de florins de plus, sera compensée par la dépense de fl. 120,000 en bétonnage et fl. 110,000 en travaux encore à faire à la disposition du gouvernement.

Je conclus donc à ce que l'administration, dans le véritable intérêt de l'État, accepte la proposition du concessionnaire, et qu'il soit fait mention au contrat à intervenir des clauses suivantes :

1° Que le canal, dans toutes ses parties, ainsi que le système d'alimentation, tel qu'il est établi et indiqué dans ce rapport, sera terminé complètement, pour être reçu avant le 31 décembre 1834;

Digitized by Google

2° Que le plan de délimitation des francs-bords du canal et des terrains nécessaires à son exploitation et entretien, sera établi par l'inspecteur des ponts et chaussées, aux frais du concessionnaire, pendant l'année 1834, en prenant pour base la fixation des francs-bords indiqués au devis, dans lesquels seront compris :

A. Les jardins des maisons éclusières et pontonnières, qui ne pourront être moindres de 4 ares 50 centiares, pris dans les terrains acquis les plus voisins; les maisons dites *de receveur* ayant deux jardins, chacun de cette superficie.

B. Tous les terrains acquis pour les quais dans Bruxelles et jusqu'au pont de Cureghem.

C. Le chemin de dix mètres de largeur au-dessus de la galerie souterraine;

3° Que tous les terrains d'emprise, qui ont été acquis, resteront au gouvernement, depuis la douzième écluse jusqu'au pont de Gouy, ainsi que toute l'emprise le long de la partie appelée *le Large de Henriamont;*

4° Que, depuis le pont de Gouy jusqu'à celui de Pont-à-Celles, le canal conservera une bande de terrain en dehors du franc-bord, de douze mètres de largeur à une extrémité, et de quatre mètres à l'autre;

5° Que tous autres terrains nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du canal, qui seront désignés au dit plan, par l'inspecteur, resteront au canal, sauf arbitrage contradictoire, s'il y avait contestation sur la nécessité des dits terrains;

6° Qu'après le bornage fait ensuite de ce plan, et aux frais du concessionnaire, celui-ci disposera, à sa volonté, de l'excédant des emprises, et jouira, pendant tout le temps de la concession modifiée, de l'usufruit de tous ceux restant au gouvernement et dont celui-ci ne disposerait pas en faveur de tiers, comme il est dit ci-dessus;

7° Que le gouvernement pourra disposer des terrains des francs-bords et autres à lui appartenant, pourvu qu'il n'en résulte aucun dommage pour l'entretien et l'exploitation du canal;

8° Que les plantations seront complètement terminées en décembre 1834, leur entretien et conservation restant au compte du concessionnaire, suivant les clauses et conditions en usage pour les plantations des grandes routes;

9° Que le concessionnaire mettra à la disposition du gouvernement, une année après le terme fixé pour l'achèvement des embranchements, une somme de fl. 125,000, par quarts et d'année en année, pour être employée en travaux d'amélioration, qu'il désignera;

10° Qu'à l'époque où la réception du canal aura lieu pour la reprise (1), le canal devra être alors dans un bon état de conservation, avec une alimentation suffisante pour un transport vers Bruxelles de 350,000 tonneaux, dont moitié passant dans le souterrain, les terrains acquis pour le canal et l'alimentation payés et quittes et libres et toutes indemnités soldées;

11° Que le gouvernement aura toujours la faculté d'établir et de faire établir des ponts fixes sur le canal, le chemin de halage passant au-dessous;

12° Que toute personne a le droit d'embarquer et de débarquer au canal, éventuellement sur son terrain joignant le franc-bord, et, en permanence, en construisant un quai d'embarquement;

13° Que, si le concessionnaire n'entretient pas convenablement le canal en bon état de navigation et dans ses profils, il y sera pourvu par l'administration, les dépenses étant récupérées sur les premières recettes;

14° Si, lors du fournissement de la somme réservée de fl. 125,000, le concessionnaire ne s'exécutait pas, comme aussi, si le canal et son alimentation, au terme prescrit pour la réception de remise, n'étaient point conformes aux stipulations des devis, cahier des charges et du présent acte, il y serait pourvu directement par le gouvernement au moyen de la recette des péages.

---

(1) Une année avant le terme de la concession modifiée.

Digitized by Google

Tout le travail précédent suppose, Monsieur l'Inspecteur-Général, les canaux et chemins de fer d'embranchements de Houdeng et Mariemont exécutés.

Nous passerons donc à l'examen de la proposition du concessionnaire à cet égard.

Le concessionnaire arrive à un résultat qui tend à prouver qu'il faut plus de 5 années des revenus du canal de Charleroy, ensuite des dix premières, pour, avec les produits des embranchements pendant 15 années, balancer la cession de la concession de 90 années, dont il est adjudicataire, ou bien pour le rembourser des dépenses auxquelles l'exécution des embranchements l'entraînera (1); en conséquence, il a présenté de doubles calculs. Il importe d'abord de bien constater une de ses assertions, que l'exécution des canaux et chemins de fer d'embranchements n'est point une spéculation profitable, mais, au contraire, ruineuse en elle-même, si on les sépare du sort du canal de Charleroy, et que ce n'est que sur celui-ci que les déficits peuvent être recouvrés, et que les profits, résultant de leur exécution, peuvent être opérés.

Dans l'établissement du projet de ces embranchements j'avais deux choses à éviter :

La première, d'augmenter l'espèce d'injustice résultant de ce que le gouvernement avait établi primitivement des péages égaux sur les charbons partant de Seneffe comme de Charleroy;

La seconde, d'établir de tels prix de transport pour les houillères, dites *Mariemont, Houdeng et Braquegnies*, qu'elles eussent un véritable intérêt à venir embarquer au canal de Charleroy.

Il importait aussi de faire préférer ce point d'arrivée au canal, à Seneffe, pour les houillères de Haine-St-Pierre, Houdeng et Braquegnies, à celui de Ronquières, où les droits, au lieu d'être de fl. 1-45 par tonneau, ne sont plus que de fl. 0-55. Justice et force ont donc été de fixer le *maximum* des droits, comme ils l'ont été, à fr. 0-75 et fr. 1-00, taux indubitablement trop peu élevés.

Il n'était pas douteux qu'aucun amateur ne vînt à l'adjudication, à ces conditions; les seuls concessionnaires du canal de Charleroy, qui, devant retirer les fruits de cette nouvelle entreprise sur leur canal, le pouvaient et devaient la vouloir absolument. Le résultat de l'adjudication est venu justifier cette prévision.

Le gouvernement, et vous particulièrement, Monsieur l'Inspecteur-Général, avez apprécié la véritable position de cette question, et avez voulu la résoudre.

En effet, pour le concessionnaire, comme pour le gouvernement qui lui succède, qu'importe où il prendra ses bénéfices, pourvu qu'ils lui viennent de la manière la plus favorable au commerce? Pour le gouvernement, il y avait une espèce de réparation due.

Revenons aux calculs.

Apprécions d'abord la solidité de la base du transport supposé par le concessionnaire.

Dire que les houillères du Levant, ou celles de la Chapelle-lez-Herlaymont, Bascoup, l'Olive, Mariemont, Haine-St-Pierre, Sart-Long-Champ, la Louvière, la Barette, Bois-du-Luc, Houdeng et Braquegnies, d'une étendue de près de sept quarts de lieue, et presque toutes en première qualité de charbon, bien supérieur à celui du district houiller de Charleroy, fourniront au canal la moitié du transport, c'est, selon moi, se mettre plutôt au-dessous qu'au-dessus de la réalité.

Il reste à savoir si cette moitié peut être portée à 150,000 tonneaux comme moyenne des 90 années.

Les concessionnaires ont supposé (1) la moyenne de 300,000 tonneaux pendant les vingt-neuf années de leur concession (2). Cette supposition, déjà bien difficile à contester, est cependant plus haute que la précédente; je pense donc qu'on peut l'adopter.

Partant de cette base, les calculs du concessionnaire sont exacts par les formules (1 et 2), et prouvent que cette concession de 90 années, à 150,000 tonneaux, vaut aujourd'hui fl. 2,376,000.

---

(1) Lettre du concessionnaire, du 10 novembre 1833. *Voir* le n° 23 ci-après.

(2) Moi, dans mon mémoire, je l'ai portée à 250,000; mais je la supposais plus élevée, car mes calculs n'étaient qu'à 5 p.°/₀.

Digitized by Google

Le concessionnaire suppose ensuite que, pendant les quinze premières années, le tonnage moyen n'ira pas au delà de 100,000 tonneaux.

Il est vrai que les charbons de Charleroy s'exploitent à si bon marché, que quantité de houillères se trouvent si près du canal que, jusqu'à ce que le commerce de ce district se soit porté, invité par de plus grands gains, vers la France par le canal de l'Oise, ou vers la fabrication d'énormes masses de fer, comme l'avenir de nos relations avec les Français doit nous le faire présager, il est certain que ces charbons lutteront, par la modicité du prix, avec ceux de Houdeng et de Mariemont ; si on ajoute à cela que des chemins de fer doivent être établis pour arriver au canal de Houdeng et de Braquegnies, et que ce n'est qu'après un certain laps de temps, qu'un canal se développe, comme on l'a vu au canal de Mons à Condé, on jugera comme très probable que, pendant la moyenne de quinze années, le transport ne s'élèvera pas au delà de 100,000 tonneaux.

Je sais très bien qu'on peut contredire ces données et soutenir qu'il y aura de plus grands produits, mais ces mêmes concessions, qu'on veut céder au gouvernememt, deviennent, dans cette supposition, plus lucratives, de sorte qu'il faudrait alors augmenter les bases des deux parts, ce qui changerait peu les résultats.

Cette base de 100,000 tonneaux admise pour la moyenne des quinze premières années, les calculs présentés sont exacts, et on voit que les produits de la concession des embranchements à ce terme valent . . . . . fl. 15,855,000

aujourd'hui, . . fl. 762,000

et, qu'en conséquence, le canal de Charleroy devrait, pour couvrir la différence, la somme actuelle de fl. 1,614,000 ; tandis que les produits, avec les intérêts, pendant les cinq années qui suivront la concession modifiée du canal de Charleroy, ne valent actuellement que fl. 1,500,800.

Ce qui prouve que le terme de cinq années est insuffisant.

Dans un second calcul, destiné à vérifier celui dont nous venons de nous occuper, le concessionnaire établit le devis des dépenses à faire par les modifications qui ont été introduites dans le projet, par suite des observations de la commission d'enquête, et le trop peu de hauteur de mes estimations.

Il est vrai que la commission d'enquête a demandé :

1° Que la branche vers Bascoup fût reportée un peu plus à gauche ; la commission des ingénieurs a jugé que mille mètres d'embranchements vers ce point étaient nécessaires ;

2° Qu'une double branche de canal et bassin fût établie à la droite du ruisseau de Gœgnies ; elle a 1,400 mètres ;

3° Que la branche du chemin de fer, qui aboutissait à la route charbonnière, près des fosses de Haine-St-Pierre, passât au-dessous de cette chaussée ;

4° Que la montagne fût abaissée en cet endroit ;

5° La commission des ingénieurs a cru devoir insérer au cahier des charges que le pont sur la grande route, à Seneffe, serait agrandi de toute la largeur de la route ;

6° Que l'intervalle entre les rails des chemins de fer serait pavé.

De son côté, le concessionnaire déclare que l'estimation des terrains portés en moyenne à fl. 1,850 l'hectare, montera à fl. 2,400. Il est impossible de repousser aucun de ces chefs de dépenses pour travaux en plus. Quant à la valeur des terrains, il est hors de doute que la coalition des propriétaires de Seneffe apportera d'extrêmes difficultés aux expropriations, et en fera élever considérablement la valeur.

La suite des calculs de la proposition est exacte, et la conclusion l'est aussi, puisque, si on refait les calculs des déficits annuels à 6 p. °/₀, au lieu de 5, on arrive à une somme à payer par le canal de Charleroy qui surpasse celle de 3,135,500, qu'il peut produire en cinq années.

Il est donc encore prouvé que ces cinq années de revenus sont insuffisantes.

Mes conclusions sont, Monsieur l'Inspecteur-Général, que la concession de quatre-vingt-dix années soit rachetée par le gouvernement, au moyen de la concession des droits sur ces

Digitized by Google

mêmes embranchements, pendant quinze années, à partir de leur achèvement, qui serait fixé au 1er juillet 1835, plus celle des péages du canal de Charleroy, à fl. 1-45 par tonneau, avec toutes les charges de la concession modifiée, suivant la proposition du concessionnaire, pendant les cinq années ou cinq années et demie qui suivront les dix années proposées.

Fait à Bruxelles, le 29 novembre 1833.

L'inspecteur des ponts et chaussées,
J.-B. Vifquain.

N° 22.

Lettre de la société concessionnaire, du 10 *novembre* 1833, *sur la conversion de la concession primitive du canal de Charleroy en une concession à court terme.*

A Monsieur Vifquain, *inspecteur des ponts et chaussées.*

Conformément aux ordres que nous a donnés M. l'inspecteur-général, à la réunion du 21 octobre dernier, et en réponse à vos honorées des 30 suivant et 9 du courant, nous avons l'honneur de vous remettre ci-après nos calculs pour la permutation de notre concession; nous nous flattons, Monsieur, qu'ils vous convaincront de tout le désir de la société de terminer d'une manière agréable au gouvernement.

Transformation de la concession de 29 *années.*

Quoique l'auteur du projet du canal de Charleroy ait établi qu'il fallait 48 années et deux mois, pour rembourser le capital avec ses intérêts, que coûterait cette grande création, les concessionnaires n'ont pas craint, en 1826, de se rendre adjudicataires par une concession de 29 années, sûrs qu'ils étaient de fournir les charbons nécessaires au service des phares maritimes, des bateaux à vapeur appartenant au gouvernement, et des escadres qui prenaient du charbon en lest pour les Indes, où ils servaient aux bateaux à vapeur qui font le service d'Inde en Inde, fourniture qui seule leur assurait un tonnage de 100 à 200 mille tonneaux, de manière qu'ils pouvaient compter avec certitude, en y comprenant la consommation de l'intérieur des provinces septentrionales du ci-devant royaume des Pays-Bas, desquelles les charbons de la Belgique sont maintenant exclus, et dans lesquelles d'ailleurs ces charbons ne pourraient jamais entrer en concurrence avec ceux d'Angleterre et de Prusse, depuis la suppression des droits dont ces charbons étrangers étaient alors frappés, sur un tonnage total de 400 à 500,000 tonneaux. L'état des choses actuel ne permet plus de compter sur un tonnage au delà de 300,000 tonneaux, dans un terme de 30 années qui suivront.

Or, 300,000 tonneaux à fl. 1-70, donneront un produit annuel de fl. 510,000, d'où déduisant fl. 280,000, à payer au domaine, et fl. 58,000, à l'entretien, ensemble fl. 338,000, il reste aux concessionnaires un produit net annuel de fl. 172,000, qui, au terme de 27 années, forme un capital de fl. 9,800,000 environ.

Cette somme, ramenée à sa valeur actuelle, donne comme valeur de la concession à ce

Digitized by Google

jour, la somme de. . . . . fl. 2,600,000

A laquelle il convient d'ajouter :

1° Le produit des vingt-huitième et vingt-neuvième années, qui, déduction faite des fl. 58,000 par an, pour l'entretien, vaut, au terme des vingt-neuf années, une somme de fl. 904,000, qui, réduite à sa valeur actuelle, correspond à un capital de 226,000

2° Le produit des herbages et de la rente du canal d'embranchement, ensemble fl. 6,500, ce qui, au bout de vingt-neuf années, vaut fl. 425,000, et, réduit à sa valeur actuelle, correspond à plus de 100,000

3° Les arbres produiront, au bout de trente années, fl. 280,000, qui valent aujourd'hui 70,000

4° La valeur des travaux extraordinaires, réglés par la commission des ingénieurs. 486,000

Valeur actuelle de la concession. . . . . fl. 3,482,000

Or, en admettant comme base du tonnage, pendant les dix-huit premières années, 225,000 tonneaux à fl. 1-45, ils produiront, y compris les fl. 6,500 des herbages et de la rente des embranchements, et, déduction faite des fl. 58,000 d'entretien, un revenu net annuel de fl. 275,000, qui valent vingt-neuf fois autant, ou fl. 7,975,000, qui valent aujourd'hui moins de fl. 3,400,000; ainsi les dix-huit premières années de revenus du canal ne représentent pas tout-à-fait la valeur de la concession.

Il est donc de toute évidence que les concessionnaires, en consentant à accepter la proposition de M. le ministre, sous condition que les dix années de revenu qu'on leur offre, ne partiront que du jour de l'ouverture du canal d'embranchement, ont fait un grand sacrifice, puisqu'en y ajoutant dix-huit mois pour la construction de l'embranchement, ils n'auront réellement que onze années et demie de revenu, quand nous avons vu que dix-huit années ne représentent pas même tout-à-fait la valeur de la concession, et alors que la recette, depuis l'ouverture du canal et celle à faire jusqu'au 1er janvier 1834, ne suffiront pas pour faire face aux fl. 125,000 demandés par le gouvernement pour travaux d'amélioration à exécuter, et au montant des travaux extraordinaires en bétonnage faits dans la pierre et le schiste, ainsi que cela peut être vérifié par MM. les ingénieurs.

En acceptant l'arrangement proposé par M. le ministre, la société comprend que le gouvernement et le syndicat renoncent à toutes prétentions à sa charge du chef des quatre millions et de leurs intérêts, avancés par le domaine, ainsi que de l'à-compte payé sur les ouvrages extraordinaires; comme, de son côté, elle renonce à toutes prétentions qu'elle serait en droit de faire valoir relativement à sa position vis-à-vis du gouvernement, entre autres du chef de la séparation de la Hollande, et de la loi qui autorise l'entrée des charbons français en Belgique, comme du chef du défaut du tirant d'eau de 2 mèt. dans la Sambre, qui avait été garanti et qui n'existe pas; comme aussi du chef du paiement des travaux extraordinaires, exécutés en dehors du cahier des charges, et de la réduction des 25 cents, opérée par le gouvernement sur la perception du droit de fl. 1-70 par tonneau; moyennant quoi le canal et ses dépendances seront remis en bon état d'entretien au gouvernement, à l'expiration des dix années qui auront pris cours à partir du jour de l'ouverture du canal d'embranchement, soit à l'expiration des onze années et demie, à partir du 1er janvier 1834.

Nous pensons, du reste, Monsieur, que le canal pourra être dans ses francs-bords déterminés par le devis, que les terrains d'emprises des grands remblais du bief de partage, du pont de La Fléchère jusque près de la douzième écluse, acquis par la concession, peuvent rester au gouvernement, ainsi que toutes autres parties où il y a danger d'éboulement.

Le passage au-dessus du souterrain, sur 10 mèt. de largeur, et les terrains acquis près de Bruxelles, pour la formation des quais jusqu'au pont de Cureghem, peuvent également rester au gouvernement; mais il doit y avoir évidemment erreur dans l'étendue que vous supposez aux jardins des maisons éclusières, qui n'ont en général que 3 à 4 perches, suivant les plans compris dans les francs-bords du canal.

Il sera nécessaire, Monsieur, que vous indiquiez, dans le courant de l'année 1834, les

Digitized by Google

terrains que vous jugerez nécessaires pour la construction et l'exploitation du canal, et qu'en cas de non-reconnaissance par la concession de cette nécessité, la question soit mise en arbitrage, comme la délimitation et l'abornement devront avoir lieu dans le courant de l'année 1834.

La société ne peut pas prendre l'engagement d'acquérir de nouveaux terrains; elle consent à donner tous ceux qu'elle possède et dont la nécessité sera reconnue, mais, si le gouvernement juge à propos de faire de nouvelles acquisitions, elles devront être entièrement étrangères aux concessionnaires.

Nous vous prions, Monsieur l'Inspecteur, d'agréer, etc.

Pour la société concessionnaire :

J.-A. Classen.

N° 23.

Lettre de la société concessionnaire, du 10 *novembre* 1833, *avec calculs à l'appui, sur la transformation de la concession des embranchements en une concession à court terme.*

Monsieur l'Inspecteur,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, conformément aux ordres de M. l'inspecteur-général, du 21 octobre 1833, les calculs qui justifient nos propositions relatives aux embranchements à construire de nos propres deniers, entre le canal de Charleroy et la grande route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont.

Nous vous prions de remarquer que la base des produits, admise par nous, pour Houdeng et Mariemont, est extrêmement raisonnable.

En effet, les exploitations de cette contrée, la plus riche en produits, qui tous sont de la première qualité que fournit la Belgique, généralement préférés pour les machines à vapeur, et se trouvent entre les mains des grands capitalistes du pays, qui tous ont des machines de la plus grande force, n'ont aucun autre débouché que le canal de Charleroy, tandis que Charleroy, qui n'a de charbons que de moindre qualité, et dont les exploitations sont possédées en grande partie par des sociétés impuissantes, qui n'ont pas le moyen de se procurer les machines nécessaires, et exploitent, au moyen de chevaux et même à bras, trouvera plus d'avantages à diriger ses houilles vers la France, dès que la Sambre française sera canalisée, et que le canal de l'Oise, dont les travaux doivent être terminés dans les cinq années, sera ouvert, sans compter ses débouchés vers Namur et par la route de Sombreffe, et l'immense consommation des usines à fer, circonstances qui amèneront nécessairement que Mariemont et Houdeng fourniront plus vers Bruxelles que Charleroy.

On sent tout immédiatement que ce résultat ne sera atteint qu'au bout d'un certain nombre d'années, ainsi que nous l'avons déjà démontré pour le canal de Charleroy; remarque qui est d'une application plus rigoureuse pour Houdeng et Mariemont, où il faudra commencer par établir des routes ferrées de chaque exploitation, pour arriver aux routes et canaux des embranchements, de manière qu'en prenant pour base du produit des embranchements, pendant les 16 premières années, une moyenne de 100,000 tonneaux, c'est faire une supposition de gradation peut-être trop rapide, et ce d'autant plus qu'aujourd'hui la vente vers Bruxelles ne monte pas à plus de 60,000 tonneaux.

Les calculs pour la permutation présentent un résultat qui dépasse cinq années.

Si, comme nous l'avons fait, nous faisons les calculs par le compte de la dépense à faire

Digitized by Google

pour construire les embranchements, non en nous basant sur le devis qui a été fait dans la vue d'attirer nécessairement vers le canal de Charleroy les houilles de Houdeng et de Braquegnies, et de les empêcher ainsi d'aller embarquer à Ronquières, mais sur la dépense réelle qui est bien plus grande, comme nous le prouvons, et qui s'élève à 1,570,000 fr., nous trouvons que les embranchements, avec les accumulations des déficits de chaque année, nous coûteront au delà de fr. 3,200,000, au terme de 15 années, tandis que le produit, pendant cinq années de perception sur le canal de Charleroy, qui ne porteront intérêt que pendant quatre années, ne monte pas à cette somme, ce qui vérifie le premier mode de calcul.

Nous avons porté pour intérêts d'argent, entretien, exploitation et prime de gain 10 p. °/. annuellement, ce qui paraît très raisonnable, lorsqu'on appréciera la difficulté de trouver des capitaux à emprunter, dans les circonstances actuelles, sur des produits dont les éventualités et le retard effraient les capitalistes, qu'on ne peut déterminer à de pareils prêts qu'au moyen d'intérêts onéreux; on sentira toute l'étendue du sacrifice que nous faisons en nous chargeant de l'exécution des embranchements, à l'adjudication desquels nous n'aurions jamais dû penser, s'il n'y avait pas eu nécessité, pour nous comme pour le gouvernement, qui doit nous succéder, de faire arriver à Seneffe les houilles qui pouvaient et voulaient se rendre à Lessines ou à Ronquières, résultat qui ruinait le canal de Charleroy.

Nous nous flattons, Monsieur l'Inspecteur, que vous voudrez bien transmettre, dans le plus bref délai possible, nos propositions à M. l'inspecteur-général, afin que nous puissions arriver à une solution, et commencer les expropriations sans autre perte de temps, perte plus nuisible encore aux intérêts de l'État qu'à ceux de la concession.

Nous vous prions, etc., etc.

J.-A. Classen.

Transformation de la concession de 90 *années* (1).

Nous supposons que la moyenne du tonnage, pendant 90 années, est de 150,000 tonneaux, un peu plus que la moitié de celui du canal de Charleroy, supposition motivée sur la qualité du charbon, ce qui est très équitable ; dont :

60,000 tonneaux à 75 cent. venant de Mariemont et Bascoup. . .	fr. 45,000	
90,000 tonneaux venant de Houdeng à 1 fr.	90,000	
Total	fr. 135,000	
A déduire pour personnel et entretien	20,000	
Reste comme produit annuel	fr. 115,000	

Ce produit annuel, avec ses intérêts composés, au terme de 90 années, vaut fr. 192,000,000.

Cette valeur, ramenée au moment actuel, correspond à . . . . . fr. 2,376,000

En supposant que le tonnage moyen, pendant les quinze années, soit de 100,000 tonneaux, vu les chemins de fer à construire, les houillères à ouvrir, l'ouverture du canal de l'Oise, l'état de guerre avec la Hollande, le revenu sera :

40,000 tonneaux à 75 centimes	fr. 30,000
60,000 id. à 1 fr.	60,000
Total	fr. 90,000
Otant pour l'entretien et le personnel	20,000
Reste en produit net moyen	fr. 70,000

(1) Note jointe à la lettre qui précède.

Digitized by Google

Report . . . . . fr. 2,376,000

Or, ce revenu annuel, cumulé avec ses intérêts composés, vaut, au terme de quinze années, fr. 1,585,000, et ramené au moment actuel . . . . . fr. 762,000

Otant cette somme de celle ci-dessus, il restera encore à payer sur les revenus du canal de Charleroy, la somme actuelle de . . . . . fr. 1,614,000

Or, le tonnage moyen du canal de Charleroy ne peut être calculé au plus, pendant les quinze premières années, qu'à 225,000 tonneaux, au droit de fl. 1-45, ou fl. 326,000 ; d'où ôtant l'entretien et exploitation portés à fl. 58,000, il reste en produit net, chaque année, la somme de fl. 268,000 ou fr. 567,000, rond.

Or, ce produit annuel, perçu pendant cinq années, après les dix années de la concession du canal de Charleroy, vaut, au terme de quinze années, avec ses intérêts pendant quatre années seulement, parce qu'on ne pourra commencer le placement qu'au milieu de la onzième année, et que les derniers six mois de la quinzième année ne produiront aucun intérêt, une somme de fr. 3,135,500, qui équivaut aujourd'hui à celle de fr. 1,508,000.

Cette valeur étant inférieure à celle de fr. 1,614,000, restant à payer, ainsi qu'il est dit ci-dessus, il en résulte qu'il faut plus de cinq années des produits du canal de Charleroy pour la permutation de la concession des embranchements.

Si nous faisons les mêmes recherches au moyen d'un compte de clerc à maître, nous trouverons d'abord qu'il faut ajouter au devis estimatif, qui est de . . . . fl. 557,453 42 et de beaucoup insuffisant :

1° La valeur de 1,000 mèt. de chemins de fer ajoutés à la branche vers Bascoup	20,000 00
2° Celle de 1,400 mèt. de canal ajoutés à l'embranchement de Houdeng .	28,000 00
3° Déblais supplémentaires à l'extrémité de la branche du chemin de fer vers le bois d'Haine	2,000 00
4° Passage voûté sous la route charbonnière à l'extrémité de la dite branche, avec le démontage et remontage du pavé	8,000 00
5° Pavage entre les rails du chemin de fer	10,000 00
6° Élargissement du pont à Seneffe.	3,500 00
7° Plus-valeur pour 80 hectares de terre à acquérir, qui n'ont été portés qu'à la moyenne de fl. 1,850, tandis qu'ils coûteront incontestablement fl. 2,400 en moyenne ; donc 80 hectares à fl. 550.	44,000 00
Total . . . . . fl.	672,953 42
$\frac{1}{25}$ d'imprévu . .	26,918 00
Total . . . . . fl.	699,871 42
Nombre rond . . fl.	700,000 00
Intérêts de ce capital d'exécution à 6 p. °/₀, pendant une année.	42,000 00
Total . . . . . fl.	742,000 00
En francs, rond . fr.	1,570,000 00

On ne peut porter moins de 10 p. °/₀ pour entretien, exploitation et prime de gain . . . . . fr. 157,000 00

Tandis que, d'autre part, le revenu des embranchements est de 90,000 00

Déficit annuel. . 67,000 00

Or, ce déficit annuel, avec ses intérêts à 5 p. °/₀, vaut, au terme de quinze années. . . . . fr. 1,517,550 00

Ajoutant le capital primitif 1,570,000 00

Valeur des embranchements au terme de la quinzième année . . . . . fr. 3,087,550 00

tandis que le produit des cinq années du canal de Charleroy, est de . . fr. 3,135,500 00

Digitized by Google

Ce résultat est atteint dans la supposition des intérêts du déficit à 5 p. °/₀. Il est donc démontré, de cette manière, qu'il faut plus de cinq années des produits du canal de Charleroy, de la 11e à la 15e année, à partir de l'achèvement des embranchements, pour cette permutation de concession.

N° 24.

Lettre de la société concessionnaire, du 4 février 1834, *contenant des calculs sur la valeur du canal et des embranchements, en prenant comme point de départ, non les revenus, mais les dépenses faites et encore à faire.*

Monsieur l'Inspecteur-Général,

Pour répondre au désir que vous m'avez témoigné, de connaître, d'une manière sommaire, le montant de nos déboursés et des indemnités auxquelles nous avons droit, je crois devoir entrer dans quelques détails.

D'abord, si le gouvernement croyait ne pas devoir entrer en arrangement pour une mutation de concession et se charger lui-même de la construction des embranchements ;

Dans cette supposition, il devrait nous payer :

1° Le montant de l'estimation de nos travaux extraordinaires, qui s'est élevée à fl. 486,000 avec les intérêts à 6 p. °/₀.	fl.	611,800 00
2° Pour dégâts commis pendant la révolution, par force majeure, dont les doubles des procès-verbaux sont entre les mains du gouvernement, plus pour perte provenant de l'abandon forcé des ouvrages, enlèvement de matériaux, et approvisionnements, y compris 3 années d'intérêts		35,798 00
Il y aurait à nous payer, ensemble.	fl.	647,598 00

Viendrait alors le réglement à faire sur le remboursement annuel de fl. 280,000 à effectuer au syndicat.

Il est évident pour nous, Monsieur l'Inspecteur-Général, ainsi que pour les avocats les plus distingués du barreau, que nous avons consultés sur ce point, que le gouvernement ne peut, ni en droit, ni en équité, prétendre à ce remboursement qui doit se faire exclusivement au moyen des revenus du canal, puisque lui-même nous les a enlevés. On concevra aisément que ce n'est pas sur le produit des exploitations houillères que le gouvernement et la concession ont établi leurs calculs des revenus à provenir des droits à percevoir, mais bien sur les consommateurs.

Nous ne sommes point concessionnaires par suite d'une demande; nous ne sommes pas venus proposer de faire le canal à nos risques et périls; mais nous sommes des concessionnaires qui, sur un devis et un état des produits actuels et présumés établis par l'administration elle-même, avons consenti à emprunter la somme de quatre millions et à payer l'excédant de la somme nécessaire pour l'exécution totale du canal.

Or, supposer qu'on m'ait prêté cette somme et que moi je me serais engagé à la rembourser *quand même,* ce serait supposer une absurdité insoutenable, surtout quand ce *quand même* est le fait personnel du prêteur, lui qui a combiné toutes les opérations envers celui qui s'est engagé seulement à rembourser le montant de l'emprunt sur les revenus. Je veux dire que

Digitized by Google

la même personne ne peut exiger que je lui rembourse, au moyen des revenus du canal, la somme qu'elle m'a prêtée, et poser en même temps deux actes qui m'enlèvent ces mêmes revenus, au moyen desquels j'ai pris l'engagement de la rembourser; l'un de ces actes, c'est la révolution, qui m'enlève le transport des charbons en Hollande, l'autre, c'est la loi de réduction des droits sur les charbons français, qui m'enlève le transport vers l'intérieur, transports sur lesquels est appuyé le revenu du canal; il est donc évident que sur le remboursement annuel à faire, il faut opérer les réductions suivantes :

1° Supposons que la Hollande eût consommé 80,000 tonneaux de charbon, et c'est rester de plus de moitié au-dessous de la réalité, ces 80,000 tonneaux, comptés à fl. 1-70, font . . . . . fl.	136,000 00
2° La loi, dite *Piquet*, enlève à la vente des charbons maigres de Charleroy, servant aux chaufourniers à Tournay, et à la cuisson de briques dans les Flandres, 300 petits bateaux de 70 tonneaux, actuellement fournis par la France, 21,000 tonneaux, à fl. 1-70	35,700 00
Certes, il est incontestable que le tonnage du canal de Charleroy se serait élevé, sans la révolution et la loi susdite, à 300,000 tonneaux au moins; nous nous renfermerons néanmoins dans les termes du projet du gouvernement, qui porte ce tonnage à 250,000; il y a donc encore à déduire 25 cents sur 149,000 tonneaux, conformément au décret royal du 17 septembre 1832. . .	37,250 00
Fl.	208,950 00

A moins d'user de l'injustice la plus révoltante à notre égard, injustice qui ne saurait prévaloir ni auprès de l'administration des ponts et chaussées, ni auprès de juges ou arbitres intègres, auprès desquels le droit, la raison et l'équité militeraient ensemble pour la repousser, il y a nécessité de défalquer de la somme de fl. 280,000 à payer annuellement, celle de fl. 208,950 par an.

Ce résultat, fort fâcheux pour le gouvernement, doit cependant être subi par lui, comme nous l'avons établi plus haut; ou bien, il doit se résoudre à racheter ces travaux sur lesquels il sera, en ce cas, supposé avoir payé un à-compte de quatre millions de florins, en nous remboursant de toutes nos dépenses et intérêts excédant cet à-compte, et en y ajoutant une prime convenable pour nos peines et labeurs pendant les huit années de construction.

Il me paraît convenable, Monsieur l'Inspecteur-Général, de vous présenter la question sous ce double point de vue, d'abord sous celui du rachat immédiat du canal achevé et une fois payé, ensuite sous celui de ce même rachat, au moyen des revenus des canaux dont l'administration et l'exploitation resteraient entre les mains de la société.

Les dépenses excédantes, établies de la manière la plus rigoureuse, sont les suivantes, savoir :

Juin 1826.

1° Droits d'enregistrement et de cautionnement . . . . . fl.		86,946 00
2° Première mise avant le prêt de quatre millions		350,000 00
3° Intérêts de ces sommes pendant 7 ans 7 mois		198,810 43
4° Frais du contrat de prêt avec le sydicat		1,261 83

Septembre 1827.

5° Prime payée aux cautionnaires		25,000 00
6° Intérêts pendant 6 ans et 4 mois		9,500 00
7° Travaux extraordinaires au souterrain . . . . . fl.	463,459 10	564,440 70
» aux ponts	56,288 20	
» aux aqueducs et buses	44,693 40	
Ces travaux n'ont été évalués par la commission des ingénieurs qu'à fl. 486,000, parce qu'elle n'a admis les dépenses faites en essais et travaux		
A reporter. . . . . fl.		1,235,958 96

Digitized by Google

Report. . . . . fl. 1,235,958 96

perdus, que la société n'a pas moins dû payer et dont il est juste qu'elle soit remboursée au cas de rachat.

8° Pour le souterrain à Lembeek 81,778 00

9° Intérêt de ces sommes à la moyenne de 5 ans 178,865 60

10° Plus-valeur des terrains d'emprises, frais de procès, notaires, avocats, enregistrement, frais de séances dans les communes, etc. 152,700 00

11° Intérêt de cette somme à la moyenne de 2 ans 18,324 00

12° Pour dégâts commis dans les premiers jours de la révolution, y compris 3 années d'intérêts 35,798 00

Les intérêts des dépenses portées ci-dessus étant simples et s'élevant à la forte somme de fl. 410,960-87, qui a dû être empruntée pendant une moyenne de 2 années et demie, donne, à 6 p. °/₀, une somme de. 61,644 12

fl. 1,715,068 68

Je remarquerai ici en passant que je ne compte que 6 p. °/₀, tandis qu'en réalité tous nos emprunts ont été payés à 6 p. °/₀ et 1 p. °/₀ de prime, ensemble 7 p. °/₀.

Je pense, Monsieur l'Inspecteur-Général, qu'on ne me taxera pas d'usure en demandant, pour tout profit et indemnité, pendant 8 années de travaux et labeurs, qui ont mis notre santé, notre vie et notre système financier plusieurs fois en danger, eu égard aussi à l'abandon de ma maison de commerce et de banque, auquel j'ai été forcé, 15 p. °/₀ du montant total de la dépense qui se compose :

1° Du prêt de . . . . . fl. 4,000,000 00

2° Des dépenses excédantes ci-dessus avec les intérêts . . 1,715,068 68

fl. 5,715,068 68

Dont 15 p. °/₀ sont 857,260 29

Ainsi, le rachat actuel de cette concession aurait lieu au moyen de la somme à payer comptant de. . . . . fl. 2,572,328 97

En cherchant combien d'années il faut des produits nets du canal de Charleroy, estimés à fl. 275,000, dont cependant il faudrait déduire l'indemnité à nous allouer pour l'administration et l'exploitation du canal pendant ce terme, on trouve 13 années et 2 mois.

Mais, si le gouvernement voulait non seulement rembourser les sommes avancées, par les produits, en mettant en outre à la charge de la société l'exécution des embranchements, alors le calcul se présenterait de la manière suivante :

1° La somme actuellement due à la société . . . . . fl. 1,715,068 68

2° Construction des embranchements 750,000 00

fl. 2,465,068 68

Cette somme de fl. 2,465,900 devient, avec ses intérêts à 6 p. °/₀, au terme de 17 années . . . . . fl. 6,638,245 00

En ne portant, dans ce cas, aucun bénéfice, ni pour l'exécution des embranchements, ni pour tout ce que la société a fait pendant les huit années de travaux et labeurs, je pense que, pour toute indemnité de cette exécution, de l'administration et exploitation pendant 17 années, on ne peut nous refuser 1 ¼ p. °/₀ de prime annuelle sur les dépenses totales en canaux et chemins de fer, montant, y compris l'emprunt de . . . . . fl. 4,000,000 00

et les . . . . . 2,465,068 68 ci-dessus

à la somme totale de . . . . . fl. 6,465,068 68

partant 1 ¼ p. °/₀ sur cette somme, pendant 17 années, avec les intérêts à 5 p. °/₀, forme une somme de 2,192,104 00

Total . . . . . fl. 8,830,349 00

Digitized by Google

Tandis que les produits annuels nets de canaux et chemins de fer, évalués ensemble à fl. 315,000, pendant les 17 premières années, donnent avec leurs intérêts un capital de . . . . . fl. 8,545,950 00

Je me flatte, Monsieur l'Inspecteur-Général, que le travail que j'ai l'honneur de vous présenter, répondra à vos intentions et vous fournira une nouvelle preuve de notre modération en acceptant les propositions du gouvernement avec les modifications proposées par notre lettre du 10 novembre dernier.

Je saisis cette occasion pour vous prier de vouloir bien hâter le plus possible le rapport de mon affaire, afin que je puisse parvenir à sortir de la fâcheuse position dans laquelle je me trouve placé vis-à-vis des bailleurs de fonds, avec qui j'ai contracté des engagements qui courent à ma charge, et vis-à-vis des intéressés aux embranchements, qui ne me menacent de rien moins que de poursuites judiciaires, ainsi que vous le verrez par la lettre que je prends la liberté de joindre à la présente.

Veuillez, je vous prie, Monsieur l'Inspecteur-Général, agréer mes hommages respectueux.

Pour la société concessionnaire :

J.-A. Classen.

N° 25.

Observations de l'inspecteur Vifquain, du 15 *février* 1834, *sur les calculs présentés par la société concessionnaire, en prenant comme point de départ, non les revenus, mais les dépenses faites et à faire.*

Monsieur l'Inspecteur-Général,

J'ai examiné la pièce remplie de calculs qui vous a été remise par le concessionnaire du canal de Charleroy; j'ai l'honneur de vous communiquer mes observations sur son contenu.

Je n'ai pas cru devoir examiner le premier point qu'elle traite, celui de la supposition de non-arrangement pour la transformation de concession; car, si un autre moyen eût été abordable dans l'intérêt du trésor, je l'eusse préféré; mais je n'y vois qu'un mauvais procès pour les deux parties.

Il traite ensuite le point du rachat par l'État du canal sur un compte sommaire de clerc à maître, en laissant l'exécution des embranchements de côté; je trouve encore inutile de m'occuper de cette seconde partie de la note, parce que la chose la plus utile pour le trésor, aussitôt qu'il jouit du revenu du canal de Charleroy, c'est d'exécuter les embranchements; sans cela, tous ces charbons viendront embarquer à Ronquières et ne paieront plus que peu de chose.

Je ne parlerai donc que du 3e point, celui du rachat du canal et de ses embranchements, les concessionnaires du premier les exécutant.

1° Je fais d'abord observer que la première somme portée pour droit d'enregistrement et cautionnement, se trouve reprise au cahier des charges, du moins pour l'enregistrement de l'acte; mais, dira-t-on, ou ne l'a pas moins dépensée;

2° La première mise a été faite, comme on le dit;

3° Intérêts de ces sommes; quand on admet le capital, on ne peut refuser l'intérêt, au moins au taux légal : il est porté ici à 6 p. °/₀, je doute qu'ils aient été quittes à ce prix, pour l'argent pris dans la caisse du prêteur et placé dans la main de l'ouvrier;

4° Frais du contrat avec le syndicat : peu importants;

Digitized by Google

5° Prime payée aux cautionnaires : j'ignore ce point ;

6° Intérêts : même observation que dessus ;

7° Travaux extraordinaires : sont ici portés à fl. 564,440-70, tandis que les ingénieurs les ont réglés à fl. 486,000 ; c'est une contestation à débrouiller, des arbitres penchent le plus souvent contre l'administration ;

8° Souterrain de Lembeek : cette dépense a été faite ;

9° Intérêts : même observation que dessus ;

10° Plus-valeur des terrains d'emprise, frais de procès, etc. : j'ignore au juste la somme, mais c'est un compte où il ne faut pas entrer ;

11° Intérêts : même observation que dessus ;

12° Dégâts commis à la révolution : ce dommage a été constaté ;

13° Vient ensuite une somme de fl. 61,644-12, pour intérêts des intérêts.

Ce que je sais, c'est qu'à chaque réglement de compte, on reporte au capital les intérêts passés, ainsi l'intérêt se prend sur l'intérêt.

Le concessionnaire joint à toutes ces sommes le coût des embranchements et demande, pour toute prime de gain, pendant le temps qu'il conservera les canaux, 1 $\frac{1}{4}$ de la dépense totale ; vous jugerez, comme moi, je pense, Monsieur l'Inspecteur-Général, qu'il n'y a point là exorbitance.

Je conclus donc à l'acceptation de la transformation de concession, suivant les conclusions de mon rapport du 29 novembre 1833, avec la modification, qu'il faut demander 168,000 fl. pour la mise en bon état du bief de partage.

L'inspecteur,
J.-B. Vifquain.

N° 26.

Présentation de la convention du 6 *novembre* 1834. — *Exposé de motifs du* 24 *novembre* 1834 (1).

Messieurs,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui autorise le gouvernement à donner suite à une convention conclue le 6 de ce mois, entre les concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles et le département de l'intérieur. Je ferai d'abord un court exposé des précédents de l'affaire, ainsi que des circonstances qui ont donné lieu à la convention dont il s'agit.

Les clauses et conditions de la concession du canal de Charleroy à Bruxelles furent arrêtées le 10 janvier 1826.

L'adjudication eut lieu, au rabais, sur la durée de la concession, le 6 mars suivant. Le sieur F. Nieuwenhuisen, d'Anvers, fut le moindre soumissionnaire. Il demandait 34 années de concession, y compris le temps d'exécution des travaux.

Par arrêté du 6 mai 1826, et en exécution d'un arrêté du 15 avril précédent, le ministre de l'intérieur accepta les cautions réelle et personnelle présentées par le sieur F. Nieuwenhuisen, et le déclara concessionnaire aux termes de sa soumission.

Les frais d'établissement du canal, y compris les achats de terrains et indemnités, étaient évalués au cahier des charges à fl. 4,350,000, et les frais d'entretien et d'exploitation à fl. 58,000 par an. Les travaux devaient être terminés en cinq années.

Le cahier des charges porte que, lorsque le concessionnaire aura employé, de ses propres

---

(1) Session de 1834-1835, n° 13.

Digitized by Google

fonds, une somme de fl. 300,000, le gouvernement lui facilitera les moyens d'obtenir, s'il le désire, l'avance des fonds restant nécessaires, à un intérêt de 4 ½ p. °/₀, à condition d'un remboursement successif, en termes annuels, pendant la durée de la concession, et à charge d'hypothéquer le canal et ses revenus, jusqu'au remboursement complet de la somme avancée.

Le concessionnaire réclama l'accomplissement de cette clause du contrat, et, par convention passée à Amsterdam, le 12 septembre 1827, le syndicat d'amortissement du royaume des Pays-Bas, à ce autorisé par décision et arrêté du roi, des 6 février et 11 juillet même année, s'engagea à lui faire un prêt de quatre millions de florins.

Aux termes de la dite convention du 12 septembre, le prêt de quatre millions devait être fourni en 4 années, savoir : un million en 1827, un million en 1828, un million en 1829 et un million en 1830; et ce par à-comptes de fl. 100,000, payables sur certificats des ingénieurs des ponts et chaussées, constatant que pareille somme a été employée en travaux. Le remboursement, avec le paiement des intérêts, devait s'effectuer en 27 années, par versements annuels de fl. 280,000.

Les sommes fournies aux concessionnaires, par le syndicat, jusqu'à la révolution, s'élèvent à fl. 2,900,000 ; les fl. 1,100,000 qui restaient dus à cette époque, ont été avancés par le gouvernement belge qui, dans cette affaire, s'est mis aux lieu et place du syndicat.

Jusqu'à la révolution, le paiement des à-comptes du prêt de fl. 4,000,000 se fit avec la plus grande régularité ; le département de l'intérieur était toujours nanti d'un mandat de fl. 100,000 en réserve, à délivrer aussitôt après la réception du certificat de l'ingénieur chargé de la direction des travaux, justifiant de l'emploi de pareille somme. Le gouvernement belge ne fut pas en position de suivre aussi ponctuellement les dispositions de la convention du 12 septembre 1827 ; les fonds ne furent votés que par parties, et presque toujours lorsque les crédits précédents étaient absorbés depuis certain temps. Cette cause de retard n'était pas la seule : les à-comptes de fl. 100,000 qui, aux termes du contrat, devaient être payés en une fois, furent le plus souvent divisés en sommes moindres, payables successivement et à d'assez longs intervalles.

Les concessionnaires ont formé diverses réclamations à charge du gouvernement. Il suffira de mentionner ici celles qui ont été prises en considération dans la convention du 6 novembre.

1° Travaux en plus. — Le percement du souterrain de Bestrefaite, au seuil de partage entre les versants de la Samme et du Piéton, avait présenté d'immenses difficultés. Les concessionnaires, se fondant principalement sur ce que l'ouvrage avait été reconnu inexécutable par les moyens indiqués aux devis et cahier des charges, sollicitèrent une indemnité de ce chef, et demandèrent en même temps le paiement de divers ouvrages non spécifiés aux dits actes. Une commission d'ingénieurs, nommée par arrêté du 31 août 1831, pour examiner leurs demandes, fit son rapport le 8 novembre suivant, et proposa d'accorder :

Pour les travaux extraordinaires du souterrain.	fl.	381,120 10
Pour les ouvrages non spécifiés au devis.		105,572 17
Ensemble.	fl.	486,692 28

2° Réduction des droits. — Le cahier des charges assurait aux entrepreneurs, outre les produits de la pêche, des herbages et plantations, la jouissance, pendant la durée de la concession, d'un droit de navigation, variable selon la nature des objets transportés et les lieux d'embarquement, et fixé en *maximum* à. . . . . { fl. 1 36 à charge. » 34 à vide.

Ensemble. . . . . fl. 1 70

par tonneau de mille livres des Pays-Bas, et pour tout le parcours du canal. Le tarif des droits de navigation, déterminé par le cahier des charges, était calculé de telle sorte, que les houilles de Charleroy pussent arriver sur les marchés de Malines, Louvain, Anvers et en Hollande, en concurrence avec les charbons que l'on expédie du couchant de Mons, par le canal de Pommerœul à Antoing et l'Escaut. Le tarif du canal d'Antoing ayant été réduit de moitié, par

Digitized by Google

arrêté du gouvernement provisoire du 9 janvier 1831, l'équilibre que l'on avait cherché à établir, se trouva rompu. Cette circonstance a conduit le gouvernement à abaisser également, mais dans une proportion moindre, le tarif du canal de Charleroy. L'arrêté du roi du 17 septembre 1832, par lequel cette mesure a été prise, établit, provisoirement et par manière d'essai, une réduction dans la proportion de fl. 1-70 (montant des droits *maxima* à charge et à vide) à fl. 1-45 ; il porte en outre que le concessionnaire s'indemnisera de la différence de recette, par une retenue sur les remboursements annuels à effectuer en exécution de la convention du 12 septembre 1827. Le concessionnaire demanda, avec raison, que cet arrangement provisoire fût converti en mesure définitive.

Il est de toute évidence que, dans la position où ils se trouvaient l'un vis-à-vis de l'autre, le gouvernement et le concessionnaire avaient intérêt à la conclusion d'un arrangement définitif.

Tel est le premier, mais non l'unique but de la convention du 6 novembre.

Il importait également de pourvoir à l'exécution des embranchements vers Mariemont et Houdeng. Lors de l'étude du projet du canal de Charleroy, l'on reconnut que des embranchements vers les charbonnages du levant de Mons, doubleraient son utilité, en mettant en communication avec Bruxelles et l'Escaut, un bassin houiller, dont les produits, par leur spécialité, sont particulièrement recherchés dans le commerce. L'exécution des canaux d'embranchement fut, dès-lors, arrêtée en principe, et l'on comprit dans l'évaluation des produits du canal principal, les droits à percevoir sur les houilles qui y seraient amenées par cette voie. Je n'ignore point que les extracteurs de Charleroy se sont prononcés contre les embranchements, qu'ils représentent comme devant donner un avantage marqué à leurs concurrents ; mais je fais observer à cet égard, qu'avant l'établissement du canal, les deux centres d'exploitation étaient soumis aux mêmes frais de transport vers Bruxelles, la distance se trouvant être sensiblement la même, ce qui n'empêchait pas le commerce de Charleroy de prospérer, d'où l'on peut conclure qu'à moyens de communication égaux, la concurrence est possible. L'exécution des embranchements, par voie de concession, fut mise en adjudication en octobre 1833 ; un seul concurrent se présenta ; c'était le concessionnaire du canal de Charleroy, à qui seul l'entreprise pouvait convenir, par la perspective d'une augmentation notable de recette sur le canal principal. Il est à remarquer que le concessionnaire subordonnait son acceptation à la transformation de la concession de 90 ans, en une concession à court terme, au moyen de l'abandon d'une partie du prêt de quatre millions.

Une dernière circonstance vient rendre plus impérieuse la nécessité d'une transaction avec les concessionnaires du canal de Charleroy. Il fut stipulé par la loi du 1er mai dernier, qu'à dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liége et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut serait réduit au taux du péage à établir sur le chemin de fer, par tonneau et par kilomètre. Le gouvernement avait, dès-lors, le devoir de se préparer les moyens de modifier les tarifs des canaux concédés du Hainaut.

En résumé, la convention du 6 novembre aura pour résultat :

1° D'opérer la liquidation des indemnités dues aux concessionnaires, et de rendre impossible toute réclamation ultérieure de leur part, par l'annulation de la concession actuelle, et ce, moyennant une concession nouvelle de 11 ½ ans de durée, et l'abandon des 4 millions avancés, suivant contrat avec le syndicat d'amortissement ;

2° D'obtenir l'exécution des embranchements, moyennant la cession de leurs produits, pendant seize ans et demi, et la prolongation, pendant cinq ans, de la concession du canal principal ;

3° De donner au gouvernement les moyens de reprendre, à des conditions équitables et fixées dès maintenant, le canal et ses embranchements.

Je livre avec confiance cet acte à l'examen de la représentation nationale, persuadé qu'elle reconnaîtra que l'une des affaires les plus contentieuses que nous eût léguées le gouvernement précédent, a été conduite à terme, à l'avantage du commerce, sans préjudice pour le trésor.

Le ministre de l'intérieur,
DE TRAUX.

Digitized by Google

N° 27.

Développements des motifs qui ont engagé le gouvernement à conclure la convention du 6 novembre 1834. — Note du 5 décembre 1834, dressée et remise à la commission de la Chambre par l'inspecteur des ponts et chaussées, Vifquain.

La construction de ce canal, projetée et dirigée par les soins de l'inspecteur soussigné, a présenté dans l'exécution de son percement souterrain, dans la maintenue et la consolidation des hautes berges de la grande tranchée qui lui sert de bief de partage, dans l'étanchement des terrains pierreux au travers desquels il est creusé, et dans l'exigence des communes et propriétés particulières qu'il traverse, des imprévus à ses devis, plans et moyens d'exécution, de telle force majeure qu'ils n'ont pu être évités, et de telle importance vis-à-vis une concession à court terme, qu'il a bien fallu les admettre comme titres irrécusables à indemnité.

1° La montagne qu'il fallut percer renfermait, au niveau de la voûte du percement, des couches de sable boulant, remplies d'eau, qui, s'écrasant sur elles-mêmes, inondèrent de sable et d'eau tous les ouvrages et appareils, et rendirent impuissants les moyens prévus indiqués au devis, et qui avaient servi de base à l'estimation de la dépense. Il fallut déblayer, construire à ciel ouvert et recouvrir, élargir et solidifier les maçonneries, travailler en mine écrasée, avec des difficultés extrêmes et par rempiétement. Une commission d'ingénieurs, nommée par M. le ministre de l'intérieur, le 31 août 1831, estima la plus-valeur de cet imprévu de force majeure à . . . . . fl. 381,120 10

(Malgré cet imprévu, ce souterrain est encore resté, pour la dépense, au-dessous de tous ceux exécutés dans de pareils terrains et circonstances.)

2° Creusé, sur des lieues entières, dans le calcaire, le schiste et le gravier, malgré tous les soins donnés à la formation des digues, il se manifesta de telles filtrations, surtout dans les déblais, que l'emprise dans le canal de toutes les eaux disponibles de la vallée devint insuffisante, et il y avait impossibilité de navigation régulière et du tirant d'eau voulu par le cahier des charges et promis au commerce (comme la chose a eu lieu au canal de St-Quentin pendant plus de dix années), quoique le canal fût établi dans les termes du devis. Là donc, force *majeure absolue* fut de couvrir d'immenses étendues des parois intérieures du canal d'une couche de béton, moyen qui réussit à merveille et qui fit taire la plupart des réclamations élevées de tous côtés par les usiniers sur quinze lieues d'étendue. Mais ce travail coûta la somme de. 120,000 00

Le ministre nomma une commission d'ingénieurs pour constater cette dépense.

Il n'est pas inutile de faire remarquer que le gouvernement français a accordé une concession de 22 années des péages du canal de St-Quentin, au sieur Honorez, pour opérer le même travail ; on peut juger par là de l'économie qui fut apportée dans notre opération.

3° Le devis avait dit : le bief de partage sera creusé de telle manière, avec tels talus, telles berges, etc., etc.; mais, creusé ainsi, les terrains des hautes berges, posés par la nature sur des bancs de pierre recouverts de terre glaise glissante, placés bien au-dessous du fond du canal, glissèrent sur ces couches onctueuses, soulevèrent le fond du canal, en entravant la navigation, et le fermèrent même tout-à-fait en se joignant par le pied. De tels accidents arrivèrent partiellement quelquefois, mais la grandeur des éboulements, leur

A reporter. . . . . fl. 501,120 10

Digitized by Google

Report. . . . . fl. 501,120 10

importance, les immenses terrassements qu'ils exigèrent, les bouveaux ou galeries de succion, qu'il fallut construire pour les arrêter, établissent un fait de dépense totalement imprévu, de telle importance pour une concession à court terme, et d'une force majeure si absolue, que la justice et l'équité doivent l'admettre comme titre à indemnité ; ces travaux, y compris ceux du même genre qui restent à faire, coûteront (a) 110,000 00

Nous devons rappeler ici que, lors du rachat par le gouvernement de la concession du canal d'Antoing, opération si favorable à l'État, on augmenta le prix de fl. 100,000, qui furent employés à adoucir les hauts talus de la grande tranchée de Grand-Camp, et que la Chambre a voté encore au budget de 1834, fr. 50,000 pour la réparation d'énormes éboulements qui s'y étaient opérés.

4° Les communes et les particuliers demandèrent et obtinrent du gouvernement l'exécution de ponts et aqueducs non compris aux devis de la concession, pour une somme qui fut évaluée par la commission d'ingénieurs à . . . 105,572 17

5° Il faut ajouter à ces motifs d'excédants de dépense de force majeure, les pertes de matériaux, d'intérêts de fonds engagés pendant les retards occasionnés par la non-observance des conditions du prêt des quatre millions du syndicat, qui voulaient que les travaux fussent payés aussitôt leur exécution, ce qui n'eut plus lieu dans les temps qui suivirent la révolution. Cette dépense, aussi de force majeure, peut s'élever à. 20,000 00

Total 736,692 27

Somme ronde. 737,000 00

Ces sommes, avec leurs intérêts, devaient être remboursées au concessionnaire sur les premiers termes de l'annuité du prêt des quatre millions qu'il doit à l'État.

Voyons maintenant ce que devient cette annuité, qui s'élève à. 280,000 00

pendant vingt-sept années, les vingt-huitième et vingt-neuvième années de perception appartenant en entier au concessionnaire :

1° D'abord elle se trouve réduite de toute la différence du péage primitif de fl. 1-70 à celui fixé à fl. 1-45 par arrêté du Roi du 17 septembre 1832, en supposant, comme le fait le mémoire joint au cahier des charges de l'adjudication, un tonnage moyen de 250,000 tonneaux, qui sera au bout de quelques années dépassé, on trouve que cette différence donne annuellement fl. 250,000 × 25 c^es 62,500 00

Reste 217,500 00

2° Ensuite, pourrait-on avec justice laisser subir par le concessionnaire, sans réparation aucune, la perte notable que la séparation d'avec la Hollande cause aux transports sur le canal créé aussi dans le but évident, patent et consigné dans les pièces jointes au cahier des charges d'adjudication, d'une plus grande exportation de charbon vers ce pays, avec retour de cendres de mer et autres marchandises ?

A reporter. . . . . fl. 217,500 00

(a) La Chambre, à la vue de ces imprévus, demandera peut-être pourquoi l'ingénieur n'a pas porté jusque là ses prévisions ? Je me permettrai alors de faire observer que ces trois chefs d'imprévus sont de l'espèce qu'on n'admet jamais que forcément, parce qu'on en peut rarement faire la preuve à l'avance, et auxquels on ne croit pas avant l'expérience, et qu'en ce genre de difficultés de premier ordre, le talent de l'ingénieur est moins de les prévoir, puisqu'elles ne s'annoncent presque jamais au dehors et n'apparaissent point dans les sondages d'essai, que de les surmonter et les vaincre avec économie, lorsqu'ils se présentent inopinément.

Digitized by Google

Report. . . . . fl. 217,500 00

Il est hors de doute que plus de 80,000 tonneaux de charbon marcheraient en plus sur le canal, s'ils pouvaient entrer dans les eaux hollandaises.

J'ai toujours pensé qu'il était impossible de regarder cette entreprise comme soumise à toutes les chances ordinaires des industries particulières, créées dans un but spéculatif, en effet :

Des produits, des fabricats marchent sur toutes les voies ; le charbon de Charleroy ira en France s'il ne va pas en Hollande ; mais le canal a une direction fixe, il ne peut se tourner à tous les vents capricieux de la politique et des besoins de l'industrie, c'est une œuvre à but fixe.

On a dit formellement au concessionnaire : Faites cette grande dépense et vous aurez le produit des transports, plus spécialement ceux pour exportation. La dépense est faite sous l'empire de cette promesse qui doit être tenue autant que possible. Ce titre à indemnité est au moins équitable, et s'il doit être indemnisé, il exigerait une réduction sur l'annuité de 1,70 × 80,000 . . . . . 136,000 00

Resterait . . . . . fl. 81,500 00

3° Viendra bientôt le grand chemin de fer apporter de nouvelles réductions à cette annuité . . . . . *Pour mémoire.*

Sans juger la question au fond, le gouvernement n'est-il pas dans la perspective de voir l'annuité se réduire au-dessous de . . . . . 100,000 00 du moins jusqu'à la paix avec la Hollande ?

Si maintenant on considère que les dépenses extraordinaires ci-dessus, doivent, avec leurs intérêts, être remboursées par ces annuités de fl. 100,000, il faudra neuf années environ pour les éteindre.

Le concessionnaire ne pourrait-il pas exiger immédiatement le paiement de la dite somme de fl. 737,000 pour dépenses imprévues, alors que le gouvernement devrait encore trouver un fonds d'un million et demi de francs, pour la construction des canaux d'embranchements, dont l'exécution a été arrêtée en principe, dont les apports ont été compris dans l'évaluation des produits du canal principal ; et que, dans son plus haut intérêt, il ne peut retarder au risque de perdre plus tard un revenu annuel de plus de fl. 150,000.

C'est par ce résultat que se démontre la nécessité et l'urgence de la mesure qui fait l'objet du présent projet de loi.

Il n'est pas nécessaire de démontrer que la concession modifiée vaut mieux pour l'État que le paiement des indemnités, avec l'éventualité de la réduction indiquée de l'annuité des 4 millions, puisque, dans le premier cas, l'État, après la courte concession de 11 $\frac{1}{2}$ années, devient propriétaire de tous les produits, qui ne sauraient être moindres de fl. 300,000 annuellement, tandis que, par le second, il se trouvera réduit d'abord à ne rien percevoir pendant neuf années, et à n'avoir ensuite qu'une bien faible annuité.

Nous allons faire voir que, par le projet présenté, l'État a la chance certaine de rentrer dans toutes ses mises, au terme de la concession, ou à très peu près.

En effet, le gouvernement, d'après le contrat de prêt, doit percevoir vingt-sept annuités de fl. 280,000, formant, au terme de vingt-sept années, avec les intérêts, le capital de fl. . . . . fl. 10,000,000 (1)

Ce qui vaut aujourd'hui un peu plus de. 4,000,000

Or, lorsqu'on considère l'augmentation continuelle de la consommation de charbon, la disparition des forêts, les nouveaux transports que va faire naître

---

(1) Formule 1. $C = \frac{a(1+i)[(1+i)^n - 1]}{i}$.

Formule 2. $a = \frac{C}{(1+i)^n}$.

Digitized by Google

l'exécution des embranchements (1), la rentrée de nos charbons en Hollande, dont, certes, ce pays n'aura pas la folie de se passer encore bien long-temps, il est impossible de ne point admettre un tonnage moyen de moins de 300,000 tonneaux de charbon, et de 30,000 autres tonneaux en marchandises de toutes espèces, entre la douzième et la vingt-neuvième année de la concession.

Or, 330,000 tonneaux à fl. 1-70.	fl.	561,000
Produit des herbages et pêche.		5,000
Produit annuel de 40,000 pieds d'arbres de haute-futaie, placés le long des digues, à 30 c.		12,000
Total.	fl.	578,000
A déduire pour entretien, qui alors sera arrivé à son *minimum*.		50,000
Revenu annuel.	fl.	528,000

Ce revenu annuel, cumulé avec ses intérêts pendant 17 $\frac{1}{2}$ années, forme, au terme de la concession, le capital de fl. 15,000,000 (2).

Qui vaut aujourd'hui au delà de . . . . . fl. 4,000,000
somme à peu près égale à la précédente.

Le contrat n'est donc point onéreux au gouvernement, puisque ce tonnage sera probablement dépassé, et que le gouvernement se trouve immédiatement débarrassé, pour le passé et l'avenir de difficultés réelles, devant nécessairement conduire à un procès.

Veut-on s'assurer maintenant de l'avantage que donne le contrat proposé au concessionnaire :

1° D'abord, aux termes du contrat de prêt, il a exécuté, avant d'obtenir le premier à-compte sur les quatre millions, pour fl. 300,000 de travaux, ci . . fl. 300,000

2° Il a dû ensuite parfaire le complément au devis estimatif, qui s'élève à fl. 4,350,000. 50,000

3° Nous avons vu qu'il avait droit à une indemnité de fl. 737,000 pour travaux imprévus et exécutés en plus. 737,000

En cédant la concession des vingt-neuf années, le concessionnaire abandonne :

4° La différence des produits des péages sur l'annuité du syndicat.

250,000 tonneaux à fl. 1-70.		425,000
Déduisant { entretien moyen. 50,000 / annuité . . . . . 280,000 }		330,000
Reste.		95,000

Cette somme annuelle, perçue pendant vingt-sept années avec les intérêts, vaut fl. 5,454,330 (3);

Aujourd'hui. . . . . fl. 1,460,000

5° Produit net entier de vingt-huit et vingt-neuf années, qui se trouve être alors de fl. 904,000, dont la valeur actuelle doit être prise au $\frac{1}{4}$ 226,000

6° Le produit des herbages et pêche de 5,000, avec celui de fl. 1,500 pour l'alimentation des embranchements, valent, au terme des vingt-neuf années, fl. 425,000, et aujourd'hui. 103,000

A reporter. . . . . fl. 2,876,000

---

(1) Celle de la canalisation de l'Escaut et du canal de Roubaix.

(2) Formule 1. $C = \frac{a(1+i)[(1+i)^n - 1]}{i}$.

(3) ..... $C = \frac{a(1+i)[(i+1)^n - 1]}{i}$.

Digitized by Google

Report.		fl. 2,876,000
7° Le produit des plantations des 40,000 pieds d'arbres, valant en 1862 fl. 280,000, et aujourd'hui.		68,000
Total de la valeur actuelle de la concession et des dépenses imprévues, dans la supposition d'un transport de 250,000 tonneaux (supposition du gouvernement).		fl. 2,944,000
Cette somme avec ses intérêts forme, au terme de treize années, un capital de près de		5,542,384
Or, dans la supposition bien raisonnable d'un tonnage moyen de 225,000 tonneaux dans les premières années, on trouve :		
225,000 tonneaux au droit réduit de fl. 1-45.	fl. 326,250	
Herbages et pêche	5,000	
Produit de l'alimentation des embranchements.	1,500	
Revenu net annuel.	332,570	
Déduisant la somme d'entretien.	58,000	
Revenu net annuel.	274,750	
Rond.	275,000	
Ce revenu capitalisé avec ses intérêts devient, au terme de treize années. .		5,110,875
Différence en faveur du gouvernement.		fl. 431,509

Examinons, de la même manière, la proposition de concession modifiée des canaux et chemins de fer d'embranchements de Mariemont-Houdeng.

Comme nous l'avons déjà dit, l'exécution des embranchements est une nécessité pour le gouvernement.

D'abord, parce que les transports présumés des embranchements ayant été pris en considération dans l'évaluation des produits du canal principal, le concessionnaire qui n'a entrepris que sous la foi de l'accomplissement de cette promesse, demande avec raison qu'elle soit réalisée par l'exécution.

Ensuite, parce que, pour le gouvernement encore plus que pour le concessionnaire, cette exécution est d'une urgence absolue, pour faire arriver à Seneffe, point où le droit sur le canal se paie encore en entier, tous les transports venant du district houiller du centre.

Ce fut une nécessité et en même temps une justice, de n'établir que les droits les plus modérés sur ces branches ; d'abord, pour empêcher toute concurrence de marche vers un point d'arrivée plus bas sur le canal où les droits sont moindres, et pour ne point augmenter ceux déjà au *maximum* sur le grand canal à Seneffe, dont se sont tant plaints les exploitants du centre.

On voit de suite que l'exécution des embranchements, considérée isolément, ne pouvait par là être une bonne spéculation, et que les bénéfices devaient se trouver sur l'augmentation des produits du canal principal.

C'est à cette circonstance qu'il faut attribuer l'absence de tout amateur à l'adjudication des embranchements, autre que le concessionnaire du canal de Charleroy, à qui seul elle convenait; encore celui-ci ne s'y rendit que sous la promesse formelle de l'administration que la concession de 90 années, qui lui échéerait, serait remplacée par une concession plus courte sur les deux canaux, comme elle est maintenant soumise à la Chambre.

Le gouvernement n'a pas cru devoir demander à la Chambre un crédit de 15 à 16 cent mille francs pour l'exécution directe de ce canal

Voyons maintenant les calculs sur lesquels le terme de la concession modifiée a été établi.

Le coût total, intérêts des fonds pendant l'exécution compris, vu les difficultés imprévues du souterrain à y construire, des chemins de fer qui, dans l'exécution, montrent tant de mécomptes, et les difficultés toujours plus grandes de l'expropriation, ne restera pas au-dessous de.	fr. 1,600,000

Digitized by Google

On ne peut raisonnablement compter les frais annuels au-dessous de 9 p. °/₀ du fonds d'exécution pour un ouvrage de ce genre, dont le remboursement et les bénéfices ne peuvent avoir lieu qu'au terme moyen de quatorze années.

Ces 9 p. °/₀ ainsi partagés :

6 p. °/₀ pour l'intérêt ;

3 p. °/₀ pour entretien et exploitation, eu égard aux grands déblais et aux chemins de fer ;

Ce qui exige un produit annuel de.	fr.	144,000
Or, en supposant, ce qui ne saurait être taxé d'exagération ni en plus ni en moins, 125,000 tonneaux de transport moyen annuel, pendant les quinze premières années, au prix du péage moyen de 90 centimes, on aura le revenu annuel de.		112,500
Il y aura donc, chaque année, un déficit de.	fr.	31,500
Ce déficit annuel, avec ses intérêts capitalisés à 6 p. °/₀, au bout de 16 ½ années, forme un total de.		899,304
Si l'on ajoute le capital primitif d'exécution à rembourser, ci-dessus. . . .		1,600,000
On trouve que le canal principal devra suppléer, pour cette époque, une somme de.		2,499,304
En nombre rond.		2,500,000

Or, d'après le contrat, on abandonne au concessionnaire, pour le rembourser de cette somme, et pour l'annulation au profit de l'État de la concession de 90 années, cinq années du revenu du canal principal, après la concession de 11 ½ années.

Les supposant d'un transport moyen de 225,000 tonneaux, à fr. 3-07 de droit, ou fr. 609,000, et déduisant fr. 122,400 pour l'entretien, etc., il reste un revenu net annuel de fr. 567,600, qui, capitalisé avec intérêts, forme, au terme de 16 ½ années, une somme de		3,130,000
Somme excédant la précédente de.		630,000
Qui n'a aujourd'hui qu'une valeur moindre de.	fr.	270,000

Il ne paraît pas possible de courir les risques d'une pareille entreprise, à des conditions plus modérées, avec une prime de gain si faible, les seuls avantages du canal principal ayant décidé le concessionnaire à s'en charger.

Il est en outre à remarquer qu'il est peu probable qu'il puisse terminer ce travail dans les 18 mois accordés pour l'exécution, dont deux sont déjà écoulés.

On objectera peut-être que les suppositions faites de tonnage sont faibles ; mais alors l'excédant, si l'expérience l'amenait, agirait avec la même force sur les produits, après comme avant le terme des concessions modifiées, ce qui ramènerait les calculs à peu près à des résultats identiques ; d'ailleurs M. le ministre de l'intérieur s'est réservé, aux art. 25 et 26 et 5 additionnel, la faculté du rachat, qui garantit l'État pour les cas de prospérité extraordinaire et tous autres événements imprévus.

Si les produits restent au-dessous des prévisions, le concessionnaire se remboursera à peine de ses débours ; s'ils excèdent notablement, le gouvernement peut s'en emparer.

Le projet présenté à l'approbation des Chambres est prudemment combiné.

Si, enfin, on considère que le concessionnaire administre et entretient les canaux et chemins de fer pendant les premiers temps de leur existence, où ils coûtent beaucoup, tandis que les produits sont les plus faibles, les développements des voies qui y doivent aboutir n'ayant pu encore qu'être ébauchés, tandis que le gouvernement les reprend après un temps bien court, débarrassés de dépenses éventuelles, et jouit des produits dans leur plus grande prospérité, il ne restera aucun doute sur les avantages de la convention pour l'État.

Ainsi modifiée, si la concession est avantageuse à la société concessionnaire, composée de

Digitized by Google

personnes déjà âgées, qui préfèrent un gain moindre mais plus rapproché, à des rentrées plus profitables mais éloignées, elle l'est encore plus à l'État qui, vivant toujours, peut faire un léger sacrifice de ses revenus pendant quelques années, pour obtenir, dans un avenir très rapproché, des produits dont il serait difficile d'assigner la limite.

Fait et dressé par l'inspecteur des ponts et chaussées.

Bruxelles, le 5 décembre 1834.

J.-B. Vifquain.

N° 28.

Rapport de la commission de la Chambre, en date du 7 mai 1835 (*session de* 1834-1835, *n°* 147). — *Observations du ministre de l'intérieur sur ce rapport.*

(Les observations du ministre de l'intérieur sont placées en note, au lieu de se trouver, comme elles l'étaient primitivement (*v.* n° 166, session de 1835-1836), en regard du texte du rapport. — Des chiffres indiquant les renvois aux observations du ministre, il a fallu se servir de lettres pour indiquer les renvois aux notes de la commission. Hors ces changements et ceux qu'une nouvelle pagination a rendus nécessaires dans les renvois à certaines pièces ou à certains passages, le rapport de la commission et les observations du ministre n'ont reçu aucune altération.)

Messieurs,

Vous nous avez confié l'examen d'une convention qui vous a été présentée par M. le ministre de l'intérieur, et qui a pour objet de terminer un litige élevé entre le gouvernement et les concessionnaires du canal de Charleroy.

En vous soumettant le résultat de nos délibérations consciencieuses, nous avons besoin de réclamer votre indulgence pour la manière dont nous avons traité cette question importante, et pour les détails minutieux dans lesquels nous sommes entrés, chaque fois que nous avons pensé qu'ils pouvaient jeter quelque lumière *sur la question de savoir,* s'il était utile, ou non, à l'État de consentir à l'abandon (1) :

1° D'un capital de *quatre millions de florins ;*

2° De tous les produits du canal jusqu'à ce jour, et de ceux à percevoir encore pendant seize années et demie (2), ce qui réduirait la jouissance du gouvernement à neuf années ;

---

(1) La question est posée ici d'une manière incomplète et inexacte. On croirait, en effet, qu'il ne s'agit que d'opérer des cessions de toute nature au profit du concessionnaire : tels ne sont ni le but ni les résultats de la convention soumise à la Chambre. Nous posons la question à notre tour et dans les termes suivants :

Est-il utile ou non à l'État de consentir à l'abandon d'un capital de 4 millions de florins, pour obtenir, en compensation de cet abandon :

1° Dix années et demie de jouissance anticipée des revenus du canal principal ;

2° Le paiement de tous les travaux en plus ;

3° Le paiement des indemnités auxquelles les concessionnaires ont droit du chef de l'abaissement des péages leur concédés ;

4° La mise à néant de tous autres chefs de réclamation, quels qu'ils puissent être, de la part des concessionnaires ;

5° La construction des embranchements, aux frais des concessionnaires, avec un rabais de 75 années sur les 90 années de durée de cette concession.

(2) Nous ne faisons pas mention de cessions autres que celle des 4 millions, parce que, *dans la réalité,* le gouvernement ne cède rien de plus : tous les produits du canal jusqu'à la date de la convention, et ceux à percevoir encore pendant seize années et demie, appartiennent aux concessionnaires, en vertu de leur acte de concession, et ce n'est que par suite des stipulations de la convention même (*voir* son art. 1er), que le gouvernement se trouve dans la possibilité de les leur rétrocéder.

Digitized by Google

3° D'une somme de fl. 224,685-83, allouée aux concessionnaires dans le devis estimatif de l'administration, pour l'achat de 113 hectares de terrains qui devaient être convertis en étangs et réservoirs jugés nécessaires à l'alimentation du canal (3), *mais qu'on a trouvé bon de remplacer par une simple machine à vapeur* (4), dont le coût est loin d'atteindre la somme portée au même devis pour les simples frais de terrassement.

A tout quoi il faut encore ajouter *un revenu annuel de* 150 *à* 200,000 fr., que l'État pourrait percevoir lui-même (5), et dont le projet de loi gratifie les concessionnaires, en faisant embarquer à Seneffe, au droit de fl. 1-45, des charbons *qui, d'après les contrats en vigueur, doivent être embarqués à Ronquières* (6), au droit seulement de 55 cents le tonneau.

Le canal de Charleroy, destiné à la liaison immédiate de la Sambre à l'Escaut, et à l'exploitation de tout le pays éminemment industriel, entre Bruxelles et Charleroy, fut déjà sollicité à plusieurs reprises sous les gouvernements autrichien et français.

Un projet de canal à grande section fut soumis à l'empereur Napoléon, pendant un séjour qu'il fit à Bruxelles, et, malgré qu'alors son exécution ait été déclarée impossible, le gouvernement hollandais, pour satisfaire aux sollicitations de l'industrie et du commerce, se fit reproduire ce même projet, qui fut de nouveau bientôt abandonné et remplacé par celui à moyenne section, dont le sieur Nieuwenhuisen se rendit adjudicataire, le 6 mars 1826, pour un terme de trente-quatre années, y compris les cinq années pendant lesquelles les constructions devaient être achevées. Cette adjudication fut approuvée et devint définitive le 6 mai suivant.

L'art. 1er du cahier des charges de l'entreprise détermine le tracé du canal. (*Voir* Annexe n° 4, page 13.)

En exécution de l'art. 29, le syndicat d'amortissement s'engagea, par un contrat du 12 septembre 1827, à avancer au concessionnaire une somme de quatre millions de florins, à l'intérêt de 4 $\frac{1}{2}$ p. °/₀. Ces intérêts devaient prendre cours, pour chaque somme partielle avancée, à partir de la date des récépissés.

Les quatre millions devaient être fournis au concessionnaire en quatre années, par paiements de fl. 100,000 chacun, dont le premier ne devait se faire qu'après justification, de la part du concessionnaire, par un certificat de l'ingénieur à ce commis, de ce qu'il avait exécuté pour fl. 400,000 de travaux, et les autres successivement, après avoir fait constater de la même manière, et chaque fois, d'une dépense nouvelle de fl. 100,000.

Il n'est aucun exemple, ni dans les temps anciens, ni dans les temps modernes, de grande canalisation entreprise *dont l'exécution n'ait donné lieu à des travaux imprévus et imprévoyables* (7).

L'exécution du canal de Charleroy, cependant, fut commencée et poursuivie *avec célérité et plein succès jusque vers la fin de* 1829 (8); mais alors une partie du passage souterrain percé

---

(3) Quant aux économies sur les terrains qui devaient être convertis en étangs, lesquelles s'élèvent non à fl. 224,685-83, mais à fl. 154,700, elles ne constituent un avantage pour le concessionnaire, qu'autant qu'on fasse abstraction des indemnités en plus à payer aux usiniers, en d'autres termes, elles sont compensées par des dépenses non prévues. Le concessionnaire offre d'en verser le montant au trésor, si le gouvernement veut prendre les indemnités à sa charge.

(4) Comme nous l'avons déjà dit, l'économie sur les terrains trouve sa compensation dans les indemnités en plus à payer aux usiniers; les étangs ne sont donc pas remplacés par une simple machine à vapeur, mais par des prises d'eau faites aux usines.

(5) La possibilité de créer à l'État un semblable revenu, au moyen d'un chemin de fer sur Ronquières, est très problématique, et, d'ailleurs, ce revenu fût-il réalisable, on ne l'obtiendrait qu'aux dépens du canal de Charleroy qui est la propriété de l'État.

(6) Un embarquement à Seneffe s'accorde tout aussi bien avec les contrats en vigueur.

(7) Il n'est donc pas étonnant qu'après avoir contracté pour les travaux spécifiés au cahier des charges, pour des travaux prévus, le gouvernement se soit trouvé dans la nécessité d'accorder des indemnités pour travaux en plus.

(8) « Déjà à la fin de 1827, les ouvrages du souterrain avaient dû être modifiés et présentaient les plus grandes » difficultés d'exécution. » (Observations de M. Vifquain.)

Digitized by Google

dans la montagne, à Bestrefaite, au seuil de partage, entre les versants de la Senne et du Piéton, s'affaissa à tel point que, sur une longueur de 70 à 80 mètres, la navigation était devenue tout-à-fait impossible. Les concessionnaires s'adressèrent au gouvernement, pour en obtenir une avance extraordinaire, destinée à couvrir les frais en plus que cet accident imprévu leur occasionnait, et aussi pour en obtenir, comme indemnité, une prolongation de concession.

Par arrêté royal du 12 janvier 1830, il leur fut accordé une avance extraordinaire de fl. 200,000, à valoir sur les 4,000,000 que le syndicat d'amortissement s'était engagé à leur avancer. Cet arrêté passa sous silence et ne stipula absolument rien relativement à la demande de prolongation de concession. Toutefois, il résulte d'une lettre, en date du 25 janvier 1830, adressée à M. l'inspecteur du waterstaat, chargé en chef de la direction des travaux, que M. l'administrateur Ewyk a fait connaître, *qu'en ce qui est de cette partie de la requête des concessionnaires, Sa Majesté a fait observer au département, que la décision à prendre sur cette demande ne dépendra pas uniquement du montant des dépenses extraordinaires que les concessionnaires ont dû faire, par suite d'accidents imprévus,* mais particulièrement aussi du *montant des revenus du canal, en comparaison de l'estimation qui en a été faite, puisque, dans le cas où ils présenteraient un résultat plus avantageux que les calculs primitivement faits, les dépenses extraordinaires pourront peut-être, entièrement ou en partie, être compensées par le surplus de ces revenus.*

Un arrêté ministériel du 31 août 1831 institua une commission d'ingénieurs, qui fut chargée de procéder à la vérification, sur les lieux, des motifs qui avaient donné naissance aux diverses réclamations adressées au gouvernement par la société concessionnaire.

Cet arrêté fut motivé sur ce que le but de ces réclamations était d'obtenir le paiement des travaux exécutés, ou des terrains et bâtiments acquis, qui n'avaient pas été spécifiés dans les cahiers des charges, devis, plans et actes de concession ; sur ce que les dits travaux et acquisitions avaient eu lieu sous la direction des agents du gouvernement, chargés de la surveillance, et enfin sur ce qu'il paraissait utile de régler, d'une manière équitable, les indemnités auxquelles la société concessionnaire *pourrait* avoir droit, comme aussi *d'établir les principes d'après lesquels il serait statué sur leurs réclamations.*

Par l'art. 4 de cet arrêté, le classement des diverses espèces de travaux exécutés en plus, fut établi comme suit :

1° Travaux exécutés par suite d'autorisation de l'administration ;

2° Travaux exécutés sans autorisation, mais reconnus indispensables ;

3° Travaux exécutés dans l'intérêt privé des concessionnaires ;

4° Travaux exécutés, prévus au devis, mais dont l'exécution avait donné lieu à des changements dans les moyens ou modes indiqués par le devis.

D'après le même art. 4, la commission devait aussi constater la contenance et la valeur des terrains ou bâtiments dont l'acquisition n'avait pas été prévue, mais avait ensuite cependant été jugée nécessaire.

Après une visite des lieux, qui se prolongea pendant plusieurs jours, cette commission présenta son rapport au ministre le 8 novembre 1831. Il n'est relatif qu'aux travaux extraordinaires, *et nous n'y avons rien vu qui concernât les acquisitions imprévues, dont nous venons de parler* (9).

On y constate d'abord que les réclamations des concessionnaires portaient alors sur les objets suivants :

---

(9) « L'arrêté ministériel qui, dans son texte, généralise toutes espèces de dépenses imprévues, a été calqué » sur celui pris, sous la même date, sur les réclamations des concessionnaires de la Sambre ; mais il ne fut jamais » question de prétentions à indemnité pour acquisitions en plus au canal de Charleroy. » (Observations de M. Vifquain.)

Il n'est rien alloué de ce chef au concessionnaire.

Digitized by Google

A. Pour aqueducs et buses sous le canal, construits en plus, une indemnité de . . . . . fl. 46,078 28

B. Pour ponts et poncteaux sur le canal et la rivière.

C. Pour voûte souterraine, pont et déservoir à Lembeek 16,615 20

D. Pour percement du souterrain à Bestrefaite, et accessoires 454,245 86

Lors d'une première visite, on admit la nécessité et l'imprévu de tous les ponts, aqueducs et buses exécutés en plus, à l'exception de cinq buses et du pont fixe d'Askinpont, à l'égard desquels on rejeta les réclamations des concessionnaires, par le motif que la construction de ces ouvrages avait eu lieu dans l'intérêt même de ces concessionnaires. On reconnut en outre que les premiers avaient tous été exécutés par ordre de l'administration, et que les ordres donnés allaient être régularisés lorsque la révolution était survenue.

Dans une autre visite, on reconnut qu'à Lembeek la voûte souterraine, le pont et le déversoir n'avaient été exécutés que pour satisfaire au cahier des charges, et, par suite, cette prétention fut aussi regardée comme n'étant pas fondée.

La commission d'ingénieurs put s'assurer aussi (ce sont les termes du rapport) que le mode prescrit au devis, pour la construction de la voûte souterraine du bief de partage, au moyen d'un cintrage mobile, avait dû nécessairement être abandonné, en raison des difficultés insurmontables qui étaient résultées de la nature même du terrain.

D'autres modes avaient ensuite été essayés, mais sans succès; on dut se résoudre, sur l'avis de l'ingénieur, à exécuter ce travail à ciel ouvert, dans certaines parties; et enfin, au bout de cinq années, pendant lesquelles la méthode d'exécution changea vingt fois avec la nature du terrain, on parvint à une exécution complète, mais ce ne fut pas sans d'énormes dépenses en pure perte, faites par les concessionnaires.

Après s'être fait donner des renseignements à cet égard, on estima globalement combien était fondée ici la réclamation des concessionnaires.

En résumé, la commission fut d'avis, dans son rapport, qu'il y avait lieu d'indemniser les concessionnaires du chef des travaux suivants :

1° *Pour travaux exécutés par suite d'autorisation de la part de l'administration :*

Pontceau sur la Senne, au chemin de Nivelles à Soignies, et pont fixe sur le canal à Ruysbroeck . . . . . fl. 11,742 93

2° *Pour travaux exécutés sans autorisation, mais reconnus indispensables :*

A. Ponts et pontceaux exécutés en plus *sur un simple ordre de l'ingénieur et par force majeure* (10) 53,252 95

B. Aqueducs et buses sur le canal, commandés par les localités et pour éviter des inondations 40,576 29

3° *Pour travaux prévus au devis, mais dont la construction a donné lieu à des moyens d'exécution non prévus au devis :*

Percement du souterrain au bief de partage, à Bestrefaite (*a*) 381,120 10

Total . . . . fl. 486,692 27

Note de la commission.

(*a*) Dans cette somme de fl. 381,120-10, l'ingénieur du gouvernement a compris fl 42,337-50 pour intérêts, à raison d'avances prétendues, tandis que le roi Guillaume, par son arrêté précité du 12 janvier 1830, avait accordé, pour l'exécution de ces mêmes travaux et sans rien préjuger quant aux indemnités, une avance extraordinaire de fl. 200,000. Il y aurait donc lieu, dans tous les cas, de ne porter ici, en supposant que ce chef d'indemnité soit admis, que tout au plus fl. 338,782-60 (11).

---

(10) « Ce n'est pas sur un simple ordre et par force majeure, mais par force majeure et sur ordre, le gouvernement étant informé de ce qui avait lieu. » (Observations de M. Vifquain.)

(11) La dépense en plus du souterrain s'élève, intérêts non compris, à fl. 338,782-60, et, avec intérêts, a fl. 381,120-10. M. le rapporteur pense qu'il n'est pas dû ici d'intérêts, attendu qu'une avance extraordinaire

Digitized by Google

Le ministre de l'intérieur ne crut pas pouvoir adopter les conclusions du rapport de la commission d'ingénieurs, sans avoir préalablement consulté de nouveau sur les divers points de droit que présentaient les réclamations des concessionnaires.

A un premier mémoire à consulter, l'avocat de l'administration avait répondu par de longues considérations que nous ne pouvons développer ici, mais dont les conclusions étaient les suivantes :

« *Question.* — Les concessionnaires sont-ils fondés à réclamer une indemnité pour excédant » de dépense au souterrain ?

» Évidemment non, vu que le caractère du contrat et tous les articles des conditions, » *notamment les art.* 10 *et* 11, *se réunissent pour résoudre la question négativement* (12); vu » encore que le roi Guillaume, auteur de la concession, a laissé lui-même un précédent qui » doit éclairer le gouvernement actuel, et ce dans l'entête même de son arrêté du 12 jan- » vier 1830, où il affirme qu'à cette époque les concessionnaires ne demandaient pas d'in- » demnités, se bornant à ce qu'il leur fût fait une avance extraordinaire de fonds sur les » quatre millions; cela était naturel, car, avec l'auteur de la concession, il ne pouvait y » avoir lieu à déviation; d'où il suit, dit le conseil, à l'évidence, qu'aujourd'hui les conces- » sionnaires ne sont pas plus fondés qu'alors. »

Enfin, la consultation datée de juin 1832, et par conséquent postérieure au rapport des ingénieurs, s'appuie sur ce que d'ailleurs le gouvernement se trouve avoir rempli tous ses engagements quelconques envers les concessionnaires, comme ils le disent eux-mêmes dans leur requête du 2 janvier 1832.

Venant ensuite à une autre question dont il s'agira plus loin, celle relative à une indemnité pétitionnée par les concessionnaires, du chef de la diminution des droits de navigation, diminution sollicitée par eux-mêmes pour être en rapport avec le canal d'Antoing, le conseil soutient que cette demande n'est nullement fondée en droit; mais il ajoute qu'il y a ici à considérer que le maintien des droits aurait ruiné à la fois le canal et le district houiller de Charleroy.

Par une deuxième consultation (13), très longuement motivée et datée du 20 août 1832, M. l'avocat de l'administration arrive aux conclusions ci-après : « Que s'il demeure toujours » vrai de dire, comme il l'a fait dans son premier rapport préalable à la mise en demeure des » concessionnaires du canal, que la concession envisagée comme contrat, est de sa nature » aléatoire, il faut cependant résoudre les questions de dépense qui en dérivent, dans le sens

---

de fl. 200,000 a été faite au concessionnaire pour le souterrain, et, par suite, que la première des sommes ci-dessus serait seule admissible. Nous faisons observer à cet égard : 1° que les intérêts de fl. 200,000 à 4 ½ p.°/₀, ne compensent pas bien exactement les intérêts à fl. 338,782-60 à 5 p. °/₀; et 2° que les fl. 200,000 dont il s'agit, n'ayant été qu'une avance à valoir sur les 4 millions du syndicat, leurs intérêts sont compris dans les 27 annuités de fl. 280,000, dont les concessionnaires tiennent compte au gouvernement. Dès-lors, il n'y a aucune déduction à faire pour les intérêts de cette avance et nous ne voyons pas sur quoi on se baserait pour refuser aux concessionnaires les intérêts de leurs capitaux.

(12) Les art. 10 et 11 ne s'appliquent qu'aux travaux prévus, aux travaux spécifiés aux art. 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7. On avait bien prévu un souterrain au devis, mais, le mode d'exécution y indiqué pour cet ouvrage, ayant été reconnu impraticable, il n'est pas si évident que les travaux du souterrain tombent en totalité dans le forfait de l'entreprise. D'autre part, les conséquences que, dans sa première consultation, l'avocat de l'administration tire de l'arrêté du 12 janvier 1830, sont démenties par la lettre de l'administrateur du waterstaat, du 25 janvier, citée par M. le rapporteur page 97 (Annexe n° 7, page 30).

(13) Il est facile de se convaincre à la lecture de cette seconde consultation que son auteur ne révoquait guère en doute le succès des demandes du concessionnaire, non seulement en équité, mais encore en strict droit. Il est essentiel de remarquer qu'il s'agissait de payer actuellement au concessionnaire le montant de sa réclamation ; mais il est évident que cette réclamation se fût présentée sous un jour encore plus favorable, si elle eût été bornée à la demande d'une prolongation de jouissance du canal à l'expiration des 29 années de concession, jusqu'au remboursement intégral des dépenses imprévues; car le gouvernement n'aurait eu aucun motif plausible de profiter à titre gratuit du montant de ces dépenses.

Digitized by Google

» le plus conforme à l'équité et à la probité nationale, à quoi le gouvernement est déjà plus » ou moins engagé envers les concessionnaires, par un arrêté du précédent ministre de l'in- » térieur, du 31 août 1831, qui, sans concéder un droit nouveau aux entrepreneurs du » canal, sans faire en leur faveur aucune reconnaissance positive, a cependant déjà admis, » *comme point de départ de l'appréciation de leurs réclamations, que leur but était d'obtenir le* » *paiement de travaux exécutés, ou de terrains et bâtiments acquis, qui n'avaient point été spé-* » *cifiés dans les cahiers des charges, devis, plans et actes de concession,* et que ces travaux » exécutés et les acquisitions des terrains dont il s'agit, *ont eu lieu sous la direction des agents* » *de l'administration,* chargés de la surveillance des travaux ; arrêté pleinement exécuté par » la commission qu'il institue *pour régler, d'une manière équitable, les indemnités auxquelles la* » *société concessionnaire pourrait avoir droit,* laquelle commission, sans aucune réserve de » sa part, ni de celle de l'administration, a accompli cette mission par la visite du canal sur » toute son étendue, et l'appréciation des indemnités, à l'intervention des concessionnaires, » vis-à-vis desquels, sur des antécédents aussi positifs, il serait fort difficile et peut-être peu » convenable de chercher à revenir.

» Qu'enfin tout ce qui ne serait pas compris dans les trois catégories de dépenses recon- » nues devoir être à la charge de l'État, par le dit arrêté ministériel, devrait rester à charge » et pour compte des concessionnaires. »

Le canal fut terminé le 1er mai 1832, ainsi qu'il conste d'une dépêche de M. l'inspecteur Vifquain ; mais des infiltrations considérables se sont alors déclarées, et la navigation ne put avoir lieu.

Par sa dépêche du 4 septembre 1832, M. le ministre de l'intérieur enjoignit à M. l'inspecteur des ponts et chaussées de réunir de nouveau, le plutôt possible, la commission nommée par le susdit arrêté du 31 août 1831, à l'effet de vérifier l'étendue et les causes des infiltrations, et de constater quels sont les ouvrages faits ou à faire, ainsi que l'évaluation des dépenses que ces travaux ont dû ou doivent nécessiter, sans préjuger néanmoins sur les prétentions qu'on pourrait faire valoir à une indemnité de ce chef.

Dans ses développements des motifs du projet de loi qui nous occupe, M. l'inspecteur fait connaître que le canal étant creusé, sur des lieues entières, dans la calcaire, le schiste et le gravier, malgré tous les soins donnés à la formation des digues, il se manifesta de telles infiltrations, surtout dans les déblais, que l'emprise dans le canal de toutes les eaux disponibles de la vallée devint insuffisante, et qu'il y avait impossibilité de navigation régulière et du tirant d'eau voulu par le cahier des charges, quoique le canal fût établi dans les termes du devis. Force fut donc de couvrir les parois intérieures de ces parties du canal d'une couche de béton.

D'après un état approximatif, remis par M. l'ingénieur à la commission, les dépenses en bétonnage sont évaluées à fl. 112,981 ; mais on explique par une note que cette somme sera nécessairement dépassée de beaucoup, et que, pour ne pas engager l'État trop loin, il avait été nécessaire de s'arrêter à une certaine limite, au delà de laquelle il ne serait plus rien alloué de ce chef aux concessionnaires. Cette limite a été fixée à fl. 120,000 (*b*), dit M. l'ingénieur, et on a eu le soin d'insérer dans la transaction une disposition qui oblige les concessionnaires, sans pouvoir réclamer aucune nouvelle indemnité, à l'exécution entière du bétonnage dans toutes les parties du canal où il serait jugé nécessaire.

Note de la commission.

(*b*) Nous devons faire remarquer ici que, si les concessionnaires sont fondés en droit à réclamer les frais de bétonnage, il n'appartient pas au gouvernement de fixer des limites, et que, s'ils ne sont pas fondés, il ne lui appartient pas davantage de concéder une indemnité (14). Il sera d'ailleurs démontré ci-après que les infiltrations sont dues à l'imprévoyance et à la parcimonie des concessionnaires eux-mêmes (15).

---

(14) Ce dilemme ne prouve rien, car qu'est-ce qui empêche de fixer transactionnellement le montant d'une prétention qui, en strict droit, pourrait atteindre un chiffre plus élevé?

(15) Nous verrons ci-après, quel est le mérite de la démonstration qu'on annonce au sujet des causes des

Digitized by Google

Ainsi que nous y avons déjà fait allusion plus haut, des réclamations tendant à obtenir la réduction des droits de navigation furent adressées au gouvernement, dans l'intérêt du commerce, et par les concessionnaires.

Un arrêté royal du 17 septembre 1832 fit droit à ces réclamations. Le droit de fl. 1-70 par tonneau, pour tout le parcours du canal, fut réduit à fl. 1-45, et il fut stipulé que la réduction serait proportionnelle pour les distances moindres, et les droits moins élevés. Le remboursement de la différence de recette, résultant de cette réduction au préjudice des concessionnaires, se fera, dit l'art. 3 de l'arrêté, par une retenue équivalente sur la somme annuelle due par ces derniers, en remboursement des sommes avancées pour faciliter la construction du canal.

Enfin, par l'art. 4, le roi se réserve de modifier ou de rapporter l'arrêté au besoin.

Quoique cet arrêté soit évidemment entaché d'inconstitutionnalité (16), il paraît résulter des circonstances dans lesquelles il a été rendu, et des considérations du conseil dont nous avons rapporté ci-dessus une partie de la consultation, que c'est ici le cas, ou jamais, d'accorder à cet égard au ministère un bill d'indemnité, vu qu'il paraît avoir été porté pour empêcher la ruine à la fois du canal et du district houiller de Charleroy (17). Toutefois nous pensons que l'arrêté aurait dû être soumis, pour être converti en loi, à la première session qui a suivi le 17 septembre 1832, jour où le roi l'a signé.

Les talus et berges du bief de partage furent exécutés, dit M. l'ingénieur, dans ses développements des motifs, comme le prescrivait le devis; mais les terrains des hautes berges, posés par la nature sur des bancs de pierres recouvertes de terre glaise glissante, placés bien au-dessous du fond du canal, glissèrent sur ces couches onctueuses, soulevèrent le fond du canal en entravant la navigation, et le fermèrent même tout-à-fait en se joignant par le pied.

Suivant une note de M. l'ingénieur, le coût de la totalité des travaux faits jusqu'à ce jour, pour obvier à ces éboulements, s'élève déjà à la somme de fl. 49,900, et il faudra encore au moins dépenser fl. 70,000, dans les 3 ou 4 années qui vont suivre, pour exécuter les ouvrages de cette espèce, dont, dès aujourd'hui, la nécessité est démontrée.

Au moment de la révolution, tous les travaux du canal durent être abandonnés subitement, et tout le matériel d'exécution, ainsi que quantité de matériaux, restèrent éparpillés sur de grandes étendues, et furent en partie perdus.

Les habitants de quelques communes commirent des dégradations en se frayant des chemins à travers les ouvrages, et les travaux de terrassement subirent des dommages par l'irruption des eaux.

Tout le personnel resta inactif; le dommage fut très grand, et M. l'ingénieur affirme qu'en estimant cette perte des concessionnaires à fl. 8,000, il n'a pris en considération que ce qu'il a pu en voir lui-même.

Le même ingénieur évalue ensuite à fl. 12,000, les pertes éprouvées par les concessionnaires dans les premières années de la révolution, par suite d'interruptions et retards de paiements relativement aux sommes à leur avancer par le gouvernement qui avait remplacé pour eux le syndicat d'amortissement. Il ajoute que ce chiffre de fl. 12,000 ne comporte pas même le tiers de la perte réelle.

---

filtrations. La seconde consultation précitée de l'avocat de l'administration, pose en principe que les dépenses du chef des infiltrations, ne peuvent être mises à la charge des concessionnaires.

(16) Il est à remarquer que le gouvernement provisoire a, par simple arrêté, en date du 9 janvier 1831, abaissé de moitié les droits sur le canal d'Antoing.

(17) L'arrêté du 17 septembre 1832, n'abaisse le droit que d'un septième, il peut en outre être considéré comme une faible compensation des pertes que l'arrêté du 9 janvier 1831 faisait éprouver au concessionnaire et aux exploitants du bassin de Charleroy; cet arrêté a été rendu après due information, il a été publié et n'a été l'objet d'aucune critique. Le gouvernement se réservait d'ailleurs le droit de le révoquer.

Digitized by Google

Les achats de terrains ou indemnités à faire ou à payer par les concessionnaires sont calculés au devis estimatif général comme suit :

1° Pour la construction du canal et le redressement des rivières,

a. Prairies, bois et terres labourables, environ	40 bonniers à fl. 1,200			
	87 » 1,750			
	364 » 2,000			
Ensemble	491 bonniers 37 perches,	fl.	928,931	22
b. Propriétés bâties à acquérir ou à indemniser			142,000	00
2° Pour rigoles, réservoirs, étangs et prises d'eau,				
a. Terres labourables, un peu plus de 8 bonniers, à fl. 1,750, prairies, près de 123 bonniers, à 2,000. Ensemble 131 bonniers 68 perches 70 aunes.			261,182	38
b. Indemnités			18,000	00
	Total	fl.	1,350,113	60

Les prix de ces terrains ont été calculés au devis comme moyenne valeur de tous les cas particuliers avec tous les accessoires, c'est-à-dire pour placement du canal et de ses francs-bords, pour les emprunts de terres, remblais, dépôts de déblais, et enfin pour toute espèce d'occupation momentanée.

La cession absolue et définitive de ces terrains n'était obligatoire que relativement au placement du canal et de ses francs-bords; aussi ceux-ci furent-ils tous acquis au nom et pour le gouvernement, tandis que ceux pour tout autre usage ne furent le plus souvent acquis que conditionnellement.

M. l'ingénieur termine sa note relative aux détails que nous venons de donner, en disant :

« On ne peut pas plus entrer en compte de clerc à maître pour ces terrains que pour les » ouvrages repris au devis, car alors il n'y aurait plus de forfait pour les travaux repris au » projet. Ce serait remettre toute l'entreprise en question; l'intérêt du trésor ne pourrait en » accepter les résultats. »

Nous devons toutefois faire observer qu'il résulte d'explications données depuis, qu'en se servant ici de l'expression *forfait*, M. l'ingénieur n'a entendu l'appliquer qu'au coût des ouvrages décrits au devis, et non à la qualité, aux dimensions ou à l'espèce de ces ouvrages.

Par suite de la séparation de la Belgique de la Hollande, le tonnage des transports opérés sur le canal est considérablement diminué, dit M. l'ingénieur, dans ses développements des motifs de la transaction. Il évalue à 80,000 au moins, le nombre de tonneaux de charbon qui marcheraient en plus sur le canal, s'ils pouvaient entrer dans les eaux hollandaises, ce qui, à raison de fl. 1-70 le tonneau, établirait encore une perte annuelle de fl. 135,000, que les concessionnaires auraient essuyée par force majeure, et dont il y aurait lieu pour eux d'être indemnisés par l'État, seul responsable du fait de la séparation de la Hollande.

Lors de l'étude du projet du canal, on reconnut que des embranchements vers les charbonnages du levant de Mons doubleraient son utilité. Dès-lors leur exécution fut arrêtée en principe. Un projet et un devis estimatif furent soumis au ministre de l'intérieur, le 12 octobre 1832, et le cahier des charges de l'entreprise fut arrêté et approuvé le 11 septembre 1833. Les embranchements vers *Heudeng* et *Mariemont*, avec leurs compléments en chemins de fer jusqu'à la route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont, devaient rejoindre le canal principal à Seneffe.

L'adjudication de la concession de ces embranchements eut lieu le 11 octobre 1833, et les concessionnaires du canal principal furent les seuls soumissionnaires. L'entreprise leur fut adjugée, sauf l'approbation ministérielle, pour le terme de 90 années et aux prix de péage *maxima* stipulés à l'art. 36 du cahier des charges, modifié par arrêté du 10 octobre 1833, et consignés dans la soumission des concessionnaires, savoir : pour l'embranchement entre le

Digitized by Google

canal principal et la grande route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont, au prix d'un franc par tonneau, et pour l'embranchement, dit *de Mariemont*, au prix de 75 centimes par tonneau.

Mais cette adjudication n'ayant jamais été approuvée, on pense qu'aujourd'hui ni le gouvernement ni les adjudicataires ne sont plus liés aucunement en ce qui la concerne (18).

Par pétition adressée à la Chambre, le 23 mai 1834, soixante sociétés houillères du bassin de Charleroy ont signalé les dommages qu'apporterait à l'industrie et au trésor l'approbation royale des dits embranchements.

Des contre-pétitions ont été adressées à la Chambre, l'une du 8 et l'autre du 20 juin 1834, par onze propriétaires ou sociétés houillères du levant de Mons.

Rapport sur ces diverses pétitions a été fait dans la séance du 15 novembre dernier, et nous nous bornerons par conséquent à en présenter ici succinctement l'analyse.

A l'appui de leur demande, dit l'honorable rapporteur, M. Berger, les premiers pétitionnaires exposent que leurs établissements ont déjà tant de peine à se soutenir, et que la construction des embranchements, en avantageant les houillères du centre, aurait pour eux les conséquences les plus fâcheuses.

Nous devons faire observer ici, que la Chambre a depuis lors reçu une pétition du district houiller de Charleroy, tendant à obtenir une augmentation de personnel pour son tribunal. Cette demande est fondée sur le grand développement industriel de ce district, et les causes de ce développement qu'on signale, sont les débouchés qui furent créés à l'aide de diverses constructions formant de nouveaux moyens de communication, et notamment à l'aide du canal dont il est ici question.

Depuis un temps qui est très rapproché, dit l'honorable auteur de la proposition prise en considération par la Chambre, dans sa séance du 6 de ce mois, l'industrie et le commerce de Charleroy ont éprouvé un accroissement considérable; les clouteries, les verreries, la forgerie ancienne, la forgerie au nouveau système, c'est-à-dire celle qui emploie le coak pour la manipulation du fer, les houillères enfin, ont marché à pas de géant dans la carrière industrielle. Cette progression est établie dans les tableaux statistiques ajoutés à la pétition du barreau.

La question d'utilité générale que présente la construction d'embranchements sur Houdeng et Mariemont, ne nous a donc pas paru de même faire le moindre doute en principe, indépendamment des avantages particuliers qui doivent en résulter pour les autres bassins houillers.

Si la trop grande facilité de concurrence accordée à l'industrie étrangère, sur notre marché intérieur, est nuisible aux véritables intérêts généraux du pays, lorsque l'étranger ne permet pas lui-même cette espèce de concurrence sur ses propres marchés, il n'en est pas moins vrai que la concurrence entre les industriels indigènes ne peut jamais, celle-là, que profiter au pays. Puisque le canal principal a produit d'aussi heureux effets que ceux qu'on nous signale pour le bassin houiller de Charleroy, pourquoi refuserait-on à un autre district, non moins intéressant, de prendre sa part dans les bienfaits et la protection qui doivent en résulter pour son industrie à lui en particulier, et pour le pays en géneral. Car enfin toute industrie, quelle que soit la partie du pays où on la pratique, intéresse toujours vivement le pays tout entier.

D'ailleurs, Messieurs, on ne s'est décidé à mettre des embranchements en adjudication, qu'après une enquête solennelle, dans laquelle ont été entendus les délégués des provinces du Brabant, d'Anvers, et de la Flandre orientale, du Hainaut et des diverses localités plus spécialement intéressées pour ou contre leur construction.

---

(18) Le gouvernement ne partage pas cette manière de voir, comme le prouve l'arrêté royal du 29 août 1835; il est à observer d'ailleurs que la convention du 6 novembre 1834, présuppose l'existence de la concession de 90 ans, puisqu'elle la convertit en une concession à court terme.

Digitized by Google

Après cet exposé préliminaire des faits qui ont précédé la présentation du projet de loi, nous arrivons à l'examen de ce projet en lui-même.

Votre commission, Messieurs, y a trouvé une question principale à résoudre, savoir :

La convention du 6 novembre 1834, entre le ministre de l'intérieur, d'une part, et les concessionnaires du canal, d'autre part, est-elle utile et bien conçue dans les intérêts de l'État?

Cette question se subdivise naturellement dans les quatre que nous allons successivement traiter.

1re *question.* — Les indemnités que réclament les concessionnaires, quant au canal principal, sont-elles fondées en droit et en équité?

Nous devons d'abord faire observer, plus particulièrement que nous l'avons déjà fait ci-dessus, que les développements des motifs de M. l'inspecteur des ponts et chaussées, du 5 décembre 1834, *ne sont nullement d'accord*, en ce qui concerne cette question, avec l'exposé des motifs de M. le ministre de l'intérieur, à l'appui du projet de loi qui a été présenté le 24 novembre 1834, et, par conséquent, antérieurement aux développements de M. l'inspecteur. On voit en effet, aux pages 1, 2 et 3 de ce dernier document, que M. l'ingénieur fait entrer en ligne de compte, dans ses calculs relatifs aux avantages qui, selon lui, doivent résulter de la transaction du 6 novembre, pour 737,000 fl. de travaux extraordinaires qui donneraient lieu à des indemnités de la part de l'État envers les concessionnaires, tandis qu'aux pages 2 et 3 de l'exposé des motifs du ministre, celui-ci affirme n'avoir pris en considération que pour fl. 486,692-27 de travaux de cette espèce, savoir : fl. 381,120-10 pour percement du souterrain et fl .105,572-17 pour ouvrages non spécifiés au devis (19).

Il résulte nécessairement de cette observation que, bien que, dans l'opinion de l'ingénieur qui a fait les calculs de la transaction, le montant des indemnités équitablement dues serait de 737,000 fl., *M. le ministre en a rejeté près de la moitié* (20), et, par suite, nous ne pouvons que nous étonner de ce que cependant l'on vienne encore, *après ce rejet*, faire entrer en ligne de compte ces indemnités rejetées, *auxquelles les concessionnaires paraissent du reste avoir renoncé eux-mêmes*, puisqu'on voit (Annexe, n° 22, page 78) qu'ils ne portent dans leur lettre du 10 novembre 1833 (où ils forment le chiffre total de la valeur actuelle de leur concession) que 486,000 fl. pour travaux extraordinaires (21).

---

(19) Ce désaccord n'existe pas. Ne prévoyant pas les objections qui ont été élevées contre une convention dont les avantages pour l'État, incontestables dans mon opinion, me semblaient devoir être facilement appréciés par la Chambre, je me suis borné, dans l'exposé des motifs, à faire connaître très sommairement l'état de l'affaire, sans commenter chacun des articles de la convention. Si je n'ai pas parlé du bétonnage et des travaux de soutènement de la grande tranchée du bief de partage, dans l'exposé des motifs, c'est que la convention du 6 novembre 1834, art. 7 et 8, est précise à cet égard; il est évident que des travaux considérables, dont la réussite est chanceuse, et que l'on annonce constituer une des charges de la convention, ne peuvent avoir été imposés, sans compensation, au concessionnaire, surtout lorsqu'on lui interdisait tout recours en indemnités pour dépenses imprévues ou imprévoyables. Veut-on un nouvel argument à l'appui de ce que j'avance? Je le tire du rapport de M. Vifquain, en date du 29 novembre 1833, antérieur, par conséquent, à mon exposé des motifs; il y est dit, en propres termes (*voir* pag. 73 ci-dessus), que la recette opérée depuis l'ouverture du canal, sera compensée par la dépense en bétonnage et par une somme à mettre à la disposition du gouvernement, pour travaux à exécuter au bief de partage. Or, c'est ce rapport de M. Vifquain qui a servi de base à la convention et, en présence des art. 7 et 8 de cet acte, on ne peut supposer le rejet des propositions de M. Vifquain, relativement au bétonnage et aux travaux de soutènement au bief de partage. Seulement, au lieu d'adopter purement et simplement, la proposition de M. Vifquain, en ce qui concerne les travaux du bief de partage, proposition qui tendait à ce que l'exécution se fît par le gouvernement, au moyen de fonds mis à sa disposition, il m'a paru préférable d'en laisser le soin et la responsabilité au concessionnaire, en lui faisant contracter l'obligation de consolider *parfaitement et définitivement*, et sans nul recours possible, cette partie du canal.

(20) Je n'ai jamais songé à rejeter les indemnités pour le bétonnage et les travaux de soutènement. Si des explications avaient été demandées, tout doute eût disparu.

(21) L'on a tiré une fausse conséquence de la lettre des concessionnaires du 10 novembre 1833; cette lettre prouve au contraire qu'indépendamment de la concession nouvelle de 11 ½ ans, les concessionnaires entendaient qu'il leur serait fait abandon des recettes à partir de l'ouverture du canal, et qu'au moyen de cet abandon,

Digitized by Google

Nous n'aurions donc nullement à nous occuper de l'examen en détail du mérite des diverses réclamations des concessionnaires, que l'on nous annonce avoir été faites et que M. l'ingénieur du canal trouve fondées; mais, afin qu'on ne puisse nous reprocher d'avoir négligé la moindre investigation, nous avons cru cependant devoir les discuter.

Vous avez vu, Messieurs, par l'exposé qui précède, que toutes ces réclamations ont été trouvées non fondées en droit par M. l'avocat de l'administration (22); mais qu'il a paru à cet avocat résulter des divers arrêtés et écrits y relatifs, tant de ceux qui sont émanés de l'administration du waterstaat, sous le précédent gouvernement, que de ceux du gouvernement actuel, que la probité nationale commandait d'allouer aux concessionnaires plusieurs de ces indemnités.

M. l'ingénieur divise les réclamations des concessionnaires en deux catégories distinctes : l'une renferme les indemnités résultant des travaux, et l'autre est relative aux revenus du canal.

Première catégorie.

1° Travaux extraordinaires pour le percement du souterrain, à Bestrefaite.	fl.	381,120 10
2° Bétonnage fait pour obvier aux infiltrations survenues.		120,000 00
3° Réparations des éboulements survenus aux hautes berges		110,000 00
4° Ponts et aqueducs exécutés en plus.		105,572 15
5° Dégâts dans les travaux et pertes de matériaux, par suite des combats de la révolution; intérêts perdus pour les concessionnaires en raison des retards de versement		20,000 00
Total.	fl.	736,692 27

Deuxième catégorie.

1° Remboursement à faire par l'État aux concessionnaires, en vertu de l'arrêté du 17 septembre 1832, de la différence de recette résultant de la réduction des péages (réduction qu'ils prétendent aujourd'hui être à leur préjudice), au moyen d'une retenue équivalente, accordée par le même arrêté aux dits concessionnaires, sur les annuités dues par ces derniers en remboursement des sommes avancées pour faciliter la construction du canal. M. l'ingénieur du gouvernement évalue cette retenue annuelle sur un tonnage qu'il suppose être de 250,000 tonneaux; le droit primitif étant de fl. 1-70, et celui actuel de fl. 1-45, pour tout le parcours du canal, il en résulte, selon lui, une différence de 25 cents, et, pour 250,000 tonneaux, un remboursement annuel à faire de . . . . . fl. 62,500 00 (23)

2° Indemnité pour transports sur le canal perdus par suite de la séparation de la Hollande (24).

A reporter. . . . . fl. 62,500 00

---

ils seraient indemnisés des travaux de bétonnage et de soutènement du bief de partage, ce qui est exclusif de la prétendue renonciation dont le rapport fait mention.

(22) Que l'on veuille bien lire la seconde consultation de l'avocat de l'administration, et l'on sera convaincu que cet avocat considérait les réclamations des concessionnaires comme très fondées, *même en droit*.

(23) Pour établir la valeur de la concession à reprendre par le gouvernement, on est parti de la supposition que tous les transports à effectuer pendant sa durée (29 années), correspondraient à une moyenne par année de 250,000 tonneaux, droit *maximum*. On a pris cette même base d'évaluation pour fixer le montant de l'indemnité à allouer aux concessionnaires du chef de la réduction des péages. Dès-lors, la réduction étant de 25 cents sur le droit *maximum*, l'indemnité devait être de fl. 0-25×250,000, soit fl. 62,500.

(24) Cette indemnité n'a pas été admise par le gouvernement; M. Vifquain n'en a fait mention que pour faire ressortir les avantages de la convention du 6 novembre 1834. Nous renvoyons M. le rapporteur à la lettre du concessionnaire du 10 novembre 1833 (Annexe n° 22, page 78); il y verra que, moyennant l'adoption de la convention, le concessionnaire renonce à toute prétention du chef de la séparation de la Hollande.

Digitized by Google

Report. . . . . fl. 62,500 00

On a dit, selon M. l'ingénieur, aux concessionnaires : « Faites cette » grande entreprise et vous aurez le produit des transports, plus spécia- » lement ceux pour l'exportation. »

La dépense, ajoute-t-il, est faite sous l'empire de cette promesse qui doit être tenue autant que possible ; il croit ce titre à indemnité au moins équitable, et il estime qu'on doit la calculer sur le pied de 80,000 tonneaux, à fl. 1-70 par tonneau, d'où résulterait donc une indemnité *annuelle*, aux concessionnaires, de 136,000 00

Total . . . . . fl. 198,500 00

3° Par suite de l'art. 7 de la loi du 1er mai 1834, relatif au chemin de fer, il sera apporté de nouvelles réductions aux péages; M. l'ingénieur ne fait aucune évaluation à cet égard, et porte ce chef d'indemnité ici simplement *pour mémoire*.

Enfin, faisant remarquer que l'annuité due par les concessionnaires au gouvernement est de fl. 280,000, M. l'ingénieur croit qu'on peut estimer, d'après les trois chefs de diminution ci-dessus à opérer sur cette annuité, *que celle-ci se trouvera bientôt réduite à moins de* 100,000 *florins* (25).

Ainsi, il y aurait, selon les prévisions de M. l'ingénieur du gouvernement, d'une part, une indemnité totale de fl. 737,000 (somme ronde) à payer une fois, et, d'autre part, réduction de l'annuité à fl. 100,000 (26).

Votre commission, Messieurs, a cru devoir se livrer à l'examen de toutes les différentes parties des calculs et considérations présentées par l'administration.

En terme général, elle a d'abord été unanimement d'avis, avec M. l'avocat de l'administration, *qu'en droit*, les réclamations des concessionnaires n'étaient nullement fondées (27). Sous le rapport de l'équité, elle a émis les considérations suivantes :

Première catégorie d'indemnité.

La discussion a été fort longue à cet égard.

On a soutenu d'une part « qu'il n'y avait de fondées en équité que les indemnités pour » travaux extraordinaires en plus et non compris au devis ; les art. 10, 11, 19, 22 et 23 du » cahier des charges ont paru trop formels pour qu'il en pût être autrement. M. l'administra- » teur du waterstaat, Ewyk, par sa lettre du 25 janvier 1830, reconnaît que, si les réclama- » tions du concessionnaire, qui demande une prolongation de concession, comme indemnité » pour travaux ayant coûté plus que l'estimation, étaient reconnues être fondées, il y aurait » alors au moins lieu à lui décompter, par compensation, ce que des travaux compris au » devis peuvent lui avoir coûté en moins (28). Il y a eu des travaux de cette dernière espèce, » a affirmé un honorable membre ; il est à ma connaissance personnelle, a-t-il ajouté, *que les* » *pieux et les palplanches qui ont servi à la fondation des écluses, sont en bois de hêtre, bien que,* » *d'après le devis, ils auraient dû être en bois de chêne* (29). Les dimensions des écluses et des

(25) M. Vifquain a indiqué ce résultat comme possible, pour le cas où la convention ne serait pas sanctionnée par le pouvoir législatif.

(26) Cette conclusion est fausse en ce qui concerne la réduction de l'annuité, puisque, nous le répétons, l'indemnité pour la perte du débouché en Hollande est écartée par la convention.

(27) Pour le fondement, même en droit, des réclamations des concessionnaires, pour travaux non prévus au devis et du chef de la réduction des péages, nous nous référons aux notes consignées par nous en regard du rapport de la commission, et de plus à la seconde consultation de l'avocat de l'administration.

(28) Dans la lettre de M. l'administrateur du waterstaat, il n'est pas question de décompter, par compensation, ce que les ouvrages compris au devis peuvent coûter en moins ; on n'y parle que d'une compensation éventuelle entre les travaux en plus et les recettes imprévues, qui pourraient être réalisées, *ce qui est bien différent.*

(29) On verra, à la page 108, que l'auteur de l'observation n'évaluait qu'à une somme peu importante le

Digitized by Google

» bois ont aussi été diminuées, par autorisation donnée dans l'exécution. Les grandes écluses » ont été portées en compte à fl. 16,000, les petites à fl. 14,000 (30), tandis qu'il y en a qui » n'ont coûté que 15 à 18,000 fr. On ne saurait préciser à quel chiffre total peuvent s'élever » les diverses compensations à faire de cette espèce. Une enquête seule pourrait faire arriver » à une évaluation approximative de ces compensations, et on regrette que la commission » d'ingénieurs, chargée d'une espèce d'enquête à l'égard des travaux exécutés en plus, ou » qui ont coûté plus que l'estimation portée au devis, n'ait pas cru devoir porter ses investi- » gations sur ce point important des compensations à décompter en faveur de l'État, et dont » ils avaient l'indication dans la lettre même de l'administrateur du waterstaat. (*Voir* d'ail- » leurs l'annexe litt. *R.*)

» *L'arrêté du* 12 *janvier* 1830 *constate positivement* que le gouvernement hollandais, auteur » de la concession, n'a reconnu ni le droit ni l'équité des indemnités demandées par les con- » cessionnaires (31). Il y a plus, il constate encore que ces derniers, eux-mêmes, n'ayant » pétitionné la somme de fl. 200,000 *qu'à titre d'avance extraordinaire* prise sur le prêt de » quatre millions, *ont par là reconnu le non-fondement de leurs prétentions*, en ce qui est des » travaux qui leur ont coûté plus que l'estimation portée au devis (32). Il est donc inconce- » vable, a-t-on ajouté encore pour combattre l'allocation de ces indemnités, *que le gouverne- » ment belge ait cru devoir dévier de la ligne de conduite, toute légale et rationnelle, que le gou- » vernement précédent, auteur de la concession, lui avait si bien et si justement tracée* (33). Le » ministre lui-même annonce, dans l'exposé des motifs du projet de loi, n'avoir pris en con- » sidération que les fl. 486,692-27 portés au rapport de la commission d'ingénieurs; et » cependant on voit, dans les développements présentés par M. l'inspecteur des ponts et » chaussées (page 90), qu'il calcule, lui, sur fl. 736,692-27. *Qu'on nous explique cette » contradiction* (34).

» Enfin, a dit l'honorable membre, avant d'être admis à être indemnisés pour travaux » extraordinaires, les concessionnaires *auraient dû prouver qu'ils avaient fait tous les travaux » ordinaires prévus* (35). »

On a répondu à ces diverses objections :

« Que, bien certainement, si, dans l'évaluation du montant des indemnités pour travaux » extraordinaires, on n'a pas pris en considération, pour le porter en déduction, le coût » moindre des constructions, par suite des moindres dimensions données aux ouvrages et de » la permission accordée d'employer des matériaux de moindre prix, mais aussi bons peut- » être, que, bien certainement, alors le décompte fait n'était pas juste; mais aussi, que l'auteur

---

montant des déductions à faire de ce chef. Nous ajouterons que ces économies sont largement compensées par des ouvrages en plus, dont il n'est pas tenu compte aux concessionnaires, tels que prolongement des radiers en perrés et fascinages.

(30) Il n'a jamais été question de porter les écluses en compte pour aucune somme, attendu que les écluses tombent dans le forfait de l'entreprise et que l'intention du gouvernement a toujours été de maintenir ce forfait, en ce qui concerne les ouvrages prévus. Quant aux dimensions des écluses, elles n'ont pas été changées.

(31) L'arrêté du 12 janvier 1830, ne constate rien à cet égard, puisqu'il passe sous silence les indemnités demandées par les concessionnaires; la seule pièce qui en fasse mention, est la lettre déjà citée de M. l'administrateur du waterstaat, et elle constate le contraire de ce que l'on prétend être constaté par l'arrêté.

(32) Les concessionnaires reconnaissaient si peu le non-fondement de leurs prétentions, qu'ils demandaient :

1° Une avance extraordinaire sur les 4 millions;

2° Une prolongation de concession comme indemnité.

Voir toujours la lettre de M. l'administrateur du waterstaat (Annexe n° 7, pag. 30), et de plus le texte même du rapport de la commission (pag. 97).

(33) Le gouvernement précédent ne rejetait pas les indemnités; le gouvernement belge n'a donc pas dévié de la prétendue ligne de conduite qui lui était tracée.

(34) Il n'y a pas contradiction, ainsi qu'on l'a vu; on regrette que la commission n'ait pas demandé d'explications sur un point aussi important.

(35) Cette preuve se trouve dans le rapport de M. Vifquain du 29 novembre 1833 (Annexe n° 21, page 62).

Digitized by Google

» lui-même de l'objection, n'évaluant qu'à une somme peu importante le montant des déduc-
» tions à faire de ce chef, il ne devait pas y avoir lieu à s'y arrêter, puisque, d'après les
» calculs faits pour la transformation de concession, il se trouvait de plus fortes sommes, en
» résultat, en faveur du gouvernement, et que la transaction n'est qu'une espèce de marché
» que l'on appelle vulgairement *coup rompu*.

» Quant aux art. 10 et 11 du cahier des charges, on a avoué qu'ils étaient trop formels pour
» qu'on puisse allouer des indemnités du chef de travaux compris au devis, qui ont coûté
» plus que l'estimation des ingénieurs. Mais on a nié que les cinq numéros mentionnés ci-
» dessus fussent autre chose que des travaux en plus de ceux décrits au devis, et on a conclu
» de ce que la règle renfermée dans les dits art. 10 et 11 ne posait d'autres limites d'exclusion
» aux indemnités, que celle de la description au devis, que dès-lors, par suite, on avait posé
» et admis le principe d'indemniser pour des travaux non compris et non décrits au devis. »

Passant ensuite aux divers chefs d'indemnités, on les a discutés chacun en particulier.

N° 1, fl. 381,120-10 *pour percement de souterrain.*

Quant au n° 1er, un membre a pensé *que le percement du souterrain était un ouvrage prévu au devis,* et que, par conséquent, l'indemnité n'était pas due, même en équité (36). Quelques membres de la commission ont été d'avis que le devis ayant, à la vérité, prévu ce percement du souterrain, mais ayant en même temps prescrit le mode d'exécution, il y avait équité, sinon droit, d'indemniser de ce chef les concessionnaires, si ceux-ci, comme c'était le cas, avaient été, sur la réquisition même des ingénieurs et des agents du gouvernement, obligés de recourir à d'autres moyens d'exécution que ceux prescrits, et cela après avoir d'abord exécuté selon le devis, et après divers autres essais plus ou moins coûteux et ruineux.

Votre commission, Messieurs, a regretté que le rapport des ingénieurs ne contînt pas des calculs plus positifs et plus détaillés à cet égard (37). On a pensé même qu'il eût été utile qu'à

---

(36) Un souterrain était prévu au devis, c'est incontestable. Mais le souterrain exécuté est-il identiquement celui prévu au devis, voilà la question?

(37) Je crois ne pouvoir mieux faire que de transcrire les observations de M. l'inspecteur Vifquain sur cette partie du travail de la commission :

« Il faut avoir suivi la marche irrégulière et capricieuse d'un pareil travail, pour se faire une idée exacte de
» l'impossibilité de tenir le compte détaillé qu'on eût voulu voir tenir :

» D'abord, le travail a commencé suivant la méthode prévue au devis, et ce n'est qu'après mille efforts et de
» très grandes dépenses, qu'il a fallu y renoncer et opérer d'une autre manière. Cette seconde manière, où la con-
» struction des pieds-droits précédait celle de la voûte, fut encore abandonnée, pour adopter celle de l'exécution
» par la voûte d'abord; et cette voûte, calculée et faite pour un terrain ordinaire, s'affaissa sous le poids de la
» montagne ébranlée; de grandes parties en furent refaites à ciel couvert. Quel compte tenir de ces façons et
» démolitions?

» Le travail conduit en bouveaux étroits, où il n'y avait de place que pour le mineur avec le boulant sur la
» tête, ne permettait ni mesure ni indication, ce n'était qu'à prix d'argent qu'il était possible d'y tenir les
» ouvriers les plus braves; il y a eu des moments terribles; lorsque les sables faisaient irruption dans la
» galerie, tous les bois étaient brisés et les matériaux enfouis.

» La montagne s'est ébranlée plusieurs fois dans la galerie, les puits entrepris par des Artésiens étaient
» abandonnés, repris par d'autres, élargis et abandonnés de nouveau. Quel compte tenir dans un tel dédale?
» Je le déclare impossible. Les briques, pour résister aux poussées, furent choisies une à une, des millions
» furent rejetées, quoique bonnes, mais pas assez fortes; les bois employés en si grandes quantités, différèrent
» de cube suivant la nature de la mine. Comment contrôler toutes ces différences, comment contrôler les
» transports de mille façons, la manœuvre des pompes, les épuisements mêlés à ceux du canal proprement dit?

» Que faire au milieu de ce brouhaha? Tenir des comptes réguliers en mesurant et vérifiant l'emploi des
» matériaux? Mais c'était impossible; aussi ai-je pris mon parti immédiatement.

» J'ai fait conduire l'ouvrage pied à pied, afin de le connaître exactement et pouvoir en faire l'estimation
» juste et exacte, en prenant en considération les difficultés presque insurmontables qui se sont présentées.
» De cette manière l'estimation du souterrain, tel qu'il est exécuté, a pu être faite consciencieusement, et
» c'est au péril de la vie de mon frère et de quelques employés dévoués, et au grand détriment de leur santé,
» que j'ai pu réussir.

» J'ignore pourquoi M. le rapporteur aurait voulu que les ouvrages fussent toisés en détail, puisqu'ils l'ont
» été par mètre courant de voûte, dans le décompte que la commission a fait. »

Digitized by Google

mesure de l'exécution des travaux extraordinaires, le concessionnaire et l'ingénieur du gouvernement eussent tenu note en double des dépenses réellement faites, ce qui était d'ailleurs prescrit par l'art. 14 du cahier des charges (*c*). L'ingénieur du gouvernement devant rendre compte à ses supérieurs, et ceux-ci pouvant le surveiller par des inspections faites à l'improviste, la commission d'ingénieurs, nommée par l'arrêté ministériel ci-dessus mentionné, aurait pu alors arriver, par une dernière vérification, à un décompte définitif, *clair, net et précis;* et nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer que les termes mêmes de la lettre ci-dessus mentionnée de M. l'administrateur du waterstaat, Ewyk, lui indiquaient assez à lui-même que, dans le doute où il était, s'il y aurait lieu à indemniser ou non de ce chef les concessionnaires, il devenait nécessaire d'établir un bordereau de prix pour les travaux faits en plus ou en moins, et, par suite, d'ordonner aux ingénieurs de toiser en détail tous les ouvrages faits, au fur et à mesure de leur construction, ce que, du reste, ils doivent avoir fait, du moins d'une manière approximative, pour la délivrance des certificats nécessaires aux concessionnaires à l'effet de percevoir les paiements partiels du prêt de 4 millions par le syndicat. Nous devons encore faire remarquer que la commission d'ingénieurs n'a eu d'autres documents de comparaison avec le devis primitif du percement du souterrain, qu'un devis ci-annexé (litt. *A*), en regard duquel nous avons fait imprimer l'estimation faite en premier lieu. On voit, à l'inspection seule de ces deux documents comparés, que l'indemnité elle-même de fl. 381,120-10 pour percement du souterrain, ne serait, à beaucoup près, pas entièrement due en équité, car la plupart des travaux mentionnés dans le devis du 8 novembre 1831, sont loin de résulter tous du changement du mode d'exécution prescrit par le cahier des charges. Ensuite il n'est pas inutile de faire remarquer ici de nouveau que, dans cette somme de fl. 381,120-10, se trouve comprise celle de fl. 42,347-50 pour intérêts, ce qui n'a pas été autorisé et a dû être surpris à la religion de l'ingénieur qui a fait l'estimation, puisque le concessionnaire avait reçu *du gouvernement même* une avance *extraordinaire et anticipée* de fl. 200,000.

N° 2, fl. 120,000, *bétonnage*.

Un membre a soutenu encore ici qu'il n'était pas question de travaux non prévus au devis, et que l'entrepreneur ayant vingt-neuf années de jouissance du canal, c'était autant dans son propre intérêt, que dans celui de l'État, qu'on avait empêché les infiltrations; un autre membre, sans méconnaître que cette opinion était fondée en partie, a considéré que la forme et l'esprit de la concession ne constituent pas positivement une concession de l'espèce de celles que l'on appelle à forfait; qu'on n'a pas dit aux concessionnaires : « vous ferez un canal de telle largeur, de tel tirant d'eau, qui suivra tel tracé, et vous répondrez de l'alimentation », et que, par suite, on ne pourrait vouloir réparer cette faute, que l'on a commise, en prétendant effectuer cette réparation au préjudice des concessionnaires, dont elle n'est nullement le fait, puisqu'ils se sont bornés à accepter les conditions qui leur ont été offertes. On leur aurait dit, selon ce membre : « vous exécuterez un canal dont la section aura tel profil, dont les talus auront telle inclinaison; » mais on n'a pas supposé la possibilité d'infiltrations, et, par suite, on n'a inséré aucune clause de précaution à cet égard dans le cahier des charges; enfin, a-t-il ajouté, l'entrepreneur a exécuté comme on le lui avait commandé, et il n'était responsable que de cette exécution conforme au devis.

Un membre a fait observer que les principales infiltrations, si non toutes, ont eu lieu, non

Note de la commission.

(*c*) Art. 14. Les entrepreneurs devront toujours tenir un registre exact du nombre d'ouvriers à leur service, qu'ils devront produire à l'ingénieur chargé de la surveillance des travaux, chaque fois qu'ils en seront requis. Ils seront tenus de lui donner tels renseignements qu'il pourrait leur demander sur le degré d'avancement des travaux (38).

---

(38) Cet article ne concerne que les renseignements à fournir par le concessionnaire sur le nombre d'ouvriers et l'avancement des travaux; s'il eût prescrit de tenir note des dépenses réellement faites, il eût été en contradiction avec l'art. 11 du cahier des charges.

Digitized by Google

pas dans les déblais, mais dans les remblais, qu'il a fallu faire *dans les terrains bas,* pour former les digues destinées à contenir les eaux du canal (39). Aux termes du cahier des charges, le concessionnaire devait acquérir à ses frais, non seulement les terrains nécessaires à l'emprise du canal, mais encore ceux où il fallait prendre les terres nécessaires pour en former les digues. Il y avait, a dit ce membre, à côté du tracé du canal, des prairies et terres, fort élevées en prix, que, dans le projet, on avait cru pouvoir être utilisées pour cet objet; mais le concessionnaire a préféré prendre des terres pierreuses et graveleuses, dans les terrains élevés, et, par suite, des infiltrations se sont manifestées dans les digues qu'il en a formées. Ce sont là des faits qu'il est du devoir de l'administration de constater, *et certes, s'ils existent, loin d'être des titres à indemnité en faveur du concessionnaire, ils sont des titres contre lui, puisque le retard de l'ouverture du canal est principalement attribué à ces infiltrations.*

N° 3, fl. 110,000, *réparations des éboulements, savoir :*
49,900 *pour travaux effectués.*
60,100 *id. à effectuer.*

Ici quelques membres ont considéré que les dépenses pour la maintenue des hautes berges de partage, en 1832, 1833 et 1834, ont été faites, à ce qu'il paraît, sous la direction et avec une espèce de promesse d'indemnité de la part de l'administration. Mais, quant aux 60,000 fl. pour travaux encore à exécuter, ils se sont rangés de l'opinion d'un honorable membre, qui a soutenu qu'il ne s'agissait ici que purement et simplement de travaux d'entretien, et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu à indemnité. Deux membres ont pensé que l'équité commandait d'allouer cette indemnité *tout entière,* parce que, dans leur opinion, s'il y a eu des éboulements, c'est que par les sondes, qui sont le fait de l'administration, on avait mal reconnu la nature du terrain, et que, par suite, on n'avait pas donné aux talus le degré d'inclinaison convenable.

Pour combattre cette dernière opinion il a été répondu que de la note ci-annexée (litt. *B*), fournie et paraphée par M. l'inspecteur des ponts et chaussées lui-même, il conste que les éboulements ne seraient pas provenus du trop peu d'inclinaison des talus des hautes berges, mais plutôt et seulement de la nature du sol, sur lequel ces hautes berges sont assises, puisqu'on n'indique pas, comme remède apporté, un changement dans les profils, mais bien des pilotages et fascinages. On voit même, dans cette note, que les dix éboulements réparés en 1834, ont été occasionnés par *les fortes pluies de l'année* 1833. Il est de fait, et on ne saurait le nier, que, pour ce qui est de l'entretien, il y a eu véritable forfait de la part de l'entrepreneur pour le prendre entièrement à son compte. L'entrepreneur ne peut donc être admis à faire valoir ce titre à indemnité, en prétendant, sous mille prétextes, que ces éboulements sont dus à ce que les prévisions de l'ingénieur ont été plus ou moins en défaut.

---

(39) « Le membre de la commission, qui a fait cette observation, n'a point vu les lieux avec connaissance de » cause; car il eût vérifié que les filtrations imprévues avaient presque toujours eu lieu *dans les parties » élevées du terrain*, où on a rencontré le schiste en pierrailles; il est vrai qu'une partie du bief 31, bétonné, » est en digue, mais qu'on s'assure si on n'a pas employé dans leur formation les meilleures terres des » environs.

» Dire que le concessionnaire a employé telle terre, ou telle autre, par économie, c'est faire preuve » d'ignorance sur la manière dont il a obtenu les terrains d'emprises.

» Avant de mettre la pelle en terre, et avoir connaissance de ces filtrations, les parcelles d'emprises, » expropriées sur un plan dressé par moi, lui ont été remises; l'entrepreneur n'a eu rien à dire dans la » formation des plans qui ont subi une enquête.

» Il aurait été bien mal avisé cet entrepreneur, qui, pour faire de mauvaises digues, eût été déblayer des » terrains pierreux où la main-d'œuvre d'extraction coûte infiniment plus que les meilleures terres.

» M. le rapporteur ne fait pas mention des renseignements que j'ai donnés sur cet objet dans une conférence » chez M. le ministre, surtout que le concessionnaire, avant de se décider au bétonnage, a dépensé, sous les » yeux des habitants du pays, de très fortes sommes en essais d'étanchements, qui n'ont pas réussi, et que » la société supporte seule.

» J'ai depuis, et sur le plan et sur les lieux, examiné le tracé sous le rapport des filtrations, et cherché si » j'eusse pu le mieux placer; je ne le pense pas. » (Observations de M. Vifquain.)

Digitized by Google

N° 4, fl. 105,572-17, *ponts et aqueduc en plus.*

Cette indemnité a été reconnue équitable en principe par tous les membres de la commission.

N° 5, fl. 20,000, *dont* 8,000 *pour pertes et dégâts, par suite de la révolution, et* 12,000 *pour pertes d'intérêts.*

On a rejeté les 8,000 fl. pour perte de matériaux et dégâts commis par suite de la révolution, non pas qu'en principe on ait pensé que les concessionnaires ne soient pas fondés, peut-être, à faire valoir ce chef d'indemnité, mais parce qu'il ne peut leur être accordé de privilége, et que ce serait leur en accorder un que de leur payer, dès aujourd'hui, une indemnité, tandis que la législature n'a pas encore statué sur le projet général d'indemnités pour pertes et dégâts résultant de la révolution (*d*).

En ce qui est des fl. 12,000 pour perte d'intérêts, résultant des retards apportés par le gouvernement belge aux paiements à faire par lui, et stipulés dans le contrat avec le syndicat d'amortissement, nous verrons plus loin combien cette prétention est peu fondée, puisque, si les concessionnaires avaient exécuté les clauses et conditions de leur contrat, *il ne serait plus resté à leur payer, au moment de la révolution, que fl.* 400,000 *environ*, tandis que, par suite des retards qu'ils ont apportés dans l'exécution, ils se trouvaient, au moment de la révolution, n'avoir fait que pour fl. 2,900,000 de travaux, et que, par conséquent, c'est de leur propre faute, que le gouvernement n'a pu faire face de suite à une somme, qui dépassait de fl. 700,000 celle qu'il aurait seulement dû fournir, si les concessionnaires avaient été arrivés au degré d'avancement des travaux, auquel ils auraient dû être parvenus d'après les engagements pris par eux (40).

Un membre a en outre objecté que si, dans le calcul des 27 annuités pour servir au remboursement des quatre millions, on a compté, comme on le prétend, les intérêts des sommes partielles pour quatre années, on ne les a bien certainement pas comptés pour la cinquième année ; et, par suite, a-t-il dit, il y a ici au moins compensation.

DEUXIÈME CATÉGORIE.

N° 1. *Remboursement de la différence de recette, en vertu de l'arrêté du* 17 *septembre* 1832, fl. 62,500 *par an.*

En ce qui est du principe, plusieurs membres ont considéré que l'on ne pourrait ici tirer aucune conséquence contraire aux concessionnaires, de ce qu'ils se sont joints au commerce, pour demander la diminution des péages, vu qu'ils ne l'ont fait que dans l'opinion où ils devaient être, que cette démarche de leur part ne pouvait nullement leur enlever leurs droits à être indemnisés de ce chef. En effet, nous voyons, par l'exposé des motifs du projet de loi (page 87), que la réduction du tarif du canal de Charleroy n'a eu lieu que par suite de celle opérée sur le canal d'Antoing, en concurrence, pour les houilles du couchant de Mons, avec les houilles qui se transportent par le premier canal, sur les marchés de Malines, Louvain, Anvers et de la Hollande ; or, la diminution des péages sur le canal d'Antoing ayant eu lieu par arrêté du gouvernement provisoire, du 9 janvier 1831, étant par conséquent le fait du gouvernement qui avait précédemment concédé le canal de Charleroy, et la nécessité en découlant, pour rétablir l'équilibre entre les deux canaux et les deux bassins houillers, d'opé-

Note de la commission.

(*d*) D'ailleurs, accorder aux concessionnaires cette indemnité de fl. 8,000, ne serait-ce pas les récompenser, en quelque sorte, du retard qu'ils ont apporté à l'exécution des travaux, qui, conformément à l'acte de concession, auraient dû être à peu près terminés à l'époque à laquelle la révolution a eu lieu ?

---

(40) Tout ceci serait juste, si l'exécution des travaux avait été, de tous points, conforme aux prévisions du devis, s'il n'y avait eu, ni travaux en plus, ni difficultés d'exécution imprévoyables et tellement graves, qu'elles ont constitué un cas de force majeure.

Digitized by Google

rer aussi sur le dernier une diminution des péages, il en résulte que la démarche des concessionnaires, dont nous venons de parler, ne peut leur préjudicier en rien, puisqu'elle n'a eu lieu que pour obtenir le rétablissement de cet équilibre de concurrence, que la diminution des péages sur le canal d'Antoing avait rompu.

D'autres membres de la commission ont fait observer que ce ne serait pas la première fois qu'une diminution d'un droit à payer aurait fait augmenter la recette réelle, et qu'ils pensaient que c'était probablement *dans ce but seul* que les concessionnaires avaient joint leurs réclamations à celles du commerce (41); dès-lors, ont-ils dit, il y a non seulement droit, mais même équité à refuser le remboursement de la prétendue différence de recette; et l'augmentation de celle-ci, résultant de la diminution des péages, leur a paru d'autant plus évidente, que M. l'inspecteur des ponts et chaussées (pag. 91, Annexe n° 27) calcule déjà lui-même sur un tonnage de 330,000 tonneaux entre la 12e et la 29e année. Enfin on ne voit nulle part dans le cahier des charges, que le gouvernement se soit engagé à n'accorder aucune diminution de péages à tout autre canal ou route en concurrence avec le canal de Charleroy; et qu'arriverait-il donc, se sont écriés ces honorables membres, si le gouvernement, faisant usage du droit qu'il s'est réservé expressément dans le dit arrêté de 1832, rendu cependant de commun accord avec les concessionnaires; qu'arriverait-il donc, si le gouvernement, usant de cette réserve, venait à rapporter le même arrêté tout entier (42)? En résulterait-il réellement, comme on l'allègue, la ruine des houillères de Charleroy? Non, certainement, car la société concessionnaire serait obligée, pour avoir ces houilles sur son canal, de baisser *elle-même* les péages.

Enfin, ont dit les honorables auteurs de ces objections, nous voyons, dans le compte-rendu de la séance du Sénat, du 9 avril, que M. le ministre de l'intérieur reconnait lui-même que la loi du 19 juillet 1832 (art. 3) ne permet pas au gouvernement de promettre à un concessionnaire que la concession d'aucune autre voie de communication ne sera accordée. A plus forte raison, peut-on diminuer les péages sur une autre voie, faite antérieurement et partiellement en concurrence. La diminution des péages sur le canal d'Antoing n'a donc pu exiger une pareille diminution sur le canal de Charleroy (43).

Ainsi que nous l'avons déjà exposé plus haut, l'ingénieur calcule ici sur un tonnage de 250,000 tonneaux, parce que, dit-il, on n'a à la vérité calculé dans le devis que sur un tonnage de 220,000 tonneaux, mais c'était pour une concession de 53 années, tandis que l'entrepreneur a entrepris pour 34 années (y compris chaque fois les cinq années d'exécution), et qu'il a dû, par conséquent, calculer sur un tonnage de 263,000 tonneaux (44).

---

(41) La diminution du droit demandée par le concessionnaire avait pour but, non d'augmenter les recettes, mais de rétablir, en partie, l'équilibre entre le bassin de Charleroy et celui de Mons, équilibre qui avait été rompu par l'arrêté du gouvernement provisoire du 21 janvier 1831.

Par les notes précédentes il a déjà été répondu à ces arguments et l'arrêté du 17 septembre 1833 a été suffisamment justifié.

(42) Le gouvernement se mettrait gravement dans son tort, en révoquant une mesure commandée par l'intérêt général, dans le but, peu loyal, d'arracher indirectement au concessionnaire une partie des avantages que son contrat lui assure. Il pourrait arriver ensuite que le concessionnaire s'opiniâtrât à exiger en entier le droit qui lui est accordé, prévoyant bien qu'il ne serait pas au pouvoir du gouvernement de se tenir, pendant long-temps, dans la voie hostile au commerce où il se serait engagé.

(43) La diminution des péages sur le canal d'Antoing exigeait une diminution analogue sur le canal de Charleroy; c'est un fait reconnu par la commission, et qui l'a déterminée à passer sur l'inconstitutionnalité que renfermerait l'arrêté du 17 septembre 1832 (*voir* pag. 101 ci-dessus). Les arguments que l'on tire de la loi du 19 juillet 1832 tendent à établir qu'on n'était pas tenu envers le concessionnaire à faire cette diminution; soit, mais, du moment qu'on y était tenu par des considérations d'intérêt général, pouvait-on toucher au tarif du concessionnaire sans indemnité?

(44) Ce n'est pas ainsi qu'a procédé le gouvernement; pour fixer son opinion sur la valeur de la concession, il ne s'est pas enquis des calculs qu'avaient faits, ou qu'avaient dû faire les concessionnaires, il s'est attaché à un seul point, *le tonnage que l'on doit aujourd'hui regarder comme probable*, et sur lequel les calculs faits en 1826, n'influeront ni en bien ni en mal. Il s'est demandé : est-il probable que, pendant les 29 années de concession, la moyenne des transports atteigne 250,000 tonneaux par an? Cette moyenne lui a paru, non seulement

Digitized by Google

Nous devons faire observer que si, pour la différence du péage primitivement stipulé à celui de l'arrêté susmentionné de 1832, il fallait compter sur le tonnage présumé par les concessionnaires, il n'y aurait véritablement plus aucune espèce de forfait dans l'entreprise de ceux-ci ; l'adjudication s'est faite au rabais du nombre d'années de durée, et ce rabais serait ainsi devenu illusoire. Si les entrepreneurs ont eu trop de foi dans un plus fort tonnage que celui que porte l'estimation de l'ingénieur ; si, par suite, ils l'ont emporté sur leurs concurrents, en se faisant forts d'accepter la concession pour un moindre nombre d'années ; si enfin ils se sont réellement trompés dans leurs prévisions, ils ne peuvent vouloir en rejeter la faute sur le gouvernement, qui n'a fait qu'accepter *leur propre proposition,* à eux, de prendre la concession *pour 34 années.* Ensuite de cela, nous venons bien d'admettre implicitement que les concessionnaires ont dû compter sur un tonnage de 263,000 tonneaux ; mais cela a été en supposant, aussi implicitement, qu'ils avaient adopté le chiffre d'estimation du coût des travaux. Or, ils peuvent fort bien avoir prévu que cette construction leur coûterait beaucoup moins ; il n'y aurait même rien d'étonnant à ce que leurs prévisions de ce chef se soient réalisées. *Un membre a en effet affirmé qu'il tenait de source certaine que le bénéfice sur la construction ne s'élevait pas à moins de 30 p. °/₀* (45). Cette assertion a été réitérée à plusieurs d'entre nous, par une personne distinguée et en position de bien connaître l'état réel des choses.

Les concessionnaires ont dû même établir leurs calculs de cette manière ; car, si le tonnage prévu par le mémoire à l'appui du devis n'avait pas été atteint, ils auraient pu réclamer peut-être une indemnité de ce chef, en soutenant qu'il y avait ici une espèce de garantie morale ; tandis que du chef du coût des constructions prévues et décrites, il ne pouvait en aucune manière y avoir lieu de leur part à réclamer, aussi bien sous le rapport de l'équité que sous tout autre, avec quelqu'espoir de réussir, puisque ce coût ne leur était ni moralement ni formellement garanti.

Ce ne pourrait donc être, encore une fois, que par de pures considérations d'équité, *d'ailleurs peu soutenables, il faut en convenir,* qu'on pourrait être conduit à prendre en considération le remboursement de la différence des droits de péage (46); et, dans tous les cas, nous pensons que ce remboursement ne devrait avoir lieu que jusqu'à concurrence des tonnages et prix divers portés aux devis, lesquels peuvent seuls avoir été, pour ainsi dire, moralement garantis.

Nous voyons par ce devis, daté du 1er janvier 1826, que les calculs ont été établis comme ci-après :

145,000 tonneaux de charbon, à fl. 1-70	fl.	246,500 00
5,000 tonneaux de pierres de Feluy et Arquennes, à fl. 1-40.		7,000 00
7,500 tonneaux de pierres des Écaussines, à fl. 0-65.		4,875 00
18,000 tonneaux de pavés de Quenast, à fl. 0-40.		7,200 00
		265,575 00

réalisable, mais même très modérée. Dès-lors il a cru pouvoir l'adopter comme base de la reprise de la concession. Mais, du moment que l'on assignait à la concession une valeur égale au produit de 250,000 tonneaux par année, il n'était que juste et rationnel de régler, également d'après cette base de tonnage présumé, l'indemnité due au concessionnaire à raison de la réduction du péage. C'est ainsi que cette indemnité se trouve portée à fl. 62,500 par année. Si le tonnage présumé, d'où l'on est parti, est modéré, ce que personne ne contestera, nous le pensons, l'indemnité l'est également.

(45) Quel parti prétend-on tirer de cette assertion, puisque, par l'art. 11 du cahier des charges, le gouvernement s'est interdit d'entrer dans aucun compte avec les concessionnaires, sous prétexte que les frais d'établissement des ouvrages n'auraient pas occasionné une dépense égale à l'estimation préalable.

(46) Ainsi que nous croyons l'avoir démontré, il y a ici plus que de simples considérations d'équité, que l'on qualifie, bien à tort, de *peu soutenables ;* il fallait, dans l'intérêt du commerce, abaisser les péages et, les péages une fois modifiés, tous les tribunaux du monde auraient alloué des indemnités de ce chef aux concessionnaires.

Digitized by Google

D'autre part.	fl.	265,575 00
Un quart en sus pour tous autres transports, tant en retour que vers la Sambre, et pour les bonifications de l'avenir.		66,393 75
Produit des herbages, pêche, plantations		5,000 00
		368,968 00
A déduire, pour entretien et exploitation		58,000 00
Reste revenu net, total.	fl.	278,968 75

Ainsi que nous l'avons déjà dit, le devis estimatif portait, pour le coût total du canal 4,350,000 fl., somme qui, après les cinq années accordées pour l'exécution, devient, avec les intérêts composés à 5 p. °/₀, 5,048,000 fl.; et, pour amortir ce capital et ses intérêts par une annuité de fl. 279,000, il faut 48 ans 2 mois.

Il résulte de deux notes qui nous ont été remises par M. le ministre de l'intérieur, que, depuis l'ouverture du canal jusqu'au 10 septembre 1834, il y a eu un transport de 184,187 tonneaux par année, dont 17,834 tonneaux aux droits qui se perçoivent au bureau de Clabecq, pour tout ce qui s'embarque à Ronquières et au-dessous, en destination de Hal et de Bruxelles.

Ainsi, dès les premières années, *le tonnage prévu au devis se trouve dépassé* (47), et ainsi aussi se trouvent vérifiées les prévisions de l'administrateur du waterstaat, Ewyk, qui disait, dans sa lettre du 25 janvier 1830 :

« Puisque, dans le cas où ils (les revenus du canal) présenteraient un résultat plus avanta-
» geux que les calculs primitivement faits, les dépenses extraordinaires pourront peut-être,
» entièrement ou en partie, être compensées par le surplus de ces revenus. »

De ces observations il résulte clairement, selon plusieurs membres de la commission, qu'admettant même le principe de l'équité qu'il y a d'indemniser les concessionnaires du chef de la diminution des péages, *le gouvernement doit s'empresser de rapporter l'arrêté de* 1832, *pour en prendre un autre,* qui stipule le remboursement annuel, non pas sur la recette réelle, ni sur le tonnage présumé de 250,000 tonneaux, au plus haut prix, mais purement et simplement sur les divers tonnages et sur les divers péages portés au mémoire à l'appui du devis estimatif du canal (48).

Aussi voyons-nous, dans la note ci-annexée (litt. *C*), que M. le ministre a répondu à la 7e des questions que lui avait posées un honorable membre de la commission : « Que les
» concessionnaires eux-mêmes, loin de demander une indemnité annuelle de fl. 62,500, *n'ont*
» *élevé leurs prétentions de ce chef qu'à* fl. 37,250 (49). »

N° 2. Quant au nombre de 80,000 tonneaux auquel on estime, sans d'ailleurs s'appuyer sur aucune donnée positive, la diminution dans les transports, par suite de la séparation de la Hollande (50), la commission a pensé que la demande d'indemnité qu'on fait valoir de ce chef n'est pas fondée. Certainement, s'il était bien prouvé que notre séparation de la Hollande a

---

(47) M. le rapporteur dit d'abord que, d'après les prévisions du devis de 1826, le canal devait donner un *revenu net* de fl. 278,968-75 par an. Il dit ensuite que, depuis l'ouverture du canal jusqu'au 10 septembre 1834, c'est-à-dire pour les deux premières années de navigation, le tonnage prévu au devis se trouve dépassé. En ce point M. le rapporteur se trompe évidemment, puisque les *recettes brutes* de ces deux années se sont élevées respectivement à fl. 214,099-70 et fl. 257,694-54, sommes sensiblement inférieures à la moyenne du revenu net du devis.

(48) Le gouvernement peut, à la rigueur, rapporter entièrement l'arrêté de 1832, c'est-à-dire rétablir les droits au taux primitif, puisqu'il s'est réservé ce droit; toutefois une pareille mesure aurait trop d'inconvénients pour que l'on puisse raisonnablement y songer. Pour ce qui est de prendre un nouvel arrêté qui fixe d'autres bases de remboursement, il faudrait, comme pour celui de 1832, avoir le consentement du concessionnaire (et il est peu probable qu'on l'obtienne), sinon on exposerait l'État à un procès en résiliation.

(49) Oui, pour l'année 1833, où les transports n'ont pas dépassé 149,000 tonneaux. Peut-on supposer que les concessionnaires aient élevé leurs prétentions à moins que ce que l'arrêté du 17 septembre 1832 leur a accordé? Les dispositions de cet arrêté prouvent assez la circonspection du gouvernement.

(50) Nous ne suivrons pas M. le rapporteur sur ce terrain, *attendu qu'il s'agit d'une prétention écartée par la convention.*

Digitized by Google

réellement produit une forte diminution dans les transports sur le canal, il y aurait une espèce d'équité de la part du gouvernement, seul responsable de cette séparation, d'indemniser de ce chef les concessionnaires, qui auraient éprouvé une véritable perte résultant *de force majeure*; mais il faut avouer que cette perte n'est qu'une supposition tout-à-fait gratuite et vague, car, si la séparation de la Hollande a pu et dû même produire, du moins momentanément, de la diminution dans les transports sur le canal vers la Hollande, elle a pu augmenter, d'un autre côté, les transports à l'intérieur du royaume; la loi des distilleries, par exemple, ne peut-elle pas avoir augmenté les transports, en faisant revivre en Belgique cette industrie, qui consomme beaucoup de houille? Le dérodement d'une grande partie de nos bois et forêts domaniaux n'a-t-il pas dû augmenter la consommation des houilles? Enfin, mille autres causes ne peuvent-elles pas avoir augmenté les transports sur le canal?

D'ailleurs, Messieurs, nous voyons, dans les développements de M. l'ingénieur (page 91), qu'il y dit lui-même : « Or, lorsqu'on considère l'augmentation continuelle de la consomma-
» tion de charbon, la disparition des forêts, les nouveaux transports que va faire naître
» l'exécution des embranchements, *la rentrée de nos charbons en Hollande,* dont certes ce pays
» n'aura pas la folie de se passer encore bien long-temps, il est impossible de ne pas admettre
» un tonnage moyen de 300,000 tonneaux de charbon et de 30,000 autres tonneaux en mar-
» chandises de toute espèce. »

Maintenant, en ce qui est du chiffre, l'estimation faite de 80,000 tonneaux vers la Hollande, n'est peut-être, en fait et au fond, que très juste, mais est évidemment exagérée par comparaison à l'estimation du tonnage total de 181,250 tonneaux pour tous les transports quelconques; car il s'ensuivrait que tous les transports à l'intérieur du pays ne monteraient pas au delà de 101,250 tonneaux, tandis que nous avons vu plus haut, par les états de recettes ci-annexés (litt. *D* et *E*), des 23 premiers mois, qu'il y a eu un transport annuel de 184,187 tonneaux, dont 166,353 pour tout le parcours du canal, pendant ce laps de temps de 23 mois, dont 4 de chômage; et il faut bien remarquer *que l'ouverture de la navigation du canal a eu lieu depuis notre séparation de la Hollande.* D'ailleurs on sait que Mons et Liége étaient presqu'exclusivement en possession d'alimenter ce dernier pays.

Il y a plus encore : nous lisons, dans le mémoire à l'appui du devis estimatif du canal, que M. l'ingénieur y annonce que, relevé fait par l'administration de l'octroi de Bruxelles, il arrivait dans cette ville même, avant la construction du canal,

1°	145,000	tonneaux de charbon de Charleroy;
2°	5,000	tonneaux de pierres à bâtir, venant de Feluy et Arquennes;
3°	7,500	tonneaux de pierres à bâtir, venant des Écaussines;
4°	18,000	tonneaux de pavés de Quenast.
Total	175,500	

2° *question.* — Serait-il plus avantageux pour l'État de payer aux concessionnaires les indemnités qu'on reconnaît leur devoir, en équité, pour le canal principal, en maintenant la concession au terme de 29 années, plutôt que de la réduire à 11 années et demie (*e*), comme le porte la transaction, en abandonnant alors aux concessionnaires les quatre millions avancés, avec les intérêts et les autres produits du canal jusqu'à ce jour?

Un membre a fait observer que tous les rapports et développements de M. l'ingénieur, lui paraissaient évidemment conçus dans un sens trop favorable aux concessionnaires; tous les motifs invoqués en faveur de ceux-ci lui ont paru si peu concluants, que, dans son opinion, il vaudrait mieux faire le sacrifice de toutes les indemnités réclamées, plutôt que de consentir à la transaction (51).

Note de la commission.

(*e*) Il ne s'agit ici que de l'abandon de 11 années et demie, parce qu'il n'est point encore question des embranchements pour la construction desquels on abandonnerait encore cinq autres années.

---

(51) Ce membre a-t-il fait attention à quelles sommes se montent les indemnités réclamées? Outre une somme

Digitized by Google

Un autre membre a ajouté, en appuyant l'opinion que nous venons de développer, qu'il estimait que la concurrence des charbons de Liége ne serait pas à craindre, quand bien même le chemin de fer serait achevé, et qu'il ne croit pas, en conséquence, que jamais il y ait lieu à abaisser le tarif du canal, de ce chef.

Un troisième membre a fait observer que l'on ne devait pas discuter le chiffre des indemnités *et qu'il fallait purement et simplement s'en tenir à celui de* fl. 486,692 (*f*) que le ministre annonce lui-même avoir été seul pris en considération (52); et le gouvernement peut couvrir cette dépense, a-t-il dit, par les deux annuités de fl. 280,000 chacune, qui sont dues par les concessionnaires, auxquelles annuités il faut ajouter les intérêts, en sorte même qu'il y aura un excédant qui pourra couvrir aussi les remboursements des années écoulées, pour les différences des recettes résultant de l'arrêté du 17 septembre 1832. Quant aux fl. 62,500 pour les années à courir, si le gouvernement, en supposant même que cette indemnité dût être admise, et nous avons démontré le contraire plus haut, les défalquait des fl. 280,000, il aurait toujours encore fl. 217,500 de revenus assurés pendant 27 années de la concession. Enfin, le gouvernement pourrait ensuite encore, si le chemin de fer venait à exiger une nouvelle diminution de péage, prélever sur ces fl. 217,500 la différence annuelle des recettes; et certes il lui resterait encore *un très beau revenu,* tandis que, par l'effet de la transaction, *le prix du rachat du canal principal étant stipulé à fl.* 312,000 (53) à payer annuellement par l'État, celui-ci est exposé à perdre beaucoup, si, par les circonstances résultant du chemin de fer ou autres, il se trouve obligé de racheter le canal; car rien jusqu'ici n'a démontré que ce revenu s'élève à fl. 312,000, et les états des recettes sont fort au-dessous de cette somme, bien que les charbons de Liége ne puissent encore concourir dans le Brabant, à Anvers et dans les Flandres, avec les charbons de Charleroy.

On a pu voir, par l'analyse que nous avons présentée de la discussion qui a eu lieu dans le sein de la commission, sur la 1re question, *que la plupart des membres ne se trouvaient pas d'accord avec l'administration*, sur les bases des calculs consignés dans les développements (Annexe n° 27, page 87) de M. l'ingénieur du canal (54); il en est résulté que d'autres calculs ont été faits, mais, avant de les présenter, nous devons faire connaître que M. l'ingénieur lui-même a rectifié ses dits calculs, dans une note qu'il nous a remise et ci-annexée sous la lettre *F*.

Par ces calculs il s'agit de savoir si la jouissance des 17 années et demie (*g*) dernières valent, au terme de la concession (c'est-à-dire le 6 mai 1860, puisque l'adjudication a été consommée le 6 mai 1826, et que la durée est de 34 *années,* y compris les 5 années d'exécution), ce que vaudraient, à cette même époque du 6 mai 1860, les 27 annuités de fl. 380,000

Notes de la commission.

(*f*) Réduit à 444,354-50 après déduction des intérêts ajoutés abusivement par l'ingénieur.

(*g*) On verra plus loin que, dans la réalité, au lieu de 17 années et demie, les concessionnaires ne céderaient que 14 années et demie, du chef de la partie de la transaction relative au canal principal; et, si l'on en déduit les 5 années pour les embranchements, il ne reste en définitive que 9 années environ.

---

de fl. 647,598 à payer immédiatement, il faudrait consentir à une déduction de fl. 208,950 sur chacune des 27 annuités de fl. 280,000 à payer par les concessionnaires en remboursement des 4 millions du syndicat.

(52) D'abord on ne peut pas s'en tenir purement et simplement au chiffre de fl. 486,692, parce qu'on a encore admis d'autres indemnités que celles comprises dans cette somme.

En second lieu, ce n'est pas même en payant toutes les indemnités admises pour travaux, que le gouvernement se tirerait de la position litigieuse où il se trouve vis-à-vis des concessionnaires.

(53) Il faut 250,000 tonneaux pour obtenir ce revenu. Les transports sont déjà maintenant près de 200,000 tonneaux ; les embranchements faits, ils iront immédiatement à 250,000 tonneaux et même au delà.

(54) Je crois utile de consigner ici un passage des observations de M. Vifquain; ce passage est ainsi conçu :

« Si M. le rapporteur eût voulu, comme je l'ai demandé, opérer la vérification des calculs en ma présence, » toutes les différences trouvées eussent disparu, mais, dans la manière adoptée, des explications ont été omises » et devaient l'être. »

Digitized by Google

qui doivent, aux termes du contrat du 12 septembre 1827 avec le syndicat, être toutes payées le 6 novembre 1858, six mois après l'expiration de la 32e année de la concession.

Dans les premiers calculs on trouve fl. 12,000 pour produit annuel de 40,000 pieds d'arbres à 30 cents; et, dans la note rectificative *F*, M. l'ingénieur porte 40,000 arbres à 55 cents, ce qui fait fl. 22,000. Malgré cette correction il arrive encore à une différence en moins de fl. 437,000 pour la jouissance des 17 années et demie, comparée à la valeur des 27 annuités; et nous devons faire observer maintenant qu'il y a ici encore une grave erreur commise dans les dits calculs; car, si, au bout des 27 années, c'est-à-dire le 6 novembre 1858, le capital des annuités, avec intérêts composés, s'élève à. . . . . fl. 15,303,400

il sera, en y ajoutant les intérêts composés que l'État peut en tirer à 5 p. °/₀, pendant une année et demie qu'il faut encore pour arriver au 6 mai 1860, de.	16,489,413
Or, M. l'ingénieur n'arrive, pour la valeur des 17 années et demie de jouissance au 6 mai 1860, qu'à un capital de.	14,866,016
Différence réelle au préjudice de l'État.	1,623,397 (55)

Certainement, ont dit les membres de la commission, qui ont fait les rectifications de calculs, que nous venons de présenter, *après un pareil résultat d'une différence de plus de fl.* 1,600,000, *démontrée exister au préjudice de l'État, dans les calculs faits par l'administration* (56), nous pourrions nous dispenser de présenter d'autres calculs à l'appui de notre opinion; car c'est vainement qu'on nous objecte que ces calculs ne sont pas ceux qui ont déterminé la convention. Nous pensons, au contraire, que c'étaient surtout ceux-là qu'il importait de faire, dans l'intérêt de l'État, avant d'accéder à la transaction; *de quoi en effet s'agit-il ici? d'une cession que demande à faire à l'État,* d'un certain nombre d'années de jouissance des revenus du canal (57), le concessionnaire usufruitier de ce canal, moyennant que le prix de cette cession lui soit payé en le déchargeant de sa dette envers l'État. Or, que fait toute personne à laquelle on présente une propriété à vendre? Elle examine bien ce que lui vaut, à elle, cette propriété, et ne s'inquiète nullement de ce qu'elle coûte ou peut valoir au vendeur. En un mot, c'est au vendeur à voir à quel prix il veut céder sa propriété, et à l'acquéreur à quel prix il peut acheter. Il y a toutefois un point préalable à examiner

---

(55) Dans ces calculs, M. Vifquain a voulu prouver que la transformation de concession serait encore favorable au gouvernement, ne dût-elle pas avoir pour objet de solder les indemnités pour travaux en plus; il a donc omis d'y comprendre une somme de fl. 737,000 à rembourser aux concessionnaires, et dont il fallait faire abstraction, dans cette supposition. Il a cru en même temps pouvoir se dispenser de tenir compte au gouvernement de l'année et demie d'intérêts après le remboursement, intérêts dont le gouvernement se trouvait plus que compensé par le non-paiement des fl. 737,000. De là la différence trouvée par M. le rapporteur. Quand on part de cette supposition, que le gouvernement ne doit pas les indemnités pour travaux en plus, et qu'il n'en tient pas compte aux concessionnaires, la transaction offre effectivement une différence de fl. 1,623,397 à son préjudice, au bout des 29 années. Mais, comme on le voit, cette différence n'existe que dans une supposition contraire à la vérité. Pour s'assurer s'il y a *une différence réelle, une différence emportant préjudice,* il faut sortir des suppressions et faire entrer dans les calculs les fl. 737,000 à rembourser aux concessionnaires. Cette somme vaut, au terme de 29 années, fl. 3,033,700, qui, non seulement balancent la différence trouvée par M. le rapporteur, mais offrent en outre un excédant de fl. 1,410,303 au profit du gouvernement.

(56) Cette différence n'a été trouvée que par erreur et en l'absence d'explications. Celles que nous venons de donner, démontrent, ce nous semble, une différence de plus de fl. 1,400,000, *au profit de l'État.*

(57) Il ne s'agit pas d'une cession proposée par le concessionnaire, mais d'un arrangement fait par le gouvernement, dans le but d'opérer la liquidation des dettes et créances des deux parties, l'une à l'égard de l'autre, arrangement qui comporte la reprise d'un certain nombre d'années de concession. L'État n'est pas ici dans la position d'une personne à laquelle on présente une propriété à vendre, mais dans celle d'une personne qui, se trouvant créancière et débitrice, met ses dettes et créances à néant, moyennant la reprise d'une propriété de son débiteur et créancier. Les dettes et créances respectives étant nettement déterminées et dûment portées en compte à chacune des parties, une pareille reprise ne peut être dommageable, si la propriété à reprendre n'entre pas dans la liquidation pour plus que sa valeur, condition qui se trouve certainement remplie dans le cas présent.

Digitized by Google

par celui-ci, ou plutôt à examiner en même temps, c'est de voir si ses ressources lui permettent de se rendre acquéreur.

Il faut donc ici commencer par bien constater quel est *l'avoir net* de l'État vis-à-vis des concessionnaires, et calculer ensuite quel est le nombre des dernières années de la concession, dont les revenus rembourseront cet avoir avec intérêts composés; et, en ce qui est de cet avoir en lui-même, il dépend de trois points essentiels, savoir : 1° du capital des quatre millions prêtés par l'État aux concessionnaires, et de ses intérêts composés; 2° des intérêts des versements partiels opérés par l'État, en mains des concessionnaires, jusqu'au complet des quatre millions; et 3° des indemnités que l'État pourrait être tenu de payer aux concessionnaires, pour travaux extraordinaires exécutés par eux, ou pour diminution dans les revenus du canal, par suite de la diminution des péages. Ici se présente la question d'interprétation du contrat du 12 septembre 1827. (*Voir* Annexe n° 5, pag. 22.)

Le concessionnaire soutient, et le ministre est de son avis, que, dans le calcul des 27 annuités, destinées à rembourser le capital des quatre millions, sont compris, non seulement les intérêts composés, à partir du jour auquel commence le cours de ces annuités, mais encore les intérêts composés des versements partiels, à partir, pour chacun d'eux, du jour auquel il a été effectué (58). Il suffit de lire le contrat, pour voir que, si l'on doit décider cette question

---

(58) Nous persistons à croire cette opinion fondée. L'art. 29 des clauses et conditions de la concession, en vertu duquel a été passé le contrat du 12 septembre 1827, n'exigeait du concessionnaire qu'une mise de fl. 300,000, et lui garantissait *l'avance des fonds restant nécessaires*, à un intérêt de 4 ½ p. °/₀ par an, et à condition d'un remboursement successif en termes annuels, pendant la durée de la concession, à la charge par lui de fournir la garantie nécessaire, en hypothéquant l'ouvrage entier et les revenus annuels du canal, jusqu'au remboursement complet de la somme avancée. Le but manifeste de cette clause était de mettre l'entreprise à la portée de quiconque pouvait disposer d'un capital de fl. 300,000; et cela, au moyen d'une avance du gouvernement, remboursable sur les produits du canal. C'était, en quelque sorte, le canal lui-même que l'on grevait des remboursements. Dans ce système, on ne pouvait certainement pas obliger le concessionnaire à solder séparément, et avant que le canal n'eût rien produit, un compte d'intérêts qui, *au minimum*, devait s'élever à une seconde somme de fl. 300,000. Il était, au contraire, fort naturel et tout-à-fait dans les convenances du concessionnaire, que ces intérêts, que l'on devait d'ailleurs considérer comme faisant partie de la dépense d'exécution, fussent imputables sur les revenus du canal et répartis sur toute la série des annuités. Rapprochons maintenant de l'art. 29 des clauses et conditions, l'art. 4 du contrat du 12 septembre 1827, article qui traite spécialement du remboursement du capital et des intérêts; il y est dit : « Les contractants d'autre part s'engagent à rem- » bourser au contractant d'une part, la somme susdite de quatre millions de florins au plus, *avec les intérêts* » *à* 4 ½ p. °/₀, endéans le terme de 27 années, qui prendront cours six mois après l'ouverture du canal, par » paiements de fl. 280,000 par an, pour l'intérêt et le capital. » On ne fait ici nulle distinction quant aux intérêts, rien n'indique qu'il soit question des seuls intérêts dus à partir du jour où les quatre millions auront été fournis intégralement; on stipule simplement que les quatre millions, avec leurs intérêts, seront remboursés par annuités de fl. 280,000, *pour l'intérêt et le capital*. Certes, c'est là s'expliquer d'une manière tout-à-fait générale, et le sens naturel d'une pareille clause est bien que, moyennant les 27 annuités, les concessionnaires se trouveront libérés envers le syndicat, tant du capital, que de tous intérêts sans exception. Mais revenons au contrat du 12 septembre; *à la suite du passage que nous avons transcrit*, nous trouvons ce qui suit : « Pour sûreté de cette clause, les contractants d'autre part déclarent faire abandon et cession entière au » contractant d'une part,

» 1° De tout droit et de toute prétention qu'ils pourraient faire valoir relativement à la somme de fl. 300,000, » que, conformément à l'art. 29 des clauses et conditions de la concession, ils auront employée aux travaux;

» 2° De tous les droits et revenus, qui leur sont attribués, comme concessionnaires, par les art. 24 et 25 » des clauses et conditions de la concession. » Ici les concessionnaires fournissent la garantie exigée par l'art. 29 de leur cahier des charges. A quoi s'applique cette garantie? Aux engagements résultant pour eux de l'art. 4 du contrat, c'est-à-dire aux annuités, et à rien de plus. Incontestablement, si une liquidation eût dû être faite séparément pour les intérêts des versements partiels, il n'eût été que natural d'y appliquer les mêmes garanties, lesquelles constituaient tout l'avoir des concessionnaires.

Mais, dit-on, les intérêts des versements partiels prennent cours du jour même des versements. Résulte-t-il de là, que ces intérêts ne sont pas compris dans les annuités et doivent faire l'objet d'un compte séparé, lorsque les autres clauses du contrat, et particulièrement celle qui traite du remboursement et du paiement des intérêts, n'en disent pas un mot? Nous demanderons, à notre tour, si les parties n'ont pu faire courir les intérêts des versements partiels, du jour même des versements, dans un autre but que celui de les comprendre

Digitized by Google

par les termes et stipulations du contrat lui-même, la solution en est au moins fort douteuse, puisqu'on y dit que les intérêts des versements partiels prennent cours du jour même des versements, et ces versements devant avoir lieu à des époques *indéterminées et impossibles à prévoir,* il devenait, dès-lors, difficile de les faire entrer dans le calcul des annuités. Il serait étonnant, a-t-on objecté, qu'après avoir bien expressément inséré au contrat que les intérêts des versements partiels prennent cours à partir d'époques tout-à-fait indéterminées, on n'ait pas indiqué ensuite, aussi positivement, que l'on avait compris dans le remboursement à opérer au moyen des annuités, non seulement les intérêts des quatre millions complets, mais encore les intérêts des versements partiels.

L'administration et les concessionnaires ont cherché à prouver leur assertion par différents calculs. Mais nous reviendrons plus loin sur cette question.

M. l'ingénieur compte sur un tonnage de 330,000 tonneaux par an, pendant les dix-sept années et demie de jouissance que les concessionnaires céderaient, dit-il, au gouvernement, par l'effet de la transaction; et cette base de ses calculs *ne repose que sur des prévisions plus ou moins hypothétiques* (59). Cependant nous voulons bien admettre, pour un moment, que le tonnage moyen s'élèvera alors à ce chiffre, mais nous ne pouvons jamais admettre le péage entier de fl. 1-70 que pour le nombre de tonneaux porté au mémoire à l'appui du projet du canal; car ce ne serait guères que ce nombre-là qui pourrait avoir été moralement garanti à l'entrepreneur (bien entendu dans son système) (*h*), et, par suite, les 25 cents de diminution de l'arrêté de 1832 ne pourraient être comptés à charge du gouvernement que sur ce tonnage (60). Pour le surplus, il faudrait prendre les péages actuels.

Note de la commission.

(*h*) Nous disons ici *bien entendu dans son système,* car nous soutenons que le tonnage ne pouvait être garanti, qu'il ne l'a pas été et qu'il constitue, combiné avec le coût des travaux, le seul et véritable forfait de l'entreprise (61).

---

dans un compte séparé? Nous voyons par l'art. 1er du contrat, que le syndicat s'engageait à fournir quatre millions, *ou telle autre somme moindre dont les concessionnaires déclareraient avoir besoin.* Si, par suite de cette stipulation, le montant total du prêt était resté au-dessous de quatre millions, il est évident que le remboursement par annuités de fl. 280,000, eût été sans application, et que les parties eussent dû convenir d'un autre mode de remboursement. N'eût-il pas été très utile, pour les arrangements à prendre dans ce cas, d'avoir fait courir les intérêts des versements partiels de la date des versements?

(59) Voici sur quoi reposent les calculs de M. Vifquain : si, entre la 12e et la 29e année de concession, le tonnage se trouve équivaloir à 330,000 tonneaux, droit *maximum,* le concessionnaire, dans la supposition que sa concession soit maintenue, percevra fl. 1-70 sur chacun de ces tonneaux, savoir : fl. 1-45 de droit de navigation et fl. 0-25 d'indemnité, que le gouvernement devra lui payer, du chef de la réduction des péages concédés. Si maintenant le gouvernement reprend la concession, le tonnage atteignant le taux que nous venons d'indiquer, chaque année de concession reprise lui vaudra fl. 1-70 × 330,000, savoir : fl. 1-45 × 330,000, qu'il percevra directement, et fl. 0-25 × 330,000, qu'il sera dispensé de payer à titre d'indemnité.

(60) M. le rapporteur ne veut admettre ici le péage entier de fl. 1-70, que pour le nombre de tonneaux porté au mémoire à l'appui du projet du canal. Nous lui répondons :

1° Que le concessionnaire, en se portant adjudicataire, a traité, non pour ce nombre de tonneaux, mais pour le tonnage, quel qu'il pût être pendant la durée de sa concession. C'est ce que M. le rapporteur reconnait, du reste, lui-même, en soutenant que le tonnage ne pouvait être garanti. (*Voir* la note *h* ci-dessus.) Si, en effet, le tonnage présumé n'a pas été garanti, il est resté en dehors du contrat, et il ne peut être posé comme limite des bénéfices à faire par le concessionnaire;

2° Qu'il ne s'agit ici que d'un chiffre de supposition, qu'il faut réduire, si on le trouve exagéré, mais qu'il est fort inutile de disséquer et de fractionner; du moment qu'on le dissèque et qu'on le fractionne, on ne fait plus la vérification des calculs de M. Vifquain, mais on établit d'autres calculs.

(61) M. le rapporteur soutient ici que le tonnage n'a pas été garanti, qu'il rentre dans le forfait de l'entreprise, et, d'un autre côté (*voir* le passage même du texte, auquel la note *h* se rapporte), il prétend que le remboursement de la différence de péage ne doit avoir lieu que jusqu'à concurrence des tonnages et prix divers portés aux devis. Cela correspond à dire que le concessionnaire ne peut invoquer les prévisions des devis, mais qu'on peut s'en faire une arme contre lui.

Digitized by Google

Nous aurons donc :

145,000	tonneaux de charbon, à fl. 1-70	fl. 246,500 00	
5,000	» de pierres, à fl. 1-40	7,000 00	
7,500	» de pierres, à fl. 0-65	4,875 00	
18,000	» de diverses marchandises, à fl. 0-40 . . .	7,200 00	
175,500		265,575 00	
	Un quart en sus pour transport vers la Sambre et bonification de l'avenir	66,393 75	
	Produit des herbages, pêche et plantations	5,000 00	
			fl. 336,968 75

272,552 —	181,250 =	91,402 à 1-45	— 132,532 90	
9,401 —	6,250 =	3,151 à 1-20	— 3,781 20	
14,102 —	9,375 =	4,727 à 0-55 $\frac{1}{2}$	— 2,623 48	
33,845 —	22,500 =	11,345 à 0-34 $\frac{1}{2}$	— 3,914 02	
330,000 —	219,375			fl. 142,851 60

M. l'ingénieur n'avait compté, dans son mémoire à l'appui du projet du canal, que sur fl. 5,000, pour pêche, herbages et plantations, et, à présent, il porte ces fl. 5,000 pour pêche et herbages seulement, et porte en outre fl. 22,000 pour 40,000 pieds d'arbres à 55 cents; il y avait à ce qu'il paraît ici, ainsi que nous l'avons dit, une double erreur dans les calculs (*voir* Annexe n° 27, page 92), l'une qui n'estimait qu'à 30 cents le rapport annuel de chaque pied d'arbre, et l'autre, d'après la note y annexée, qui ne portait qu'à fl. 12,000 le chiffre qui en était le résultat.

Nous voyons, à la page 6 du rapport de M. l'ingénieur, qu'il n'y est question que de 35,000 arbres, et nous voyons ensuite plus avant qu'on n'évalue qu'à fl. 8 le prix d'un arbre au bout de 29 ans, ce qui est loin de présenter 55 cents de revenu par an, pour chaque arbre; mais on a objecté qu'il existait aussi le long du canal une grande quantité de bois de raspe, et que cette raspe se trouvait prise en considération dans le prix moyen de 55 cents.

Nous nous sommes étonnés de cette objection, et nous avons pensé qu'il était sans doute échappé à M. l'ingénieur que, dans la transaction proposée, les bois de raspe ne sont point réservés au gouvernement, et, par conséquent, ne peuvent entrer en ligne de compte ici.

Nous n'avons donc admis que le revenu moyen annuel de 30 cents, par pied d'arbre, ce qui nous paraît déjà bien haut, et ce qui donne pour 35,000 arbres 10,500 00

(60,000 mèt. de développement, 4 rangées à 7 mèt. de distance, ne donnent que 34,245 arbres.) (*i*) fl. 490,320 35

A déduire, pour entretien alors arrivé à son *minimum* 50.000 00

Revenu total . . . . fl. 440,320 35

Somme ronde 440,000 00

Au lieu de fl. 538,000, selon M. l'ingénieur, diminution 98,000 00

Ce revenu annuel de fl. 440,000 (*j*), cumulé avec ses intérêts composés à 5 p. °/₀, pendant

Notes de la commission.

(*i*) Nous conseillons même au gouvernement d'abandonner la propriété de ces arbres aux concessionnaires, s'ils veulent en donner, ne fût-ce que fl. 10,000 annuellement; et, si ceux-ci sont sincères dans leur estimation, ils s'empresseront d'accepter, puisqu'ils se créeraient un revenu annuel de fl. 12,000.

(*j*) $C = a\,(1+r)\left(\frac{(1+r)^n - 1}{r}\right) . n = 17 . C = 12185080$

Demi-année de revenu simple. 220000

$S = 12,378,080$

Digitized by Google

les 17 années et demie de jouissance de l'État, *supposées* dans les calculs de l'administration, présentera, au 6 mars 1860, un capital de . . . . . fl. 12,378,080

L'administration arrive à 14,866,016

Différence en moins, par nos calculs 1,487,936

Ajoutant l'autre différence trouvée plus haut (62) 1,623,397

Nous arrivons à une différence totale, au préjudice de l'État, de 3,111,333

Que serait-ce maintenant si, rectifiant une autre erreur grave qui s'est glissée dans les évaluations de l'administration, nous portions le nombre d'années de jouissance du canal, cédées à l'État par la transaction, à son chiffre réel de 14 années, en laissant dehors la question des embranchements, et à 9 années en y comprenant cette question?

Nous disons 14 années au plus, et effectivement c'est là toute la jouissance anticipée du canal que l'on cède à l'État, lorsqu'on n'en défalque pas les 5 années que la convention alloue aux concessionnaires pour les embranchements; car on fait commencer les 11 années et demie abandonnées au concessionnaire, non pas à partir du commencement de sa jouissance actuelle de 29 années, mais le 1er octobre 1834, et par modification, le 1er janvier 1835, c'est-à-dire, lorsque plusieurs des 29 années, qui, d'après l'adjudication, devaient commencer le 6 mai 1831, sont déjà écoulées. Mais, dit-on, il y a eu des retards apportés à l'ouverture du canal. *Qu'on prouve que ces retards sont le fait du gouvernement* (63), et qu'alors on stipule franchement, dans la transaction que l'on accorde aux concessionnaires, cette nouvelle indemnité; mais qu'on n'aille pas la faire passer ainsi, d'une manière cachée, dans une transaction aussi importante.

Nous ne pouvons, du reste, nous empêcher de faire encore observer ici, que, si l'exécu-

---

(62) Nous avons fait voir (note 55, pag. 117) que l'autre différence trouvée plus haut n'existe pas. Quant à la première différence de . . . . . fl. 1,487,936

il faut en déduire celle de 1,410,303

que nous avons démontrée (note 55, pag. 117) exister au profit de l'État.

Elle se réduit donc à une différence en moins de. . . . . fl. 77,633

laquelle n'existera qu'en 1860, et, ramenée à sa valeur d'aujourd'hui, serait tout-à-fait insignifiante; il s'ensuit que, même en admettant les chiffres fractionnés de M. le rapporteur, la différence totale au préjudice de l'État, est absolument nulle.

Que l'on considère d'ailleurs que les calculs de M. Vifquain, dont M. le rapporteur prétend ici faire la vérification, mais qu'il ne vérifie pas, parce qu'il y substitue d'autres calculs, ne sont pas ceux sur lesquels repose la convention du 6 novembre; que ce sont simplement des calculs faits dans le but de démontrer que, par cette convention, le gouvernement a la chance de se récupérer des 4 millions qu'il a avancés. Supposons, pour un instant, que ces calculs soient fautifs, en ce sens que, même par l'adoption de la convention, les 4 millions ne soient pas recouvrables en totalité; en résultera-t-il que l'État soit constitué en perte par la convention? Évidemment non; car, en l'absence de la convention, une majeure partie des 4 millions, celle qui doit être affectée au paiement des indemnités pour travaux en plus et pour la réduction des péages, est irrévocablement perdue pour l'État. Si, par l'adoption de la convention, l'État rentre dans la totalité de ses avances, l'administration actuelle aura fait plus que de ne pas le constituer en perte; elle lui aura assuré des bénéfices très considérables.

(63) Ici M. le rapporteur se trompe étrangement. Quelle est la principale cause du retard qu'a éprouvé l'achèvement des travaux? C'est un cas de force majeure en ce qui concerne le souterrain et les infiltrations.

Le terme de cinq années, en déduisant le temps absorbé par l'expropriation des terrains, le creusement de la tranchée pour arriver à l'entrée du souterrain, était nécessaire pour la construction de la galerie, avec des accidents ordinaires. Mais que de temps perdu dans les ouvrages imprévus, les travaux détruits et refaits, la voûte rétablie à ciel ouvert!

Nous citerons encore deux causes de retard bien indépendantes du fait du concessionnaire :

1° Le fait de la révolution;

2° L'impossibilité où s'est trouvé le gouvernement, depuis la révolution, de fournir les onze termes restant du prêt de 4 millions, aux époques voulues et par sommes intégrales de fl. 100,000.

Si cinq années étaient jugées nécessaires pour dépenser fl. 4,350,000, on doit convenir qu'un excédant considérable de dépenses imprévues, appliqué à des travaux de l'exécution la plus difficile, demandait aussi un temps moral.

Digitized by Google

tion des travaux a été retardée, la faute n'en est ni à la révolution, ni au gouvernement, mais bien plutôt aux concessionnaires, qui devaient les terminer *au plus tard en cinq années à compter du 6 mai* 1826. La révolution a eu lieu à la fin de septembre 1830, et, par conséquent, aux termes de l'adjudication, les $\frac{9}{10}$ à peu près du canal auraient dû être achevés à cette époque, tandis qu'il conste des paiements faits, qu'à peine les $\frac{3}{4}$ étaient achevés.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, il serait fastidieux de s'occuper ici des calculs consignés aux pag. 6 et 7 du recueil des pièces imprimées par ordre de la commission (Annexe n° 27, pag. 91), car ils ont pour but d'examiner quels sont les avantages qui résulteraient de la transaction proposée par les concessionnaires du canal, et nous avons seulement à rechercher si les intérêts de l'État ne sont pas lésés.

(*Voir* d'ailleurs aux Annexes, pièces litt. *N*, les observations de plusieurs membres de la commission sur ces calculs).

3e *question*. — Est-il dans l'intérêt de l'État d'accéder à la demande des concessionnaires, qui proposent de se charger de la construction à leurs frais des embranchements, moyennant qu'il leur serait accordé seize années et demie de pleine jouissance des revenus de ces embranchements, et, en outre, cinq années de pareille jouissance du canal principal?

Nous devons d'abord faire observer que nous avons posé la question de cette manière, parce qu'il ne peut plus y avoir lieu de traiter de la transformation, comme le supposent les concessionnaires et M. l'ingénieur du gouvernement, de la concession de quatre-vingt-dix années des embranchements aux péages de 75 centimes et 1 franc, en une concession de seize années et demie aux mêmes péages, qu'a donnés l'adjudication du 11 octobre 1833. *Cette adjudication, n'ayant pas été approuvée par le ministre, est aujourd'hui nulle de plein droit* (64), et ne peut, par conséquent, être prise en considération dans la question qui nous occupe.

Certes, ce n'est pas dans une commission de la législature que l'on peut se prononcer, avec connaissance de cause, sur la préférence à donner, plutôt à l'un qu'à l'autre de plusieurs projets différents de travaux publics (65). *C'est là une question qui est entièrement du domaine de l'administration, savoir, du conseil des ponts et chaussées, sous le rapport de l'art, et d'une commission d'enquête, sous le rapport de l'utilité publique ;* aussi les observations que nous allons présenter, n'ont-elles été faites que comme simples réflexions, pouvant peut-être servir à appeler l'attention spéciale de l'administration, et, par suite, à faire arriver à des projets plus en rapport avec les intérêts du commerce, de l'industrie et du trésor.

Il était d'autant plus utile, du reste, d'entrer quelque peu dans la discussion des divers projets d'embranchement, *que le cahier des charges relatif à la concession du canal principal a prévu un embarquement de charbons à Ronquières* (66).

Dans le projet auquel l'administration a donné la préférence, l'embranchement de *Houdeng* part du bassin de *la Louvière*, et va aboutir au canal principal, à *Seneffe*. Le péage sur l'embranchement est de . . . . . fr. 1 00
et ensuite sur le canal principal, jusqu'à Bruxelles, fl. 1-45 (droit réduit) . . 3 07
On calcule que le fret peut monter à 1 15 (67)

Donc le coût total du transport par tonneau, depuis la Louvière jusqu'à Bruxelles, s'élèvera à . . . . . fr. 5 22

---

(64) Le premier des articles additionnels de la convention du 6 novembre 1834 contient une approbation implicite de l'adjudication. Nous concevrions l'observation de M. le rapporteur si un délai avait été fixé dans le contrat pour l'approbation, et si ce délai avait été dépassé.

(65) Nous prenons acte de cette déclaration de principes.

(66) Le cahier des charges prévoit également des embarquements entre Charleroy et Arquennes, ce qui comprend nécessairement le point de Seneffe, qui est intermédiaire.

(67) Le fret ne sera pas de fr. 1-15, mais, au plus, de fr. 1. On aura donc pour droit et fret jusqu'à Bruxelles, fr. 5-07, au lieu de fr. 5-22.

Digitized by Google

Nous connaissons assez les localités, ont ajouté les auteurs de ces observations, pour nous croire fondés à penser qu'il y a possibilité de remplacer cet embranchement par un chemin de fer, dont le tracé, partant aussi de la Louvière, longerait les plateaux, irait passer par les Écaussines et viendrait aboutir à Ronquières au canal de Charleroy (68).

L'extraction des houillères, qui se serviraient de ce chemin de fer, savoir, celles de Haine-St-Pierre, Sars-Long-Champ, la Louvière, Braquegnies, etc., s'élève, terme moyen, par année, à 250,000 tonneaux, dont 130,000 se consomment sur les lieux; le tonnage effectif sur le chemin de fer serait donc de 120,000 tonneaux (*k*) de houille, et celui provenant des Écaussines peut bien être évalué au moins à 12,000 tonneaux, qui, parcourant environ un tiers du chemin de fer, présenteraient un tonnage réduit, pour tout le parcours, de 4,000 tonneaux. (*Voir* à cet égard l'Annexe litt. *T.*)

Nous aurions donc un tonnage total de 124,000 tonneaux; et comme, pour être juste envers les houillères qui se serviraient de l'embranchement de Mariemont, que nous proposons de laisser tel qu'il est projeté, si l'on n'aime mieux le remplacer par un chemin de fer sur la Louvière, il faudrait, d'après les principes d'équilibre de concurrence, adoptés par l'enquête du 2 mars 1833, faire payer d'abord sur le chemin de fer de Ronquières 1 franc par tonneau, lorsqu'on paie 75 centimes sur l'embranchement de Mariemont, et ensuite augmenter ce droit, depuis la Louvière jusqu'à Ronquières, de la différence du péage réduit de 55 cents ou fr. 1-16 sur le canal principal à Ronquières, à celui de fl. 1-45, réduit aussi, ou fr. 3-07, payé à Seneffe, c'est-à-dire, de fr. 1-91; il en résulte que le péage sur le chemin de fer serait de fr. 2-61. Or, un pareil péage sur 124,000 tonneaux présenterait un revenu de fr. 323,640 par année, ce qui serait plus que suffisant pour couvrir, non seulement les frais du chemin de fer, mais encore même les frais de l'embranchement dit *de Mariemont* lui-même; en sorte que ce que celui-ci produirait, serait un pur bénéfice pour l'État, qui permettrait peut-être de balancer la diminution éventuelle des péages à résulter de la loi du 1er mai 1834, si, contre notre attente, il devait réellement en résulter une diminution. Nous ne devons pas perdre de vue en outre que, par ce chemin de fer, les riches carrières des Écaussines prendraient un nouvel essor, et que ce chemin deviendrait un acheminement avantageux pour l'ouverture de l'importante communication que le Hainaut tout entier, et la ville de Mons en particulier, demandent à établir avec Bruxelles.

Maintenant nous venons de dire que, pour rétablir l'équilibre de concurrence, il faudrait

Note de la commission.

(*k*) M. l'ingénieur n'évalue ce tonnage qu'à 60,000 tonneaux environ. Les concessionnaires se sont plus rapprochés de la vérité, car, dans leur réponse aux propositions de MM. Vifquain et Redemans (*voir* la note de la page 61), nous voyons qu'ils évaluent le tonnage de l'embranchement de Houdeng à un tiers environ du tonnage moyen de 250,000 tonneaux, que l'on prend pour le canal principal; c'est-à-dire, par conséquent, à plus de 80,000 tonneaux.

---

(68) La construction du chemin de fer sur Ronquières, présenterait de grandes difficultés et absorberait nécessairement un capital d'exécution considérable. Les produits de ce chemin de fer seraient-ils assez forts pour que l'entreprise fût réellement profitable? Pour décider cette question, il faudrait pouvoir mettre en balance, d'une part, la dépense d'exécution, de l'autre, la recette probable et les frais d'entretien. Or, le rapport ne dit pas un mot de la dépense d'exécution ni de celle d'entretien; que l'on juge donc si la démonstration est complète.

En ce qui est du prétendu bénéfice que le gouvernemnnt ferait par la construction du chemin de fer de Ronquières, je ferai remarquer qu'il ne serait obtenu qu'aux dépens du canal de Charleroy. Maintenant je demande s'il est de l'intérêt de l'État de ruiner un canal pour lequel il a avancé quatre millions de florins et dont les produits sont affectés au remboursement de cette avance, d'un canal qui, même en supposant le maintien de la concession, doit rentrer au domaine dans moins de 26 ans; et tout cela dans l'intérêt d'un chemin de fer moins avantageux pour le public que ne le sera le canal avec ses embranchements. Que dire d'ailleurs d'une administration qui, après avoir fait de grands travaux publics, s'étudierait à les réduire à rien par la concurrence d'autres voies de communication, en d'autres termes, qui détruirait d'une main, sans but avouable, ce qu'elle aurait édifié de l'autre.

Digitized by Google

percevoir sur le chemin de fer fr. 2-61, mais qu'il en résulterait un bénéfice par tonneau, pour l'État, de fr. 1-91, et qu'alors les houillères au bassin de la Louvière et d'Houdeng paieraient un droit total sur tout le parcours du chemin de fer et du canal, de fr. 3 77

Ajoutant, pour le fret. 1 00

Nous aurons pour coût total du transport des houilles de Houdeng à Bruxelles. 4 77

Et, par l'embranchement projeté par le ministre, nous avons trouvé ci-dessus (pag. 122) qu'elles paieraient 5 22

Différence donc encore en faveur du commerce, de l'industrie et des consommateurs, de . . . . . 0 45 (69) par tonneau.

4° *question.* — Quelles sont, pour le cas où la législature se déciderait à ratifier en principe la transaction provisoire conclue par le ministre, tant en ce qui concerne les embranchements que relativement au canal principal, les modifications qu'il serait convenable et utile aux intérêts de l'État d'apporter aux différents articles de la dite transaction?

Canal principal.

Art. 2.

Quelques membres ont fait les observations suivantes :

Nous avons vu, par la discussion des questions précédentes, que l'administration n'a pas tenu compte, dans ses calculs relatifs au n° 2 de cet article, *de l'abandon de la part de l'État dans les recettes opérées jusqu'à ce jour* (70), et, pour que l'État se trouve avoir payé aux concessionnaires la valeur réelle pour eux de la concession (y compris les indemnités équitables), il devrait suffire d'ajouter à l'abandon des quatre millions, une jouissance de peu d'années des revenus du canal ; or, *en supposant même qu'il y ait eu chômage depuis le* 10 *septembre*

---

(69) Les calculs de M. le rapporteur ne sont pas présentés ici avec beaucoup de lucidité et ils renferment des erreurs. Nous allons les reproduire d'une manière plus simple et en rectifiant ce qu'ils ont de fautif. Pour ne pas s'écarter des principes d'équilibre de concurrence adoptés par l'enquête du 2 mars 1833, on devrait faire payer, pour droit, aux charbons dirigés, par chemin de fer, sur Ronquières, et, de là, par le canal, sur Bruxelles,

1° Une somme égale au droit *maximum* du canal.	fr. 3 07
2° Une somme égale au droit fixé pour l'embranchement de Houdeng	1 00
Ensemble	fr. 4 07
Le fret, dans cette supposition, ne peut être évalué à moins de.	fr. 1 25
Dépense totale, de la Louvière à Bruxelles, par le chemin de fer de Ronquières	5 32
Par l'embranchement de Houdeng, au contraire, la dépense totale n'excède pas (*v.* note 67, pag. 122).	5 07
Donc différence en faveur du commerce, de l'industrie et des consommateurs, par l'embranchement de Houdeng	0 25

Il est bon de remarquer que M. le rapporteur évalue le fret, par le canal, à fr. 1-15 et, par le chemin de fer, à fr. 1-00. Ici il est évidemment dans l'erreur, car c'est un fait connu de tout le monde, que le fret est plus cher sur les chemins de fer que sur les canaux. Au lieu d'un franc pour fret par le chemin de fer, il faut donc porter en compte, au moins fr. 1-25, comme nous l'avons fait. Si on joint à cette augmentation de dépense la perte résultant du transbordement à Ronquières et le désavantage d'arriver au canal sur un point très distant de la Sambre, de telle sorte que cette rivière canalisée serait littéralement un débouché perdu pour les charbonnages du centre, on sera amené à cette conclusion que le projet préconisé par la commission, n'offre aucun avantage au commerce. Cette conclusion paraît d'autant plus sûre que les exploitants du centre, que l'on doit croire au fait d'une question aussi vitale pour leurs intérêts, n'ont pas demandé l'embranchement de Ronquières; l'occasion ne leur a cependant pas manqué pour exposer leurs vues à ce sujet, puisqu'il y a eu, non pas une, mais deux enquêtes sur le projet vers Seneffe.

(70) L'administration a tenu compte de cet abandon, qui a été consenti comme compensation des travaux de bétonnage et des travaux de soutènement du bief de partage.

Digitized by Google

jusqu'au 1er *octobre* 1834 (71), jour à partir duquel on fait commencer l'effet de la transaction, nous voyons, par les états des recettes fournis, que ces recettes s'élèvent, pour tout le parcours, à . . . . . fl. 462,326 88

Et au bureau de Clabecq à 18,801 04

481,127 92

Certes on pourrait ne rien déduire pour l'entretien, puisque la plupart des entretiens se trouvent compris, en quelque sorte, dans les travaux extraordinaires ; mais supposons cependant deux années à fl. 50,000. . . . . 100,000 00

Reste toujours là une somme de. . . . . fl. 381,127 92

dont on ferait cadeau aux concessionnaires (72), et cela fait plus d'une annuité et demie de jouissance du canal, d'après les réductions qui seraient consenties.

Nous pensons donc que, si on conservait le n° 2 de l'article, on devrait au moins *réduire* dans le n° 3, *à un nombre d'années beaucoup moindre*, la jouissance des concessionnaires, qui est stipulée à 11 années et demie de durée (73).

Un membre a fait encore les observations qui suivent :

« D'après l'état des recettes ci-dessus, on doit supposer qu'elles seront annuellement de fl. 240,000, et, pour les 11 années et demie, qu'on propose d'accorder aux concessionnaires,

» cela fait.	fl.	2,760,000
» à ajouter { pour 2 annuités échues.		560,000
» à ajouter { pour 3 années d'intérêts.		37,800
Total.	fl.	3,357,800

» Somme énorme, fait remarquer l'honorable membre, que recevraient les concessionnaires, » pour avoir tout simplement avancé une somme de fl. 400,800 au plus (74).

» Maintenant, lorsque le chemin de fer décreté par la loi du 1er mai 1834, sera livré au » commerce (ce qui aura lieu au plus tard dans deux ans), *le gouvernement se trouvera*, si la

---

(71) Il n'y a pas eu chômage depuis le 10 septembre jusqu'au 1er octobre 1834 : les droits de navigation ont rapporté, dans cet intervalle, une somme de fl. 9,467-36, qui, réunie à celle de fl. 462,326-88, forme le montant total des recettes antérieures au 1er octobre 1834, soit fl. 471,794-24.

(72) Il est inexact de dire que l'on fait un cadeau aux concessionnaires, puisque, ainsi que nous venons de le dire, les recettes perçues jusqu'au 1er octobre 1834, ont été abandonnées en compensation des travaux de bétonnage et de soutènement. Nous ferons remarquer en outre que l'on grossit, par des calculs erronés, les dimensions du prétendu cadeau. D'abord on fait un double emploi de la recette du bureau de Clabecq, déjà comprise dans le relevé général des recettes du canal ; ensuite, on prend un chiffre trop bas pour l'entretien, qui est le plus grand possible dans les premières années. De ces deux chefs, il y aurait à rabattre environ fl. 35,000.

(73) Nous serions presque d'accord ici avec le rapport si les recettes opérées jusqu'au 1er octobre 1834, ne devaient pas être affectées au paiement du bétonnage et des travaux de soutènement de la grande tranchée du bief de partage.

(74) Ce membre établit fort mal ses calculs. Pour se faire une idée quelque peu juste de la chose, il faudrait d'abord poser exactement le chiffre des avances des concessionnaires, puis y ajouter les intérêts de ces mêmes avances, depuis les diverses époques où elles ont été faites jusqu'aujourd'hui, ce qui présente un total de fl. 1,700,000 ; et, d'autre part, ramener à leur valeur d'aujourd'hui, les bénéfices qui ne doivent être complètement réalisés qu'après 11 années et demie ; s'il opérait de cette manière, qui est la seule raisonnable, l'honorable membre verrait se restreindre considérablement l'excédant des bénéfices sur les mises.

Ce membre commet une seconde erreur, en représentant les deux annuités échues comme abandonnées aux concessionnaires. On a établi la valeur de la concession sur 29 années de jouissance, en déduisant l'annuité de fl. 280,000 du produit de chacune des 27 premières années. Il est donc tenu compte à l'État des 27 annuités, qui lui sont dues aux termes de l'art. 4 du contrat avec le syndicat, et il n'y a pas d'annuité abandonnée aux concessionnaires.

Ce membre commet une troisième erreur à propos des intérêts des annuités. Ces intérêts ne doivent pas courir au delà du 1er octobre 1834, point de départ de la convention du 6 novembre. Il est donc dû 19 mois d'intérêts sur la première annuité et 6 mois sur la seconde, en tout fl. 28,000 au lieu de fl. 37,000.

Digitized by Google

» transaction est consommée, *dans la nécessité de racheter le canal* (75), afin de ne pas devoir
» indemniser les concessionnaires ; ainsi, de compte fait, ceux-ci auraient un boni de :

» Deux années à fl. 240,000.	fl.	480,000
» Neuf années et demie à 312,500, prix du rachat.		2,968,750
» Les deux annuités échues et intérêts.		597,800
Total.		4,046,550

Ces observations démontrent encore combien on a eu raison de dire plus haut *que nous n'avions pas à nous inquiéter des intérêts des concessionnaires, parce que, de toute manière, ce serait toujours ici une spéculation très heureuse pour eux* (76).

ART. 3.

Le n° 1 doit être rédigé dans des termes à la fois plus formels et plus clairs (77), qui ne laissent aucun champ libre à l'interprétation, et, par suite, à de nouvelles réclamations, que ne manqueraient pas de faire plus tard les concessionnaires.

On devrait aussi supprimer la fin de ce paragraphe, à partir des mots *et dans la situation présente* (78), etc., car il faut éviter de donner lieu à ce que des difficultés semblables à celles d'aujourd'hui puissent se reproduire encore dans l'avenir.

Si l'article restait rédigé tel qu'il est, la transaction ne serait aléatoire en rien, si ce n'est pour les notamment *A*, *B* et *C* du n° 3 (79), *et l'exception du paragraphe B, sauf le cas où, par la réduction*, etc., *confirme pleinement que telle serait la règle générale* (80). Il faudrait donc au moins supprimer cette exception, *sauf le cas*, etc. Le paragraphe *C* fait voir que si, par suite de la loi du 1er mai 1834, on est obligé de diminuer les péages, *les concessionnaires auront droit à être indemnisés* (81), car on ne prend des précautions que relativement à *l'ouverture* de chemins de fer.

Si tel n'est pas le sens qu'il faut y donner il y a lieu alors à changer la rédaction.

En terme général, nous pensons qu'il vaudrait mieux ne prévoir aucun cas particulier, car lorsqu'on en prévoit, ceux qu'on a omis de prévoir donnent toujours lieu à réclamations. On soutiendrait ici, par exemple, qu'ils ne rentrent pas dans la condition d'aléatoire que l'on a donnée à la transaction.

---

(75) Le gouvernement ne se trouvera pas dans la nécessité de racheter, mais il aura *la faculté de racheter*, s'il trouve le rachat préférable au paiement de nouvelles indemnités ; si la transaction est rejetée, il devra se résigner à payer les indemnités, quelque onéreuses qu'elles puissent être.

(76) Si le concessionnaire a fait une bonne spéculation, je le dis hautement, c'est par son contrat primitif et non par la convention actuellement soumise à la Chambre. Évidemment, la commission n'a pas à s'occuper des intérêts des concessionnaires, mais, dirigée, comme elle l'est, par des principes de rigoureuse justice (*voir* le texte du rapport, page 130 ci-après), elle ne peut trouver mauvais que les concessionnaires retirent de leur entreprise tous les avantages que la loi du contrat leur assure, dussent ces avantages excéder de beaucoup la limite ordinaire des bonnes spéculations.

(77) Ces termes nous paraissent clairs et formels, autant qu'ils peuvent l'être.

(78) Cette suppression a été faite (*voir* la convention du 1er février 1836).

(79) On dit, de la manière la plus générale, que la convention sera aléatoire, sous le rapport des événements et circonstances favorables et défavorables ; on cherche ensuite à rendre l'intention des parties contractantes plus sensible, en citant quelques exemples de circonstances défavorables à raison desquelles le concessionnaire n'aura aucun recours à exercer contre le gouvernement : est-ce à dire que la convention ne sera aléatoire que pour les cas cités comme exemples ? Évidemment, non : la rédaction de l'article est exclusive d'une telle supposition.

(80) Il nous semble au contraire qu'une seule exception ayant été expressément faite, ce serait un motif pour que toute autre exception fût inadmissible, d'après la règle de droit : *Exceptio firmat regulam in casibus non exceptis*.

(81) Bien certainement, dans ce cas, les concessionnaires auront droit à être indemnisés. Par concession nous entendons la jouissance d'un péage *déterminé* ; il faut, ou respecter le péage concédé, ou indemniser le concessionnaire, si on y touche.

Digitized by Google

Il faudrait donc supprimer le n° 3° entièrement (82) et rédiger le n° 2° de manière à ce qu'il comprenne tous les cas possibles.

ART. 4.

On a proposé, pour plus de précision, de dire ici « les concessionnaires *préalablement* entendus (83). »

ART. 6.

La commission a été d'avis unanimement que l'on ne pouvait, dans une transaction solennelle et d'un intérêt si majeur pour l'État, *s'appuyer ou se référer purement et simplement à un rapport de l'ingénieur du canal* (84), rapport d'ailleurs où rien ne lui a paru être bien déterminé et limité, et par suite duquel, par conséquent, de nouvelles difficultés pourraient naître dans la suite.

Ici s'est présentée la question d'alimentation (*voir* l'Annexe litt. *S*).

Dans une note que M. l'inspecteur des ponts et chaussées a transmise à la commission, il apprend que deux réservoirs ont été formés, à droite et à gauche du canal, entre *Pont-à-Celles* et *l'Hutte*, à l'extrémité du bief de partage.

Ce grand bief a été, dit-il, enfoncé de 40 centimètres, et les portes d'écluses et digues tenues plus hautes, afin de le transformer en réservoir. Le nombre de sources qu'il renferme et sa liaison directe avec les deux réservoirs susdits, le rendent infiniment propre à cet usage (*l*).

Ainsi le principal réservoir du canal se forme de la tranche d'eau supérieure du bief de partage, d'une épaisseur de près de 50 centimètres, ce qui forme, selon lui, une réserve de 60,000 mètres cubes qui se renouvellent très souvent, et il évalue à 12 hectares l'emprise des terrains pour cet objet.

Des rigoles et petits étangs ont été établis aux prises d'eau *d'Ittre*, *de Bernival* et *de la Dodaigne* (*m*).	18 h.	30 a.	00 c.	00
M. l'ingénieur fait remarquer aussi que plusieurs parties du canal ont été exécutées en grandes sections, dans l'intérêt de l'alimentation.				
Il évalue les terrains acquis pour élargissement à.	5	76	00	00
Il a fallu, dit-il, acquérir des terrains pour former les dépôts provenant du plus d'élargissement donné, tant au bief de partage qu'aux autres points du canal, et il en porte la contenance à.	9	30	00	00
Enfin, il évalue la contenance des terrains encore nécessaires à . .	7	00	00	00
Total	40 h.	36 a.	00 c.	00

Un membre, qui connaît les localités, a affirmé que le bief de partage ne présentait pas de sources jaillissantes, et que, par conséquent, on ne pouvait considérer l'approfondissement de ce bief comme étant fait dans un but réel d'alimentation (85).

Notes de la commission.

(*l*) L'art. 10 du cahier des charges dit cependant : « Ils ne pourront, sous aucun prétexte, s'écarter des » conditions que ces devis prescriront, *sans en avoir obtenu l'autorisation spéciale.* »

(*m*) Réservoir du Piéton, aucune emprise comprise	4 h.	80 a.	00 c.	00
Id. de l'Hutte, à gauche du canal, à partir de la machine à vapeur. . . .	4	75	00	00
Id. de Ronquières, y compris les emprises.	8	50	00	00
Ruisseaux *d'Ittre*, *Bernival* et *de la Dodaigne*.	0	25	00	00
Total.	18 h.	30 a.	00 c.	00

(82) Le 3° de l'art. 3 ne nous paraît infirmer en rien le 2° du même article : il est explicatif du 2°, mais il n'en restreint pas l'application aux cas qui y sont cités comme exemples.

(83) On a eu égard à cette observation (*voir* la convention du 1er février 1836).

(84) Pour donner à la commission ses apaisements sur ce point, on a annexé à la convention une description du système d'alimentation, signée des deux parties et qui a même valeur que la convention elle-même.

(85) « Le membre, qui connaît les localités, n'a vu nulle part que j'aie fait dépendre la dénomination de

Digitized by Google

Un autre, aussi au fait des localités, a soutenu que, *sans approfondissement, on n'aurait pas su exécuter le canal* (86).

Enfin on a fait observer, d'une part, *qu'avec les étangs on aurait une plus forte dépense d'entretien* (87), par suite des curages à faire chaque année; et d'autre part, qu'au Large d'Henriamont, le canal a été construit sur de plus grandes dimensions, par suite de la nature du terrain, et non dans le but de fournir à l'alimentation.

La commission a pensé que, dans l'état où la question d'alimentation se présentait à son examen, *il n'était pas possible de lui donner une solution, sans une enquête administrative préalable*, à faire par qui de droit, *tant sous le rapport du coût, que de la suffisance du système d'alimentation exécuté* (88); elle appelle *l'attention spéciale de la Chambre sur la note* O *ci-annexée*, fournie par un de ses membres, qui démontre que les embranchements projetés ont été conçus entièrement au profit du système d'alimentation nouveau du canal principal, et que, par conséquent, loin que le concessionnaire des embranchements dût une indemnité annuelle de fl. 1,500 au concessionnaire du canal principal (89), ce serait ce dernier qui en devrait une au premier ou à l'État.

Il est peut-être à regretter qu'avant de soumettre le projet de loi à la Chambre, le ministre ne se soit pas occupé de l'enquête dont nous venons de parler. Il avait d'ailleurs un précédent pour se guider, à cet égard, dans la création d'une commission d'ingénieurs pour l'examen des travaux imprévus et imprévoyables ; commission à laquelle mission avait été donnée, par l'art. 4 de l'arrêté qui l'a instituée, de s'enquérir de la dimension et de la valeur des terrains ou bâtiments dont l'acquisition avait été prévue, mais n'avait pas été jugée nécessaire ensuite.

Art. 8.

Cet article ne se référant qu'aux cas prévus par les art. 6 et 7, pour interdire au concessionnaire tout recours en indemnité, n'a pas paru à la commission assez explicite. Il faudrait que cet article fût rédigé de telle manière que la nouvelle concession devînt une véritable concession à forfait, *sous tous les rapports* (90).

Art. 10.

Si l'art. 25, qui n'accorde au gouvernement que 4 *années* pour pouvoir se porter acqué-

---

» réservoir au bief de partage, de sources jaillissantes, car il n'y en a pas ; mais il s'y trouve des sources qui » remplissent ce bief, qui, au moyen de sa surélévation, en font un réservoir précieux pour les eaux des » ruisseaux, qu'il reçoit immédiatement par les deux prises d'eau.

(86) » Si ce qu'avance l'autre membre était vrai, la concession en eût pu tirer un motif fondé de résiliation, » qui ne serait pas dans l'intérêt de l'État, mais cette allégation est erronée.

(87) » Ceci est vrai et fait l'éloge du système adopté.

(88) » L'alimentation, telle qu'elle existe, est aussi parfaite que possible et, en tout, préférable à l'ancienne ; » a-t-on vu, cette année (1835), où l'eau manque partout, la navigation arrêtée un instant ? Ce n'est pas par une » enquête d'ingénieurs qu'une alimentation se reconnaît suffisante, mais par l'expérience ; elle ne se vérifie » pas tel ou tel jour, elle doit répondre, tous les jours, à tous les besoins.

» Quant au coût, le décompte que j'en ai fait est clair et appréciable et a subi l'examen d'une commission » d'ingénieurs comme tout le reste de l'opération. » (Observations de M. Vifquain.)

(89) « Si l'on eût demandé des explications, on n'aurait pas appelé l'attention de la Chambre sur d'inexactes » allégations. Quant au prix de fl. 1,500, pour une alimentation parfaite, dont le propriétaire des canaux » d'embranchement n'aura même pas à s'occuper, c'est pour rien. » (Observations de M. Vifquain.)

(90) Aux termes des art. 6 et 7, les concessionnaires doivent pourvoir à l'achèvement complet du canal, y compris le système d'alimentation, le bétonnage et les travaux de soutènement de la grande tranchée du bief de partage, et, par l'art. 8, ils s'interdisent tout recours en indemnité à raison des dépenses imprévues ou imprévoyables, qu'ils pourraient être dans le cas de faire, en acquit des engagements leur imposés par les art. 6 et 7.

La concession est donc à forfait pour tout ce qui tient à la construction, à l'établissement du canal. Reste le pur entretien, qui ne comporte ni imprévu ni imprévoyable, et dont *tous les frais* sont mis à la charge des concessionnaires par l'art. 11. Il y a donc *véritable concession à forfait*, en ce qui concerne les travaux de toute nature.

Digitized by Google

reur de la concession, devait être maintenu en même temps que celui-ci, le droit d'acquérir deviendrait illusoire, puisque les travaux, d'après l'art. 10, ne doivent être terminés qu'au bout de 3 ans (91).

Art. 12.

On devrait dire ici : *en cas d'inexécution des deux précédents articles* (92).

Art. 14.

Le plan doit être fait préalablement à la transaction (93).

Art. 15.

Un membre a fait observer que ces terrains reviennent de droit au gouvernement (94).

Art. 16.

Plusieurs membres ayant témoigné de l'étonnement de l'existence d'une bande de terrain acquise de cette espèce, un membre à répondu qu'il s'agit ici probablement d'une bande de terrain, qu'il a fallu acquérir, par suite de contestation du propriétaire exproprié (95).

Art. 17.

La désignation des terrains nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du canal doit pouvoir se faire préalablement, aujourd'hui que, le canal étant entièrement construit, on a pu apprécier les besoins à cet égard; en conséquence, à l'unanimité, la commission est d'avis que cette désignation soit préalable (96).

Art. 18.

La rédaction doit être plus claire, afin qu'on voie bien qu'il ne s'agit ici que des excédants des emprises que le gouvernement n'a pas repris (97).

Art. 19.

Sept membres ont demandé la suppression de cet article; un seul en a demandé le maintien, en avouant cependant qu'en présence de l'art. 17, cet art. 19 lui paraissait surabondant, mais que toutefois il pouvait servir à mieux éviter de nouvelles réclamations, plus tard, de la part du concessionnaire, qui, lorsqu'il y aurait encore une nouvelle bande de terrain de l'espèce, prétendrait que le gouvernement ne peut en disposer (98).

Art. 20.

L'art. 12 devrait être post-posé à celui-ci, ainsi qu'à tous ceux de même espèce, afin de s'y reporter (99).

---

(91) D'après l'art. 10, les travaux doivent être terminés au plus tard le 31 décembre 1837; d'après l'art. 25 modifié, le gouvernement peut user de la faculté de reprendre le canal jusqu'au 1er février 1841, c'est-à-dire, pendant 3 ans et un mois après l'achèvement complet; il n'est donc pas à craindre que cette faculté devienne illusoire par le non-achèvement des travaux.

(92) On a eu égard à cette observation (*voir* l'art. 21 nouveau de la convention du 1er février 1836).

(93) La confection du plan et le bornage des emprises exigeront au moins une année de travail, et comme, eu égard aux bases qui sont fixées, il serait impossible de faire deux plans qui ne fussent pas identiquement les mêmes, nous ne voyons pas de motif pour que le plan soit dressé préalablement.

(94) Ce membre est dans l'erreur. — Nous le renvoyons au 2e § de l'art. 8 des clauses et conditions de la concession.

(95) Cette bande de terrain se trouve en dehors du franc-bord et appartient au concessionnaire, qui la cède; elle a été acquise par lui, pour le placement des dépôts de terre.

(96) Cette désignation ne pourra être bien faite qu'après l'achèvement de tous les ouvrages, qui sont à terminer dans la tranchée, et le bétonnage; c'est pour mieux faire qu'il faut attendre.

(97) Cette rédaction nous paraît évidemment claire.

(98) Cet article a pour but de rendre le gouvernement maître absolu des terrains des francs-bords et autres y mentionnés pendant la durée de la concession modifiée.

(99) On a eu égard à cette observation (*voir* la convention du 1er février 1836).

Digitized by Google

Un membre a demandé si le concessionnaire peut disposer du bois taillis. On a répondu qu'il s'agissait de véritables cultures et que, par conséquent, le concessionnaire peut en profiter.

ART. 23.

Après une discussion assez longue sur les expressions *dont moitié passant par le souterrain*, en place desquelles on aurait voulu une définition plus positive, soit par le nombre de bateaux, soit par le tirant d'eau, la commission a pensé que ces expressions étaient suffisantes.

La commission est d'avis qu'il faudrait *que le concessionnaire fût responsable, pendant une année après l'expiration du terme fixé à l'art.* 2 pour la reprise du canal (100).

ART. 25.

La commission pense *qu'il faudrait au moins six années de délai*, pour l'exercice de la faculté accordée au gouvernement de devenir propriétaire du canal (101).

M. le ministre de l'intérieur a annoncé que le concessionnaire est disposé à consentir à cette prolongation de délai.

Dans une lettre du 1er mars 1835, qu'adresse le concessionnaire du canal à M. le ministre de l'intérieur, il est dit :

« L'opinion de la commission, qu'il faudra deux années pour la construction des embran-
» chements, ne peut porter que sur les difficultés que doivent éprouver les expropriations,
» *parce que l'exécution des travaux ne demande qu'une année.*

» C'est donc par une précaution, toute entière dans l'intérêt du gouvernement, qu'elle pro-
» voque la modification de l'art. 25 ; mais, si les mêmes difficultés ne permettaient absolument
» plus d'obtenir les terrains dans les dix-huit-mois accordés pour l'exécution, la société res-
» terait exposée à avoir une concession moindre de celle qui lui est accordée, de toute la
» différence de temps qu'il y aurait entre le terme de dix-huit mois, et celui qui aurait réel-
» lement été employé à l'expropriation, et éprouverait un dommage qu'il ne serait ni juste ni
» équitable de lui faire supporter.

» Je crois, en conséquence, devoir vous prier, Monsieur le Ministre, de vouloir prendre
» telle mesure, que, dans votre sagesse, vous croirez convenable, pour nous préserver d'un
» résultat, qu'il ne peut nullement entrer dans vos intentions de nous faire subir. »

Cette lettre, rapprochée de ce que M. l'ingénieur du canal nous a dit, dans une conférence tenue chez M. le ministre de l'intérieur, semble avoir pour but d'empêcher toute observation ultérieure de la commission, en lui faisant comprendre que, par ses observations, elle éveille l'attention du concessionnaire, sur de nouvelles difficultés, auxquelles il n'avait d'abord pas pensé. La commission repousse avec indignation de pareils moyens de traiter une question si importante ; elle veut, avant tout, qu'il y ait ici *justice* et *équité ;* elle ne veut la ruine de personne, et, dussent ses observations arriver à la démonstration de l'injustice de la transaction envers le concessionnaire, elle ne croira pas moins devoir émettre toutes celles qui lui paraîtront fondées sur les véritables principes de la justice et de l'équité, qui constituent pour elle des règles invariables, dont jamais elle ne croira pouvoir se départir, pas même quand il en résulterait des désavantages pour l'État.

ART. 26.

Un membre s'est formellement opposé à l'adoption du § 1er. *L'indemnité lui a paru être trop élevée* (102); et cependant d'autres circonstances pourraient forcer le gouvernement à se rendre propriétaire du canal.

---

(100) Il faudrait alors que l'entretien fût confié au concessionnaire pendant cette année.

(101) La convention du 1er février fixe ce délai à 6 années, à partir du 1er février 1835.

(102) La somme de fl. 312,500 correspond au produit net annuel du canal, dans la supposition d'un tonnage de 250,000 tonneaux ; ce tonnage, que l'on a adopté comme moyenne pour fixer la valeur de la concession, sera promptement atteint et probablement dépassé ; le concessionnaire n'aura donc rien de trop.

Digitized by Google

ART. 28.

Cet article a paru à la commission *être en contradiction avec l'art.* 3. Il faudrait dire : *dans tout autre cas que ceux prévus à l'art.* 3, *et pendant toute la durée,* etc. (103).

ART. 29.

La commission a pensé que cet article devait être supprimé ou du moins recevoir une rédaction plus claire (104).

ART. 30 *nouveau.*

Un membre propose l'article suivant, qui est adopté à l'unanimité :

« Au moyen de la présente transaction, la concession du canal de Charleroy est considérée, » *en ce qui est des travaux d'art,* comme une entreprise à forfait, *toutes espèces de travaux* » *imprévus et imprévoyables restant à charge du concessionnaire* (105). »

Un membre aurait voulu qu'on y insérât l'expression *sauf les les cas de force majeure,* mais il a retiré son amendement, sur ce qu'il lui a été observé, qu'il ne fallait pas faire naître des sujets de réclamation, en insérant dans la transaction une clause, qui est d'ailleurs de droit.

Articles additionnels.

ART. 1er.

Le ministre a fait connaître que le concessionnaire ne s'est montré disposé à prolonger, de deux années, le délai de reprise du canal, qu'à condition qu'ici on dirait *à partir du* 1er *janvier* 1835, au lieu du 1er octobre 1834.

La convention provisoire ayant eu lieu le 6 novembre 1834, on a pu croire que le projet de loi serait voté dans un plus court délai, et il y aurait donc une certaine équité à consentir ici à la demande du concessionnaire.

ART. 2.

Deux membres l'ont rejeté entièrement (106).

ART. 4 et 5.

Il faudrait ici aussi rappeler les art. 7 et 8.

Deux membres ont annoncé qu'ils tiennent de bonne source que plusieurs personnes auraient voulu se rendre adjudicataires des embranchements (107).

ART. 7.

Un membre fait observer que cette stipulation est trop favorable aux concessionnaires (108).

Nous traiterons maintenant la question générale posée ci-dessus : *La convention du* 6 *novembre* 1834, *entre le ministre de l'intérieur, d'une part, et les concessionnaires du canal principal, d'autre part, est-elle utile et bien conçue dans l'intérêt de l'État?*

---

(103) Nous ne concevons pas d'où résulte cette contradiction. L'art. 2 garantit au concessionnaire la perception des droits, d'après le tarif actuel. Il est donc clair que l'art. 3 ne rend pas le contrat aléatoire, jusqu'à permettre de réduire le tarif sans indemnité.

(104) Cet article nous paraît très clair. En le supprimant on réduirait, sans motifs, les charges imposées aux concessionnaires.

(105) Cet article nous paraît un véritable hors-d'œuvre, puisque, par l'art. 8, les concessionnaires se sont interdit tout recours en indemnité à raison des dépenses imprévues ou imprévoyables, qu'ils pourraient être dans le cas de faire, pour l'achèvement complet du canal, y compris l'alimentation, le bétonnage et les travaux de soutènement; il y a donc entreprise à forfait par tous les travaux d'art.

(106) Le rejet de cet article serait évidemment le rejet de tous les articles additionnels.

(107) Comment se fait-il que ces personnes ne se soient présentées, ni à l'adjudication, ni après?

(108) On exige un cautionnement pour avoir des sûretés, et non pour le bon plaisir d'imposer des charges. Dans le cas présent, et au moyen des stipulations de l'art. 7, le gouvernement a toutes les sûretés désirables.

Digitized by Google

Vous avez vu, Messieurs, par les diverses opinions, bases d'évaluations et calculs, qui ont été présentés et développés ci-dessus (109), que l'on manque absolument *de données certaines* pour résoudre ce problème, avec toute l'exactitude mathématique, que son importance commande cependant impérieusement d'employer. Les uns calculent sur tel tonnage *supposé*, les autres sur tel autre tonnage *supposé* (110); les uns sur un chiffre total d'indemnités, pour travaux extraordinaires, de fl. 737,000, les autres (et le ministre annonce formellement, dans son exposé des motifs, qu'il est de ce nombre) seulement sur fl. 486,000 (111) (*n*); d'autres portent de ce chef encore beaucoup moins, et il en est même, qui n'admettent que les fl. 105,572-17, pour ponts et aqueducs exécutés en plus. M. l'ingénieur du canal évalue à fl. 62,500 par an l'indemnité annuelle pour la différence de recette résultant de la réduction des péages; et les concessionnaires eux-mêmes n'ont demandé que fl. 37,250 (112); d'autres prétendent que cette indemnité doit être encore beaucoup moindre, et d'autres enfin, que, la diminution des péages ayant augmenté plutôt que diminué la recette *réelle*, il n'y a pas lieu à une indemnité de ce chef. M. l'ingénieur du canal calcule sur une indemnité annuelle de fl. 136,000, par suite de la séparation de la Hollande, et la commission unanimement rejette cette indemnité (113). *Quelques membres de la commission ont pensé* que si, à l'embranchement de Houdeng, on substituait un chemin de fer partant de *la Louvière*, passant par les *Écaussines* et allant rejoindre le canal à *Ronquières*, l'État trouverait là de quoi faire la dépense, non seulement de ce chemin de fer, mais encore de l'embranchement dit de *Mariemont*, qu'en outre il lui resterait un surcroît de revenu net, qui compenserait et au delà même, selon eux, les seules indemnités que l'on peut équitablement accorder aux concessionnaires du canal principal, et que les charbons de Houdeng arriveraient à Bruxelles à 45 centimes de moins le tonneau, voire même ceux de Mariemont, si l'on se décidait à mettre Mariemont en communication avec le chemin de Ronquières (114).

Note de la commission.

(*n*) Dont à déduire toujours 42,337-50, pour intérêts abusivement portés dans l'estimation de l'ingénieur, ce qui réduit la somme totale à fl. 444,000 (nombre rond) *.

---

(109) Ce qui résulte le plus clairement des diverses opinions, bases d'évaluations et calculs présentés et développés jusqu'ici dans le rapport de la commission, c'est que la question a été considérablement compliquée, je dirais même, embrouillée, par des considérations étrangères au sujet, ou, tout au moins, à la mission du pouvoir législatif.

(110) Il ne faut pas calculer sur tel tonnage supposé par les uns ou sur tel tonnage supposé par les autres; il faut simplement examiner si, en partant de la supposition d'un tonnage moyen de 250,000 tonneaux par an, on a fixé trop haut la valeur de la concession.

(111) Nous croyons avoir fait voir que l'administration et l'ingénieur du gouvernement sont parfaitement d'accord, quant au chiffre total d'indemnités (note 19, page 104).

(112) L'indemnité pour la réduction du péage doit être fixée à fl. 62,500, lorsqu'on évalue la moyenne des transports à 250,000 tonneaux. Les concessionnaires demandent fl. 37,250 pour l'année 1833, où les transports n'ont pas dépassé 149,000 tonneaux; il n'y a donc rien de contradictoire.

(113) Quant aux fl. 136,000, c'est une prétention écartée par la convention du 6 novembre; on ne peut donc en tirer argument contre ce traité.

(114) Nous croyons avoir démontré que ces quelques membres sont dans l'erreur. Qu'importe d'ailleurs cette opinion, sur la préférence à donner à un chemin de fer sur Ronquières, puisque *ce n'est pas dans une commission de la législature que l'on peut se prononcer, avec connaissance de cause, sur la préférence à donner plutôt à l'un qu'à l'autre de plusieurs projets de travaux publics* (*voir* le texte du rapport, pag. 122). On semble oublier que les observations présentées à ce sujet, n'ont été faites que comme simples réflexions. Maintenant on s'en prévaut pour renverser le projet du gouvernement dans une de ses bases. C'est leur donner une portée qu'elles ne peuvent avoir, de l'aveu même de M. le rapporteur. Nous répéterons ici ce que nous avons déjà dit : si des bénéfices sont réalisables sur le chemin de fer de Ronquières, ce ne peut être qu'aux dépens du canal de Charleroy, et nous ne pensons pas qu'il soit convenable de créer des communications nouvelles, qui ruinent celles existantes, sans utilité pour le public. Nous disons *sans utilité pour le public*, car le chemin de fer de Ronquières, loin de produire sur le prix de transport jusqu'à Bruxelles, une économie de 45 centimes au tonneau, serait une voie plus coûteuse que l'embranchement sur Seneffe; la différence serait d'au moins 25 centimes au tonneau.

* Il n'y a pas d'intérêts abusivement portés dans l'estimation; nous nous référons, à cet égard, à ce qui a été dit note 11, page 98.

Digitized by Google

Ces membres pensent que l'on ne tient à avoir le canal de Houdeng, que parce que le concessionnaire, pour arriver *à une dépense beaucoup moindre,* a changé le système d'alimentation du canal principal (115).

Cette alimentation, *qui était assurée par le système primitif* (116), ne l'est plus aujourd'hui, et cela au point, si ce qui a été dit à la commission est vrai, que l'année dernière on a fait chômer plus tôt et plus long-temps qu'il ne le fallait pour les travaux de réparation.

Le concessionnaire désire y trouver un remède, ou plutôt un secours dans le supplément d'alimentation (*voir* l'Annexe litt. *O*) (117). Ensuite de cela, a-t-on ajouté, nous savons qu'on viendra plus tard demander encore un embranchement sur les Écaussines, ce qui augmentera encore la dépense.

A ces observations on a objecté, il est vrai, que, si l'on faisait le chemin de fer par les Écaussines, depuis Houdeng jusqu'à Ronquières, des spéculateurs viendraient argumenter de l'art. 3 de la loi du 19 juillet 1832, pour prétendre construire un autre chemin de fer à côté de celui-ci, et, une compagnie n'ayant pas le même intérêt que le gouvernement, à équilibrer la concurrence des divers bassins houillers, il en résulterait que, sur cet autre chemin de fer, les péages pourraient être beaucoup moins élevés que sur celui du gouvernement, lequel serait anéanti par conséquent. Cette objection a paru d'autant moins sérieuse, que le gouvernement est un trop solide concurrent, pour que des compagnies d'actionnaires aillent se mettre en rivalité avec lui. D'ailleurs, ce serait là un motif de plus pour se décider en faveur du chemin des Écaussines et de Ronquières; car, si l'on craint qu'on en fasse un second, lorsque le gouvernement en aura fait un premier, il est bien plus à craindre qu'on en fasse un, lorsqu'il n'en existe pas encore, et alors que deviendrait l'embranchement de Houdeng à Seneffe, voire même celui de Mariemont? Ils seraient complètement ruinés; et puis, *quelles seraient alors encore les nouvelles réclamations que viendraient élever les concessionnaires du canal principal* (118)?

Il est en outre bon de remarquer ici, que les mémoires à l'appui du projet du canal principal, combinés avec le cahier des charges, *n'ont promis aucun embranchement* (119); seulement, ils ont mentionné et fait entrer dans les calculs de revenus, un embarquement de charbons à Ronquières, au droit de 65 cents, et un autre embarquement de charbons à Seneffe, au droit de fl. 1-70.

On ne trouve dans aucune de ces pièces que ces charbons arriveront à Seneffe et à Ronquières par des embranchements à construire. Au contraire, les tonnages ont été calculés d'après les relevés des recettes de l'octroi sur la consommation de charbons qui se faisait à Bruxelles, avant même l'adjudication de la concession du canal. On a donc supposé que les houillères de Mariemont et de Houdeng suivraient les voies existantes pour arriver à Seneffe et à Ronquières. Si maintenant on prétend que les houilles de Houdeng ne peuvent arriver à Ronquières, et qu'elles arrivent à Seneffe, c'est là un avantage pour les concessionnaires,

---

(115) Ce n'est pas pour arriver à une dépense moindre que le système d'alimentation a été changé. On ne l'a fait que par force majeure. Nous répéterons encore une fois que le concessionnaire offre de remettre la différence au gouvernement, si ce dernier veut se charger des indemnités des meuniers.

(116) Il est inexact de dire que l'alimentation eût été assurée par le système primitif; le système actuel est de beaucoup préférable.

L'alimentation est complète sans les embranchements. Sous ce rapport, le concessionnaire n'a absolument aucun intérêt à leur exécution. Est-ce le concessionnaire seul qui demande l'embranchement de Houdeng sur Seneffe? Les exploitants du centre, qui le réclament depuis si long-temps avec tant d'instances, sont-ils mus par le désir de tirer le concessionnaire de l'embarras où il se trouve, ou bien, demandent-ils la voie de communication qui remplit le mieux leurs convenances?

(117) Tout ce qui a été dit à la commission, sur le parti que l'on compte tirer des embranchements pour l'alimentation ne peut soutenir un examen sérieux.

(118) Aucune, si on adopte la convention du 6 novembre (*voir* l'art. 2, § C. de ce traité).

(119) On a proposé les embranchements comme ouvrage utile au commerce et au canal, non comme l'accomplissement d'une promesse faite au concessionnaire.

Digitized by Google

puisqu'ils perçoivent fl. 1-45 au lieu de 55 cents (droits réduits), qu'ils devaient seulement percevoir, selon les prévisions de l'administration (120).

Si l'adjudication des embranchements tentée en 1833, n'a pas trouvé d'autre amateur que le concessionnaire du canal principal, *c'est parce que les projets en ont été conçus entièrement dans les intérêts de celui-ci* (121); mais que le gouvernement tente l'adjudication du chemin de fer sur Ronquières, et les personnes désireuses de se rendre adjudicataires, ne manqueront pas, même pour arriver à une exécution complète, dans l'espace d'une année au plus, à partir du jour de l'adjudication, quelle qu'en soit l'époque (122).

Le contrat de prêt du 12 septembre 1827, a été interprété de diverses manières. Les concessionnaires ont prétendu que les intérêts des versements partiels étaient compris dans l'annuité de fl. 280,000, à payer par eux à l'État, pendant 27 années consécutives, à partir de 6 mois après l'ouverture du canal. Ils ont cherché à établir des calculs à l'appui de leur assertion ; mais la différence des divers résultats, auxquels ils sont parvenus, prouve suffisamment que les bases de leurs opérations sont plus ou moins vicieuses, *et que leurs prétentions sont au moins suspectes* (123). En effet, ces résultats présentent tantôt une différence de fl. 100,000 au préjudice de l'État, tantôt au préjudice des concessionnaires, des sommes qui varient de fl. 38 à 16,000, puis à 1,100 et enfin à 105 seulement.

Plusieurs membres de la commission ont fait observer, que, le contrat stipulant que les versements porteraient intérêt à 4 $\frac{1}{2}$ p. °/₀, et que les époques de ces versements étant *tout-à-fait indéterminées,* il était évident qu'on ne pouvait en faire le réglement qu'après le versement intégral de la somme à prêter.

Il n'en était pas ainsi de l'annuité, dès qu'elle n'avait pour but que le remboursement du capital complet avec les intérêts. En effet, ici tout était bien prévu et déterminé.

Il est vrai qu'une annuité de fl. 280,000 à payer pendant 27 années, rembourse une somme plus forte que celle de quatre millions (124); mais l'excédant de l'annuité stipulée peut tenir à des frais de leges, de commission et autres, que le syndicat aurait avancés, ou devait recevoir annuellement des concessionnaires emprunteurs.

Si même, ont dit les membres de la commission, qui ont présenté ces observations, nous voulions imiter l'exemple des concessionnaires et procéder par tâtonnements, il nous serait facile d'arriver à prouver, et du moins plus péremptoirement qu'eux, *à posteriori*, la vérité de notre assertion. Mais nous pensons qu'en matière mathématique, on ne peut procéder ainsi. Il faut d'abord être certain d'avoir trouvé les véritables bases des calculs à faire, les véri-

---

(120) Les prévisions de l'administration, antérieures à l'adjudication, sont en dehors du contrat. Comment d'ailleurs les invoquer contre le concessionnaire, qui les a si peu adoptées, qu'il s'est contenté de 29 années de jouissance, tandis que, d'après ces mêmes prévisions, il lui en fallait 48? L'utilité des embranchements sur Seneffe ne peut être contestée ; cela étant, fallait-il, en haine du concessionnaire, leur préférer une voix moins utile au commerce et qui détruisait l'avenir d'un canal destiné à rentrer au domaine, dans un avenir plus ou moins prochain, d'un canal, que le gouvernement peut reprendre pendant six années, au moment précis, où les recettes atteindront le taux nécessaire pour qu'il y trouve son compte. On ne considère pas assez, qu'au moyen de cette faculté qu'il s'est réservée, c'est principalement le gouvernement qui est appelé à jouir de l'augmentation de recette, qui doit résulter de la construction des embranchements.

(121) Les projets n'étaient pas conçus dans l'intérêt du concessionnaire, mais bien dans l'intérêt du canal, *c'est-à-dire de la propriété de l'État,* et dans celui du commerce.

(122) Il est fort inutile que le gouvernement tente cette adjudication, puisqu'en vertu de l'arrêté du 18 juillet 1832, les personnes désireuses de se rendre adjudicataires, peuvent elles-mêmes prendre l'initiative. Il est même digne de remarque, qu'elles n'y aient pas même songé, à une époque où les capitaux sont offerts, en si grande abondance, pour toutes les entreprises de chemins de fer.

(123) Toute suspicion doit cesser du moment que les concessionnaires se contentent, comme ils le font, de la remise de 27 annuités de fl. 280,000, et acceptent, sans nulle difficulté, une réserve, qui les rend passibles d'un recours du gouvernement, pour le cas où il viendrait à être prouvé que les intérêts des versements partiels ne seraient pas compris dans les annuités (*voir* la convention du 1er février 1836).

(124) Les calculs présentés par le concessionnaire prouvent que les 27 annuités remboursent le capital et les intérêts; au surplus la réserve faite est suffisante.

Digitized by Google

tables données du problème, et alors les voies mathématiques conduisent bientôt directement, sûrement et sans tâtonnement aucun, à la vraie solution; en un mot, les calculs ne doivent pas servir à trouver, par tâtonnement, les données du problème à résoudre; mais, au contraire, c'est de ces données qu'ils doivent partir et s'étayer, si l'on veut arriver à des résultats vrais et exacts.

Dans le cas présent, il y a doute sur la fixation de ces données, et, par conséquent, ce que l'on peut faire de plus sage, c'est de s'abstenir de tout calcul, jusqu'à ce que ce doute ait été levé. Nous pensons donc que, si le gouvernement, après consultation et examen, penchait à croire l'opinion des concessionnaires fondée sur ce point, il devrait toujours avoir bien soin, dans toute convention ou liquidation qui interviendrait, *de réserver suffisante garantie* envers le syndicat contre les concessionnaires (125).

L'estimation des embranchements, faite par l'administration, porte fl. 557,453-42 (126), et quelques membres estiment, que, si l'on établissait entre l'État et les concessionnaires, le décompte de ce qu'ils se doivent réciproquement (127), le débet qui en résulterait de la part des concessionnaires, envers l'État, serait au moins égal à cette somme.

Ainsi le gouvernement trouverait là à peu près ce qu'il faudrait pour faire les embranchements à son propre compte, même, ont-ils ajouté, en payant aux concessionnaires l'indemnité totale pour travaux extraordinaires, ainsi que l'indemnité annuelle pour la différence des péages. Il jouirait en outre de vingt-quatre annuités et demie de fl. 240 à 250,000 (128), plus les revenus pleins des embranchements pendant le reste de la concession.

Comment irait-il donc alors préférer à cette belle position (129) où il se trouve, la position toute *chanceuse et incertaine* dans ses résultats, que lui donnerait la transaction?

Du reste, la majorité de votre commission a pensé que, lors même que les concessionnaires ne devraient à l'État que le paiement des annuités, plus les intérêts de celles échues, depuis leur échéance, l'État trouverait encore plus d'avantage au maintien de la concession

---

(125) La réserve que l'on conseille ici est sans inconvénient. Les concessionnaires, à qui on l'a proposée, se sont empressés d'y souscrire. (*Voir* la convention du 1er février 1836.)

(126) Cette estimation est antérieure à la dernière enquête, dans laquelle on a demandé des modifications qui élèvent le coût des travaux. Les embranchements, avec leurs dépendances, tels qu'ils s'exécutent, ne peuvent être évalués moins de fl. 733,000.

(127) Quant au décompte entre l'État et les concessionnaires, le voici :

L'État doit :		
1° L'indemnité totale pour travaux en plus, ce qui fait, au moins		fl. 730,000
2° L'indemnité pour la réduction des péages, sur les recettes opérées du 11 octobre 1832 au 1er octobre 1834, point de départ de la convention		81,343
Ensemble		fl. 811,343
Les concessionnaires doivent :		
1° Une annuité échue le 11 avril 1833	fl. 250,000	
2° Les intérêts de cette annuité jusqu'au 1er octobre 1834 (18 mois environ)	21,000	
3° Une seconde annuité échue le 11 avril 1834	fl. 250,000	
4° Les intérêts de cette annuité jusqu'au 1er octobre 1834	7,000	
Ensemble		588,000
Débet de la part de l'État		fl. 223,343
A ajouter les embranchements		723,000
Il s'en faut donc de		fl. 946,343

(Ce qui fait plus de deux millions de francs), que l'État trouve dans le débet des concessionnaires de quoi faire les embranchements. Dès-lors, il n'est plus question de jouissance des revenus pleins des embranchements.

(128) Quant aux 24 ½ annuités restantes, elles ne seront ni de fl. 250,000, ni même de fl. 240,000. Un tonnage de 200,000 tonneaux (celui qui est atteint aujourd'hui), fait déjà tomber l'annuité à fl. 230,000. Pour l'avenir, on peut s'attendre à une décroissance progressive, d'année en année, à mesure que la navigation prendra de l'extension.

(129) Que l'on juge maintenant de quel côté est la belle position, et de quel côté est la position chanceuse et incertaine.

Digitized by Google

actuelle du canal principal, qu'à une transformation de concession, dont on fait commencer le cours au 1er janvier 1835, pour être terminée 16 ½ ans après, et qui ne laisse en définitive à l'État, pour se payer de ses quatre millions avec intérêts (130), que près de neuf années de jouissance anticipée du canal (131).

Si, au contraire, l'État maintient ce qui existe, il aura bientôt couvert, non seulement les frais des embranchements à construire lui-même, par voie d'adjudication des travaux, mais encore les indemnités qui seraient jugées équitablement dues par lui au concessionnaire, et ce en y consacrant les annuités échues et leurs intérêts. Par contre, il aura l'avantage de jouir de suite des embranchements, n'aura que peu d'années de plus à attendre pour entrer en jouissance pleine et entière du canal principal, et jouira du restant des annuités.

Si la transaction était adoptée, les concessions deviendraient en Belgique tout-à-fait illusoires (132), et, aussi peu bonne que soit son entreprise, un concessionnaire trouverait la voie toute tracée pour se faire, soit d'une mauvaise spéculation une très bonne, soit d'une bonne une meilleure. Enfin, un membre a encore fait observer que l'arrangement relatif au canal d'Antoing, la transaction que l'on propose actuellement pour le canal de Charleroy, et celle en projet, relativement à la Sambre, démontrent combien la législature a sagement fait de ne pas se prononcer pour l'exécution, par voie de concession, du système général des chemins de fer. Tous les calculs que l'on a faits ici, a-t-il ajouté, reposent sur des bases purement hypothétiques. On n'est donc certain de rien, et ce que l'État peut alors faire de mieux, c'est de sagement s'en tenir à ce qui existe.

M. le président ayant alors mis aux voix le projet de loi, deux membres ont répondu *oui*, cinq *non*, et un s'est abstenu. En conséquence, la transaction a été rejetée. Toutefois, dans le cas où la Chambre se déciderait à admettre *en principe*, soit la transaction telle que l'a provisoirement conclue M. le ministre de l'intérieur, soit cette transaction avec des modifications ou additions à y introduire, la commission s'empressera alors de compléter son travail et de soumettre à la Chambre un projet en rapport avec ses observations sur la 4e question ci-dessus traitée, observations qui, aussi bien que toutes les autres que la commission ou quelques-uns seulement de ses membres, ont cru devoir présenter, sont les résultats d'un travail d'examen de notre part, à la fois laborieux et consciencieux. Nous nous estimerons heureux, Messieurs, nous le répétons, si les considérations, recherches et calculs, auxquels nous nous sommes livrés, peuvent jeter assez de lumières sur cette grave et importante question, pour qu'on arrive à une solution qui, sans blesser aucunement les droits de personne, soit conforme aux véritables intérêts du trésor et du pays.

Le rapporteur,
L. DESMAISIÈRES.

Le président,
H.-J. ZOUDE.

---

(130) Nous ferons d'abord remarquer, et nous insistons sur cette observation, parce qu'elle domine tout le sujet, que l'État ne peut prétendre à être payé intégralement de ses quatre millions avec intérêts. Car, indépendamment des fl. 730,000, à déduire pour indemnités de travaux, une part considérable des quatre millions se trouve réellement confisquée par l'abaissement des péages ; à ne prendre, en effet, la navigation, que telle qu'elle existe (et certes elle est loin d'avoir atteint son *maximum* de développement), les concessionnaires seraient en droit d'opérer, sur chaque annuité de remboursement, une retenue de fl. 50,000. Que l'on juge, d'après cela, de combien il s'en faut que l'État puisse rentrer dans toutes ses avances.

(131) Si la convention était adoptée dans son entier, l'État obtiendrait, en compensation *de la partie encore subsistante des 4 millions*, non pas près de neuf, mais plus de dix années de jouissance anticipée du canal principal, et, de plus, 75 années de jouissance anticipée des embranchements, que M. le rapporteur a passées sous silence.

(132) L'adoption de la transaction ne rendra pas les concessions illusoires en Belgique. Le système des concessions sera ou ne sera pas illusoire, selon que, dans chaque cas particulier, les conditions auront été bien ou mal posées. Le gouvernement des Pays-Bas est entré dans une fausse voie, en ce qui concerne les concessions : voilà tout ce que prouve le passage ci-contre. Tout gouvernement, qui dressera lui-même les projets et fera la majeure partie des fonds, se créera les difficultés nées des concessions de la Sambre et du canal de Charleroy. Je ne parle pas de la concession du canal d'Antoing, dont la reprise était évidemment et incontestablement avantageuse.

Digitized by Google

N° 29.

Arrêté royal du 29 août 1835, qui approuve la concession des embranchements pour quatre-vingt-dix ans, en faisant réserve de la faculté de reprise au gouvernement.

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut !

Vu notre arrêté du 11 septembre 1833 (1), qui décrète la construction de deux embranchements entre le canal de Charleroy à Bruxelles et la grande route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication à laquelle il a été procédé le 11 octobre suivant, pour la construction des dits embranchements, par voie de concession de péages ;

Vu les lois des 19 juillet 1832 et 22 juillet 1834, sur les concessions de péages ;

Vu notre arrêté réglementaire du 26 août 1832 ;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

L'adjudication du 11 octobre 1833, dont mention précède, est approuvée ; en conséquence, le sieur T. Nieuwenhuisen et comp^e^, représenté par le sieur J.-A. Classen, domicilié à Bruxelles, est déclaré concessionnaire des embranchements entre le canal de Charleroy à Bruxelles et la grande route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-lez-Herlaymont, et ce aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé le 11 septembre 1833, et pour un terme de quatre-vingt-dix ans, conformément à l'art. 36 du même cahier des charges.

ART. 2.

Cependant la dite concession serait réduite, de plein droit, au terme stipulé dans les articles additionnels de la convention du 6 novembre 1834, entre les concessionnaires du canal de Charleroy à Bruxelles et le département de l'intérieur, si ces articles étaient sanctionnés par le pouvoir législatif.

Notre ministre de l'intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Ostende, le 29 août 1835.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

DE THEUX.

---

(1) Annexe n° 19, page 57.

Digitized by Google

N° 30.

Rapport supplémentaire, en date du 28 *février* 1836, *de la commission d'ingénieurs instituée le* 31 *août* 1831, *avec deux notes à l'appui, sur les travaux de bétonnage et sur les travaux de consolidation des grandes berges de la tranchée du bief de partage* (1).

La commission composée de l'inspecteur Vifquain et des ingénieurs en chef De Moor et Roget soussignés, s'est d'abord occupée de répondre à l'observation : que son rapport du 8 novembre 1831, *en ce qui concerne les travaux extraordinaires du percement souterrain, ne contient pas de calculs assez positifs, ni assez détaillés* (2).

Pour satisfaire aux explications demandées, elle a pensé qu'il suffirait d'exposer les évaluations détaillées des ouvrages exécutés, accompagnées des considérations qui ont fixé son opinion sur la dépense de ce grand travail, estimée par l'inspecteur.

OBJETS.	SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.	
1° *Maçonnerie de la galerie.*	Le percement n'a été calculé au devis estimatif, que pour 1,027 *mètres* de longueur, tandis qu'il a été exécuté sur celle de 1,283 *mètres*, ensuite des conditions du cahier des charges et devis.	
	Détails du cube moyen de terrassement, par mètre courant de galerie, porté à.	16m,51 (3)
	Voûte renversée servant de radier. . . . . 2,85 × 0,34 = 0 97	
	Pied-droit de droite, y compris le massif du chemin de halage. . . . 2,90 × 2,00 = 5 80	
	Supplément jusqu'à la voûte. . . 1,00 × 0,80 = 0 80	
	Pied-droit de gauche. . . . . 3,95 × 0,85 = 3 35	
	Voûte supérieure. . . . . 6,80 × 0,68 = 4 62	
	Pour remplissage et resserrage au-dessus de la voûte. . . . . 5,00 × 0,10 = 0 50	
	Pour remplissage des vides formés par les éboulements des deux côtés de la galerie. . . . . 9,40 × 0,05 = 0 47	
		16m,51

Sous-détail du prix du mètre cube moyen de maçonnerie, estimé à. . . . . fl. 16 00 (4)

Les briques ayant dû être toutes choisies, entières, bien cuites et non déformées, pour résister aux poussées et éviter les tassements, la moitié a dû être rejetée ; pour ces motifs, on doit les estimer, y compris indemnité de terrain, transport au haut du

(1) *Voir* le premier rapport de la commission d'ingénieurs, Annexe n° 9, page 32.
(2) Rapport de la commission de la Chambre, page 108.
(3) Devis dressé par l'inspecteur Vifquain et adopté par la commission. *Voir* n° 16, page 54.
(4) *Voir* le devis, page 54.

Digitized by Google

OBJETS.	SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.		
1° *Maçonnerie de la galerie.*	puits et déchet, à 6 fl. le mille, donc, pour 700 briques		fl. 4 20
	Transport de 1,000 briques jusqu'au fond de la mine et aux rempiétements, par les puits, au bourriquet et sur les chemins de fer et bois à travers les cintres, à 2 fl., donc pour 700.		1 40
	Mortier de chaux hydraulique de Tournay et de Thuméon, sans rendage, revenant, y compris transport, souvent à dos de mulet, dans les mauvais temps, à 10 fl. le mètre cube, donc pour $\frac{6}{10}$ de chaux.	fl. 6 00	
	$\frac{5}{10}$ de mélange de sable, cendrée de forge et ciment de briques dures, qui reviennent à 6 fl. le mètre cube, donc pour $\frac{5}{10}$.	3 00	
	Ces $\frac{5}{10}$ étant nécessaires à cause du retrait par le travail du mortier fort,		
	Travail du mortier raboté trois fois, le mètre cube.	2 25	
	Transport par les puits et les chemins de bois, par mètre cube.	2 00	
	Total.	13 25	
	Perte dans les transports et déchargements et par les eaux $\frac{1}{15}$. . .	0 88	
	Total. . . .	14 13	
	Emploi par mètre cube de maçonnerie de ce mortier, entre le $\frac{1}{3}$ et le $\frac{1}{4}$		4 12
	Main-d'œuvre, par mètre cube, à la lumière, souvent sans air, nuit et jour, les ouvriers dans l'eau.		3 30
	Pour démolition, à chaque reprise de mètre en mètre, et à chaque rempiétement, et perte de matériaux $\frac{1}{15}$.		0 87
			13 89
	Gain de l'entrepreneur et outils $\frac{3}{20}$, comme il est calculé au devis primitif . .		2 08
			fl. 15 97, rond fl. 16 00

2° *Têtes du percement.* Les têtes du percement, qui avaient été calculées pour résister au terrain sec et se soutenant de lui-même, ont dû être augmentées considérablement en maçonnerie.

Digitized by Google

OBJETS. SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.

2° *Têtes de percement.* Les déblais le furent également, par les éboulements, qu'il fallut relever, et la plus grande épaisseur des murs.

La maçonnerie élevée contre des terres remplies d'eau, a dû être faite en briques de choix et mortier de ciment, comme pour la voûte du souterrain.

Les têtes exécutées ont exigé pour l'une :

	m3		fl.	
Déblai en terre ordinaire à 7 relais, *comme au devis*.	4,222,67	à	0,42 =	1,773 52
Éboulements à plusieurs reprises.	800,00	à	0,42 =	336 00
Déblai en terre dans l'eau, à 7 relais, *comme au devis*.	1,761,33	à	0,675=	1,188 90
Remblai en terre ordinaire, à 4 relais	2,000,00	à	0,305=	610 00
Maçonnerie en pierre de premier échantillon, *comme au devis*.	20,48	à	60,00 =	1,228 80
Maçonnerie en pierre de deuxième échantillon, *comme au devis*. .	19,89	à	40,00 =	795 60
Maçonnerie en briques. . . .	734,00	à	11,00 =	8,074 00
Total pour une tête. . . .			fl.	14,006 82
Soit. . . .			fl.	14,000 00
Pour l'autre semblable. . . .				14,000 00
Total. . . .			fl.	28,000 00

Il n'y a rien été porté pour excédant de pierres, parce qu'il n'y avait pas nécessité; l'excédant du prix de fl. 11-00 sur 8-35 ou fl. 2-65 est porté pour la qualité du mortier et le choix des briques.

3° *Déblai de la galerie.* Le cube moyen de déblai, par mètre courant, est porté à. 55m,00

1° Le profil moyen de la maçonnerie est de 6m,60 × 6m,00 = ... 39m,60

2° Une épaisseur moyenne de 0m,10 sur le pourtour de 20 mèt., pour excavation et boulants . . . 2m,00

3° Descente dans la galerie des terres des chambres, qui se sont formées dessus les mines, et de 4 entonnoirs, qui se sont ouverts depuis le sol, et qui ensemble ont formé un cube de plus de 5,000 mèt. Donc par mètre courant moyen. 4m,00

4° Terre entraînée par les eaux sortant des boulants, pendant 5 années, ou 1,825 jours. Le souterrain et la cunette intérieure ont été nettoyés cinq fois sur une épaisseur de 0m,50. Ce déblai s'est élevé à au moins 5 mèt. cubes par jour, ou,

A reporter. 45m,60

Digitized by Google

OBJETS.	SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.
	Report. 45m,60
3° *Déblai de la galerie.*	en totalité, 9,125 mèt., ce qui revient par mètre courant à 7m,11
	52m,71
	$\frac{1}{25}$ de foisonnement dans l'eau 2m,11
	54m,82 soit 55mèt.

Le prix du mètre courant de déblai pour la galerie a été porté à. . . . . fl. 1 80

Ce prix avait été porté au projet, avec cintrage mobile en fer, à fl. 1-38 moyen.

Dans l'exécution, le cintrage mobile ayant dû être abandonné, pour la méthode par rempiétements sous la voûte faite la première, les déblais ont dû être tirés de la mine à travers les cintres sur des chemins de fer et bois; des boulants considérables ont dû être emportés avec des peines infinies; la méthode par rempiétement exigeait un déblai par petites parties, enfin le nettoyage continuel du fond de la galerie, toujours remplie d'eau, a considérablement coûté.

Le résultat d'observations continuelle et de tous les jours a fait reconnaître que ce déblai coûtait par mètre cube. . . . . fl. 1 80

4° *Pierre bleue.* — Comme au devis primitif.

5° *Echafaudage et cintrage.* — Comme au devis primitif.

6° *Bois placés dans les mines au-dessus et vis-à-vis le premier cintre, qui sont perdus.*

Il a été porté 1m3,00 par mètre courant, le développement du cintre étant de 8m,50

Le bois placé au-dessus de la maçonnerie, pour soutenir le ciel de la mine, avait, l'un dans l'autre, une épaisseur moyenne de 0m,11, ce qui donne le cube de 0m,935

Bois perdus, brisés et coupés dans les bouveaux par mètre courant 0m,065

Total. . . . . 1m cube

7° *Bois en chemins et leur soutien dans la galerie.*

Ces chemins établis sur deux étages et deux lignes, ont été remplacés plusieurs fois.

Il faut y ajouter ceux établis pour la relevée des voûtes trop basses.

Le cube moyen employé a été par mètre courant de. . . 0m3,50

8° *Pavage en mortier du trottoir, fer et bois pour garde-fous.* — Comme au devis primitif.

Digitized by Google

OBJETS.	SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.
9° *Fer employé dans les mines, les échafaudages et les chemins.*	Il a été porté 25k par mètre courant. Ces 25k sont estimés employés dans les mines, les échafaudages, la liaison des cintres, les outils cassés et perdus, etc., etc.

10° *Confection de 10 puits, y compris ceux perdus.*

Cet article a été porté pour. . . . . fl. 50,000 00

L'historique estimatif suivant montre l'emploi de cette forte somme.

Le premier puits a été ouvert à 200 mèt. de la tête, côté de Van der Beck ; il fut commencé à la manière des bures houillers avec croisure et cuvelage ; à la traversée du premier boulant, des vides se formèrent derrière ce cuvelage, et amenèrent un si fort éboulement, qu'il en fut écrasé d'un seul coup et sans remède. Le puits dut être abandonné, les ouvrages faits sont estimés avoir coûté. fl. 1,000 00

Deux puits, nos 2 et 3, furent commencés ensemble à 10 mèt. l'un de l'autre, pour battre alternativement les eaux, à 120 mèt. de la tête du percement souterrain, côté de Seneffe; ces deux puits, après avoir traversé les deux boulants, eurent le même sort que le premier, la dépense pour les deux peut être estimée à 4,000 00

La tranchée ouverte est venue déblayer ces puits.

Le 4e, dit n° 1, ouvert à 150 mèt. de la voûte en tranchée ouverte, côté Van der Beck, pour descendre 22 mèt. de profondeur, fut construit en maçonnerie sur tourré; il traversa le premier boulant, mais fut arrêté sur la glaise; alors, au-dedans de la maçonnerie, on descendit un cuvelage, pour passer le second boulant, que l'on a dû piloter ; le travail réussit, le puits fut bien établi, on juge qu'il a coûté. . . 3,000 00

Le 5e puits, qui devait être le n° 2, fut ouvert à 200 mèt. de distance du n° 1; commencé de la même manière, il traversa le premier niveau et on était arrivé au fond, lorsque les boulants se firent jour à travers le pilotage; la maçonnerie s'affaissa et écrasa le cuvelage, le puits fut perdu sans remède, le prix des ouvrages est estimé à 4,000 00

Le 6e puits (ou même n° 2), établi à quelque distance du dernier, fut aussi commencé de la même manière. Le premier boulant fut encore traversé; mais, ayant rencontré un niveau plus considérable, les eaux se firent jour si abondamment, que l'ouvrage dut être abandonné.

A 27 mèt. plus loin, on commença le 7e puits, avec tonne en charpente jointive et maçonnerie en dedans sur tourré; mais, le premier boulant traversé, la masse descendante y fut saisie et arrêtée, on dut recourir aux cuvelages. Arrivé au 2e niveau rempli d'eau, on ne fut plus assez fort pour les vaincre ; deux pompes en fer, de 0m,12 de diamètre, furent montées,

A reporter. . . . . fl. 12,000 00

Digitized by Google

OBJETS.	SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.	
	Report. . . . . fl.	12,000 00
10° *Confection de* 10 *puits, y compris ceux perdus.*	et, entre-temps, on reprit le traval du puits précédent, où on descendit un cercle en maçonnerie à l'intérieur, qui traversa le premier boulant; on était encore bien loin du dessus de la voûte de la galerie.	
	Un seul puits existant et la galerie manquant d'air, au point de faire abandonner l'ouvrage en mine, l'inspecteur exigea que des ouvriers fontainiers français, experts en l'art de forer les puits, fussent appelés.	
	Un sieur Charlier, renommé en cette partie, arriva et entreprit l'enfoncement de trois puits au plus haut de la montagne, pour la somme de 20,000 fr.	
	Il commença le puits, dit *français*, à 32 mèt. au-dessus de la galerie, tandis qu'on reprenait, de l'autre côté, les puits n°s 2 et 3, qu'après mille difficultés, on réussit à mettre à fond et en bon état; l'inspecteur estime qu'ils ont coûté la somme de	9,000 00
	Ledit maître fontainier, après avoir travaillé deux mois à enfoncer sans résultat, abandonna l'ouvrage à ses ouvriers et disparut; il n'était encore qu'à 7 mèt. de profondeur, ses ouvriers durent aussi être congédiés, et force fut de payer leurs frais de voyage, avec indemnités pour retourner en France. Alors on reprit l'ouvrage abandonné par le fontainier, en adoptant un fort cuvelage jointif et chevillé en dedans; pour apprécier les difficultés qu'on eut à vaincre, il suffira de savoir qu'il ne fut mis à fond qu'au bout de 6 mois; ce puits, le plus difficile, est estimé avoir coûté	11,000 00
	Entre-temps on avait commencé deux puits n°s 5 et 6, en haut de la grande montagne, pour descendre à 24 mèt. de profondeur; on creusa d'abord le terrain pour chacun sur une surface de 6^{m},50 en carré, et l'on descendit jusqu'au banc de pierre en rognons, à 6 mèt. de profondeur, à l'aide d'une forte charpente; là on établit, sur grillage et croisure, une maçonnerie de deux briques d'épaisseur, et un grand cuvelage fut descendu dans son intérieur; ce système traversa le premier boulant d'eau; là on dut descendre un second cuvelage au-dedans du premier, jusqu'au second boulant, où les eaux formèrent de grands vides, que l'on parvint cependant à remplir, les tonnes restant parfaitement bien : ce second cuvelage a été remonté jusqu'à la hauteur du premier. Pour descendre plus bas, un troisième cuvelage fut établi et remonté de même jusqu'à la hauteur du premier; il fallut ensuite le picoter de la plus forte manière dans le bas.	
	Enfin, ces deux derniers puits creusés directe-	
	A reporter. . . . . fl.	32,000 00

Digitized by Google

OBJETS.	SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.	
	Report. . . . . fl.	32,000 00
10° *Confection de 10 puits, y compris ceux perdus.*	ment à travers les boulants, résistèrent après; l'inspecteur estime qu'ils ont coûté	18,000 00
	Total de l'estimation des puits creusés, pour l'exécution de la galerie, au delà de ceux prévus . fl.	50,000 00

Les soussignés estiment, après l'exposé détaillé, fait par l'inspecteur, des difficultés que l'exécution de ces puits a présentées, que la dépense réelle est montée encore au delà de celle ci-reprise, car on n'a pas pris en considération mille petites dépenses de détail, dont la somme faite s'élèverait assez haut.

Il faut d'ailleurs peu s'étonner de cette dépense; à quelque distance de ce point, l'ouverture d'un seul bure houiller a souvent désorganisé et même ruiné une compagnie houilleresse.

11° *Terrains.*

3 hectares achetés à fl. 2,000 l'un.

Cette surface de terrain est celle que le travail de la galerie à ciel ouvert a exigé en plus; elle avait 400 mèt. de longueur, sur une moyenne de 75 mèt., le prix de fl. 2,000 de l'hectare à l'amiable, est très raisonnable, vu le manque de temps nécessaire pour obtenir l'expropriation légale.

12° *Épuisements pour le travail du souterrain.*

Deux vis d'Archimède ont dû marcher nuit et jour pendant 4 années; 8 hommes se relevant étaient employés à ce travail à un florin par jour et un florin par nuit.

13° *Partie exécutée à ciel ouvert.*

Les difficultés d'exécution devenant presqu'insurmontables aux extrémités intérieures de la galerie, on saisit le moment d'un temps sec, pour établir la partie supérieure de la voûte à ciel ouvert.

Quoique la tranchée ouverte eût été exécutée sur plus de 400 mèt., nous n'avons tenu compte que de cette longueur, parce que, dans cet espace seulement, ce genre de travail était nécessaire.

Profil moyen du déblai à ciel ouvert.	Largeur en bas	$8^m,20$	surface $211^{m^2},40$
	Larg. moy. en haut . .	$22^m,00$	
	Hauteur moyenne. . .	$14^m,00$	

210 mèt., au prix moyen de 47 $\frac{1}{2}$ cents, ont fait coûter le mètre courant de tranchée ouverte . . . . . fl. 100 41

Ce déblai à ciel ouvert, a épargné le travail en mine de la partie supérieure de la voûte estimé ci-dessous comme suit :

$12^{m^3},50$ de terrassement par mètre courant, à fl. 2-50 = ... fl.	31 25	
Économie, par mètre, de bois placés et perdus dans la mine	20 00	
Main-d'œuvre par mètre courant de voûte supérieure, ou $4^m,62$ à fl. 3	13 86	
Fl.	65 11	65 11
Prix excédant pour la tranchée ouverte, par mètre courant		35 30
Longueur comptée		400 00
Excédant de dépense pour l'exécution de la partie à ciel ouvert		14,120 00
Soit . . . . fl.		14,000 00

Digitized by Google

OBJETS.	SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.	
14° *Corrections après l'exécution.*	Pour relever la voûte sur la longueur de 135 mèt., il a fallu démolir 8 mèt. cubes par mètre courant ou . . . . et les reconstruire.	1,080^{m3},00
	Il y a eu en outre en relèvements partiels sur une longueur de 90 mèt. de voûte et radier, ou 3 mèt. cubes par mètre courant ont été démolis et refaits, donc	270 00
	Total	1,350 00
	à fl. 20 = 27,000	

Le prix de fl. 20 par mètre cube, que ce travail, vraiment extraordinaire, est estimé avoir coûté, ne paraîtra pas trop élevé, lorsqu'on considérera les échafaudages à établir; la démolition de la voûte, rouleau par rouleau, et par petites parties, au-dessus de la tête des ouvriers, et sous les boulants; le déplacement des coussinets du radier pour les raccordements; le déblai et repoussement des boulants, pour remonter la voûte, avec fourniture de bois; la main-d'œuvre difficile et perte de mortier dans un travail exécuté par dessous.

15° *Personnel de surveillance en plus.*

Ce personnel excédant celui calculé pour l'exécution, suivant le système régulier d'exécution du devis, a été constamment employé, jour et nuit, dans les mines, qu'il fallait conduire pied à pied, et les rempiétements, qui demandaient les plus grands soins.

Les puits, pour lesquels on n'a presque rien prévu au devis, ont exigé continuellement deux employés; la montagne, qui se fendait de toutes parts, forçait aux plus sévères précautions.

16° *Dépenses diverses en baraques, maisons de gardes, etc.*

Ces frais, portés à fl. 20,000, résultent d'observations faites à toutes les époques du travail.

17° *Faux frais et imprévus dans l'estimation des articles.*

20,000 fl.; cette somme, qui n'est pas le $\frac{1}{40}$ de la dépense totale, est loin de compenser le coût réel, comme l'inspecteur l'a souvent observé; ce n'est que 13 à 14 fl. par jour. L'abandon des travaux par les ouvriers, a coûté, en frais perdus, des sommes très fortes, les remblais après l'ouvrage, les doubles main-d'œuvres obligées, la retaille des pierres, les reprises dans le souterrain, le pavage des bords, les perrés, les procès et frais de toutes espèces, etc., etc.

D'ordinaire la hauteur de ce titre est porté de $\frac{1}{20}$ à $\frac{1}{25}$ dans les devis.

M. le rapporteur dit, dans son rapport (pag. 97 ci-dessus), que la commission *devait aussi constater la contenance et la valeur des terrains ou bâtiments, dont l'acquisition n'avait pas été prévue, mais avait ensuite été jugée nécessaire;* et que la commission de la Chambre n'avait rien vu *en ce qui concerne les acquisitions imprévues.*

Nous répondons que la commission d'ingénieurs n'a point eu à s'occuper d'acquisitions de terrains imprévus, autres que ceux repris dans ce qui regarde le souterrain ci-dessus, attendu que l'entrepreneur ne réclame aucune indemnité de ce chef.

Digitized by Google

M. le rapporteur dit dans une note (page 98) que la commission a porté mal à propos fl. 42,337-20 pour intérêts des sommes excédant du coût du souterrain, pendant 5 années, parce que, sur cette somme, fl. 200,000 avaient été avancés par le roi Guillaume.

Nous répondons : la commission d'ingénieurs a porté en compte ces fl. 42,337-20 d'intérêts, parce qu'ils étaient dus ; quant à l'avance faite des fl. 200,000, elle n'avait nulle mission de s'en occuper, parce qu'elle faisait partie d'un compte général.

Que d'ailleurs, elle n'avait nulle connaissance de cette avance, qui a dû être prise en considération dans la transaction pour ce qu'elle vaut réellement.

Ceci répond en même temps à la note *f* (page 116) du rapport de la commission de la Chambre.

M. le rapporteur, dans une note (page 100) dit, que, si les concessionnaires sont fondés en droit à réclamer des frais de bétonnage, il n'appartient pas au gouvernement de fixer des limites, et que, s'ils ne sont pas fondés, il ne lui appartient pas davantage de concéder une indemnité, et (page 109) qu'un membre avait fait observer que les principales filtrations ont eu lieu dans les remblais, etc., etc.

La commission a fait la reconnaissance du bétonnage à faire, et le mesurage de celui exécuté, pour parer aux infiltrations extraordinaires et imprévoyables, du chef, non, comme on paraît vouloir le faire croire, de la faute de l'entrepreneur, parce qu'il aurait mal exécuté, mais bien provenant du terrain lui-même, et son évaluation dont l'état se trouve ci-joint (pag. 148) et qui monte à la somme de fl. 120,000 pour le tout, dont fl. 114,097-28 est déjà exécuté. Elle a fixé, d'après son examen des lieux, la limite de cette somme à fl. 120,000, parce qu'elle a reconnu que toutes les filtrations extraordinaires ne pouvaient exiger une dépense plus forte, et qu'elle regardait tout autre ouvrage de cette espèce, fait par le concessionnaire, comme rentrant dans les limites ordinaires de la prévoyance et de l'entretien ; sans doute le gouvernement ne peut fixer de limites, mais il les reconnaît et les déclare atteintes.

Pour répondre aux observations page 110, nous renvoyons aux réponses de l'inspecteur en regard du rapport, et nous ajoutons que les filtrations ont généralement eu lieu par le fond du canal et en déblai dans le schiste.

M. le rapporteur (page 101) dit que, suivant l'ingénieur, la totalité des travaux faits pour obvier aux éboulements de la grande tranchée, s'élève déjà à la somme de fl. 49,000 et la somme encore à dépenser à fl. 70,000

A la page 110, ces *sommes* devenues 49,900 et 60,100, donnent pour total fl. 110,000.

On paraît croire qu'il existe une différence entre les travaux exécutés de cette catégorie, qu'on admet comme extraordinaires et imprévus, et ceux encore à exécuter qui ne seraient que de simple entretien.

D'abord, nous ferons remarquer que c'est bien la somme de fl. 110,000 qui a été portée de ce chef à la transaction, et que suivant l'état remis à M. le rapporteur vers la fin de 1834, la dépense faite s'élevait déjà à . . . . . fl. 49,900 00

On verra, par l'état ci-joint, que la dépense de ce chef en 1835, s'élève à. . 2,980 89

Total. 52,880 89

Et qu'il reste à employer sur le crédit de. 110,000 00

à la consolidation des berges, la somme de. 57,119 11

Digitized by Google

Maintenant nous répéterons que les ouvrages exécutés, comme ceux à exécuter sur ce crédit, sont entièrement extraordinaires et imprévus, et que les uns, non plus que les autres, ne peuvent appartenir à l'entretien ; en effet, pour qu'il y ait entretien, il faut que le principal existe ; or, c'est pour assurer l'existence menacée du canal, que ces travaux ont eu lieu, et que d'autres, du même genre, devront encore s'exécuter. Ce n'est qu'après l'assiette fixe des berges que l'entretien commencera.

Si la somme totale n'est point déjà dépensée, il ne faut l'attribuer qu'aux années sèches, 1834 et 1835 ; mais il est certain que, là où l'ébranlement s'est déjà manifesté dans les hautes berges, qu'on a pu maintenir jusqu'aujourd'hui par l'entretien ordinaire, aux premières longues pluies, ces masses de terre, déjà rompues, descendront, si on n'y exécute point des bouveaux de perrés, semblables à ceux qui ont arrêté les autres éboulements déjà en marche.

L'intérêt de l'État n'a point voulu qu'on tînt un compte de clerc à maître de ces dépenses, car, de cette manière, il n'y aurait pas de limite ; on a cru mieux faire en calculant dans la transaction, pour le bétonnage et les ouvrages extraordinaires de la tranchée, des sommes fixes, que l'événement fera certainement dépenser dans le cours de la concession modifiée, et au moyen desquelles les ouvrages devenaient un forfait.

Bruxelles, le 28 février 1836.

J.-B. Vifquain.

Les ingénieurs en chef soussignés déclarent qu'ensuite de leur visite détaillée des ouvrages du canal de Charleroy à Bruxelles, en 1831 et 1833, et, eu égard aux renseignements que M. l'inspecteur Vifquain, chargé exclusivement de la direction des travaux, leur a communiqués sur le contenu du présent rapport, ils ne peuvent qu'y donner leur adhésion.

De Moor.

Rogeet.

Digitized by Google

État des dépenses faites jusqu'aujourd'hui (1), *en bétonnage dans les parties du canal de Charleroy à Bruxelles, creusées dans le schiste et le gravier.*

Nos des BIEFS.	DÉSIGNATION DES LIEUX.		LONGUEUR.	LARGEUR.	SURFACE.
					m²
48e	Vis-à-vis la maison Middeleer . . .	1°	441	5 00	2,205 00
		2°	441	1 65	727 65
»	Pont-canal et environs		15	12 00	180 00
»	Porte de bois à Hal	1°	123	3 00	369 00
		2°	70	8 00	560 00
»	Amont du pont fixe, id.	1°	174	12 00	2,088 00
		2°	110	5 00	550 00
»	Id.	1°	340	5 00	1,700 00
		2°	82	6 50	533 00
47e	Souterrain à Lembeek.		53	14 00	742 00
46e	Près le vieux moulin		200	17 00	3,400 00
»	Près la maison Demeur		600	17 00	10,200 00
45e	Amont de la 46e écluse		18	25 00	450 00
»	Vis-à-vis le château de Clabecq.		110	17 00	1,870 00
44e	Amont de la 45e écluse		295	15 00	4,425 00
»	Aval du pont Moëlons	1°	85	17 00	1,445 00
		2°	45	14 00	630 00
»	Tienne minique		350	14 00	4,900 00
»	Aval du pont d'Oisquercq		75	17 00	1,275 00
43e	Amont de la 44e écluse		53	14 00	742 00
39e	Amont de la 40e écluse		100	17 00	1,700 00
32e	Près le château de La Roque		308	7 00	2,156 00
22e	. . . . .		140	12 00	1,680 00
				Total	43,527 65

43,500m² sur 15c d'épaisseur font 6,525 mèt. cubes.

(1) 28 février 1836.

Digitized by Google

6,525^{m3} de béton, y compris placement et polissage, à fl. 12 le m^3.	78,300 00	
34,800^{m3} de déblai dans la pierraille et le gravier, transportés à 2 et 3 relais, pour le placement du béton, à fl. 0,40.	13,920 00	
26,100^{m3} de remblai sur 0,60 d'épaisseur, pour recouvrir le béton à fl. 0,25.	6,025 00	
Total	98,245 00	
$\frac{3}{20}$ pour frais d'outils, surveillance et bénéfice	14,736 00	
Total	112,981 00	112,981 00

On a exécuté en 1835 :

Au plafond, amont de la 33e écluse,

Au talut de gauche amont de la 44e écluse,

Au talut et plafond aval de la 45e écluse,

58^{m3},19 de béton à fl. 12	698 28	
350^{m3} de déblais dans la pierraille transportée à 2 et 3 relais, à fl. 0,25.	210 00	
250^{m3} de terre pour recouvrir le béton à fl. 0,25	62 50	
Total	970 78	
$\frac{3}{20}$ pour outils et bénéfice	145 50	
Total	1,116 28	1,116 28

Total du bétonnage exécuté jusqu'aujourd'hui	114,097 28
Il reste à exécuter pour atteindre la somme portée à la transaction	5,903 00
Total général . . . . . fl.	120,000 28

Si la transaction est approuvée, cette somme sera employée lors de la plus prochaine interruption de navigation ; il y a encore des biefs vers le bas du canal, où les filtrations gênent encore la marche de la navigation en remonte, et rendent le halage difficile et par suite plus coûteux.

L'inspecteur des ponts et chaussées,

J.-B. Vifquain.

Nota. Le travail en bétonnage s'opère, d'abord, par l'enlèvement de la paroi des taluts à recouvrir, sur une épaisseur de 0^m,80, puis, par l'application d'une couche de béton de 0^m,15 d'épaisseur, que l'on régale au battoir et que l'on polit ensuite ; ce béton à peu près sec, est définitivement recouvert d'une épaisseur de 0^m,60 de terre pour le soustraire aux dégradations des coups de gaffe et de la geleé.

NOTE *sur la depense approximative déjà faite pour la consolidation des grandes berges du bief de partage du canal de Charleroy à Bruxelles, en* 1832, 33, 34 *et* 35.

Les parties réunies de la tranchée, qui doivent nécessairement être soutenues, soit au moyen de bouveaux, soit par murs ou perrés, sont, pour les deux côtés, d'environ 5,200 mèt., pour l'exécution desquels on ne dépensera pas moins de 20 à 22 fr. moyen, par mètre courant, donc fr. 110,000.

Digitized by Google

En 1832, il s'est manifesté presqu'immédiatement cinq grands éboulements, qui partirent du fond même du canal.

Deux de ces éboulements ont été enlevés à la brouette et reportés sur de nouvelles emprises ; mais le mal ne s'arrêta point.

Les trois autres furent pilotés fortement et arquebutés au pied avec de forts travers, mais le travail n'arrêta pas absolument la marche des éboulements.

Tous ces ouvrages sont estimés, pour la partie vraiment extraordinaire, environ . . . . . fl. 8,000 00

Dans cette même année, on perça dedans et dessous ces éboulements, des bouveaux en fascinages souterrains, qui arrêtèrent la marche de ces berges en ces points.

On fit 580 mèt. de bouveaux, qui, avec les coffres dans le canal, les déblais et parties en pierres, sont évalués à 13,820 00

En 1833, il s'est manifesté sept nouveaux éboulements, qu'on a également soutenus par les mêmes moyens, et qui, avec coffres, pierres et déblais, ont comporté l'exécution de 550 mèt. de bouveaux, estimés 13,200 00

En 1834, dix nouveaux éboulements eurent lieu après les grandes pluies de 1833 ; le travail en bouveaux étant mieux connu et s'opérant régulièrement et par marchés, on a pu établir un compte plus détaillé.

999,45 mèt. courant de bouveaux à raison de fr. 17-52 .	fr. 17,510 36		
Transport de terre, provenant de bouveaux, à fr. 2-65 le mètre cube et épuisements	3,679 14		
19 coffres dans le plafond de la cunette à fr. 257-47 l'un	4,891 93		
440,74 mèt. cubes de perrés et moëllons bruts, pour soutenir les berges, partie en cunette, partie au-dessus du chemin de halage, à fr. 6-20	2,732 58		
Travaux à la drague pendant la marche de la navigation, estimés à	2,678 02		
Total	fr. 31,592 03	en fl.	14,880 00
		fl.	49,900 00

En 1835.

443^{m3},63 de perrés en moëllons bruts, exécutés au-dessus du halage, entre le pont de Gouy et le pont de Navarre, estimés	fr. 2,750 50		
84^{m3},23 id., exécutés sur le halage à la tête du souterrain, côté Van der Beck, estimés	522 22		
370,30 mèt. courant de fascinage souterrain, exécutés par bouveaux, à droite et à gauche du canal, entre le château Van der Beck et la buse de Godarville, estimés	2,633 25		
Transport des terres provenant de ces bouveaux	402 80		
	fr. 6,308 77	en fl.	2,980 89
Total.		fl.	52,880 89

L'inspecteur des ponts et chaussées,

J.-B. Vifquain.

Digitized by Google

N° 31.

Tableau des recettes du canal de Charleroy, du 11 *octobre* 1832, *jour de l'ouverture de la navigation, au* 30 *septembre* 1833.

(1re ANNÉE.)

DATES.	BUREAUX DE DAMPREMY. — Charbons provenant de la zone de Charleroy.	BUREAUX DE SENEFFE. — Charbons provenant de la zone de Houdeng et de Mariemont.	BUREAUX DE CLABECQ. — Pierres, pavés, chaux provenant d'Arquennes, Feluy et Quenast.	BUREAUX DE BRUXELLES. — Recettes des bateaux remontant à vide et avec marchandises.	TOTAUX PAR DÉCADE.	TOTAUX PAR MOIS.	OBSERVATIONS.
1832.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	1832. Francs. c.	
Octobre 31	8,976 74	7,582 14	85 93	5,697 10	22,341 91	Octob. 22,341 91	
Novembre 10	8,155 28	6,706 45	185 29	4,236 47	19,283 49		
» 20	7,325 78	5,609 23	961 57	3,595 72	17,492 30	Nov. 53,626 60	
» 30	6,265 52	6,227 91	645 10	3,712 28	16,850 81		
Décembre 10	6,884 19	5,387 87	686 20	3,930 39	16,888 65		
» 20	4,893 21	5,721 61	806 77	2,943 52	14,365 11	Déc. 45,700 32	
» 31	6,338 73	4,526 45	489 08	3,092 30	14,446 56		
1833.						1833.	
Janvier 31	164 49	»	»	»	164 49	Janvier 164 49	Chômage, par les glaces, du 3 janvier au 9 février.
Février 10	1,863 30	3,248 02	167 39	1,112 87	6,391 58		
» 20	1,484 80	3,363 75	1,342 16	1,581 18	7,771 89	Février 24,668 84	
» 28	5,227 91	3,139 98	190 16	1,947 32	10,505 37		
Mars 10	3,115 75	3,239 41	519 47	2,622 25	9,496 88		
» 20	4,263 70	3,666 98	739 98	3,758 90	12,429 56	Mars 35,624 08	
» 31	4,736 95	4,839 64	897 74	3,223 31	13,697 64		
Avril 10	4,053 69	5,034 92	713 04	3,005 52	12,807 17		
» 20	5,036 53	4,756 76	1,074 12	3,694 79	14,562 20	Avril 41,943 98	
» 30	5,158 29	5,166 77	1,162 71	3,086 84	14,574 61		
Mai 10	5,529 71	6,009 44	662 98	3,638 44	15,840 57		
» 20	5,610 37	5,226 01	780 10	3,189 19	14,805 67	Mai 49,081 38	
» 31	5,811 28	7,423 20	1,211 79	3,988 87	18,435 14		
Juin 10	5,822 46	5,050 52	821 76	3,326 64	15,021 38		
» 20	6,600 42	5,729 49	516 42	3,283 58	16,129 91	Juin 44,975 28	
» 30	4,415 26	5,108 49	371 98	3,928 26	13,823 99		
Juillet 10	6,748 40	7,236 72	849 40	4,267 77	19,102 29		
» 20	6,580 57	7,790 26	736 95	3,820 02	18,927 80	Juillet 58,719 09	
» 31	7,567 98	8,072 05	689 25	4,359 72	20,689 00		
Août 10	4,574 88	8,901 91	609 42	5,231 34	19,317 62		
» 20	11,087 62	8,036 36	437 30	5,463 51	25,024 79	Août 76,275 27	
» 31	10,349 03	14,947 76	1,011 81	5,624 26	31,932 86		Chômage du 1er au 30 septembre.
	164,642 84	167,750 10	19,365 94	101,362 36	453,121 24	Total fr. 453,121 24	

Digitized by Google

N° 32.

Tableau des recettes du canal de Charleroy, du 1er octobre 1833 au 30 septembre 1834.

(2e ANNÉE.)

DATES.	BUREAUX DE DAMPREMY. — Charbons provenant de la zone de Charleroy.	BUREAUX DE SENEFFE. — Charbons provenant de la zone de Houdeng et de Marriemont.	BUREAUX DE CLABECQ. — Pierres, pavés, chaux provenant d'Arquennes, Feluy et Quenast.	BUREAUX DE BRUXELLES. — Recette des bateaux remontant à vide et avec marchandises.	TOTAUX PAR DÉCADE.	TOTAUX PAR MOIS.	OBSERVATIONS.
1833.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	1833. Francs. c.	
Octobre 10	13,530 97	11,364 85	458 11	7,074 40	32,428 33		
» 20	6,037 86	6,565 34	259 54	3,765 86	16,628 60	Octob. 78,100 70	
» 31	11,144 17	10,838 46	707 42	6,353 72	29,043 77		
Novemb. 10	8,282 61	7,045 18	472 17	4,540 35	20,340 31		
» 20	7,852 97	10,224 47	391 69	5,705 65	24,174 78	Nov. 73,350 66	
» 30	11,650 24	11,333 42	647 45	5,204 46	28,835 57		
Décembre 10	5,577 35	7,695 28	269 38	3,727 68	17,269 69		
» 20	4,336 72	8,761 39	733 65	3,639 74	17,471 50	Déc. 53,413 71	
» 31	5,578 10	9,156 06	458 66	3,479 70	18,672 52		
1834.						1834.	
Janvier 10	5,479 19	5,900 19	255 88	2,298 08	13,933 34		
» 20	2,117 60	5,134 21	350 00	2,437 01	10,038 82	Janvier 32,654 05	
» 31	3,428 75	2,866 18	649 02	1,737 94	8,681 89		
Février 10	2,586 06	4,372 76	541 77	1,778 55	9,279 14		
» 20	2.346 54	3,622 19	683 36	1,460 70	8,112 79	Février 24,691 62	
» 28	2,020 59	2,469 59	790 17	2,019 34	7,299 69		
Mars 10	3,682 53	5,490 71	616 82	3,166 69	12,956 75		
» 20	4,048 02	4,526 43	1,102 16	3,038 31	12,714 92	Mars 39,224 07	
» 31	3,813 68	5,118 65	927 95	3,692 12	13,552 40		
Avril 10	3,890 71	7,801 90	848 23	3,377 77	15,918 61		
» 20	4,354 29	5,043 62	647 93	2,824 92	12,870 76	Avril 44,003 51	
» 30	3,211 77	7,359 00	768 09	3,875 28	15,214 14		
Mai 10	5,069 78	7,576 97	429 22	4,381 94	17,457 91		
» 20	5,830 19	7,571 05	851 23	3,295 92	17,548 39	Mai 56,558 01	
» 31	6,458 24	9,190 12	635 43	5,267 92	21,551 71		
Juin 10	5,516 69	8,232 61	1,066 95	4,111 21	18,927 46		
» 20	7,824 65	10,416 94	811 60	4,885 54	23,938 73	Juin 69,817 40	
» 30	7,426 60	11,062 17	2,010 12	6,432 32	26,951 21		
Juillet 10	9,429 17	14,323 21	796 50	6,716 66	31,265 54	Juillet 53,535 85	
» 18	7,541 53	10,951 69	1,244 31	2,532 78	22,270 31		
Septemb. 11	»	»	332 16	6,237 20	6,569 36		Chômage du 15 juillet au 31 août 1834.
» 21	9,060 03	16,238 41	887 42	2,913 72	29,099 58	Sept. 47,549 97	
» 30	2,337 98	6,232 92	645 41	2,664 72	11,881 03		
	181,465 58	244,505 97	22,289 80	124,638 20	572,899 55	Total fr. 572,899 55	

Digitized by Google

N° 34.

Tableau des recettes du canal de Charleroy, du 1er octobre 1834 au 30 septembre 1835.

(3e ANNÉE.)

DATES.	BUREAUX DE DAMPREMY. — Charbons provenant de la zone de Charleroy.	BUREAUX DE SENEFFE. — Charbons provenant de la zone de Houdeng et de Mariemont.	BUREAUX DE CLABECQ. — Pierres, rpavés, chaux provenant d'Arquennes, Feluy et Quenast.	BUREAUX DE BRUXELLES. — Recettes des bateaux remontant à vide et avec marchandises.	TOTAUX PAR DÉCADE.	TOTAUX PAR MOIS.	OBSERVATIONS.
1834.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	1834. Francs. c.	
Octobre 10	4,031 34	10,229 13	915 39	5,392 36	20,568 22		
» 20	6,057 40	10,774 26	964 66	6,209 21	24,005 53	Octob. 71,032 90	
» 31	7,238 57	12,410 61	1,069 74	5,740 23	26,459 15		
Novembre 10	7,829 77	12,570 55	661 57	6,526 50	27,588 39		
» 20	10,867 18	13,055 13	863 60	6,523 50	31,309 41	Nov. 87,341 84	
» 30	10,280 32	11,378 57	490 04	6,295 11	28,444 04		
Décembre 10	11,506 49	12,349 86	695 65	5,286 51	29,838 51		
» 20	9,022 87	13,096 13	520 39	5,626 66	28,266 05	Déc. 82,665 23	
» 31	8,429 58	10,544 13	516 57	5,070 39	24,560 67		
1835.						1835.	
Janvier 10	2,030 48	3,083 62	259 17	1,727 61	7,100 88		
» 20	3,386 27	6,970 85	500 20	4,239 14	15,096 46	Janvier 35,946 42	
» 31	2,016 59	8,493 80	553 02	2,685 67	13,749 08		
Février 10	2,200 49	5,182 85	496 13	2,094 78	9,974 25		
» 20	3,556 67	6,566 48	482 91	3,075 32	13,681 38	Février 32,716 02	
» 28	1,917 78	4,873 88	412 12	1,856 61	9,060 39		
Mars 10	3,685 08	4,795 38	486 03	2,981 34	11,947 83		
» 20	5,190 78	9,289 89	695 03	3,586 33	18,762 03	Mars 48,216 59	
» 31	4,244 65	8,379 18	541 01	4,341 89	17,506 73		
Avril 10	4,465 42	9,841 96	409 91	4,778 03	19,495 32		
» 20	2,657 23	7,888 72	575 82	4,867 52	15,989 29	Avril 52,573 74	
» 28	3,288 58	9,663 94	330 31	3,806 30	17,089 13		
Mai 10	4,640 34	11,410 88	727 32	4,484 10	21,262 64		
» 20	5,646 12	11,120 48	1,428 83	5,453 07	23,648 50	Mai 68,649 83	
» 31	5,786 92	11,602 14	1,025 10	5,324 53	23,738 69		
Juin 10	5,335 09	12,777 24	977 25	5,163 00	24,252 58		
» 20	4,632 79	13,430 60	1,187 07	5,823 77	25,074 23	Juin 71,370 85	
» 30	6,266 42	9,159 17	1,224 92	5,393 53	22,044 04		
Juillet 10	5,120 00	15,751 73	1,279 48	4,842 88	26,994 09		
» 20	6,345 39	12,630 89	1,154 04	7,239 91	27,370 23	Juillet 84,905 31	
» 31	8,378 81	13,844 69	941 22	7,376 27	30,540 99		
Août 10	6,077 15	13,676 52	1,016 02	7,283 78	28,053 47	Août 58,143 66	Chômage du 15 août au 30 septembre 1835.
» 24	6,758 69	17,093 80	2,231 27	4,006 43	30,090 19		
	178,891 26	333,937 06	25,631 79	155,102 28	693,562 39	Total fr. 693,562 39	

Digitized by Google

N° 35.

Tableau des recettes du canal de Charleroy, du 1er octobre 1835 au 30 septembre 1836.

(4e ANNÉE.)

DATES.	BUREAUX DE DAMPREMY. — Charbons provenant de la zone de Charleroy.	BUREAUX DE SENEFFE. — Charbons provenant de la zone de Houdeng et de Mariemont.	BUREAUX DE CLABECQ. — Pierres, pavés, chaux provenant d'Arquennes, Feluy et Quenast.	BUREAUX DE BRUXELLES. — Recettes des bateaux remontant à vide et avec marchandises.	TOTAUX PAR DÉCADE.	TOTAUX PAR MOIS.	OBSERVATIONS.
1835.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.		
Octobre 10	7,703 77	16,870 25	491 83	10,080 77	35,146 62		
» 20	6,652 70	13,018 06	1,250 53	5,048 67	25,969 96	Octob. 96,086 97	
» 31	7,560 18	17,000 74	1,164 33	9,245 14	34,970 39		
Novembre 10	8,486 84	16,473 03	919 72	7,050 89	32,930 48		
» 20	8,799 80	20,192 80	724 67	6,721 37	36,438 64	Nov. 104,853 13	
» 30	9,975 36	16,345 58	663 57	8,499 50	35,484 01		
Décembre 10	9,062 09	16,286 97	679 64	6,840 26	32,868 96	Déc. 32,868 96	Chômage, par les glaces, du 10 décembre 1835 jusqu'au 24 janvier 1836.
1836.						1836.	
Janvier 10	»	3,080 57	»	»	3,080 57		
» 20	2,122 69	3,534 73	»	2,106 55	7,763 97	Janvier 29,778 19	
» 31	4,236 60	9,185 00	602 00	4,910 05	18,933 65		
Février 10	9,120 68	14,422 35	701 15	6,285 41	30,529 59		
» 20	7,918 91	12,395 64	620 17	4,979 15	25,913 87	Février 66,798 19	Chômage, par les glaces, du 18 au 23 février.
» 29	1,801 75	4,754 57	»	3,798 41	10,354 73		
Mars 10	5,639 39	15,665 55	780 62	4,459 07	26,544 63		
» 20	3,579 26	9,888 16	880 91	4,345 73	18,694 06	Mars 69,549 96	
» 31	3,152 36	14,846 44	788 46	5,524 01	24,311 27		
Avril 10	4,016 37	12,554 58	588 65	5,125 29	22,284 89		
» 20	4,493 64	15,310 54	1,111 30	7,362 22	28,277 70	Avril 78,569 09	
» 30	7,885 06	13,863 00	922 93	5,335 51	28,006 50		
Mai 10	5,688 43	13,589 34	795 71	5,441 35	25,514 83		
» 20	7,035 06	16,507 99	1,309 00	6,139 42	30,991 47	Mai 87,637 43	
» 31	7,285 45	16,055 74	1,035 78	6,754 16	31,131 13		
Juin 10	6,992 00	17,011 65	828 36	7,597 37	32,429 38		
» 20	8,247 17	17,295 02	828 30	8,389 86	34,760 35	Juin 99,092 77	
» 30	6,439 19	17,229 88	808 22	7,425 75	31,903 04		
Juillet 10	7,502 32	15,816 47	794 62	8,037 45	32,150 86		
» 20	7,961 48	17,213 88	589 40	6,826 35	32,591 11	Juillet 104,781 47	
» 31	10,211 00	19,799 96	665 01	9,363 53	40,039 50		
Août 10	8,096 20	20,759 10	720 53	9,452 61	39,028 44	Août 69,994 41	Chômage du 15 août au 15 septemb.
» 15	7,534 02	18,139 50	996 12	4,296 33	30,965 97		
Septemb. 20	4,080 68	6,126 17	182 69	9,025 26	19,414 80	Sept. 50,415 22	
» 30	7,076 92	18,443 36	417 78	5,062 36	31,000 42		
	206,357 37	459,676 62	22,862 00	201,529 80	890,425 79	Total fr. 890,425 79	

Digitized by Google

N° 36.

Tableau des recettes du canal de Charleroy, du 1er octobre 1836 au 1er septembre 1837.

(5e ANNÉE.)

DATES.	BUREAUX DE DAMPREMY. — Charbons provenant de la zone de Charleroy.	BUREAUX DE SENEFFE. — Chorbons provenant de la zone de Houdeng et de Mariemont.	BUREAUX DE CLABECQ. — Pierres, pavés, chaux provenant d'Arquennes, Feluy et Quenast.	BUREAUX DE BRUXELLES. — Recettes des bateaux remontant à vide et avec marchandises.	TOTAUX PAR DÉCADE.	TOTAUX PAR MOIS.	OBSERVATIONS.
1836.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	1836. Fr. c.	
Octobre 10	5,975 41	11,829 73	475 05	6,173 86	24,454 05		
» 20	5,523 85	13,494 82	561 24	7,592 47	27,172 38	Octob. 82,606 69	
» 31	7,240 67	16,453 07	385 94	6,900 58	30,980 26		
Novemb. 10	7,101 69	12,585 06	421 04	6,301 48	26,409 27		
» 20	8,327 05	12,772 36	566 05	7,200 14	28,865 60	Nov. 85,932 48	
» 30	7,302 51	16,210 20	575 29	6,569 61	30,657 61		
Décemb. 10	6,067 23	11,587 31	522 77	5,976 28	24,153 59		
» 20	6,375 19	11,005 61	667 41	6,647 33	24,695 54	Déc. 60,936 47	
» 24	4,347 34	5,783 90	301 44	1,654 66	12,087 34		
1837.						1837.	
Janvier 10	»	1,380 47	387 40	3,612 60	5,380 47		
» 20	»	»	»	»	»	Janvier 30,494 19	
» 31	5,236 89	12,719 31	1,051 78	6,105 74	25,113 72		
Février 10	4,423 07	5,945 11	1,353 02	3,287 55	15,008 75		
» 20	4,100 67	14,595 48	1,115 65	6,098 69	25,910 49	Février 58,143 12	
» 28	3,676 49	8,511 56	555 00	4,480 83	17,223 88		
Mars 10	3,036 89	11,108 72	1,359 28	4,857 89	20,362 78		
» 20	6,208 92	10,759 90	916 68	5,060 52	22,946 02	Mars 66,089 41	
» 31	5,203 61	9,936 70	940 45	6,700 25	22,781 01		
Avril 10	5,577 53	11,473 52	632 49	4,879 15	22,562 69		
» 20	5,001 72	17,523 08	1,070 95	7,025 68	30,621 43	Avril 79,535 47	
» 30	4,495 57	14,447 15	1,079 06	6,329 57	26,351 35		
Mai 10	4,281 14	14,470 98	1,133 17	6,903 86	26,789 15		
» 20	4,810 90	13,384 40	1,076 16	6,015 07	25,286 53	Mai 85,821 05	
» 31	5,091 64	18,876 73	1,012 09	8,764 91	33,745 37		
Juin 10	7,754 00	16,690 25	1,568 10	7,434 83	33,447 18		
» 20	4,526 96	18,422 22	1,999 52	7,416 08	32,364 78	Juin 98,646 97	
» 30	5,235 67	18,628 40	1,693 50	7,277 44	32,835 01		
Juillet 10	7,674 70	18,042 26	1,963 58	7,883 73	35,564 27		
» 20	8,310 13	21,168 36	1,759 41	6,274 44	37,512 34	Juillet 113,016 87	
» 31	8,118 43	19,112 51	1,395 88	11,313 44	39,940 26		
Août 10	10,057 92	19,399 71	966 79	8,660 65	39,085 07		
» 20	8,242 63	17,907 36	940 51	7,255 01	34,345 51	Août 124,280 72	
» 31	11,314 86	29,433 56	2,374 68	7,727 04	50,850 14		Chômage pendant le mois de septemb.
	190,641 28	455,659 80	32,821 38	206,381 38	885,503 84	Total fr. 885,503 84	

Digitized by Google

N° 38.

Tableau des recettes du canal de Charleroy, du 1er octobre 1837 au 1er septembre 1838.

(6e ANNÉE.)

DATES.	BUREAUX DE DAMPREMY. — Charbons provenant de la zone de Charleroy.	BUREAUX DE SERAING. — Charbons provenant de la zone de Houdeng et de Mariemont.	BUREAUX DE CLABECQ. — Pierres, pavés, chaux provenant d'Arquennes, Feluy et Quenast.	BUREAUX DE BRUXELLES. — Recettes des bateaux remontant à vide et avec marchandises.	TOTAUX PAR DÉCADE.	TOTAUX PAR MOIS.	OBSERVATIONS.
1837.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	1837. Francs. c.	
Octobre 10	3,727 79	14,427 33	186 61	12,367 47	30,709 20		
» 20	4,665 77	16,631 37	652 58	5,006 57	26,956 29	Octob. 90,539 89	
» 31	5,970 76	17,794 32	388 12	8,721 20	32,874 40		
Novembre 10	4,097 24	16,142 49	487 98	7,868 54	28,596 25		
» 20	6,699 30	16,507 34	589 28	7,144 65	30,940 57	Nov. 92,483 56	
» 30	6,017 50	18,907 23	697 54	7,324 47	32,946 74		
Décembre 10	6,104 16	15,625 74	697 11	7,785 80	30,212 81		
» 20	5,815 96	13,904 63	359 03	4,819 88	24,899 50	Déc. 79,675 30	
» 31	5,821 55	13,339 43	452 47	5,449 54	24,562 99		
1838.						1838.	
Janvier 10	2,355 03	9,093 38	425 92	3,350 56	15,224 89	Janvier 15,224 89	Chômage, par les glaces, du 9 janvier au 3 mars 1838.
Mars 10	2,481 70	14,704 02	488 40	4,937 67	22,611 79		
» 20	3,827 33	15,342 55	1,130 41	5,887 13	26,187 42	Mars 80,271 79	
» 31	6,382 21	15,913 89	1,363 36	7,813 12	31,472 58		
Avril 10	5,338 36	13,713 43	1,077 67	6,066 22	26,195 68		
» 20	5,833 61	13,109 72	1,223 52	6,894 54	27,061 39	Avril 82,203 72	
» 30	5,895 71	16,188 09	1,163 07	6,199 78	28,946 65		
Mai 10	7,056 19	16,480 86	1,441 42	6,546 50	31,524 97		
» 20	6,565 29	13,487 39	1,070 13	6,760 58	27,883 39	Mai 93,796 19	
» 31	5,273 25	19,842 21	1,383 78	7,888 59	34,387 83		
Juin 10	5,243 51	14,816 36	1,207 81	7,286 54	28,554 22		
» 20	5,673 78	19,393 75	1,237 97	7,745 40	34,150 90	Juin 93,241 47	
» 30	5,472 48	15,187 73	993 06	8,883 08	30,536 35		
Juillet 10	5,766 92	13,353 41	1,245 21	7,517 09	27,882 63		
» 20	7,355 05	17,453 28	896 78	9,534 89	35,240 00	Juillet 98,225 57	
» 31	5,733 29	18,970 50	1,018 31	9,380 84	35,102 94		
Août 10	7,228 55	19,140 04	1,113 64	10,979 38	38,461 61	Août 69,325 32	
» 15	6,277 88	20,032 19	1,612 74	2,940 90	30,863 71		
eptemb. 20	2,046 53	»	270 92	10,118 50	12,435 95	Sept. 48,520 39	Chômage du 15 août au 15 septembre 1838.
» 30	6,060 39	22,781 00	910 08	6,832 97	36,084 44		
	155,787 19	452,283 68	25,884 92	209,552 40	843,508 09	Total fr. 843,508 09	

Digitized by Google

N° 37.

Tableau des recettes du canal de Charleroy, du 1er octobre au 31 décembre 1838.

(7e ANNÉE. — 1er TRIMESTRE.)

DATES.	BUREAUX				TOTAUX		OBSERVATIONS.
	DE DAMPREMY. — Charbons provenant de la zone de Charleroy.	DE SENEFFE. — Charbons provenant de la zone de Houdeng et de Marimont.	DE CLABECQ. — Pierres, pavés, chaux provenant d'Arquennes, Feluy et Quenast.	DE BRUXELLES. — Recettes des bateaux remontant à vide et avec marchandises.	PAR DÉCADE.	PAR MOIS.	
1838.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	Francs. c.	1838. Francs. c.	
Octobre 10	6,454 03	18,003 33	739 85	6,650 97	31,848 18		
» 20	5,658 19	15,245 98	471 09	7,141 19	28,516 45	Octob. 94,374 24	
» 31	5,507 09	18,965 29	767 08	8,770 15	34,009 61		
Novemb. 10	6,711 11	15,607 52	849 76	8,111 71	31,280 10		
» 20	5,379 34	17,024 47	591 85	7,107 65	30,103 31	Nov. 92,729 30	
» 30	7,005 47	16,318 61	501 90	7,519 92	31,345 89		
Décemb. 10	7,731 37	16,293 84	947 46	8,278 48	33,251 15		
» 20	8,631 92	16,959 08	942 80	6,396 60	32,930 40	Déc. 68,544 52	
» 31	»	1,961 47	»	401 50	2,362 97		
	53,078 52	136,379 59	5,811 79	60,378 17	255,648 06	Tot. fr. 255,648 06	

Digitized by Google

N° 38.

Notification faite au gouvernement à la requête de la société concessionnaire des embranchements. — Réponse du gouvernement à cette notification. — Seconde notification de la société concessionnaire.

I.

L'an mil huit cent trente-neuf, le deux janvier, à la requête de la société Nieuwenhuisen et comp^e^, établie à Bruxelles, ayant ses bureaux rue de Namur, sect. 7, n° 16 nouveau, concessionnaire de la construction des embranchements du canal de Charleroy, dits *de Houdeng et de Mariemont,* avec leurs compléments en chemins de fer, et, en tant que besoin, à la requête de M. Jean-Auguste Classen, propriétaire, domicilié à Bruxelles, rue de Namur, sect. 7, n° 16 nouveau, comme intéressé dans la dite société Nieuwenhuisen et comp^e^, je soussigné, Remi-Joseph Guiot, huissier de la Cour d'appel, séant à Bruxelles, y domicilié, rue des Boiteux, sect. 5, n° 6 bis, dûment patenté, ai, en tant que de besoin, déclaré et signifié au gouvernement belge, en la personne de M. le ministre des travaux publics du royaume de Belgique, que le dit gouvernement n'ayant pas fait usage, endéans les quatre années, à compter du six novembre mil huit cent trente-quatre, de la faculté de reprendre les dits embranchements, en payant aux concessionnaires, d'abord soixante-dix mille francs par chaque année de concession, plus six cent soixante-un mille trois cent soixante-quinze francs soixante-dix centimes (trois cent douze mille cinq cents florins dits des Pays-Bas) par année, pendant cinq ans, le gouvernement est, par le seul écoulement du terme, déchu du droit d'exercer la dite faculté de reprise.

Et, pour que le gouvernement belge n'en ignore, je lui ai laissé mon présent exploit à l'hôtel du dit ministère, situé à Bruxelles, rue de la Loi, au Parc, en parlant, pour le dit gouvernement et pour M. le ministre des travaux publics du royaume de Belgique, à M. De Bavay, secrétaire-général au dit ministère, qui tel s'est dit être et a visé l'original du présent, date qu'en tête du présent, dont acte coût six francs soixante-onze centimes.

Guiot.

II.

Attendu que la société Nieuwenhuisen et comp^e^, concessionnaire des embranchements du canal de Charleroy, dits *de Houdeng et de Mariemont,* par exploit de l'huissier Guiot, du deux janvier 1800 trente-neuf, et M. J.-A. Classen, se disant agir comme intéressé dans la dite société, a déclaré au gouvernement belge, en la personne de M. le ministre des travaux publics, que le gouvernement n'ayant pas fait usage, endéans les quatre années, à compter du 6 novembre 1800 trente-quatre, de la faculté de reprendre les dits embranchements, le gouvernement est, par le seul écoulement du terme, déchu du droit d'exercer la dite faculté de reprise;

Attendu que, s'il est vrai que la convention du six novembre 1800 trente-quatre entre la société Nieuwenhuisen et le gouvernement, limitait à quatre années, à compter du six novembre 1800 trente-quatre, la faculté de reprendre les embranchements, il est également vrai qu'une convention, en date du 1er février 1800 trente-six, communiquée à la Chambre des Représentants le vingt-un mars même année, a remplacé ce délai de quatre années, à compter du six novembre 1800 trente-quatre, par celui de six années, à compter du premier février 1800 trente-cinq;

Attendu que ce nouveau délai ne prendra fin qu'au premier février 1800 quarante-un;

Si est-il que, ce jourd'hui le huit janvier 1800 trente-neuf, je soussigné Prosper Smets,

Digitized by Google

huissier près le tribunal de première instance, séant à Bruxelles, y demeurant, rue de la Régence, sect. 1re, n° 19, dûment patenté, à la requête de M. le ministre des travaux publics, agissant pour le gouvernement belge, ai déclaré à la société Nieuwenhuisen, représentée par M. J.-A. Classen, qualifié ci-dessous et dont les bureaux sont établis à Bruxelles, rue de Namur, n° 16, et, pour autant que de besoin à M. J.-A. Classen, propriétaire, domicilié à Bruxelles, rue de Namur, n° 16, dans le seul but de répondre à la signification prédite en tant qu'elle est faite au nom personnel du dit sieur Classen, que le gouvernement belge se considère comme étant encore dans les délais utiles pour opérer la reprise des embranchements du canal de Charleroy, et qu'en conséquence il tient pour non avenue la notification qui lui a été faite le deux du présent mois, de la part de la société Nieuwenhuisen, et pour que la société Nieuwenhuisen et compe, comme aussi le prédit sieur Classen n'en ignorent, je leur ai laissé à chacun copie sur timbre de mon présent exploit, en la demeure de mon dit sieur J.-A. Classen, rue de Namur, sect. 7, n° 16 nouveau, en parlant : 1° pour la société Nieuwenhuisen et compe, à Marianne Vermoesen, servante de M. Classen, ainsi déclarée être; 2° pour le sieur Classen, plus amplement qualifié ci-dessus, à Marianne Vermoesen, servante de M. Classen, ainsi déclarée être, dont acte coût cinq francs quarante centimes, non compris rôles ni timbres.

P. Smets.

Enregistré à Bruxelles, le neuf janvier 1800 trente-neuf, vol. 295, folio 39, case 8. Reçu deux francs vingt-un centimes, additionnels compris.

Barbentzer.

III.

L'an mil huit cent trente-neuf, le quinze janvier, à la requête de la société Nieuwenhuisen et compe, établie à Bruxelles, ayant ses bureaux rue de Namur, sect. 7, n° 16 nouveau, concessionnaire des embranchements du canal de Charleroy, dits *de Houdeng et de Marismont,* avec leurs compléments en chemins de fer, et, en tant que de besoin, à la requête de M. Jean-Auguste Classen, propriétaire, domicilié à Bruxelles, rue de Namur, sect. 7, n° 16 nouveau, comme intéressé dans la dite société Niewenhuisen et compe.

Je soussigné, Remi-Joseph Guiot, huissier de la Cour d'appel, séant à Bruxelles, y domicilié, rue des Boiteux, sect. 5, n° 6 bis, dûment patenté, ai signifié et déclaré au gouvernement belge, dans la personne de M. le ministre des travaux publics, que mes requérants méconnaissent, de la manière la plus formelle, la portée donnée par l'exploit signifié à leur requête à mes requérants, par l'huissier Smets, le huit du courant, à la convention du premier février 1800 trente-six, rappelée au dit exploit, et qu'ils dénient bien expressément que cette convention aurait prolongé, ainsi qu'il est exprimé au même exploit, le délai de quatre ans, primitivement arrêté entre parties pour la reprise des embranchements.

Je leur ai de plus signifié et déclaré que mes requérants soutiennent, qu'à l'autorité judiciaire seule il appartient d'interpréter cette convention du premier février 1800 trente-six, alléguée par l'exploit susdit du huit courant, et d'en fixer le sens et l'étendue, et que, pour le cas où le gouvernement belge, ou M. le ministre des travaux publics, au nom de ce gouvernement, persistait dans le soutènement avancé à l'exploit prérappelé, mes requérants soutiennent que ce débat doit être soumis à la connaissance et au jugement des tribunaux ordinaires, et qu'ils protestent formellement de nullité de tout ce qui aurait lieu au mépris de la présente signification.

Et pour que le gouvernement belge n'en ignore, je lui ai laissé en la personne de M. le ministre des travaux publics, mon présent exploit, en parlant à M. De Bavay, secrétaire-général au dit ministère, qui tel s'est dit être, et a visé mon original, au bureau du dit ministère, établi en son hôtel, rue de la Loi, au Parc, à Bruxelles, date que d'autre part. Dont acte.

Coût six francs 81 centimes.

Guiot.

Digitized by Google

N° 39.

Rapport sur le canal de Charleroy à Bruxelles et ses embranchements, adressé à M. le ministre des travaux publics par l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain.

(26 janvier 1839.)

CANAL PRINCIPAL.

HISTORIQUE.

Depuis un grand nombre d'années, la jonction de la Sambre à l'Escaut inférieur, par un canal navigable entre Charleroy et Bruxelles, tracé de manière à recueillir les provenances des mines, carrières et usines, dont le pays à traverser abonde, et à les porter vers tous les rivages que baigne l'immense ligne de navigation en rivières et canaux qui couvrent le vaste bassin de l'Escaut, comme aussi vers les rives de la Sambre, était l'objet des vues améliorations des divers gouvernements qui ont régi notre pays; plusieurs compagnies y virent, à divers intervalles, une spéculation lucrative, les citoyens éclairés la réclamèrent avec instance, à toutes les époques, comme une œuvre d'utilité publique du premier ordre.

GOUVERNEMENT DE L'AUTRICHE.

Sous le gouvernement autrichien, on indiqua des tracés, on fit des nivellements, des plans, même des estimations globales, on discuta beaucoup sur les moyens d'alimentation et les difficultés de creusement dans la partie haute du pays; mais la possibilité d'exécuter un aussi grand projet resta une question pour la généralité, quelques hommes seulement la reconnurent.

GOUVERNEMENT FRANÇAIS, 1801. — INGÉNIEURS, MM. VIENNOIS ET MINARD.

Vers 1801, le gouvernement français fit dresser des avant-projets, de la rédaction desquels furent chargés des ingénieurs distingués, MM. Viennois et Minard; il décida et ordonna même l'exécution de ce canal entre Bruxelles et Hal; les départements intéressés reçurent ordre, comme il était d'usage alors, de faire les fonds nécessaires; mais la guerre vint, là comme sur tant d'autres points, mettre obstacle aux grandes vues de l'Empereur.

Sous les gouvernements précédents, on exagéra toujours et les difficultés d'exécution et la dépense; on douta de la supériorité de cette navigation sur les voies ordinaires de transport, et, connaissant peu l'art de l'alimentation des canaux à bief de partage, on ne crut point à la suffisance des eaux disponibles, alors surtout qu'on n'avait sous les yeux que de larges canaux qui ont besoin de très grandes quantités d'eau : on s'effraya des profondes tranchées à ouvrir au col de partage; l'art de la construction des galeries souterraines était peu connu. D'ailleurs, on n'était pas convaicu que les canaux seuls peuvent exploiter économiquement un pays riche en produits minéraux, éloigné des grands centres de consommation; l'œuvre à créer, quoique réclamée de toutes parts, n'avait point trouvé une volonté ferme et éclairée.

Sous le gouvernement de l'Empereur, la volonté et les talents ne firent point défaut pour la création d'œuvres grandes d'utilité publique; mais comment s'occuper d'amélorations à l'intérieur, quand toutes les forces et les moyens du pays étaient employés à fonder l'empire ou à empêcher la chute?

Le commerce de Bruxelles, auquel le gouvernement fit alors des propositions pour l'exécution de ce canal, n'avait ni assez de vie, ni des vues d'avenir assez grandes pour oser les accepter; il n'y répondit pas.

Bien plus, Bruxelles, envisageant mal les résultats de cette grande œuvre, a autant craint

Digitized by Google

que désiré le canal : il l'a désiré parce qu'il en espérait des approvisionnements en charbon, chaux, pierres, ardoises, fer, etc., etc., plus faciles, plus sûrs et moins coûteux ; il l'a craint, dans des vues rétrécies de localité, sachant bien que les expéditions de ces marchandises, partant alors de son port, n'auraient plus lieu, lorsqu'arrivant par eau du pays haut, elles pourraient passer devant ses murs sans s'arrêter pour le transbordement.

GOUVERNEMENT DES PAYS-BAS, 1818.

Sous le gouvernement des Pays-Bas, vers 1818 à 1820, des pétitions nombreuses, revêtues des signatures des principaux producteurs et consommateurs belges et hollandais, furent adressées au roi ; elles réclamaient la reprise des études de ce canal, tant de fois abandonnées, pour parvenir définitivement à l'exécution.

CANAL EN PETITE SECTION, A PLANS INCLINÉS.

C'est vers cette époque que, toujours sous l'influence de la pensée que la partie haute du pays à traverser ne comportait pas des eaux en quantité suffisante pour l'alimentation d'une navigation ordinaire à sas éclusés, on vit un représentant de la nation, feu le très honorable M. Gendebien, proposer l'exécution d'un canal de très petite section, par lequel les pentes que présentait la ligne choisie, étaient gravies ou descendues au moyen de plans inclinés par des bateaux de peu de longueur; idée très ingénieuse, mais non en rapport avec les immenses transports que le canal était appelé à opérer.

Ce petit canal, dirigé par Nivelles, n'avait pour objet que les transports de houille venant du district de Charleroy.

ÉTUDES DÉFINITIVES.

Telle était, en 1823, la situation des choses, lorsque l'ingénieur en chef Vifquain, ayant sous ses ordres les ingénieurs Simons et De Ridder, fut chargé des études définitives.

La communication à créer, jusqu'alors restreinte entre Charleroy et Bruxelles, s'agrandit; envisagée de plus haut, la navigation nouvelle devait, par son tracé et l'alimentation de sa partie supérieure, être considérée comme l'artère principale d'un réseau de navigation destiné à réunir le canal de Bruxelles à la Sambre canalisée et au canal de Mons par la Haine, et dont les branches pourraient atteindre tous les centres d'exploitation de Charleroy et du district charbonnier du couchant de Mons, ainsi que les carrières des Écaussines, de Feluy, Arquennes et de Quenast.

COUP-D'ŒIL GÉNÉRAL DU PAYS.

L'étude de la surface du pays qui sépare Bruxelles de la Sambre et du district houiller du centre, et celle de la situation des carrières, dont nous venons de parler, indiqua aussitôt les deux doubles vallées adossées, celle du Piéton, qui, partant de la Sambre près de Charleroy, dans la direction du nord, bifurque à la hauteur du hameau de l'Hutte, pour marcher, d'une part, vers Seneffe par Bestrefaite, et, de l'autre, vers Nivelles ; et celle de la Samme, qui se partage à Bornival en deux branches, dont l'une court vers Bestrefaite par Seneffe, et l'autre par la vallée de la Dodaigne, vers le sommet du bois de Nivelles.

La liaison de deux de ces vallées respectives opposées, par une ligne dirigée de Nivelles sur l'Hutte, donnait le tracé le plus court; mais le col à couper était élevé de $4^{m},77$ de plus que celui de Bestrefaite, qu'il faut percer pour la jonction des vallées dans la direction de Seneffe et Gouy-le-Piéton ; cette dernière ligne présentait d'ailleurs un plus grand développement, chose précieuse dans un canal à bief de partage.

Entre ces deux tracés, qui eurent dans le temps leurs partisans respectifs, le choix ne pouvait être douteux ; car, tandis que celui qui touchait Nivelles, offrait de plus grandes difficultés d'exécution, en exigeant plus de dépenses et en restant constamment éloigné des carrières, avant d'entrer dans le district houiller de Charleroy, la ligne qui traversait Seneffe et Bestrefaite touchait les riches carrières de Feluy, Arquennes et venait ensuite se serrer contre la zone des houillères du district du centre. Ces deux puissantes considérations décidèrent la

Digitized by Google

question; les eaux disponibles pour l'alimentation étant à peu près les mêmes sur les deux directions.

TRACÉ.

Le tracé qui fut reconnu le plus favorable sous tous les rapports, fait partir le canal du point de l'embouchure du Piéton dans la Sambre et le place dans la vallée de ce nom, tantôt d'un côté, tantôt de l'autre de cette rivière, qu'il coupe et recoupe plusieurs fois, en affectant toutefois de se maintenir sur sa rive gauche; il traverse ainsi deux lieues de sol houiller, puis, tournant à gauche à l'Hutte, il vient recouper les gisements charbonniers sous Gouy, d'où il s'élève au sommet de partage de Bestrefaite.

Ce tracé approche des carrières de pierres à chaux hydraulique de Thuméon et Vieuville et des terrains très riches en pierres à paver.

Du point de partage de Bestrefaite le tracé descend vers Bruxelles par la vallée de Bommerée jusqu'à Seneffe, en se maintenant le plus près possible des houillères du centre, dont il n'est distant que d'une lieue; puis, descendant en occupant le fond de la vallée de la Samme, il traverse les villages d'Arquennes et de Feluy, touchant leurs principales carrières à gauche, et l'importante usine Dupont, à droite; là, se pliant vers la droite, le tracé va atteindre Ronquières contre le point d'embouchure de la rivière des Écaussines dans la Samme, dont il occupe le fond de la vallée; laissant ensuite Verginal, Oisquercq, Tubise, Lembeek, Hal, Lelotk et Anderlecht, à la droite, Ittre, Clabecq, Ruysbroeck et Forest, à gauche, en suivant successivement les bords de la Samme, il arrive à Bruxelles vis-à-vis la porte de Ninove, où, tournant brusquement à gauche, il longe les boulevards jusqu'au Chien Vert, pour venir aboutir au bassin de commerce, au sud de cette capitale.

LONGUEUR MINIMUM DES BIEFS, CONTOURS SINUEUX.

Dans l'étude des détails de ce tracé, on a dû prendre en considération la longueur *minimum* des biefs les plus courts, pour que leur surface et le volume d'eau de l'éclusée fussent dans un rapport convenable, comme aussi celle des bateaux pour l'adoption du *minimum* de rayon des courbes obligées par les contre-forts rocheux qui saillissent les uns sur les autres dans quelques parties du tracé, surtout dans les communes de Feluy, Ronquières et Askinpont.

Le cours sinueux de la Samme coulant au milieu de terrains souvent pierreux et infiltrant, et bien au-dessous des niveaux qui pouvaient être adoptés pour le canal, a aussi eu une grande influence sur la marche du tracé.

On verra plus loin, lorsqu'il s'agira des canaux d'embranchement, combien la direction du canal principal en a facilité la construction.

ALIMENTATION.

Après la recherche du tracé d'un canal, pour établir le système de communication le plus économique entre les lieux de production et ceux de consommation, celle de l'alimentation est sans doute la plus importante : c'est d'elle, en partie, que dépendra la dimension plus ou moins grande de la section et celle des bateaux; la rapidité de la marche en descente et la régularité des transports.

CANAL A POINT DE PARTAGE.

Le canal placé sur deux versants opposés, dont le moins élevé ne pouvait être coupé à fond de la Sambre, étant nécessairement à point de partage, il fallait rechercher si, à une hauteur de niveau donnée, d'après lequel le bief supérieur ou de partage eut une étendue suffisante pour former réserve, son creusement n'exigerait pas de trop profondes tranchées ou un souterrain trop coûteux d'exécution, et si l'on avait l'assurance positive d'y réunir les eaux nécessaires à la navigation, à la réparation des pertes par évaporation et infiltration et à la marche rapide des bateaux chargés.

HAUTEUR DU SEUIL DE PARTAGE.

Les recherches les plus étendues et faites avec soin du produit des eaux courantes du pays, dans diverses saisons et à diverses époques, montrèrent que ce niveau supérieur du canal,

Digitized by Google

pour rester dans des conditions raisonnables d'exécution, sous le rapport de la dépense, avec une alimentation assurée, ne pouvait pas être placé au-dessus de la décharge des vannes du moulin de l'Hutte, ni à plus de 2 mèt. en contrebas. Le point adopté entre ces limites se trouve à 22 mèt. au-dessus de l'étiage du 10e bief de la Sambre, et à 107m,80 au-dessus de celui du canal à Bruxelles.

BIEF DE PARTAGE.

A ce niveau le bief de partage se trouva avoir une longueur de 10,700 mèt., n'exigeant qu'une traversée souterraine de 500 mèt. ou 1,287 mèt. de longueur, suivant la grandeur de la section à donner au canal.

SURFACE AFFLUENTE AU BIEF DE PARTAGE.

A cette hauteur la surface du pays affluente, ou celle plus élevée que ce niveau, et dont les eaux pouvaient être amenées au bassin de partage, sans nécessiter de percées souterraines, mesure une superficie de 3 ½ lieues carrées de 5,000 mèt. et donne, comme on va le voir, un produit de 24,326 mèt. cubes, dans un jour d'été, de l'année la plus sèche dans la période de 1801 à 1839.

Cette surface affluente, comparée à celle des meilleurs canaux à point de partage, exécutés et en exploitation, ne devait laisser aucun doute sur la suffisance des eaux ; mais on ne connaissait point alors l'énorme force d'infiltration que les terrains à creuser le long du versant vers Bruxelles devaient présenter.

Digitized by Google

JAUGES DES EAUX.

Jauges, faites en 1801 *et* 1823, *des rivières qui peuvent être reçues au bief de partage du canal.*

RIVIÈRES qui ont directement leur embouchure au bief de partage.	ANNÉE 1801, qui fut d'une extrême sécheresse. Quantités d'eau mesurée par jour, de 24 heures, aux mois de				ANNÉE 1823.	OBSERVATIONS.
	MAI.	JUIN.	AOUT.	OCTOBRE.	OCTOBRE.	
Bassin du Piéton.						
Le Piéton.....	15,590 40	8,736 00	8,736 00	13,843 20	18,702 00	
La rivière de l'Hutte.....	8,985 60	8,736 00	8,332 80	8,352 00	9,354 24	Les jauges, faites en 1823, ayant fait voir que les eaux mesurées étaient partout bien supérieures à celles trouvées en 1801, on reconnut l'inutilité de pousser plus loin l'opération pendant cette année.
La rivière d'Henriamont.	1,075 20	960 00	»	537 60		
La rivière d'Obay.....	864 00	556 80	576 00	729 60		
Total des eaux qui tombent immédiatement dans le canal.....	26,515 20	18,988 80	17,644 80	23,462 40		
Ruisseau de Vieuville....	2,860 80	1,977 60	1,344 00	2,284 80		L'année 1824 ayant été très pluvieuse, il ne peut être question de jauges *minimum*.
» de Courcelles...	1,113 60	652 80	960 00	1,075 20		
» de Souvret.....	979 20	844 80	979 20	1,332 80		
» du Petit-Hamal.	806 40	403 20	537 60	614 40		Depuis cette époque, des observations faites, chaque année, sur les rivières du Piéton et de l'Hutte amenèrent constamm^t des produits supérieurs à ceux de 1801.
» de Liberchies..	115 20	76 80	»	153 60		
» de Somniette...	480 00	364 80	»	307 20		
Bassin de la Samme.						
La Samme.....	1,344 00	441 60	499 20	856 00		
Ruisseau de Bernissart...	729 60	518 40	499 20	1,056 00		
» de Clipothia....	595 20	460 80	652 80	672 00		
» du Petit-Roeulx.	806 40	710 40	825 60	806 40		
» de Scaylmont...	499 20	192 00	»	288 00		
Plusieurs petites fontaines.	768 00	537 60	384 00	537 60		
Total des eaux amenées dans le canal par des rigoles.....	11,097 60	7,180 80	6,681 60	9,984 00		
Total général.....	37,612 80	26,169 60	24,326 40	33,446 40		

VOLUME MINIMUM DES EAUX.

Le volume de 24,326^{m3},40 représente la quantité d'eau *minimum* qui arrive directement et peut être amenée par rigoles au bief de partage en un jour d'été.

La rivière de Vieuville et le ruisseau de Scaylmont, aboutissant, la première au Piéton,

Digitized by Google

l'autre à la Samme, en des points respectivement situés à 850 mèt. et à 1,700 mèt. seulement du bief de partage, il serait facile et peu coûteux d'en relever toutes les eaux, au moyen de machines à vapeur, et d'augmenter par là, en temps de sécheresse, de trois à quatre milliers de mètres cubes d'eau par jour, la réserve au sommet de la navigation.

L'année 1801 a donné pour produit journalier moyen des six mois d'été 29,280 mèt. cubes.

Le produit des six mois d'hiver (sans comprendre les grandes eaux troubles) doit être estimé, au moins, au double de celui d'été.

Ainsi la masse totale des eaux qui peuvent être recueillies au *minimum*, dans le bief de partage, par année, s'élèverait à 16,036,800^{m3},00.

Pour l'alimentation des parties inférieures du versant vers Bruxelles, on a les rivières de la Samme et de Feluy, celles de la Dodaigne et d'Ittre et celle des Écaussines.

Ces quantités d'eau disponibles à diverses hauteurs étant reconnues, elles décideront, avec la pente du terrain, le nombre, la hauteur et la distribution des écluses.

ÉCLUSES.

Cette distribution, établie en vertu de ces considérations, créa 55 écluses placées sur les deux versants, dont :

11 de 2 mèt. de chute vers Charleroy;
12 de 2 mèt. de chute vers Bruxelles;
12 de 2^{m},40 id. id.;
20 de 2^{m},73 id. id.
—
55

SOUTERRAIN DE BESTREFAITE.

Le tracé du bief de partage traverse le col de Bestrefaite en souterrain, moyen le plus économique et le plus certain de conservation, à une profondeur de passage de 31^{m},55 au-dessous du point culminant du seuil de partage.

SECTION DE NAVIGATION.

Le canal ainsi arrêté dans son tracé, son bief de partage et ses chutes, il restait à résoudre la question majeure de la section à donner au canal, c'est-à-dire à déterminer la largeur au plafond de sa cunette, celle des écluses, la largeur des bateaux et la profondeur ou tirant d'eau.

Un grand nombre de canaux n'ont pas répondu à l'attente du public, en France surtout, parce que les ingénieurs qui les projetèrent, se laissèrent aller au système à la mode et se traînèrent dans l'ornière ouverte.

Sans égard à la nature des localités à traverser, aux eaux disponibles, aux entraves d'une multiplicité d'écluses et de ponts, nécessairement mobiles, et au caractère d'exploitation ou de commerce que ces canaux devaient affecter, ils coupèrent la section de ces navigations sur le patron de celles déjà exécutées et creusèrent ainsi, à frais énormes, de grandes navigations à travers des localités qui les repoussaient et qui n'avaient pas d'eau pour les alimenter.

Les gouvernements qui ont donné dans ce système, ont vu les navigations rester, pendant de longues années, inachevées et manquant d'eau, malgré les arrosements périodiques du budget. Les compagnies qui ont suivi cet exemple se sont ruinées.

Ici l'ingénieur, pour ne pas s'égarer, avait à considérer d'une part :

Les eaux disponibles, relativement à l'espèce de navigation, celles d'évaporation et celles d'infiltration, soupçonnées devoir être très fortes dans les communes d'Arquennes, Feluy, Ronquières, Oisquercq, Clabecq, où le canal devait être établi dans et sur un sol pierreux, plus élevé que la rivière contre laquelle il devait se serrer sur de grandes longueurs ;

Digitized by Google

Le grand nombre d'écluses, tant pour les embarras que pour les retards occasionnés par leurs manœuvres, toujours plus grands en proportion de la section à donner au canal ;

Les contours sinueux et obligés du canal, qui, dans Arquennes, Feluy et Askinpont, devaient entraver la marche de grands bateaux, à moins de très grandes dépenses pour l'enlèvement des contre-forts rocheux qui s'y enchevêtrent les uns dans les autres ;

Le grand nombre de ponts mobiles, dont les manœuvres sont pleines d'embarras en grande section, ou bien très coûteuses ;

Le percement souterrain, dont on devait préjuger l'exécution peu facile et qui éprouva des difficultés réelles dans sa construction à travers un sol de sables boulants et rempli d'eau;

Le capital à émettre pour la construction des bateaux nécessaires ;

Et, par dessus tout, la *dépense d'exécution,* élément principal de la hauteur des péages, lorsque les produits n'augmentent pas dans la même raison.

D'autre part, l'ingénieur avait à apprécier à toute leur valeur :

L'économie du fret, résultant de l'emploi de bateaux d'une plus grande capacité, surtout pour les transports lointains et sur des canaux ou rivières où les péages ne sont point tarifés en proportion directe du tonnage;

La liaison de ce canal avec les deux grandes navigations auxquelles il aboutit;

L'emploi des bateaux existants.

GRANDE NAVIGATION MARITIME.

Il est d'autant plus essentiel de faire ressortir et d'apprécier à leur juste valeur ces considérations importantes et de les placer dans tout leur jour, que beaucoup de personnes s'imaginèrent et pensent encore qu'un canal de grande section, capable de recevoir les navires venant des eaux de l'Escaut, de la Meuse inférieure et de la Hollande, était exécutable dans ces localités jusqu'à Charleroy même; ces mêmes personnes, croyant que les bateaux qui fréquentent ordinairement les canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing, pourraient marcher également sur les eaux hollandaises.

Mais la faculté de marcher sur les eaux de l'Escaut au-dessous d'Anvers et celles hollandaises, ne s'acquiert qu'aux dépens de la capacité du bateau et au moyen d'une dépense plus grande de construction, comme aussi d'eau à la traversée des écluses. En effet, cette navigation exige des navires, soit à quille, soit d'une forme plus ronde et plus courte, pour la marche au milieu des vagues, le louvoyage et l'échouage à marée basse dans les passes peu profondes des bras de l'Escaut et de la Meuse; elle veut aussi un plus haut bord et une mâture, pour n'être pas submergé et marcher à la voile; il résulte de ces exigences que de tels bateaux sont trop coûteux, eu égard à leur contenance, pour donner une économie de fret, tout en évitant le transbordement.

Ces bateaux emplissent mal les écluses pour l'économie des eaux; ils ne peuvent traverser que des souterrains d'une hauteur hors de proportion avec une possibilité d'exécution raisonnable; ils repoussent les ponts fixes par leur mâture et leurs voiles, alors inutiles, et sont trop lourds pour traverser rapidement 55 écluses qu'il aurait fallu construire sur de très grandes dimensions.

C'est par ces motifs qu'on voit les grands canaux de cette espèce, qu'on pourrait appeler canaux du commerce maritime, s'arrêter à Gand, Bruxelles, Louvain, Alost, parce qu'à partir de ces ports, le mouvement et la pente de la surface des vallées augmente, et les eaux diminuent.

L'appréciation de ces motifs ne laissera plus de doute dans l'esprit de personne, sur l'inconvenance profonde, pour ne pas dire l'impossibilité, d'une telle navigation dans le pays élevé qui sépare Bruxelles de la Sambre; surtout, lorsqu'on saura que ces bateaux propres aux grandes rivières, n'ont jamais trouvé d'avantage à remonter l'Escaut au-dessus de Gand pour entrer, par l'Escaut, dans les eaux des canaux de Pommerœul à Antoing et de Mons,

Digitized by Google

quoiqu'on ne rencontre, de Gand à Antoing, que quatre écluses, et quoique le transbordement considérable qui s'opère à Gand entre les bateaux des deux catégories de navigation intérieure et maritime, fût si onéreux.

Cette navigation maritime est donc inexécutable dans le cas qui nous occupe.

Comparons les navigations de grande et de moyenne section dans l'intérieur du pays, sous les divers rapports dont on a parlé tout à l'heure.

Définissons d'abord ces deux espèces de navigation.

NAVIGATION INTÉRIEURE. — GRANDE SECTION.

Le canal de grande navigation intérieure, tel que celui de Mons à Condé ou de Pommerœul à Antoing, à 5m,20 de passage aux écluses, une largeur au plafond de 10 mèt. avec un tirant d'eau de 1m,80.

Sur un tel canal, le bateau qui a jusqu'à 37 mèt. de longueur, sans le gouvernail, 4m,80 de largeur moyenne, et une hauteur jusqu'au plat-bord d'environ 1m,90 à 2 mèt. au milieu, charge de 200 à 220 tonneaux et est halé généralement par deux à trois hommes marchant très lentement au pas.

MOYENNE SECTION.

Le canal de navigation moyenne n'ayant point encore jusqu'alors été exécuté, il est nécessaire d'indiquer d'abord les nécessités qui y ont conduit. Nous décrirons ensuite ses dimensions principales et celles de son bateau.

Sous l'empire de la routine et avant d'avoir examiné toutes les faces de cette large question, l'étude du projet avait complètement eu lieu pour une navigation de grande section.

Mais la réalisation du projet en grande section voulait un souterrain large, 55 écluses, une multitude de ponts mobiles, de très fortes coupures dans les contre-forts rocheux d'Arquennes, de Feluy et d'Askinpont, une grande quantité d'eau d'alimentation et une dépense de 16 à 17 millions de francs, ou, en d'autres termes, un péage de fr. 5 par tonneau, dans les prévisions de tonnage, pour servir l'entretien, les intérêts des fonds employés et leur remboursement.

Un gouvernement puisant au budget, pour l'exécution de ces grands travaux d'utilité publique, eût probablement méprisé ces difficultés, tous ces chiffres de dépenses et n'eût considéré que la grande section, ne voulant créer qu'une grande œuvre.

Chargé du projet d'exécution de ce canal, au moyen d'une concession de droits sur les transports futurs, je dus reculer vis-à-vis un péage qui ne rendait pas le canal la plus économique des voies existantes ou susceptibles d'être créées, vis-à-vis une alimentation très coûteuse et même incertaine, et les embarras qui eussent rendu cette navigation lente et d'un fret onéreux.

Il fallait donc trouver un canal d'un coût d'exécution de beaucoup inférieur, pour arriver à des péages moins élevés, d'un entretien peu coûteux, d'une alimentation certaine et d'un fret modique par la rapidité de la marche et le bas prix du bateau.

Je ne pouvais oublier, d'autre part, que ce canal, par ses dimensions, devait répondre aux besoins de la consommation et du commerce sur la plus grande échelle, et que son bateau devait naviguer sur les canaux de grande navigation et sur l'Escaut vers Anvers et Gand.

Il était du reste reconnu que le principal but du canal était l'approvisionnement de la capitale et de son port, où les Hollandais viendraient encore charger d'immenses quantités de charbon, de Malines, Louvain, Anvers, Termonde et de tout le pays avoisinant Charleroy et son district.

BATEAU DE 70 TONNEAUX DE CHARGE.

Le bateau de 70 tonneaux de charge, plus grand que celui de la grande navigation intérieure anglaise, plus considérable que quantité de bateaux qui naviguent dans l'Escaut et sur nos grands canaux, répondait à tous les besoins, quelque grands qu'on les imaginât, puis-

Digitized by Google

qu'avec lui, le canal pourrait, par année, sans y apporter de modification, opérer un transport de plus de deux millions de tonneaux. Il répondait également à la plus grande économie dans la dépense d'établissement du canal.

De $2^m,60$ de largeur et de 19 mèt. de longueur, avec un tirant d'eau de $1^m,80$, le bateau apportait une réduction de presque moitié dans les frais d'exécution du canal, dans les parties sinueuses et bâties des vallées et surtout du souterrain et des écluses; il rendait le halage bien plus facile et plus rapide, et il profitait des écluses des navigations en grande section, où quatre de ses pareils peuvent se placer, et des eaux profondes des grands canaux et rivières navigables.

L'écluse de $2^m,70$ de passage et de $21^m,40$ de longueur, faite tout exprès pour contenir ce bateau, navire le plus favorable pour la majorité des transports, apportait, comme nous le verrons tout à l'heure, la plus grande économie dans la dépense des eaux de navigation.

COMPARAISON DES GRANDE ET MOYENNE SECTION.

Revenons maintenant à la comparaison des systèmes de grande et moyenne section.

1° Sous le rapport de la *dépense d'eau,* nous examinerons les trois systèmes de navigation, maritime, grande et moyenne.

VOLUME DES ÉCLUSÉES.

L'écluse de grande navigation maritime, telle que celle des Trois-Fontaines sur le canal de Bruxelles, exige, pour un tonnage moyen par éclusée de 300 tonneaux, 3,000 mèt. cubes d'eau au *minimum.*

L'écluse du canal de Louvain, qui a des portes intermédiaires, exige par éclusée : les portes intermédiaires ouvertes, pour un tonnage moyen de 300 tonneaux, 3,500 mèt. cubes d'eau; les portes intermédiaires fermées, pour un tonnage de 150 tonneaux, 1,830 mèt. cubes d'eau.

L'écluse du canal de grande navigation intérieure, pour un bateau moyen de 180 tonneaux, demande 750 mèt. cubes d'eau.

L'écluse de section moyenne du canal de Charleroy exige, par bateau moyen de 68 tonneaux, 180 mèt. cubes d'eau.

Les dépenses d'eau de ces diverses écluses, supposées d'une même chute de 3 mèt. de hauteur, sont donc, pour le même tonnage, comme les nombres 10, 11, 4.2 et 2.7.

Ces chiffres montrent pourquoi les canaux de Bruxelles et de Louvain, qui ont leur alimentation à la Senne et à la Dyle, à quelques lieues seulement de l'embouchure de ces rivières dans le Ruppel, manquent souvent d'eau en été, quoique placés dans des terrains sans infiltration sensible.

Le chiffre si faible 2.7 pour le canal de Charleroy, explique pourquoi ce canal ne manque jamais d'eau, quoiqu'il prenne celles nécessaires à la navigation presqu'aux sources des affluents de la Senne et du Piéton.

FILTRATIONS.

Les filtrations dans le fond du canal, à travers les terrains pierreux où elles se sont manifestées avec tant d'abondance, auraient été plus grandes de presque moitié dans le cas d'une grande section, ce qui est de la plus haute importance, vu la grande dépense d'eau que ces pertes exigent.

On ne doit pas négliger de remarquer qu'une quantité d'eau assez forte est nécessaire pour chasser des écluses les bateaux chargés et accélérer leur marche, quantité dans un rapport plus grand pour le cas de la grande section que l'augmentation de tonnage.

L'expérience a démontré qu'il aurait été très difficile, si non impossible, d'alimenter convenablement un canal de grande section : sans doute, au moyen de machines, on peut réunir, sur un point donné, des masses d'eau capables de satisfaire à toutes espèces de navigation ; mais alors on eût été conduit à l'anéantissement de plusieurs moulins importants et à une dépense incalculable.

Digitized by Google

2° Sous le rapport du *grand nombre d'écluses* (55) et *des ponts-levis*, après avoir assisté à la traversée de ces ouvrages dans les trois systèmes, il suffit de se représenter 55 écluses et 40 à 50 ponts mobiles de grande section, pour convenir que, sous le rapport de la rapidité de la marche, de la facilité des manœuvres, des moindres chances d'interruption, l'avantage est tout entier à la moyenne section d'une manière péremptoire.

3° Les *contours sinueux du canal* obtenus, avec des dépenses raisonnables pour le passage facile du bateau de la moyenne section, en auraient exigé de très considérables pour le grand bateau.

4° On ne fait pas de percements souterrains pour les navires de la navigation maritime ; pour le bateau de la grande section de la navigation intérieure, la galerie souterraine, d'après les difficultés et le coût de celle exécutée pour la moyenne section, eût exigé un capital double et pourrait même n'être pas encore achevée aujourd'hui.

5° *Le capital d'exécution.*

Les projets complets pour les deux catégories de navigation, grande section (canal de Mons à Condé) et moyenne section, ont été complètement étudiés, dressés et calculés, d'après les mêmes méthodes et un système de construction également solide et riche.

DÉPENSES COMPARÉES D'EXÉCUTION.

La dépense de la première a été calculée à fl. 7,896,840 ou fr. 16,712,872-17, tandis que l'estimation de la moyenne section s'éleva à fl. 4,350,000 ou fr. 9,106,340-00 ; le résultat a prouvé que la dépense présumée pour la grande section serait montée à 17 et 18 millions à l'exécution.

COUT DES BATEAUX COMPARÉ.

6° Le *coût du bateau* qui a une si grande influence sur le fret, doit être considéré attentivement.

Le bateau de la grande section coûte de 10 à 12 mille fr. pour un chargement moyen de 200 tonneaux, tandis que le bateau de la moyenne section ne coûte que fr. 2,500 pour un chargement de 65 tonneaux moyen, ce qui fait revenir la dépense du grand bateau à fr. 55 par tonneau de chargement effectif et celle du petit à fr. 37.

Le bateau de la moyenne section est préféré par les exploitants parce qu'il se charge beaucoup plus vite, qu'il marche plus rapidement, qu'il est d'un placement plus facile et plus prompt et qu'il n'exige que peu de jours de planche aux bassins de commerce.

Voyons maintenant les avantages d'un grand bateau, dans le cas qui nous occupe, sous le rapport du fret.

Il est patent que sur toutes les navigations où les péages sont très faibles ou nuls, comme sur les canaux des Flandres, ou bien gradués suivant l'ancienne méthode, qui réduisait le droit en certaine proportion de la grandeur du tonnage, et là encore où le halage est peu cher ou tout-à-fait nul, comme sur l'Escaut en descente, les bateaux de cette catégorie n'aient de grands avantages sur les petits ; la chose est encore vraie là où les voyages sont très longs avec des stationnements fréquents et des jours de planche forcés de longue durée, tels que pour ceux de Mons vers l'intérieur de la France : on peut comparer ce cas à celui des voyages de long cours en mer, pour lesquels on emploie les plus grands navires.

Mais il n'en est point ainsi sur les canaux et rivières où les droits sont tarifés au tonneau, où la généralité des voyages sont courts.

Ainsi, pendant que les transports sur l'Escaut vers Gand et les canaux des Flandres, où le charbon venant du district de Mons prédominera toujours, pourraient, par leur plus grande durée et les faibles péages, demander le grand bateau, les transports vers Bruxelles et son port d'embarquement pour la Hollande, Malines, Termonde, Anvers, Louvain, Diest, Charleroy et tout le pays avoisinant ces villes, qui ne s'approvisionnent presqu'entièrement que des charbons de Charleroy et du centre, demandent le bateau moyen, parce que le parcours du canal de Charleroy lui-même, partie la plus importante et la plus coûteuse de

Digitized by Google

ces navigations, veut impérieusement ce bateau moyen. Les droits de péage sur les canaux de Bruxelles et de Louvain sont proportionnels au tonnage.

Si à plus des trois quarts du transport total que consomment Hal, Bruxelles, Malines et Louvain et le pays avoisinant, qui réclament le bateau de la section moyenne, on ajoute les cent ou cent cinquante mille tonneaux, que les Hollandais viendront prendre au bassin de Bruxelles, aussitôt la paix, et qui la veulent aussi, il ne restera plus de doute de la nécessité de cette section.

Surtout lorsqu'on saura que les Hollandais, si intéressés dans cette question de navigation, puisqu'une grande section leur eût permis d'arriver avec les navires des grandes eaux, qu'ils font mieux que nous, jusqu'à Charleroy, firent examiner soigneusement la possibilité d'une grande navigation dans ce pays et la reconnurent impossible d'exécution raisonnable.

Sans doute, il eût été désirable que la généralité des navires, qui marchent sur l'Escaut, pussent traverser le canal de Charleroy, pour se rendre dans les eaux de grande navigation de la Sambre; mais, pour atteindre ce but, il eût toujours fallu sacrifier le principal à l'accessoire; car l'Escaut, la Hollande, la mer n'ont que peu de marchandises à porter vers la Sambre, comme la Sambre n'en expédie que fort peu vers l'Escaut; tandis que la grande masse des transports qui parcourent le canal, s'embarquent sur ses rives ou celles de la partie de la Sambre qui avoisine Charleroy, pour se diriger vers le Nord et le Midi, surtout vers le Nord, pour les $\frac{7}{8}$ au moins.

Or, nous avons vu que, vers le Nord, la navigation de moyenne section devait obtenir la préférence.

Pour marcher au midi, en remonte ou en descente de la Sambre, vers des points éloignés, une grande section eût été désirable; mais, comme nous l'avons fait voir, c'est au plus $\frac{1}{8}$ de la généralité des transports qui le voudrait, et ceux-là partent des houillères du bas Piéton.

GRANDES ÉCLUSES A ACCOLER AUX MOYENNES VERS CHARLEROY.

Or, dans cette partie du canal qui traverse le bassin houiller du Piéton inférieur, voisin de Charleroy, rien n'est plus facile que d'accoler des écluses de grande navigation contre les premières écluses de la moyenne section exécutée, et d'établir ainsi une grande navigation vers la France et la Sambre inférieure.

Mon intention serait de proposer cette construction au gouvernement, après le rachat de la concession, si l'exportation, par la Sambre supérieure et l'Oise, des houilles de ce bassin, prenait de l'importance.

On s'est récrié sur l'exécution d'un système de navigation qui repoussait tous les bateaux existants!

Mais c'est là l'un des principaux mérites de cette section nouvelle, pour laquelle un bateau nouveau a été créé; bateau le mieux approprié à sa destination, à l'économie des eaux, à la rapidité de la marche et à l'économie du fret. L'œuvre, pour être bonne, devait être neuve dans toutes ses parties; je ne devais pas laisser le vieux s'enchevêtrer sur le nouveau; le vieux vouloir plier le nouveau à ses allures défectueuses. Les bateaux de la vieille Sambre ont réclamé pour obtenir quelqu'élargissement des écluses, j'ai demandé qu'ils fussent tous achetés et brûlés. Que l'on étudie à fond, comme nous l'avons fait, cette importante question, dont nous venons d'indiquer les principaux éléments, et l'on verra que le bateau, plus petit, n'eût pas répondu à la haute destinée du canal; plus grand, à l'économie du système.

Ainsi, lorsqu'il était prouvé que les $\frac{7}{8}$ des transports demandaient la moyenne section, pouvais-je, en ingénieur consciencieux, conseiller d'augmenter les péages de $\frac{2}{5}$, pour me faire l'honneur, bien puéril sans doute, de créer une grande navigation toute de nom et pas d'effet.

L'expérience de six années est venue confirmer les prévisions de la théorie qui a fixé les dimensions de la section; le canal, depuis son ouverture, n'a pas été interrompu un seul jour, hors les temps de chômage ordinaire; trois à quatre cents bateaux, au capital de sept à huit cent mille francs seulement, transportent annuellement près de 300,000 tonneaux de marchandises, et le fret est descendu jusqu'à fr. 0-02 par tonneau et par kilomètre.

Digitized by Google

Quelques personnes ont pensé que les bateaux de cette moyenne section éprouvaient des dangers sur l'Escaut vers Anvers. Il n'en est rien, lorsque ce bateau est établi par un constructeur soigneux, suivant les dimensions fixées au projet.

D'ailleurs, sur ce point, les bateaux de la grande section sont dans le même cas, n'ayant pas plus de franc-bord ; ils sont même plus faciles à se tordre par leur excessive longueur, lorsqu'ils reposent échoués sur un fond inégal.

La preuve que ce danger est illusoire, c'est qu'une compagnie d'assurance, comme il s'en est établi sur l'Escaut supérieur, a voulu se former, mais inutilement, les cas d'accidents se présentant trop rarement pour faire naître cette crainte qui fait rechercher l'assurance.

Enfin, d'autres gens qui voient encore arriver à Bruxelles des voitures de charbons venant des houillères du centre, pensent que le canal n'a pas atteint son but ; nous leur dirons que cela provient de ce que le canal n'a pas encore, au moyen des canaux et chemins de fer d'embranchements, qui vont s'ouvrir incessamment, porté ses bras économiques jusqu'au sein de ces houillères elles-mêmes, comme il l'a fait vers Charleroy, d'où les arrivages de charbons par voitures sont presque nuls.

Voilà comment l'étude de tout ce qui peut intéresser une navigation conduit à des dimensions telles, qu'après six années de navigation non interrompue de près de 300,000 tonneaux par année, nous devons toujours les regarder comme normales pour l'économie et la convenance.

Voilà les motifs tout-puissants, qui ont conduit à la fixation des dimensions de cette section que j'ai appelée moyenne ; section qui a été critiquée par des personnes, qui n'ont jamais voulu en rechercher le secret, ou qui se laissent dominer par des idées de grandiose non raisonnées, lorsqu'il est question d'ouvrages publics purement industriels et commerciaux.

LA VILLE DE BRUXELLES N'A PAS DEMANDÉ LA MOYENNE SECTION.

La force irrésistible de ces motifs, qui deviennent si puissants par la comparaison, rend bien ridicule cette allégation méchante « que je n'aurais fait adopter la section moyenne que pour complaire à la ville de Bruxelles, en forçant un transbordement dans son bassin.

Non seulement la ville de Bruxelles n'a point cherché à imposer un transbordement forcé aux navires du canal de Charleroy dans son port ; mais on l'a vu construire à grands frais des quais, qui laissent le canal en dehors de son influence, et, jusqu'à présent, repousser, pour ainsi dire, tout déchargement en ville par les boulevards.

L'importante question de la section étant résolue, passons aux fixations diverses des parties essentielles de cette navigation.

ALIMENTATION.

L'alimentation fut réglée de la manière suivante :

Le bief de partage, placé au-dessus des étiages des canaux de Bruxelles et de la Sambre, à 22 mèt. du premier et 107^{m},80 du second, peut recevoir naturellement, et sans ouvrages spéciaux, les eaux d'une surface affluente de 3 $\frac{1}{2}$ lieues carrées, tandis qu'au moyen de rigoles, cette surface peut s'augmenter jusqu'à 6 lieues carrées.

RÉSERVOIRS.

Des réservoirs furent projetés.

Le plus important, dans la vallée du Piéton, mesurait une surface de 670,000 mèt. carrés, sur une profondeur moyenne de 3 mèt.

Un deuxième, dans la vallée d'Obay, mesurait une surface de 185,000 mèt. carrés, sur une profondeur moyenne de 0^{m},80.

Un troisième, dans la vallée de l'Hotte, à Odoumont : il avait une surface de 111,000 mètres, sur une profondeur moyenne de 0^{m},60.

Digitized by Google

Ces réservoirs, avec la retenue en surhaussement de l'étiage du bief de partage, formaient une masse d'eau disponible pour les temps de sécheresse de

Réservoirs	du Piéton	2,000,000	2,382,000
	d'Obay	150,000	
	d'Odoumont	190,000	
	Bief de partage	42,000	

OUVRAGES D'ART.

Les dimensions des principaux ouvrages d'art furent fixées ainsi qu'il suit :

GALERIE SOUTERRAINE.

Le percement souterrain, projeté sur une longueur de 1,283 mèt., fut commencée à 17 mèt. de profondeur.

Ses dimensions en coupe furent de 3 mèt. de largeur à l'étiage, avec une hauteur sous clef de 3m,20 et un chemin de halage de 1m,30 de largeur, avec garde-fous pour la marche des hommes et des chevaux.

ÉCLUSE.

L'écluse fut dessinée à 21m,40 de longueur entre les portes, avec 2m,70 de largeur de passage.

PONTS-CANAUX.

Les ponts-canaux de Hal et de Molenbeek furent projetés avec 2m,80 de passage ; ils sont portés sur trois arches de 21m,99 d'ouverture à Hal, et 12m,80 d'ouverture à Molenbeek, les piles ayant un mètre d'épaisseur.

PONTS.

Les ponts fixes eurent 3 mèt. de passage marinier, avec trottoirs pour hommes et chevaux de 1m,30 de largeur, le chemin de halage, de Charleroy à Bruxelles, n'étant interrompu nulle part.

Les ponts à bascule en fonte, marchant dans des coursiers par engrenage, ont 2m,80 de passage.

Ces ponts ont, ceux fixes 4 mèt. et ceux mobiles 2m,80 de longueur pour le passage des chemins et chaussées.

La dépense totale de cette grande construction fut établie à la somme de fl. 4,350,000 des Pays-Bas (fr. 9,106,340).

Le tarif des péages, qui a servi de base à l'entreprise de ce canal, par concession, fut formé dans la pensée de conserver un certain équilibre de frais de transport sur le canal entre les districts houillers de Charleroy et du centre, pour les marchés de Bruxelles, Anvers, Louvain, Malines et la Hollande. Afin d'atteindre ce but, les droits de péage furent fixés au même taux, de quelque point du canal que l'on partît, depuis Charleroy jusqu'aux limites des communes, d'Arquennes et de Ronquières vers Bruxelles.

Les prix de ce tarif furent fixés dans la prévision d'une dépense d'exécution de fl. 4,350,000, d'une somme d'entretien et d'exploitation de fl. 58,000, et d'un transport moyen de 220,000 tonneaux, au droit entier de fl. 1-70, de telle manière que cette dépense devait se trouver remboursée dans un terme de 56 années et 6 mois, les intérêts étant calculés à 5 p. °/₀.

L'entreprise par concession du tarif des péages, à percevoir sur les transports pendant un temps à déterminer par la concurrence de l'adjudication publique, fit l'objet d'un cahier des charges (Annexe n° 4, page 13), dans lequel l'État s'engageait, art. 29, à faire prêter au concessionnaire pour l'exécution, quatre millions de florins à l'intérêt de 4 ½ p. °/₀.

ADJUDICATION ; CONCESSIONNAIRE.

Le 6 mars 1826, le sieur Nieuwenhuisen et comp^e se rendirent adjudicataires, sur les prix du tarif établi, pour un terme de 34 années, y compris 5 années d'exécution.

Digitized by Google

PRÊT DES 4 MILLIONS PAR LE SYNDICAT D'AMORTISSEMENT.

Puissamment aidés par le chef du gouvernement, dans l'exécution de la clause du cahier des charges, relative au prêt de 4 millions, le concessionnaire obtint du syndicat d'amortissement un prêt de 4 millions de florins, à l'intérêt de $4\frac{1}{2}$ p. °/₀, remboursable au moyen d'une annuité de fl. 280,000 pendant 27 années, prenant cours 6 mois après l'ouverture de la navigation.

COMMENCEMENT DE L'EXÉCUTION.

Ce grand travail, pour l'exécution duquel 5 années étaient accordées, fut commencé le 15 mars 1827 et se poursuivit avec la plus grande activité jusqu'à la révolution.

DIFFICULTÉS EXTRAORDINAIRES DANS L'EXÉCUTION DU PERCEMENT SOUTERRAIN.

Des difficultés d'un ordre supérieur se présentèrent à l'exécution de la galerie souterraine de Bestrefaite.

Le sol à percer étant, sur la plus grande partie de sa longueur, une terre friable, sans corps, sans résistance contre l'eau, le sommet de la voûte de la galerie se trouva placé, en exécution, dessous et à peu de distance d'un lit de sable boulant, noyé d'eau, qui le couvrait de ses ondulations, cherchant constamment à faire irruption dans les ouvrages.

MODE D'EXÉCUTION PRÉVU MODIFIÉ.

Tous les moyens d'exécution prévus et calculés durent être abandonnés, pour faire place au système de construction *en sous-œuvre,* qui consistait à n'attaquer le travail que sur la moindre superficie possible, en commençant la mine et le travail de la maçonnerie par la partie supérieure de la voûte, pour venir ensuite, par trois reprises successives, achever la voûte et poser les bajoyers, exécutés par rempiétement, et finalement fermer le tunnel par le radier.

Ce mode d'exécution, bien que souvent troublé par des irruptions dangereuses de sable et d'eau dans les ouvrages, sables boulants qui ensevelissaient les travailleurs à la mine, au point qu'on fut dans la nécessité d'exécuter une partie longue de 150 mèt. à ciel ouvert, et d'arrêter plusieurs fois les ouvrages, après des efforts inouis et en pure perte ; ce mode, disons-nous, réussit pleinement, mais au prix d'un sacrifice immense d'argent.

Plusieurs parties de voûte, qui avaient cédé sous le poids irrésistible des sables, furent relevées, malgré les efforts de cette énorme poussée.

Il faut le dire ici, les concessionnaires, MM. Classen et Castinel, appréciateurs éclairés de l'importance de cette opération, ne reculèrent vis-à-vis aucun sacrifice ; le dernier, directeur des travaux, homme d'expérience et de volonté ferme, y apporta le produit de ses connaissances qui y furent très utiles.

M. le conducteur A. Vifquain, faisant fonctions d'ingénieur, pour le gouvernement, et le conducteur Stevens, pour la compagnie, déployèrent, dans l'exécution de ce travail difficile, un talent, un courage et un zèle au-dessus de tout éloge.

TERRAINS INFILTRANTS.

Le creusement de la cunette du canal fit bientôt reconnaître que le terrain était de la nature la plus infiltrante, depuis Arquennes jusqu'à Hal, où il se montra généralement pierreux et souvent de schiste pourri ou de pierrailles.

Le canal, dans les parties du tracé, court, pour ainsi dire, suspendu au-dessus de la rivière qui le côtoie constamment à un niveau inférieur.

L'essai de quelques biefs ouverts qu'on remplit d'eau, laquelle disparut avec une rapidité sans exemple, annonçait qu'une immense quantité de ce liquide serait nécessaire pour parer aux pertes par infiltration dans cette partie du pays traversé, tandis que les réserves projetées dans les grands réservoirs établis au-dessus du bief de partage, se trouvaient à 4 et 7 lieues de distance.

Digitized by Google

MODIFICATION DU SYSTÈME D'ALIMENTATION.

C'est ainsi que, le besoin d'eau se trouvant trop éloigné des réserves, force fut de modifier le système d'alimentation ; de nouvelles études sur cet objet important furent faites, et la refonte totale du système d'alimentation dut avoir lieu.

Le concessionnaire, chargé de l'exécution des travaux, s'occupa beaucoup de cette question.

Au lieu de réunir au-dessus du bief supérieur de partage, dans les réservoirs, la grande masse d'eau qui aurait dû venir parer dans les biefs inférieurs vers Bruxelles, aux grandes pertes d'eau par infiltration, en établissant un courant considérable dans le canal, courant qui eût formé obstacle à la marche régulière et rapide des bateaux dans les biefs et à la manœuvre accélérée des écluses, et porté préjudice aux digues et ouvrages d'art, on reconnut la nécessité de prendre directement les eaux aux rivières, à peu de distance des terrains infiltrants et des changements de chute des écluses. Pour cela des prises d'eau furent opérées à Feluy, Ronquières et Ittre, les eaux du bief de partage ne devant plus être employées qu'au service de l'éclusage et à faire face aux pertes d'eau qui pourraient se manifester, de ce bief jusqu'à la première prise d'eau à Feluy, et sur le versant du Piéton inférieur.

L'alimentation étudiée dans ce système, qui exige la grande masse d'eau vers Ronquières, conduisit à reconnaître que la construction des grands réservoirs, à placer dans les vallées au-dessus du bief de partage, n'était plus nécessaire, tandis que des indemnités considérables seraient réclamées par les usiniers de dessous Ronquières, au-dessus des usines desquels on allait prendre les eaux.

Les eaux du Piéton et de ses affluents réunies dans deux réservoirs attenant au canal à Pont-à-Celles, jointes à celles de la rivière de l'Hutte, relevées de 3^{m},20 pendant les temps de sécheresse et de remplissage du canal, au moyen d'une vis d'Archimède de 1^{m},70 de diamètre, mue par la vapeur à la force de 12 chevaux, furent reconnues suffisantes pour la navigation la plus considérable ; les grands réservoirs, d'un entretien très dispendieux, furent alors abandonnés comme inutiles.

Dans ce nouveau système, les eaux de la rivière de Feluy furent prises, à l'embouchure de la rivière de ce nom dans la Samme. Un grand réservoir fut établi à Ronquières, à l'amont de l'écluse n° 37, avec prise d'eau tombant dans le bief inférieur, et une autre prise d'eau fut faite à la rivière d'Ittre, pour être jetée dans le 37e bief.

Ce mode d'alimentation, bien que d'un coût d'établissement supérieur à celui primitivement projeté, lui étant infiniment supérieur, par l'économie de l'entretien et de l'exploitation et pour la marche plus facile et plus rapide de la navigation, et se trouvant surtout dans l'intérêt de l'État, auquel revient le canal, après 29 années d'exploitation, fut préféré et définitivement adopté.

BÉTONNAGE DES BIEFS LES PLUS INFILTRANTS.

Toutefois, pour ôter à l'infiltration cette puissance d'absorption qui aurait englouti toutes les eaux disponibles et au delà, les parties les plus infiltrantes de la cunette du canal furent bétonnées et rendues par là étanches (1).

OUVERTURE DE LA NAVIGATION.

Après quelques délais que la révolution rendit inévitables, le gouvernement provisoire se trouvant, pendant quelque temps, hors d'état de pouvoir compléter l'avance des 4 millions à

(1) Le bétonnage consistant à recouvrir les parois infiltrantes du canal d'une couche de béton de 0^{m},15 d'épaisseur, bien battue et polie, en replaçant sur elle une couche de terre de 0^{m},50 d'épaisseur, pour la défendre des coups de gaves.

Ce béton était composé d'une partie de briques en poudre bien triturées, avec partie égale de chaux éteinte, le tout fortement mélangé avec partie égale de bricaillons durs ou pierrailles.

Digitized by Google

charge du syndicat d'amortissement, le canal fut ouvert le 22 septembre 1832 ; le souterrain était percé, maçonné de part en part et les filtrations sérieuses vaincues.

A partir de cette époque, hors les temps fixés pour le chômage annuel, et les fortes gelées, la navigation ne fut pas interrompue un seul jour.

RÉDUCTION DES PÉAGES DE FL. 1-75 A FL. 1-45.

Les droits de navigation, contre la hauteur desquels le commerce tout entier s'éleva, furent réduits de fl. 1-75 à fl. 1-45 (fr. 3-07); une mesure analogue avait eu lieu sur le canal de Pommerœul à Antoing.

Bientôt on vit sur ce canal 400 bateaux, au prix moyen de fr. 2,500 et du tonnage de 70 tonneaux, transporter à Bruxelles, de Charleroy et de Seneffe, par voyages de 5 et 3 jours respectivement, 280,000 tonneaux de charbon, pierres, chaux, pavés et marchandises diverses, au moyen d'un halage par hommes et chevaux.

Les $\frac{1}{3}$ de ces bateaux traversent Bruxelles pour se répandre sur l'Escaut et toutes les branches de rivières navigables et des canaux qui l'y rattachent.

Ils se rendent à Louvain, Malines, Diest, Lierre, Anvers, Termonde, Alost, Gand, Bruges et même à Dunkerque, et ils n'attendent que la canalisation de l'Escaut et l'ouverture des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre, pour porter les charbons maigres, si communs dans le district de Charleroy, à Tournay, à Courtray et à Roubaix, et enlever une partie de cette fourniture à la France qui en a le monopole.

FRET.

Le fret sur le canal, en temps ordinaire, y compris un péage de fr. 3-07 par tonneau, que perçoit le concessionnaire, est de fr. 5, de Charleroy, et de fr. 4-50, de Seneffe à Bruxelles, ce qui revient en moyenne à fr. 0-08 par kilomètre et par tonneau. Ce résultat décisif est dû à la rapidité de la marche des bateaux, à leur coût modique et au personnel peu nombreux qu'ils exigent.

Le coût d'entretien et du personnel d'exploitation s'élève, par année, à moins de fr. 100,000. Il avait été calculé sur fl. 58,000, fr. 122,751-20.

Les transports ont produit, depuis l'ouverture de la navigation, les sommes suivantes :

Du 11 octobre 1832 au 30 septembre 1833	fr.	453,121 24
Du 1er octobre 1833 au 30 septembre 1834		572,899 55
Du 1er octobre 1834 au 30 septembre 1835		693,562 39
Du 1er octobre 1835 au 30 septembre 1836		890,425 79
Du 1er octobre 1836 au 30 septembre 1837		885,503 84
Du 1er octobre 1837 au 30 septembre 1838		843,508 09
Du 1er octobre 1838 au 31 décembre 1838		255,648 06
Total	fr.	4,594,668 96

J'aime, en terminant, à rendre hommage au talent, au zèle et à l'activité que déployèrent MM. les ingénieurs Simons et De Ridder, dans la préparation des projets et la direction des ouvrages, dont ils partagèrent les soins avec moi jusqu'à la révolution.

CANAUX ET CHEMINS DE FER D'EMBRANCHEMENT DU CANAL DE CHARLEROY.

Dès l'année 1824, des pétitions furent adressées à l'ancien gouvernement pour obtenir que le canal fût prolongé jusqu'aux charbonnages du district du centre, de la Chapelle-lez-Herlaymont à Houdeng-Braquegnies.

La nécessité d'embranchements, pour relier le canal aux houillères du centre, dont il restait éloigné de deux lieues en moyenne, fut sentie tout d'abord ; elle était évidente, et l'ingénieur n'eût pas manqué de la comprendre dans le projet primitif général, s'il n'eût été

Digitized by Google

convaincu que c'eût été porter un coup fatal aux houillères de Charleroy, qui, par un plus grand éloignement du port de Bruxelles et l'infériorité en qualité de leurs charbons, eussent perdu immédiatement le marché de cette capitale; car alors des péages particuliers n'auraient point été établis sur les embranchements, comme ils l'ont été plus tard.

TRACÉ DE NIVEAU SUR LE 12e BIEF DU CANAL PRINCIPAL.

Le projet de ces embranchements, étudié avec soin, fit reconnaître la possibilité de conduire de niveau sur le 12e bief du canal principal, à Seneffe, une branche de canal établie sur les mêmes dimensions que le canal principal, se dirigeant par Tiberchamps et le côté droit de Familleureux, pour aller traverser le col de partage de Sartiau en se portant sur Houdeng.

EMBRANCHEMENTS.

De cette branche principale, qui s'arrête à la ferme de Tout-y-Faux, partait un premier embranchement, dirigé par la vallée de la Samme, vers le groupe houiller de la Chapelle-lez-Herlaymont, Bascoup, l'Olive, Mariemont-Haut et Carnières, lequel s'arrêtait près de Belcour.

Un second embranchement, remontant la vallée du Thiriau, jusques vis-à-vis la ferme de la Croyère, était dirigé vers le groupe houiller de Mariemont-Bas, La Hestre, Haine-St-Pierre, Houssu et la droite de Sart-Long-Champ.

Un troisième embranchement fut conduit vers Sart-Long-Champ, la Louvière, la Barette; il aboutit à la route charbonnière, à 1,100 mèt. à l'est du pont de Goegnies.

Un dernier embranchement se dirigeait vers Houdeng-Braquegnies et touchait à la dite route, à 500 mèt. ouest du même pont.

CHEMINS DE FER.

Ayant arrêté en principe que l'extrémité des embranchements devait s'arrêter à la route charbonnière du Rœulx à Bascoup, des branches de chemin de fer furent projetées pour relier l'extrémité des embranchements de Belcour et de la Croyère à cette même route.

DIRECTION A L'EST.

Vers Bascoup-l'Olive le corps principal de la voie en fer se partageait, au projet, en trois branches respectivement dirigées vers la Chapelle-lez-Herlaymont, Bascoup-Carnières et l'Olive.

DIRECTION A L'OUEST.

Vers Haine-St-Pierre et Houssu, la voie de fer se partageait en deux lignes dirigées sur les centres de ces exploitations.

Les canaux d'embranchement, de niveau et de même dimension que le canal principal, d'une longueur totale de 14,400 mèt., se partageaient ainsi qu'il suit :

		Longueur.
Branche principale		9,000
Embranchement de Belcour.	Canal	1,100
	Bassin de 17 mèt. de largeur à la surface avec quais de 12 mèt. de largeur	500
Embranchement de la Croyère.	Canal	700
	Bassin	300
Embranchement de la Louvière.	Canal	1,200
	Bassin	300
Embranchement de Houdeng.	Canal	1,000
	Bassin	300
	Total . . . . . mèt.	14,400

Digitized by Google

ALIMENTATION.

L'alimentation de ce canal d'embranchement, qui se relie sans intermédiaire au 13e bief du canal principal, fut réglée devoir provenir de ce dernier, au moyen d'une redevance annuelle de fr. 3,000.

Le chemin de fer dont la voie fut fixée à 1m,20 de largeur, d'un développement total de 10,057 mèt., se partageait ainsi qu'il suit :

		Longueur.
Chemin de fer de l'ouest.	Ligne derrière les rivages du bassin de Belcour à simple voie	1,175
	Branche principale à double voie	3,181
	Embranchement vers la fosse St-Augustin, à simple voie.	509
	Id. du centre, à simple voie	366
	Id. vers l'Olive, id.	1,071
Chemin de fer de l'est.	Ligne derrière les rivages du bassin de la Croyère à simple voie	775
	Branche principale à double voie	1,846
	Embranchement vers Haine-St-Pierre jusqu'au delà de la route charbonnière, à simple voie	692
	Embranchement vers Houssu et Sart-Long-Champ	442
	Total . . . . . mèt.	10,057

DIMENSIONS DE LA DOUBLE ET DE LA SIMPLE VOIE.

Le corps de la route avait 5m,60 de largeur, à double voie, et 3m,60, à simple voie.

VIADUCS.

Les viaducs pour la double voie furent dessinés sur 5m,30 d'ouverture et 5m,50 de hauteur sous clef; ceux de la simple voie eurent 2m,50 d'ouverture et 4m,70 de hauteur, dans la supposition que des locomotives pourraient parcourir la route de fer.

RAIL.

Le rail de forme prismatique pesait 14 kilogrammes le mètre courant, y compris chevilles et clavettes.

COUSSINETS.

Les coussinets simples et d'about devaient peser respectivement 3,40 et 4,50 kilogrammes.

COURBES ; MARCHE CONIQUE.

Les courbes, dont quelques-unes ne pouvaient avoir plus de 30 mèt. de rayon pour tourner dans les rivages, furent projetées pour être parcourues dans le système conique (Laignel).

ESTIMATION D'EXÉCUTION.

L'estimation de ces canaux et chemins de fer d'embranchement, faite au moindre prix, s'éleva à fr. 1,500,000 environ.

PÉAGES.

Le droit de péage proposé était établi en raison directe des dépenses qu'exigeait respectivement chaque branche, et en raison inverse de la masse des transports qui étaient présumés devoir les parcourir.

Une enquête fort remarquable par l'intérêt qu'y prirent les districts et les groupes houillers de Charleroy et du centre, ainsi que les propriétaires de rivages de Seneffe, et, par le soin et l'impartialité avec lesquels ces intérêts divers y furent débattus et appréciés, approuva les propositions du gouvernement avec quelques légères modifications.

ADJUDICATION. — CONCESSIONNAIRE.

L'adjudication publique de cette entreprise, établie sur la concession, pendant un laps de temps qui ne pouvait s'élever au delà de 90 années, d'un péage d'un franc par tonneau sur la

Digitized by Google

branche de l'ouest et de 75 centimes sur celle de l'est, eut lieu le 11 octobre 1833 ; la compagnie Classen, qui avait soumissionné préalablement à l'entreprise, resta adjudicataire pour le terme de 90 années.

Cette adjudication ne fut approuvée que le 29 août 1835.

MODIFICATION.

Dans l'exécution, le canal et ses branches ne subirent d'autre modification que celle d'un renforcement général des digues, qui furent portées partout de 3 mèt. de largeur à 4 mèt.

Les branches de chemin de fer, dont les pentes furent reconnues trop fortes pour une traction économique, éprouvèrent des modifications notables et très avantageuses.

Au chemin de fer de l'est, les embranchements de St-Augustin et de l'Olive furent supprimés, tandis que celui du centre fut poussé au delà de la chaussée charbonnière, où il se partagea en deux petites branches, l'une dirigée vers Bascoup et aboutissant à la machine à feu de ce nom, l'autre vers les fosses de l'Olive et s'arrêtant au rond point de l'Étoile.

Ce chemin fut exécuté sur les longueur et pentes suivantes :

	Longueur.	Pentes.
1° Le long des rivages du bassin de Belcour, les deux côtés ensemble, simple voie	1,175	0,0
2° Du bassin de Belcour au delà du pavé de Bascoup, en marchant à côté de la Samme, à double voie jusqu'au plan incliné	1,510	0,0075
	1,581	0,0095
3° Longueur du plan incliné automoteur	400	0,06
4° De la tête du plan incliné au point de bifurcation	120	0,01
5° Branche de Bascoup, simple voie	420	0,01
6° Branche de l'Olive, simple voie	581	0,00035
Ce chemin de fer a une longueur totale de mèt.	5,787	

Au chemin de fer de l'ouest projeté, les transports venant des houillères devaient gravir des rampes de $\begin{cases} 0,008 \\ 0,019 \end{cases}$ pour se rendre au canal.

Ces rampes que les transports à charge eussent dû gravir, ayant été jugées trop rapides pour l'économie de la traction, le point culminant fut abaissé de $10^m,88$, et son tracé, qui comportait deux branches aux extrémités, se réduisit à une seule ligne traversant la chaussée du Rœulx et le bois de Thiriar, et venant aboutir, au delà de la route charbonnière du Fayt à Binche, à 55 mèt. au midi du point d'embranchement de la route du Rœulx.

Ce chemin fut établi comme suit :

	Longueur.	Pentes.
1° Le long des rivages du bassin de la Croyère, les deux côtés ensembles, simple voie	775	0,00
2° Du bassin de la Croyère à 150 mèt. de la route du Rœulx, en se maintenant dans le ravin du bois de Bouly, à double voie	1,350	0,0093
	730	0,00
De ce point à l'extrémité de la branche vers Haine-St-Pierre, à simple voie	800	0,000
Ce chemin à une longueur de mèt.	3,655	

MARCHE CONIQUE DANS LES COURBES A PETIT RAYON.

L'obligation absolue de courbes du rayon de 30 mèt. au plus, pour rouler dans les rivages, fit adopter le système de courbe à marche conique (Laignel), laquelle consiste à faire porter les roues des voitures, dans les courbes, du côté extérieur, sur leurs rebords disposés à cet effet.

EMPLOI DES BILLES EN BOIS ET DES DÉS EN PIERRE.

La voie de fer est entièrement posée sur billes en bois dans les remblais et sur dés en pierres en déblai, les abouts des rails reposant sur billes.

Digitized by Google

WAGGON.

Le waggon placé sur roues de $0^m,80$ de diamètre, avec essieux de $0^m,05$ de grosseur, distant de $1^m,05$, chargeant $2\frac{1}{2}$ tonneaux.

MODE DE TRACTION.

La traction est supposée devoir se faire par chevaux marchant au milieu de la voie, pavée en petits grès; elle pourra avoir lieu par locomotives.

ÉPOQUE DE L'OUVERTURE.

Ces embranchements seront livrés à la circulation au printemps prochain.

DIFFICULTÉS DANS L'EXÉCUTION.

Ces canaux et chemins de fer d'embranchement ont présenté dans l'exécution de très grandes difficultés, les unes par la nature du sol sur lequel sont établies les branches de navigation de la partie ouest, les autres par les difficultés et les exigences, jusqu'alors inconnues, que les propriétaires apportèrent à l'expropriation des terrains nécessaires.

MAUVAIS TERRAIN.

L'eau que renferme, pendant la saison des pluies, le sol spongieux qui avoisine le terrain houiller, le délaie, le brise et le fait fondre, soit dans la cunette du canal soit vers l'extérieur, au point de faire disparaître, en quelques jours, les digues en terrain naturel, qui vont combler la cunette et fermer le canal, et d'emporter les digues en remblai, qui glissent sur ce terrain, pour ainsi dire coulant; ce qui détermina ainsi des ruptures en dehors, ruptures dont la crainte a déjà fait établir quatre portes de sûreté, qui partagent le canal en cinq parties indépendantes, pour éviter un videment général.

Ces effets extraordinaires, qui s'étendent sur de grandes parties de la ligne et qui ont déjà coûté d'énormes sommes en travaux imprévus, ne sont pas sans donner quelqu'inquiétude pour l'avenir. Pendant plusieurs années de grandes précautions devront être prises, et les dépenses d'entretien et de consolidation devront être assez fortes pour arriver à l'état de sûreté auquel ces travaux doivent nécessairement atteindre.

L'exemple du canal d'Antoing, dans l'immense tranchée de Grand-Camp, est frappant sous ce rapport.

Il sera également nécessaire de renforcer, sur toute leur étendue, les hautes digues des branches de la Louvière et de Houdeng.

INFILTRATION.

Le terrain, qui, lors du tracé, n'avait paru présenter aucun indice de ces grandes filtrations, qui ont eu lieu au canal de Charleroy, inspire cependant aujourd'hui des craintes. Il paraît probable que la quantité d'eau nécessaire à l'alimentation de ce canal sera plus grande que celle prévue.

COUT D'EXÉCUTION.

Le coût total des canaux et chemins de fer d'embranchement, s'élèvera, y compris les sommes payées pour expropriation, et les améliorations en renforcement des digues du canal et des pentes des voies de fer, à plus de deux millions de francs.

IMPORTANCE NOUVELLE DES EMBRANCHEMENTS.

L'exécution de ce canal avec chemins de fer d'embranchement, a acquis un bien haut degré d'importance, depuis que la manipulation du fer, qui a pris un si grand développement à Charleroy, dévore la presque totalité des charbons gras, que ce district expédiait sur Bruxelles et le bas Escaut.

Le district houiller de Charleroy, qui, dans les prévisions, devait fournir à la nouvelle navigation les deux tiers des transports, ne lui en apporte qu'un tiers au plus.

Le district du centre fournit les deux tiers de la recette totale.

Digitized by Google

DISPARITION TOTALE DU ROULAGE.

La pratique de ces embranchements, qui aboutissent aux fosses mêmes du district du centre, va faire disparaître entièrement le roulage qui circule encore sur les routes du Fayt à Bruxelles par Nivelles, et sur celle du Rœulx à Lessinnes par Soignies ; et on peut, sans exagération, annoncer, en une ou deux années, une augmentation de tonnage sur le canal principal, de ce chef, de 50,000 tonneaux.

SUPÉRIORITÉ DU CANAL DE CHARLEROY, AVEC SES EMBRANCHEMENTS, SUR TOUTE AUTRE VOIE.

La supériorité du canal de Bruxelles à Charleroy et de ses embranchements, sur les autres voies de communication, pourrait-elle se trouver menacée, d'une manière sérieuse, par l'établissement d'un chemin de fer dans une direction quelconque ?

Pour préciser :

CHEMIN DE FER DES HOUILLÈRES DU CENTRE. — SIMONS ET DE RIDDER.

Soit par le chemin de fer projeté par MM. Simons et De Ridder, qui, le faisant partir de Bruxelles, le dirigeaient par Tubise, Ronquières, les Écaussines, Meignault, Braquegnies et Houdeng, pour aller atteindre le sommet de Bascoup-l'Olive, par les charbonnages de la Louvière, Sart-Long-Champ, Haine-St-Pierre et Mariemont, et descendre ensuite à Charleroy, par Fontaine-l'Évêque;

CHEMIN DE FER DE CHARLEROY A BRUXELLES. — ALVIN.

Soit par celui projeté par M. Alvin, qui, de Ronquières se dirigeait sur Charleroy, par Nivelles et l'Hutte ;

CHEMIN DE FER DU MIDI VERS CHARLEROY.

Soit enfin, par la branche du chemin de fer du midi, laquelle partant de Braine-le-Comte, où elle s'embranchera sur le chemin de fer de Bruxelles à Mons, se dirigera par les Écaussines, Feluy, Bernissart et Obay, sur l'Hutte, pour marcher de là sur Charleroy et Namur.

Ces diverses lignes se trouvent tracées sur la carte.

Un canal, comme un chemin de fer, se résume, pour le commerce, en une question de frais d'abordement, d'embarquement et de débarquement, de coût des moyens de transport, de halage ou de traction, et de droits de péages.

Des trois projets de chemin de fer, que nous avons présentés ci-dessus, le troisième étant, pour ainsi dire, arrêté dans son exécution, nous devrons le considérer seul en lui adjoignant une branche qui, partant des Écaussines, se dirigerait sur Braquegnies par Meignault, et irait de là atteindre le plateau de Bascoup-l'Olive, puisqu'avec cette addition il remplace, dans la direction de Charleroy, le projet Alvin, et dans celle des houillères du centre, le projet Simons et De Ridder.

Il suffira, d'autre part, de démontrer l'impuissance du chemin de fer, dirigé vers les houillères du centre, parce que c'est dans cette direction que le canal présente le moins d'avantage ; son parcours exigeant, avec celui de ses embranchements, une somme de frais de péage qui s'élèvera à fr. 3-82 (1) et fr. 4-07 (2), tandis que le trajet depuis la Sambre, ne coûte que fr. 3-07 de droits de péage.

---

(1) Canal principal	3 07
Branche de l'est des embranchements	» 75
	3 82
(2) Canal principal	3 07
Branche de l'ouest des embranchements	1 00
	4 07

Digitized by Google

Ce chemin venant de Bruxelles à Braine-le-Comte, par Tubise, avec de fortes pentes, se dirigerait, par les Écaussines, sur Meignault et le sommet du château de Houdeng, d'où il descendrait par la vallée du Sart jusqu'à Braquegnies, avec une inclinaison de 0m,004; là, tournant brusquement à gauche, il gravirait, au moyen de grands remblais, de souterrains et avec une pente moyenne de plus de 7 millimètres, la partie très mouvementée de cette contrée, jusqu'au plateau de Bascoup-l'Olive.

Comme on peut s'en assurer, en jetant les yeux sur la carte, et, en un seul jour de temps, en parcourant les localités, la partie de ce chemin de fer entre Meignault et Fontaine-l'Évêque, par Braquegnies et Bascoup, sera des plus difficiles d'exécution et de traction et d'un coût inappréciable.

COMPARAISON DU CANAL ET D'UN CHEMIN DE FER.

Comparons d'abord *l'abordement* aux canaux d'embranchement et celui au chemin de fer projeté en concurrence.

Les houillères de la Chapelle-lez-Herlaymont, Bascoup, l'Olive, La Hestre, Haine-St-Pierre, Sart-Long-Champ, la Louvière, la Barette et le Bois du Luc, enfin la presque totalité des houillères du district du centre verseront, par les branches du chemin de fer exécuté, leurs produits directement et toujours en descente, au canal; les autres houillères, telles que le fond de Mariemont et d'Houssu, la partie basse de Houdeng et de Braquegnies auront bien quelque remonte à charge; mais ces houillères ne forment pas $\frac{1}{6}$ de la totalité des exploitations.

Il faut remarquer que les chemins de fer d'embranchement sur le canal, qui arrivent pour ainsi dire au pied des bures, sont exécutés et que les sociétés houilleresses elles-mêmes sont occupées à les compléter; ainsi le waggon, lancé de la houillère, courra au quai de chargement des bassins du canal sur les pentes les plus favorables à l'économie.

En serait-il ainsi du chemin de fer projeté?

Coupant la zone houilleresse dans la direction est-ouest, en partant du sommet de Bascoup, pour descendre, par une pente de 7 millimètres, dans le fond de Braquegnies et remonter au plateau du château de Houdeng, ce chemin, sans avancer vers le but pendant un parcours latéral de dix mille mètres, deux lieues, se trouvera, tantôt fortement au-dessus, tantôt au-dessous des bures d'extraction, dans des localités très mouvementées et de telle manière qu'il en coûterait des frais immenses aux sociétés pour établir les branches de raccordement et opérer la traction sur des plans inclinés en remonte, car, le chemin de fer, à moins d'étranges détours, ne pourrait se plier, comme les petits embranchements, aux exigences de chaque groupe houiller.

Ainsi il est évident que, sous le rapport de l'abordement, le canal et ses compléments en chemins de fer l'emportent de beaucoup, par l'économie des frais d'exécution des petites branches et de la traction à la charge des exploitants : ces différences ne seront pas moindres, pour l'intérêt des capitaux d'exécution et des frais d'entretien et de traction, de fr. 0-35 par tonneau de charbon.

CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS.

Les charbons qui partiront des houillères du centre marcheront vers trois points principaux de consommation :

Bruxelles, pour sa consommation et celle de sa banlieue;

Son port, pour tous les points de l'immense réseau de navigation du Brabant, des Flandres et la Hollande;

La Sambre.

Pour la Sambre, les droits sur le canal de Charleroy sont si faibles dans cette direction, et le chemin de fer si difficile par la remonte à charge vers le sommet élevé du Placard, que tous les transports sont assurés au canal.

Pour les transports en destination du port de Bruxelles, quel exploitant voudrait voir

Digitized by Google

reculer le point d'embarquement à 10 lieues de distance, jusqu'à Bruxelles, où les terrains et les constructions sont si coûteux, où les journées d'ouvriers le sont encore plus; lorsqu'il peut, aux bassins des embranchements, où arrivent les bateaux qut vont à toutes destinations, et presque sous ses yeux, opérer et surveiller l'embarquement le plus facile sur des quais peu coûteux d'établissement.

Dans le premier cas, il dépendrait de commissionnaires, son commerce se coupant pour ainsi dire en deux ; dans le second, l'embarquement n'est qu'une partie de l'administration de sa houillère, qu'il surveille lui-même.

Quant à la pensée de conduire jusqu'au delà de Bruxelles, à Anvers, par exemple, les charbons par le chemin de fer, il n'en peut être question, le prix du fret sur le canal de Bruxelles, le Ruppel et l'Escaut étant trop modique, pour qu'il y ait aucune chance de concurrence.

Pour ce qui est de la consommation de Bruxelles même, le déchargement des waggons et le rechargement sur les voitures, pour la conduite dans l'intérieur de la ville, exigeront, presque toujours, le dépôt, tandis qu'une grande quantité de charbons, conduite par le canal, reste ordinairement, et surtout pendant les gelées et les interruptions de navigation, emmagasinées dans les bateaux ; cet avantage rendra toujours les opérations par le canal bien moins coûteuses.

Des moyens de transport.

Le bateau qui transporte à Bruxelles et sur toutes les navigations de la Belgique, aucune exceptée, coûte fr. 2,500, bien conditionné et entièrement gréé ; un tel bateau charge 70 tonneaux de marchandises et peut transporter 1,750 tonneaux à Bruxelles, en 25 voyages de 100 kilomèt. chacun, y compris retour.

Son entretien, y compris l'amortissement, s'élève annuellement à 15 p. °/₀ du coût, ou fr. 412-50, ce qui fait revenir le prix du bateau, par tonneau transporté à un kilomètre, à moins de $\frac{1}{2}$ centime.

Or, même en prenant le prix des waggons transportant des charbons, dans ces *livres* où les auteurs se sont plu à consigner des prix *minima*, qui abusèrent tant de spéculateurs, on trouve un centime par tonneau transporté sur chemin de fer à un kilomètre, ce qui établit un prix double de celui du canal, prix que l'expérience la plus commune oblige à porter à 1 $\frac{1}{2}$ centime au moins, tant l'usure et le graissage sont considérables et coûteux.

Frais de halage sur le canal et de traction sur le chemin de fer.

C'est ici surtout que la supériorité d'économie du canal se montre le mieux.

En vertu de la dernière adjudication publique du halage sur le canal de Charleroy, le prix du halage d'un bateau de 70 tonneaux de charge, avec retour à vide, pour une distance de 75 kilomètres environ, s'élève à fr. 43-28, ce qui revient, par tonneau et par kilomètre, à moins de 1 centime.

Or, on trouve dans les mêmes *livres* rappelés ci-dessus, qu'au chemin de fer de Stockton à Darlington, la traction est entreprise au prix de 3 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau et par kilomètre ; mais l'auteur ne tient nul compte des frais généraux de cette partie de l'entreprise, qui portent les frais nets de traction à 4 $\frac{1}{2}$ et 5 centimes par tonneau et par kilomètre.

Au chemin de fer de Liverpool à Manchester ce prix s'élève au double.

Au chemin de fer de Bruxelles à Anvers, le gouvernement demande fr. 10 par tonneau pour 45 kilomètres, ou fr. 10-22 par tonneau et par kilomètre. Il est vrai que ce prix comprend intérêts des capitaux employés et frais d'entretien et d'exploitation ; mais qu'on juge.

Il convient de faire remarquer ici que le chemin de fer, qui descendrait du sommet de Bascoup vers le fond de Braquegnies, pour remonter ensuite vers la crête du château de Houdeng et marcher vers Bruxelles, par la vallée des Écaussines et Braine-le-Comte, serait un

Digitized by Google

des plus coûteux de traction et d'usure, par les fortes pentes en remonte pour atteindre les sommets du château de Houdeng, de Bascoup et de Braine-le-Comte.

Vient maintenant la question *des droits de péage :* le droit sur le canal de Charleroy est de fl. 1-45, ou fr. 3-07, par tonneau, pour une distance de 10 à 17 kilomètres, pendant la durée de la concession de 29 années, ce qui suppose 1 p. °/₀ de remboursement.

Dans la comparaison, un tel remboursement doit être calculé pour le chemin de fer.

Sur le canal, le droit de fr. 3-07 représente :

1° L'entretien ;

2° L'exploitation ;

3° L'administration ;

4° Les intérêts des capitaux dépensés, à 5 p. °/₀ ;

5° Le remboursement, calculé à 1 p. °/₀ ;

6° Le bénéfice du concessionnaire.

Les éléments de ce chiffre se présentent bien précis, bien définis pour le canal, où le concessionnaire n'est chargé ni de la traction, ni du halage, ni de la fourniture des moyens de transport (les bateaux), ni des stations ou magasins, comme la chose aurait lieu sur le chemin de fer.

Notre chemin de fer, qui n'a pas encore transporté de marchandises pondéreuses et volumineuses, ne peut pas fournir de lumière à ce sujet, et les chemins de fer des compagnies anglaises étant taxés de cacher leurs produits dans des dépenses de luxe, restent ainsi hors preuve.

Cependant, il est vrai de dire que, sous le rapport des voyageurs, la preuve paraît être faite que le tarif actuel sera insuffisant pour couvrir les frais et les intérêts des capitaux, lorsqu'il sera étendu à ses limites naturelles ; que, par conséquent, ce transport, sur lequel on avait inventé tant d'espérances, ne pourra pas venir, comme on se le promettait, au secours du transport des marchandises ; qu'ainsi, il n'est pas vrai de dire qu'au moyen des bénéfices sur les voyageurs, on pourra transporter les marchandises presque pour rien, ce qui, d'ailleurs, eût été souverainement absurde. Pourquoi l'homme voyagerait-il à grands frais, à l'effet de faire opérer le transport des charbons pour rien ?

Il faut donc, pour ne point faire de calculs arbitraires, capricieux, dire que les charbons, comme toutes autres marchandises, paieront leur part dans les dépenses générales du chemin de fer.

Il y a plus, le chemin de fer, à partir des Écaussines, ne pourrait être un chemin de voyageurs ; il serait purement charbonnier, donc à payer totalement par les transports de charbons.

Or, le chemin de fer de Bruxelles au sommet de Bascoup-l'Olive, par Braine-le-Comte, les Écaussines et Braquegnies-Houdeng, sur une longueur de 12 lieues, ne coûterait pas moins de douze millions ; il devrait nécessairement être à double voie.

Il résulte de ces développements que les droits de péage devraient être très élevés sur le chemin de fer, pour obtenir 5 p. °/₀ d'intérêts avec 1 p. °/₀ de remboursement, et plus élevé que sur le canal, car on ne peut supposer que le canal atteigne jamais un chiffre de transport aussi haut que celui-ci.

Ainsi, nous avons prouvé que, dans tous ses éléments, le prix total du transport est plus grand sur le chemin de fer que sur le canal.

Si, laissant de côté tous ces calculs et ces raisonnements susceptibles d'être controversés de mille manières, nous partons du prix de fr. 0-12 par tonneau et par kilomètre, prix reconnu, après tant de tentatives, comme le plus modique qui puisse être demandé pour couvrir tous les frais d'un transport de charbon, sur chemin de fer, à travers un pays difficile, nous trouverons que le transport, des houillères à Bruxelles, coûtera :

Digitized by Google

	PAR					
	LE CANAL ET SES EMBRANCHEMENTS.			LE CHEMIN DE FER.		
	Pour abordement aux chemins de fer et canaux d'embranchement.	Sur le canal et ses embranchements.		Pour abordement au chemin de fer.	Sur le chemin de fer.	
		DISTANCES.	PRIX.		DISTANCES.	PRIX.
Prix du transport moyen des houillères du district du centre à Bruxelles.	» 25	Kilom. 57	5 70	» 60	Kilom. 60	7 20
Prix moyen	5 95			7 80		
Différence en faveur du canal.	1 80					

Ainsi, un chemin de fer serait exécuté de Bascoup-l'Olive, par Houdeng-Braquegnies, à Bruxelles, qu'il pourrait à peine enlever au canal le produit de quelques exploitations, peu favorablement placées pour celui-ci, et opérer quelques transports pendant les chômages et les gelées.

Or, de grands approvisionnements dans les bateaux parent à ces cas particuliers ; les temps de chômage sont réduits presqu'à rien.

On voit donc que l'appât du gain ne peut ici déterminer le gouvernement à établir un chemin de fer vers ces houillères, ni à admettre sur ceux qu'il établit latéralement au canal de Charleroy, des transports à des prix plus bas que ceux du canal, tandis qu'en le faisant, il s'engagerait dans de nouvelles dépenses, de grands embarras et nuirait à la rapidité de la marche et à la sûreté des voyageurs.

Chez nos voisins, le chemin de fer de Manchester à Liverpool est établi latéralement à un canal qui réunit ces deux villes ; son tarif l'oblige à transporter le tonneau de charbon au prix de 15 centimes par kilomètre, tandis que les péages sur le canal sont plus élevés que ceux du canal de Charleroy.

Eh bien, ce chemin de fer, qui a près de dix années d'existence, ne transporte vers Liverpool que les charbons nécessaires à la partie supérieure de cette cité, où il arrive, et, à Manchester, une quantité insignifiante, tandis que le canal charrie plus d'un million de tonneaux de ce combustible.

Il est indubitable que, pour de longues années encore, les canaux qui se trouvent liés sans interruption à toutes les eaux navigables du royaume, à la presque totalité des usines qui y ont été établies et qui s'y construisent encore tous les jours, seront préférés par le commerce, pour le transport des marchandises auxquelles la vitesse n'est point absolument nécessaire.

On a dit qu'en Angleterre les sociétés de chemins de fer et de canaux en concurrence, étaient d'accord pour ne pas s'entre-détruire par une dépréciation de leurs péages ; ce ne sont là que des allégations.

Qu'a en effet à craindre le chemin de fer de Manchester à Liverpool pour toutes autres marchandises que le charbon ?

Pour effrayer le gouvernement sur la reprise de ce canal, on a été jusqu'à dire qu'on transporterait à des prix si bas sur le chemin de fer, que le canal périrait infailliblement.

Digitized by Google

A cette folie, car c'en serait une de transporter des charbons à perte sur le chemin de fer, les Chambres législatives ont mis obstacle, en décidant que les péages sur les chemins de fer ne pourront être moindres que ceux établis sur les canaux.

Résumant toute cette discussion,

Nous avons fait voir :

1° Que le canal de Charleroy, avec ses embranchements et les chemins de fer que les sociétés charbonnières établissent et se proposent d'établir, tant dans le district de Charleroy que dans celui du centre, occupait les localités les plus favorables à l'exploitation la plus économique des produits minéraux de ces districts et des belles carrières de pierre ;

2° Que son alimentation était assurée pour les cas de la plus grande prospérité ;

3° Que la section moyenne adoptée est celle qui lui convenait le mieux pour l'économie de toutes choses ;

4° Que le bateau spécial de cette navigation marchait avec avantage sur toutes les navigations des bassins de l'Escaut et de la Sambre ;

5° Que la navigation de ce canal l'emportait tellement, par l'économie de son fret, la rapidité de la marche de ses bateaux et la liaison, sans intermédiaire, à tous les bords des eaux navigables du vaste bassin de l'Escaut, qu'aucun chemin de fer ne peut s'établir comme concurrent.

RACHAT DE LA CONCESSION.

La proposition du rachat de la concession du canal de Charleroy, proposée aux Chambres, est-elle dans l'intérêt de l'État?

Cette proposition consiste à donner au concessionnaire, en échange de la perception à son profit des droits de navigation au taux de fl. 1-70 et autres produits, depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au 1er octobre 1861, terme de la concession, déduction faite de la dépense d'entretien et d'exploitation, la même perception des droits au taux de fl. 1-45 et autres produits, avec les mêmes charges, jusqu'au 1er août 1846, à la condition que, parmi cette transformation de durée de la concession au profit de l'État, le gouvernement tiendra le concessionnaire quitte de la redevance des 27 annuités de fl. 280,000, dues au syndicat pour le prêt de 4,000,000 ; toutes dépenses faites et à faire par lui, pour l'exécution et le parachèvement de l'entreprise, étant à son compte.

Le rachat, sur ces bases, de la concession du canal de Charleroy à Bruxelles, comme nous l'avons fait voir dans tous nos rapports, était non seulement de convenance publique, mais encore une opération financière que l'intérêt du trésor imposait au gouvernement.

Le gouvernement étant, d'une part, venu au secours des concessionnaires dans les travaux extraordinaires et imprévus du percement souterrain et autres, pour une assez forte somme ; d'autre part, ayant favorisé le commerce d'un dégrèvement de fr. 0,5291 par tonneau, sur le prix du tarif concédé, il était du devoir de l'ingénieur qui avait avisé favorablement sur ces dépenses à charge du trésor, d'indiquer les moyens de l'indemniser de ces sacrifices.

Ce moyen était le rachat de la concession ; le gouvernement ne pouvait le négliger. En effet, n'eût-il pas été dupe si, en améliorant la condition des concessionnaires et du commerce, en dehors des prévisions du projet, il n'eût exigé qu'on l'admît dans le partage des bénéfices de l'entreprise, au delà des dites prévisions : or, cette part des bénéfices ne pouvait s'obtenir qu'en rapprochant le terme de la reprise du canal.

J'ai dit qu'il y avait convenance publique à ce que le gouvernement reprît cette concession. En effet, il est bon que le gouvernement possède en propriété les grandes lignes de navigation, surtout quand elles sont simples d'exploitation et n'offrent aucun embarras à l'administration.

En est-il de même pour les canaux et chemins de fer d'embranchement?

Aujourd'hui que ces canaux et chemins de fer sont exécutés et vont être incessamment livrés à la circulation, le gouvernement n'a plus d'intérêt pressant à la reprise de cette concession ; les avantages de l'exécution de ces communications qui lui assurent le produit

Digitized by Google

de toutes les houillères du centre, lui étant acquis, ce ne serait que dans la prévision de gains éventuels qu'il pourrait désirer le rachat de cette concession.

Ainsi, en 1834, j'ai sollicité, j'ai pressé de toutes manières une convention pour obtenir l'exécution de ces embranchements, parce qu'il importait au commerce et à l'État, que l'artère principale ne restât pas séparée des sources de production; aujourd'hui, je me contenterai d'exposer quelques faits, lesquels pourront faire juger s'il y a lieu pour le gouvernement de reprendre ces embranchements.

D'abord, je dois déclarer que, dans mon opinion, la concession des embranchements peut apporter des bénéfices, dans un avenir plus ou moins éloigné.

Mais, pour obtenir ces avantages éventuels, la jouissance des produits du canal principal devra être réculée jusqu'en 1851.

Selon moi, le gouvernement, qui n'est point un spéculateur, a moins d'intérêt à faire quelques bénéfices dans un avenir éloigné, que d'avoir prochainement à sa disposition des capitaux pour exécuter ou protéger l'exécution de nouvelles communications.

Comme nous l'avons vu (page 179), la nature des terrains pourra, pendant plusieurs années, amener de fortes dépenses d'entretien, et des interruptions de navigation par rupture de digues, ce qui pourra réduire les bénéfices.

La nature infiltrante des terrains, vers les houillères, pourra réclamer aussi des ouvrages de bétonnage pour étanchement, qui coûtent beaucoup, et des prises d'eau nouvelles, qu'on n'acquiert qu'au prix des plus grands sacrifices.

D'autre part, la pratique des chemins de fer, lorsqu'ils sont compliqués, surtout, de courbes à petit rayon, qui exigent un système particulier de rails et de roues, et de plans inclinés, a fait reconnaître qu'ils donnent lieu à des embarras dont un gouvernement ne doit se charger que par nécessité.

Le canal comportant quatre bassins de chargement, et le chemin de fer, des branches poussées jusqu'aux exploitations, il en résultera des complications et des contacts difficiles, que l'administration fera peut-être bien d'éviter.

Bruxelles, le 25 janvier 1839.

L'inspecteur des ponts et chaussées,

J.-B. Vifquain.

Digitized by Google

Table des Matières.

RAPPORT.

Pages.

Sommaire. I

Préambule . . . . . *ib.*

§ 1. Conditions générales de la concession. — Adjudication IV

§ 2. Prêt de 4 millions de florins fait par le gouvernement à la société concessionnaire. — Contrat entre la société et le syndicat d'amortissement, du 12 septembre 1827. — Arrêté royal du 12 janvier 1830. — Arrêté du gouvernement provisoire, du 15 décembre 1830 VII

§ 3. Réclamations de la société concessionnaire; percement souterrain, ponts et aquéducs en plus.—Travail de la commission d'ingénieurs instituée le 31 août 1831. XII

§ 4. Réduction du tarif. — Arrêté royal du 17 septembre 1832. XV

§ 5. Embranchements vers Houdeng et Mariemont XVI

§ 6. Convention du 6 novembre 1834 entre le gouvernement et la société concessionnaire. — Rapports et actes qui s'y rattachent. — Exposé des calculs sur lesquels elle repose. — Travaux de bétonnage; travaux de consolidation des berges de la tranchée du bief de partage. — But et résultats de la convention XIX

§ 7. Présentation de la convention du 6 novembre 1834 à la Chambre des Représentants. — Rapport de la commission de la Chambre XXXIV

§ 8. Réponse du ministre de l'intérieur au rapport de la commission.— Approbation de l'adjudication de la concession des embranchements pour 90 ans.— Convention du 1er février 1836. XLI

§ 9. Rapport du ministre de l'intérieur, du 23 novembre 1836. XLIII

§ 10. Faits nouveaux. — Chiffre des recettes; taux actuel des dépenses d'entretien et d'exploitation; pêche, herbages et plantations. — Exécution des embranchements. — Direction adoptée pour les chemins de fer du Hainaut et de Namur. — Notification faite au gouvernement par la société concessionnaire des embranchements. . . XLVII

§ 11. Récapitulation et conclusion. LI

ANNEXES.

N° 1. Projet de loi. — I. Projet primitif. — II. Amendements présentés par le ministre de l'intérieur, le 21 mars 1836 1

N° 2. Conventions du 6 novembre 1834 et du 1er février 1836. 2

N° 3. Description du système d'alimentation du canal de Charleroy. (Annexe de la convention du 1er février 1836.) 11

N° 4. Cahier des charges pour la concession du canal de Charleroy, arrêté par le ministre de l'intérieur, le 10 janvier 1826. 13

Digitized by Google

Pages.

N° 5. Contrat du 12 septembre 1827, entre le syndicat d'amortissement et la société concessionnaire. (Prêt de 4 millions de florins.) 22

N° 6. Arrêté royal du 12 janvier 1830, autorisant une avance de fl. 200,000, à valoir sur le prêt de 4 millions. (Texte hollandais et traduction.) 29

N° 7. Lettre de l'administrateur du waterstaat, du 25 janvier 1830, relative au même objet. 30

N° 8. Arrêté ministériel du 31 août 1831, qui institue une commission d'ingénieurs pour l'examen des réclamations de la société concessionnaire. 31

N° 9. Rapport fait par la commission, le 8 novembre 1831, avec annexes cotées A, B, C, D, E, F et G. 32

N° 10. Dépense d'exécution du percement souterrain. *Annexe A* du rapport de la commission d'ingénieurs; état fourni par la société concessionnaire. 37

N° 11. Dépense en plus pour ponts et pontceaux. *Annexe B* du rapport de la commission d'ingénieurs; note fournie par la société concessionnaire. 38

N° 12. Dépense en plus pour aquéducs et buses sous le canal. *Annexe C* du rapport de la commission d'ingénieurs; état fourni par la société concessionnaire. 40

N° 13. Dépense en plus pour voûte souterraine, pont et déversoir à Lembeek. *Annexe D* du rapport de la commission d'ingénieurs; état fourni par la société concessionnaire. 42

N° 14. Relevé des journées d'ouvriers employés à la galerie souterraine, depuis le 21 août 1827 jusqu'au 12 septembre 1831. *Annexe E* du rapport de la commission d'ingénieurs; note fournie par la société concessionnaire. 43

N° 15. État des ponts, pontceaux et aquéducs en plus. *Annexe F* du rapport de la commission d'ingénieurs; état dressé par la commission. 48

N° 16. Devis estimatif des travaux du percement souterrain, tel que l'on eût dû l'établir, en prévoyant toutes les difficultés, par une connaissance parfaite du terrain. *Annexe G* du rapport de la commission d'ingénieurs; devis dressé par l'inspecteur Vifquain 54

N° 17. Avis de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, du 25 novembre 1831, sur le rapport de la commission d'ingénieurs 56

N° 18. Arrêté royal du 17 septembre 1832, qui réduit de 25 cents au tonneau le tarif concédé. — Adhésion de la société concessionnaire à cette mesure sous certaines réserves . . . . . *Ib.*

N° 19. Arrêté royal du 11 septembre 1833, qui ordonne la construction de deux embranchements entre le canal de Charleroy et la route charbonnière du Rœulx à la Chapelle-Herlaymont 57

N° 20. Rapport de l'inspecteur-général des ponts et chaussées, du 4 mars 1834, sur le projet de conversion des concessions primitives du canal de Charleroy et des embranchements vers Houdeng et Mariemont, en une concession à court terme, moyennant l'abandon du prêt fait à la société concessionnaire par le syndicat. . . 61

N° 21. Rapport de l'inspecteur Vifquain, du 29 novembre 1833, sur le même objet . 62

N° 22. Lettre de la société concessionnaire, du 10 novembre 1833, sur la conversion de la concession primitive du canal de Charleroy en une concession à court terme. 77

N° 23. Lettre de la même société, du 10 novembre 1833, avec calculs à l'appui, sur la transformation de la concession des embranchements en une concession à court terme. 79

Digitized by Google

Pages.

N° 24. Lettre de la société concessionnaire, du 4 février 1834, contenant des calculs sur la valeur du canal et des embranchements, en prenant comme point de départ, non les revenus, mais les dépenses faites et encore à faire 82

N° 25. Rapport de l'inspecteur Vifquain, du 15 février 1834, sur cette lettre 85

N° 26. Présentation de la convention du 6 novembre 1834 à la Chambre des Représentants. — Exposé de motifs, du 24 novembre 1834 86

N° 27. Développements des motifs qui ont engagé le gouvernement à conclure la convention du 6 novembre 1834. — Note du 5 décembre 1834, dressée et remise à la commission de la Chambre par l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain 89

N° 28. Rapport de la commission de la Chambre, en date du 7 mai 1835. — Observations du ministre de l'intérieur sur ce rapport. 95

N° 29. Arrêté royal du 29 août 1835, qui approuve la concession des embranchements pour 90 ans, en faisant réserve de la faculté de reprise au gouvernement . . 137

N° 30. Rapport supplémentaire, en date du 28 février 1836, de la commission d'ingénieurs instituée le 31 août 1831, avec deux notes à l'appui sur les travaux de bétonnage et sur les travaux de consolidation des grandes berges de la tranchée du bief de partage 138

N° 31. Tableau détaillé des recettes du canal de Charleroy : d'octobre 1832 à octobre 1833 (1re année) 151

N° 32. Même tableau : octobre 1833 à octobre 1834 (2e année) 152

N° 33. Même tableau : octobre 1834 à octobre 1835 (3e année) 153

N° 34. Même tableau : octobre 1835 à octobre 1836 (4e année) 154

N° 35. Même tableau : octobre 1836 à octobre 1837 (5e année) 155

N° 36. Même tableau : octobre 1837 à octobre 1838 (6e année) 156

N° 37. Même tableau : octobre 1838 à janvier 1839 (7e année, 1er trimestre). 157

N° 38. Notification faite au gouvernement à la requête de la société concessionnaire des embranchements ; réponse du gouvernement à cette notification ; seconde notification de la société concessionnaire 158

N° 39. Rapport de l'inspecteur Vifquain, du 26 janvier 1839, sur le canal de Charleroy et ses embranchements 160

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

de la Haye

Digitized by Google

Digitized by Google