

A

(N° 147.)

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 7 MAI 1835.

RAPPORT

Fait par M. DESMAISIÈRES, au nom de la Commission spéciale chargée de l'examen du projet de loi présenté à la Chambre, par M. le Ministre de l'Intérieur, dans la séance du 24 novembre 1834, et relatif au canal de Charleroi à Bruxelles, avec embranchemens et chemins de fer sur Houdeng et Marimont.

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 Charleroi.

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° 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, ce qui réduirait la jouissance du gouvernement à neuf années;
- 3° D'une somme de 224,685 florins 83 cents, 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, mais qu'on a trouvé bon de remplacer par une simple machine à vapeur, dont le coût est loin d'atteindre la somme portée au même devis pour les simples frais de terrassement (1).

A tout quoi il faut encore ajouter un revenu annuel de 150 à 200,000 fr., que l'État pourrait percevoir lui-même, et dont le projet de loi gratifie les concessionnaires, en faisant embarquer à Senefte, au droit de 1 florin 45 cents, des charbons qui, d'après les contrats en vigueur, doivent être embarqués à Ronquières, au droit seulement de 55 cents le tonneau.

Le canal de Charleroi, destiné à la liaison immédiate de la Sambre à l'Escaut, et à l'exploitation de tout le pays éminemment industriel, entre Bruxelles et Charleroi, fut déjà sollicité à plusieurs reprises sous les gouvernemens 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 Nieuwenhuysen 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. 1^{er} du cahier des charges de l'entreprise détermine le tracé du canal. (*Voir page 11 du recueil des pièces.*)

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. $\%$. 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 paiemens de 1,000,000 florins 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 400,000 florins de travaux, et les autres successivement après avoir fait constater de la même manière, et chaque fois, d'une dépense nouvelle de 100,000 florins.

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.

L'exécution du canal de Charleroi cependant fut commencée et poursuivie avec célérité et plein succès jusques vers la fin de 1829; mais alors une partie du passage souterrain percé dans la montagne, à Bestrefaite, au seuil de partage, entre les versans 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

(1) L'art. 10 du cahier des charges porte cependant que les concessionnaires ne pourront, sous aucun prétexte, s'écarter des conditions sans autorisation spéciale.

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 200,000 florins, à valoir sur les 4,000,000 florins 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'accidens 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 bâtimens acquis qui n'avaient pas été spécifiés dans les cahiers des charges, devis, plans et actes de concession; sur ce que lesdits travaux et acquisitions avaient eu lieu sous la direction des agens 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° Idem sans autorisation, mais reconnus indispensables ;
- 3° Idem dans l'intérêt privé des concessionnaires ;
- 4° Idem prévus au devis, mais dont l'exécution avait donné lieu à des changemens 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 bâtimens 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.

On y constate d'abord que les réclamations des concessionnaires portaient alors sur les objets suivans :

A Pour aqueducs et buses sous le canal, construits en plus, une indemnité de	fl. 46,078 28
B Pour ponts et ponceaux sur le canal et la rivière.	»
C Pour voûte souterraine, pont et déversoir à Lembeek.	» 16,615 20
D Pour percement du souterrain à Betterfoule, 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'Askempont, 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 renseignemens 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 suivans :

1^o *Pour travaux exécutés par suite d'autorisation de la part de l'administration :*

Ponceau sur la Senne, au chemin de Nivelles à Soignies, et pont fixe sur le canal de Ruishbroeck.	fl. 11,742 93
---	---------------

2^o *Pour travaux exécutés sans autorisation, mais reconnus indispensables :*

A. Ponts et ponceaux exécutés en plus sur un simple ordre de l'ingénieur et par force majeure.	» 53,252 95
--	-------------

A reporter	fl. 64,995 88
----------------------	---------------

	Report. . . fl.	64,995 88
B. Aqueducs et buses sur le canal, commandés par les localités et pour éviter des inondations. »		40,576 29
3 ^o 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 Bestre-faite (1) »		381,120 10
	Total. . . fl.	486,692 27

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; 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 janvier 1830, où il affirme qu'à cette époque les concessionnaires ne demandaient pas d'indemnités, se bornant à ce qu'il leur fût fait un 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 concessionnaires 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

(1) Dans cette somme de fl. 381,120-10 l'ingénieur du gouvernement a compris 42,337 fl. 50 cents 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 200,000 fl. 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.

» demande n'est nullement fondée en droit ; mais il ajoute qu'il y a ici à consi-
 » dérer que le maintien des droits aurait ruiné à la fois le canal et le district
 » houiller de Charleroi. »

Par une deuxième consultation, 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 cepen-
 » dant résoudre les questions de dépense qui en dérivent, dans le sens 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 pré-
 » cédent ministre de l'intérieur, 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 paie-*
 » *ment de travaux exécutés, ou de terrains et bâtimens acquis qui n'avaient*
 » *point été spécifiés dans les cahiers des charges, devis, plans et actes de con-*
 » *cession*, et que ces travaux exécutés et les acquisitions des terrains dont
 » il s'agit ont eu lieu sous la direction des agens de l'administration, chargés
 » de la surveillance des travaux ; arrêté pleinement exécuté par la commis-
 » sion qu'il institue *pour régler d'une manière équitable les indemnités aux-*
 » *quelles 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 antécédens 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 reconnues 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 1^{er} mai 1832, ainsi qu'il conste d'une dépêche de M. l'inspecteur Vifquin ; 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 développemens des motifs du projet de loi qui nous occupe, M. l'inspecteur fait connaître que le canal étant 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 manifeste 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 112,981 fl. ; 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 120,000 fl. (1), 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.

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 1 fl. 70 par tonneau, pour tout le parcours du canal, fut réduit à 1 fl 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, 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 bil d'indemnité, vu qu'il paraît avoir été porté pour empêcher la ruine à la fois du canal et du district houiller de Charleroi. 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 développemens 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,

(1) 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. Il sera d'ailleurs démontré ci-après que les infiltrations sont dues à l'imprévoyance et à la parcimonie des concessionnaires eux-mêmes.

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 éboulemens, s'élève déjà à la somme de 49,900 fl., et il faudra encore au moins dépenser 70,000 fl., 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 habitans 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 de eaux.

Tout le personnel resta inactif; le dommage fut très grand, et M. l'ingénieur affirme qu'en estimant cette perte des concessionnaires à 3,000 fl., il n'a pris en considération que ce qu'il a pu en voir lui-même.

Le même ingénieur évalue ensuite à 12,000 fl. les pertes éprouvées par les concessionnaires dans les premières années de la révolution, par suite d'interruptions et retards de paiemens relativement aux sommes à leur avancer par le gouvernement qui avait remplacé pour eux le syndicat d'amortissement. Il ajoute que ce chiffre de 12,000 fl. ne comporte pas même le $\frac{1}{3}$ de la perte réelle.

Les achats de terrains ou indemnités à faire ou à payer par les concessionnaires sont calculés au devis estimatif général comme suit :

1 ^o Pour la construction du canal et le redressement des rivières,	
<i>a.</i> Prairies, bois et terres labourables,	
environ 40 bonniers à 1200 florins,	
87 » 1750	
364 » 2000	
Ensemble 491 bonniers 37 perches 61 aunes 83	fl. 928,931 22
<i>b.</i> Propriétés bâties à acquérir ou à indemniser	» 142,000 00
2 ^o Pour rigoles, réservoirs, étangs et prises d'eau,	
<i>a.</i> Terres labourables, un peu plus de 8 bonniers, à 1750 fl.,	
p rairies, près de 123 bonniers, à 2,000. Ensemble 131 bon-	
niers 68 perches 70 aunes.	» 261,182 38
<i>b.</i> 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 développemens 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'il pouvait entrer dans les eaux hollandaises, ce qui, à raison de 1 fl. 70 cents le tonneau, établirait encore une perte annuelle de 136,000 fl. 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 de canal on reconnut que des embranchemens 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 embranchemens vers *Houding* et *Marimont*, avec leurs complémens en chemin de fer jusqu'à la route charbonnière de Roelux à la Chapelle-Herlaymont, devaient rejoindre le canal principal à Senefte.

L'adjudication de la concession de ces embranchemens 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 canal principal et la grande route charbonnière de Roelux à la Chapelle-Herlaymont, au prix d'un franc par tonneau, et pour l'embranchement, dit de Marimont, 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 (1).

(1) On n'approuva pas l'adjudication parce que le concessionnaire du canal principal, qui s'était seul présenté, n'avait consenti à se rendre adjudicataire qu'autant que la concession de 90 ans serait convertie en une concession à court terme.

Par pétition adressée à la Chambre le 23 mai 1834, soixante sociétés houillères du bassin de Charleroi ont signalé les dommages qu'apporterait à l'industrie et au trésor l'approbation royale de l'adjudication desdits embranchemens.

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 établissemens ont déjà tant de peine à se soutenir, et que la construction des embranchemens, 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 Charleroi, 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 Charleroi 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 coack 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'embranchement sur Houdeng et Marimont, 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 Charleroi, 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 général. 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 embranchemens en adjudication qu'après une enquête solennelle dans laquelle ont été entendus les délégués des provinces du Brabant, d'Anvers, de la Flandre orientale, du

Hainaut et des diverses localités plus spécialement intéressées pour ou contre leur construction.

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.

1^{re} 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 développemens 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 développemens 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 486,692 fl. 27 c. de travaux de cette espèce, savoir : 381,120 fl. 10 pour percement du souterrain et 105,572 fl. 17 pour ouvrages non spécifiés au devis.

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, et par suite nous ne pouvons que nous étonner de ce que cependant l'on vient 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, à la page 48 du recueil de pièces, 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.

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 réclama-

tions ont été trouvées non fondées en droit par M. l'avocat de l'administration ; 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 éboulemens 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 auxdits 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 1 fl. 70 c., et celui actuel de 1 fl. 45 c., 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.

2° Indemnité pour transports sur le canal perdus par suite de la séparation de la Hollaude.

On a dit, selon M. l'ingénieur, aux concessionnaires : « Faites cette grande entreprise et vous aurez le produit des transports, plus spécialement ceux pour l'exportation (1).

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 1 fl. 70 c. par tonneau, d'où résulterait donc une indemnité annuelle, aux concessionnaires, de.

.	fl.	136,000	00
Total,	fl.	198,500	00

(1) Ce dire ne se trouve justifié nulle part.

3° Par suite de l'art. 7 de la loi du 1^{er} 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.

Ainsi, il y aurait, selon les prévisions de M. l'ingénieur du gouvernement, d'une part une indemnité totale de 737,000 fl. (somme ronde) à payer une fois, et d'autre part, réduction de l'annuité à 100,000 florins.

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. 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'administrateur du Waterstaat, Ewyk,
 » par sa lettre du 25 janvier 1830, reconnaît que si les réclamations du con-
 » cessionnaire 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.
 » 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.
 » Les dimensions des écluses et des bois ont aussi été diminuées par auto-
 » risation donnée dans l'exécution. Les grandes écluses ont été portées en
 » compte à 16,000 fl., les petites à 14,000 fl., 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'en-
 » quête 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 investigations 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'ailleurs l'annexe L^a 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 concessionnaires. Il y a plus, il constate encore
 » que ces derniers, eux-mêmes, n'ayant pétitionné la somme de 200,000 fl.
 » *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. Il est donc incon-
 » cevable, a-t-on ajouté encore pour combattre l'allocation de ces indemnités,
 » que le gouvernement belge ait cru devoir dévier de la ligne de conduite
 » toute légale et rationnelle que le gouvernement précédent, auteur de la
 » concession, lui avait si bien et si justement tracée. Le ministre lui-même
 » annonce, dans l'exposé des motifs du projet de loi, n'avoir pris en considéra-
 » tion que les 486,692 fl. 27 c. portés au rapport de la commission d'ingé-
 » nieurs; et cependant on voit, à la page 3 des développemens présentés par
 » M. l'inspecteur des ponts-et-chaussées, qu'il calcule, lui, sur 736,692 fl. 27 c.
 » Qu'on nous explique cette contradiction !

» 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*.

» 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 certai-
 » nement alors le décompte fait n'était pas juste; mais aussi que l'auteur lui-
 » même de l'objection, n'évaluant qu'à une somme peu importante le montant
 » des déductions 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 vulgaire-
 » ment *coup rompu*.

» Quant aux articles 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 lesdits 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 c. *pour percement de souterrain*.

Quant au n° 1^{er}, 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. 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 agens 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. On a pensé même qu'il eût été utile qu'à 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 (1). 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 paiemens partiels du prêt de 4 millions par le syndicat. Nous devons encore faire remarquer que la commission d'ingénieurs n'a eu d'autres documens 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 documens comparés, que l'indemnité elle-même de 381,120 fl. 10 c., 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 381,120 fl. 10 c. se trouve comprise celle de 42,337 fl. 50 c. 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 200,000 florins.

(1) 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 renseignemens qu'il pourrait leur demander sur le degré d'avancement des travaux.

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 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. 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 éboulemens, 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 florins 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 éboulemens, 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 éboulemens 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 éboulemens 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 éboulemens sont dus à ce que les prévisions de l'ingénieur ont été plus ou moins en défaut.

N° 4, fl. 105,572-17, *ponts et aqueducs 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 privilège, et que ce serait leur en accorder un que de leur payer dès aujourd'hui une indemnité, tandis que la législation n'a pas encore statué sur le projet général d'indemnités pour pertes et dégâts résultant de la révolution (1).

En ce qui est des 12,000 fl. pour perte d'intérêts résultant des retards apportés par le gouvernement belge aux paiemens 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 400,000 fl. 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 2,900,000 fl. de travaux,

(1) D'ailleurs, accorder aux concessionnaires cette indemnité de 8,000 fl., 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 ?

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 700,000 fl. 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.

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 étaient et 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 3), que la réduction du tarif du canal de Charleroi n'a eu lieu que par suite de celle opérée sur le canal d'Antoing, en concurrence pour les houilles du couc hant 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 Charleroi, et la nécessité en découlant, pour rétablir l'équilibre entre les deux canaux et les deux bassins houillers, d'opérer ainsi 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; 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 (page 5 du recueil des pièces) calcule déjà lui-même sur un tonnage de 330,000 tonneaux entre la 12^e et la 29^e 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 Charleroi; et qu'arriverait-il donc, se sont écrit

ces honorables membres, si le gouvernement, faisant usage du droit qu'il s'est réservé expressément dans ledit arrêté de 1831, 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 ? En résulterait-il réellement, comme on l'allègue, la ruine des houillères de Charleroi ? 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 reconnaît 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 Charleroi.

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.

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. %. 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 quelque 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; 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 1^{er} janvier 1826, que les calculs ont été établis comme ci-après :

145,000	tonneaux de charbon, à 1 fl. 70.	246,500 00
5,000	idem de pierres de Feluy et Arquennes, à 1 fl. 40	7,000 00
7,500	idem de pierres des Écaussines, à 0 fl. 65.	4,875 00
18,000	idem de pavés de Quenalt, à 0 fl. 40.	7,200 00
		<u>265,575 00</u>

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 75

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 accordés pour l'exécution, devient avec les intérêts composés à 5 p. % 5,048,000 fl.; et pour amortir ce capital et ses intérêts par une annuité de 279,000 fl., 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, pourtout 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, 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 avantageux que les calculs primitivement faits, les dépenses extraor- » dinaires 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'empresse 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.

Aussi voyons-nous, dans la note ci-annexée (*L^a. C.*), que M. le ministre a répondu à la 7^e des questions que lui avait posés un honorable membre de la commission : « Que les concessionnaires eux-mêmes, loin de demander une » indemnité annuelle de 62,500 fl., n'ont élevé leurs prétentions de ce chef » qu'à 37,250 fl. »

N^o 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, 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 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 dérochement 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, à la page 5 des développemens de M. l'ingénieur, qu'il y dit lui-même : « Or, lorsqu'on considère l'augmentation conti- » nue de la consommation de charbon, la disparition des forêts, les nouveaux » transports que va faire naître l'exécution des embranchemens, *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 » marchandises 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 (*LL^s. 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 Liège étaient presque 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 ^o	145,000	tonneaux de charbon de Charleroi ;
2 ^o	5,000	id. de pierres à bâtir venant de Feluy et Arquennes ;
3 ^o	7,500	id. id. des Écaussines ;
4 ^o	18,000	id. de pavés de Quenalt ;

Total 175,500.

2^e 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 (1), 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 a fait observer que tous les rapports et développemens 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 concluans, que dans son opinion il vaudrait mieux faire le sacrifice de toutes les indemnités réclamées plutôt que de consentir à la transaction.

Un autre membre a ajouté, en appuyant l'opinion que nous venons de développer, qu'il estimait que la concurrence des charbons de Liège 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 486,692 fl. (2) que le ministre annonce lui-même avoir été seul pris en considération ; et le gouvernement peut couvrir cette dépense, a-t-il dit, par les deux annuités de 280,000 fl. 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 remboursemens des années écoulées, pour les différences de recettes résultant de l'arrêté du 17 septembre 1832. Quant aux 62,500 fl. 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 280,000 fl., il aurait toujours encore 217,500 fl. de revenus assurés pendant 27 années de la

(1) Il ne s'agit ici que de l'abandon de 11 années et demie, parce qu'il n'est point encore question des embranchemens pour la construction desquels on abandonnerait encore cinq autres années.

(2) Réduit à 444,354-50 après déduction des intérêts ajoutés abusivement par l'ingénieur.

concession. Enfin, le gouvernement pourrait ensuite encore, si le chemin de fer venait à exiger une nouvelle diminution de péage, prélever sur ces 217,500 fl. 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 312,000 fl. 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 312,000 fl., et les états des recettes sont fort au-dessous de cette somme, bien que les charbons de Liège ne puissent encore concourir dans le Brabant, à Anvers et dans les Flandres, avec les charbons de Charleroi.

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 première question, que la plupart des membres ne se trouvaient pas d'accord avec l'administration, sur les bases des calculs consignés aux pages 5 et 6 des développemens de M. l'ingénieur du canal; 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 sesdits 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 (1) 17 années et demie 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 280,000 fl. 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 32^e année de la concession.

Dans les premiers calculs on trouve 12,000 fl. 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 22,000 fl. Malgré cette correction il arrive encore à une différence en moins de 437,000 fl. 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 lesdits 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. % 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. fl. 1,623,397

(1) 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 embranchemens, il ne reste en définitive que neuf années environ.

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 1,600,000 florins, démontrée exister au préjudice de l'État, dans les calculs faits par l'administration, 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, 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 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 recueil des pièces, page 51.*)

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. Il suffit de lire le contrat pour voir que, si l'on doit décider cette question 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*. 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 1 fl. 70 c. 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) (1), 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. Pour le surplus, il faudrait prendre les péages actuels.

Nous aurons donc :

145,000 tonneaux de charbon, à . fl.	1 70	fl.	246,500	»
5,000 id. de pierres, à . »	1 40		7,000	»
7,500 id. id. à . »	0 65		4,875	»
18,000 id. de diverses marchandises »	40		7,200	»
<u>175,500</u>			<u>265,575</u>	»

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

272,652 — 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 « 55½ —	2,623	48
33,845 — 22,500 = 11,345 à « 34½ —	3,914	02
<u>330,000</u> — <u>219,375</u>		

fl. 142,851 60

M. l'ingénieur n'avait compté dans son mémoire à l'appui du projet du canal que sur 5,000 florins pour pêche, herbages et plantations, et à présent il porte ces 5,000 florins pour pêche et herbages seulement, et porte en outre 22,000 florins 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 (page 5 du recueil des pièces), 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 12,000 florins le chiffre qui en était le résultat.

A reporter. . . fl. 479,820 35

(1) 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.

Report. . . . fl. 479,820 35

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 8 florins 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 mètres de développement; 4 rangées à 7 mètres de distance, ne donnent que 34,245 arbres) (1).

	fl.	490,320 35
A déduire, pour entretien alors arrivé à son <i>minimum</i> . . .		50,000 00

	fl.	440,320 35
--	-----	------------

	Somme ronde.	440,000 00
--	--------------	------------

Au lieu de 538,000 fl., selon M. l'ingénieur, diminution.	fl.	98,000 00
---	-----	-----------

Ce revenu annuel de 440,000 fl. (2), cumulé avec ses intérêts composés à 5 p. %, pendant 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	fl.	14,866,016
-------------------------------------	-----	------------

	Différence en moins, par nos calculs. . .	1,487,936
--	---	-----------

Ajoutant l'autre différence trouvée plus haut.	fl.	1,623,397
--	-----	-----------

Nous arrivons à une différence totale, au préjudice de l'État, de.	fl.	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

(1) Nous conseillons même au gouvernement d'abandonner la propriété de ces arbres aux concessionnaires, s'ils veulent en donner, ne fût-ce que 10,000 fl. annuellement; et si ceux-ci sont sincères dans leur estimation, ils s'empresseront d'accepter, puisqu'ils se créeraient un revenu annuel de 12,000 fl.

$$(2) C = a(1+r) \left(\frac{(1+r)^n - 1}{r} \right), n=17, C=12158080$$

Demi-année de revenu simple.	220000
------------------------------	--------

S=12,378,080

chiffre réel de 14 années, en laissant dehors la question des embranchemens, 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 embranchemens ; 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 1^{er} octobre 1834, et par modification le 1^{er} 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, 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'exécution 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 paiemens faits qu'à peine les $\frac{2}{4}$ étaient achevés.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, il serait fastidieux de s'occuper ici des calculs consignés aux pages 6 et 7 du recueil de pièces imprimées par ordre de la commission, 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, pièce L. N., les observations de plusieurs membres de la commission sur ces calculs).

3^e 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 embranchemens, moyennant qu'il leur serait accordé seize années et demie de pleine jouissance des revenus de ces embranchemens, 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 embranchemens 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, 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 différens de travaux publics. 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.

Dans le projet auquel l'administration a donné la préférence, l'embranchement de *Houdeng* part du bassin *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, 1 fl. 45 c. (droit réduit). » 3 07

On calcule que le fret peut monter à. » 1 15

Donc le coût total du transport par tonneau, depuis la Louvière jusqu'à Bruxelles, s'élèvera à. fr. 5 22

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 Charleroi.

L'extraction des houillères qui se serviraient de ce chemin de fer, savoir, celles de Haine-St-Pierre, Sart-Longchamp, la Louvière, Bracquegnies, 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 (1) 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 L. 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 Marimont, 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, adoptées par l'enquête du 2 mars 1833,

(1) 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 (*litt. L*) ci annexée aux propositions de MM. Vifquin et Redemans, 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.

faire payer d'abord sur le chemin de fer de Ronquières 1 franc par tonneau, lorsqu'on paie 75 centimes sur l'embranchement de Marimont, et ensuite augmenter ce droit, depuis la Louvière jusqu'à Ronquières, de la différence du péage réduit de 55 cents ou 1 fr. 16 cent. sur le canal principal à Ronquières, à celui de 1 fl. 45 c., réduit aussi, ou 3 fr. 7 cent., payé à Seneffe, c'est-à-dire de 1 fr. 91 cent., il en résulte que le péage sur le chemin de fer serait de 2 fr. 61 cent. Or, un pareil péage sur 124,000 tonneaux présenterait un revenu de 323,640 francs 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 Marimont 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 1^{er} 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 percevoir sur le chemin de fer 2 fr. 61 cent., mais qu'il en résulterait un bénéfice par tonneau, pour l'État, de 1 fr. 91 cent., 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 d'Houdeng à Bruxelles. » 4 77

Et par l'embranchement projeté par le ministre, nous avons trouvé ci-dessus qu'elles paieraient. » 5 22

Différence donc encore en faveur du commerce, de l'industrie et des consommateurs, de. » 0 45
par tonneau.

4^e 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 embranchemens que relativement au canal principal, les modifications qu'il serait convenable et utile aux intérêts de l'État d'apporter aux différens articles de ladite 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^o 2 de cet article, de l'abandon de la part de l'État dans les recettes opérées jusqu'à ce jour, et

ART. 3

Le n° 1^o doit être rédigé dans des termes à la fois plus formels et plus clairs, 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*, 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^o, et l'exception du paragraphe *B*, *sauf le cas où, par la réduction*, etc., confirme pleinement que telle serait la règle générale. 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 1^{er} mai 1834, on est obligé de diminuer les péages, les concessionnaires auront droit à être indemnisés, 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.

Il faudrait donc supprimer le n° 3^o entièrement et rédiger le n° 2^o 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. »

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, 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 lettre 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 (1).

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 Bornival et de la Dodaigne* (2). 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 de 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.

Un autre, aussi au fait des localités, a soutenu que sans approfondissement on n'aurait pas su exécuter le canal.

Enfin on a fait observer, d'une part, qu'avec les étangs on aurait une plus forte dépense d'entretien, 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; elle

(1) 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. »

(2) Réservoir du Piéton, aucune emprise comprise	4 h. 30 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 <i>d'Ittre, Bornival et de la Dodaigne</i>	0 » 25 » 00 » 00
Total,	18 h. 30 a. 00 c. 00

appelle l'attention spéciale de la Chambre sur la note *O* ci annexée, fournie par un de ses membres, qui démontre que les embranchemens projetés ont été conçus entièrement au profit du système d'alimentation nouveau du canal principal, et que par conséquent loin que le concessionnaire des embranchemens dût une indemnité annuelle de 1,500 fl. au concessionnaire du canal principal, 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 bâtimens 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 soit rédigé de telle manière que la nouvelle concession devienne une véritable concession à forfait, *sous tous les rapports.*

ART. 10.

Si l'art. 25, qui n'accorde au gouvernement que 4 années pour pouvoir se porter acquéreur 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.

ART. 12.

On devrait dire ici : *en cas d'inexécution des deux précédens articles.*

ART. 14.

Le plan doit être fait préalablement à la transaction.

ART. 15.

Un membre a fait observer que ces terrains reviennent de droit au gouvernement.

ART. 16.

Plusieurs membres ayant témoigné de l'étonnement de l'existence d'une bande de terrain acquise de cette espèce, un membre a répondu qu'il sagit ici probablement d'une bande de terrain qu'il a fallu acquérir par suite de contestation du propriétaire exproprié.

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 consé-

quence à l'unanimité la commission est d'avis que cette désignation soit préalable.

ART. 18.

La rédaction doit être plus claire, afin qu'on voie bien qu'il ne s'agit ici que des excédans des emprises que le gouvernement n'a pas repris.

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.

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.

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 passent 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 soit responsable pendant une année après l'expiration du terme fixé à l'art. 2 pour la reprise du canal.

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.

M. le ministre de l'intérieur a annoncé que le concessionnaire est disposé à consentir à cette prolongation de délai.

Dans une lettre du 1^{er} 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 embranchemens, 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 tout entière dans l'intérêt du gouver- » nement qu'elle provoque la modification de l'art. 25; mais si les mêmes » difficultés ne permettraient absolument plus d'obtenir les terrains dans les

» dix-huit mois accordés pour l'exécution, la société resterait 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
» réellement 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 inten-
» tions 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 premier paragraphe. L'indemnité lui a paru être trop élevée, et cependant d'autres circonstances pourraient forcer le gouvernement à se rendre propriétaire du canal.

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.*

ART. 29.

La commission a pensé que cet article devait être supprimé ou du moins recevoir une rédaction plus claire.

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 Charleroi
» 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. »

Un membre aurait voulu qu'on y insérât l'expression *sauf 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. 1^{er}.

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 1^{er} janvier 1835*, au lieu du 1^{er} 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.

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 embranchemens.

ART. 7.

Un membre fait observer que cette stipulation est trop favorable aux concessionnaires.

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 ?*

Vous avez vu, Messieurs, par les diverses opinions, bases d'évaluations et calculs qui ont été présentés et développés ci-dessus, 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*; les uns sur un chiffre total d'indemnités, pour travaux extraordinaires, de 737,000 fl., les autres (et le ministre annonce formellement dans son exposé des motifs qu'il est de ce nombre) seulement sur 486,000 fl. (1); 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 62,500 fl. 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 37,250 fl.; 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 136,000 fl., par

(1) Dont à déduire toujours 42,337-50 pour intérêts abusivement portés dans l'estimation de l'ingénieur, ce qui réduit la somme totale à 444,000 fl. (nombre rond).

suite de la séparation de la Hollande, et la commission unanimement rejette cette indemnité; quelques membres de la commission ont pensé que si, à l'embranchement d'Houdeng, on substituait un chemin de fer partant de *la Louvière*, passant par les *Écaussinnes* 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 *Marimont*, 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 d'Houdeng arriveraient à Bruxelles à 45 centimes de moins le tonneau, voir même ceux de Marimont, si l'on se décidait à mettre Marimont en communication avec le chemin de Ronquières. Ces membres pensent que l'on ne tient à avoir le canal d'Houdeng, que parce que le concessionnaire, pour arriver à une dépense beaucoup moindre, a changé le système d'alimentation du canal principal. Cette alimentation, qui était assurée par le système primitif, 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 réparations.

Le concessionnaire désire y trouver un remède, ou plutôt un secours dans le supplément d'alimentation (*voir l'annexe O*). Ensuite de cela, a-t-on ajouté, nous savons qu'on viendra plus tard demander encore un embranchement sur les *Écaussinnes*, 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 *Écaussinnes*, 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 *Écaussinnes* 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*, voir même celui de *Marimont*? ils seraient complètement ruinés; et puis, quelles seraient alors encore les nouvelles réclamations que viendraient élever les concessionnaires du canal principal?

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; seulement ils ont mentionné et fait entrer dans les calculs des revenus un embarquement de charbons à *Ronquières*, au droit de 65 cents, et un autre embarquement de charbons à *Seneffe*, au droit de 1 fl. 70 c.

On ne trouve dans aucune de ces pièces que ces charbons arriveront à *Seneffe* et à *Ronquières* par des embranchemens 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 Marimont et d'Houdeng suivraient les voies existantes pour arriver à Seneffe et à Ronquières. Si maintenant on prétend que les houilles d'Houdeng ne peuvent arriver à Ronquières, et qu'elles arrivent à Seneffe, c'est là un avantage pour les concessionnaires, puisqu'ils perçoivent 1 fl. 45 c. au lieu de 55 cents (droits réduits) qu'ils devaient seulement percevoir, selon les prévisions de l'administration.

Si l'adjudication des embranchemens tentés 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 l'intérêt de celui-ci; 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.

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 280,000 florins à payer par eux à l'État, pendant vingt-sept années consécutives, à partir de six 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. En effet, ces résultats présentent tantôt une différence de 100,000 florins au préjudice de l'État, tantôt au préjudice des concessionnaires des sommes qui varient de 38 à 16 mille florins, puis à 1,100 et enfin à 105 seulement.

Plusieurs membres de la commission ont fait observer que le contrat stipulant que les versements partiels porteraient intérêt à $4\frac{1}{2}$ p. ‰, et que les époques de ces versements étant *tout-à-fait indéterminées*, il était évident qu'on ne pouvait en faire le règlement 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 280,000 florins à payer pendant vingt-sept années, rembourse une somme plus forte que celle de quatre millions; mais l'excédant de l'annuité stipulée peut tenir à des frais de léges, 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 tâtonnemens, 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

véritables 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.

L'estimation des embranchemens, faite par l'administration, porte 557,453 fl. 42 cents, et 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 cette somme. Ainsi le gouvernement trouverait là à peu près ce qu'il faudrait pour faire les embranchemens 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 240 à 250,000 florins, plus les revenus pleins des embranchemens pendant le reste de la concession.

Comment irait-il donc alors préférer à cette belle position 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 actuelle du canal principal, qu'à une transformation de concession dont on fait commencer le cours au 1^{er} janvier 1835, pour être terminée 16½ ans après, et qui ne laisse en définitif à l'État, pour se payer de ses quatre millions avec intérêts, que près de neuf années de jouissance anticipée du canal.

Si, au contraire, l'État maintient ce qui existe, il aura bientôt couvert non seulement les frais des embranchemens 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 embranchemens, 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 illusoire, 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 Charleroi, 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 quatrième 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 président,
H.-J. ZOUBE.

Le rapporteur,
L. DESMAISIÈRES.

Annexes.

Annexe L^a A.

PROJET DE CANAL DE CHARLEROI A BRUXELLES.

Moyenne section (sans relevement).

Détail estimatif général.

§ 1. ACHATS DE TERRAINS ET INDEMNITÉS.

	bonn. p. a.	à flor.	flor.	
<i>1° Pour la construction du canal et le redressement des rivières.</i>				
Prairies ordinaires et bois	364 39 64 33	2,000 00	728,792 86	
Id. basses.	40 13 87 50	1,200 00	48,166 50	
Terres labourables ordinaires	86 84 10 00	1,750 00	151,971 86	
Propriétés bâties à acquérir ou indemniser	142,000 00	
<i>2° Pour rigoles, réservoirs, étangs et prises d'eau.</i>				
Terres labourables ordinaires	8 76 65 00	1,750 00	15,341 38	
Prairies ordinaires.	122 92 05 00	2,000 00	245,841 00	
Indemnités	18,000 00	
Montant total d'achats de terrains et indemnités			1,350,113 60	1,350,113 60

§ 2. OUVRAGES EN TERRASSES.

* 1° Terrassements du canal.

Bonnes terres à $\frac{1}{2}$ relai. m ³	48,579 33	à fl. 0 165	fl. 8,015 58
à 1 id.	138,767 42	0 185	25,671 97
à 1 $\frac{1}{2}$ id.	339,498 56	0 205	69,597 20
à 2 id.	686,783 81	0 225	154,526 36
à 2 $\frac{1}{2}$ id.	231,230 98	0 245	56,651 59
à 3 id.	396,853 99	0 265	105,166 30
à 4 id.	347,331 13	0 305	105,935 99
à 5 id.	165,252 90	0 345	57,012 25
à 6 id.	168,771 21	0 385	64,976 92
à 7 id.	53,649 40	0 42	22,532 74
à 8 id.	117,259 44	0 46	53,939 34
Terres dans l'eau à $\frac{1}{2}$ relai	3,220 00	0 225	724 50
à 1 id.	1,612 25	0 26	419 18
à 1 $\frac{1}{2}$ id.	27,519 30	0 295	8,118 19
à 2 id.	54,603 80	0 335	18,292 27
A reporter.			751,580 38

Suite du devis estimatif général.

		Report.	fl. 751,580 38		
Terres dans l'eau à 2 $\frac{1}{2}$ relais.	m ³	34,992 00	à fl. 0 37	12,947 04	
à 3 id.		15,307 50	0 405	6,199 54	
à 4 id.		95,624 40	0 475	45,421 69	
à 5 id.		51,117 00	0 545	27,858 76	
à 6 id.		78,032 00	0 610	44,549 52	
à 7 id.		21,537 10	0 675	14,537 54	
à 8 id.		7,597 00	0 740	5,621 70	
Pierre ou gravier à 1 relai		2,854 00	1 18	3,367 72	
à 1 $\frac{1}{2}$ id.		1,826 35	1 225	2,237 27	
à 2 id.		38,366 62	1 27	48,725 60	
à 2 $\frac{1}{2}$ id.		498 12	1 315	655 02	
Montant total des terrassements de rivières				963,701 76	963,701 76

2° Terrassements pour redressements de rivières.

Bonnes terres à 1 $\frac{1}{2}$ relai.		7,941 88	à fl. 0 205	fl. 1,628 08	
à 2 id.		22,191 50	0 225	4,993 08	
à 2 $\frac{1}{2}$ id.		6,712 50	0 245	1,644 56	
à 3 id.		6,300 00	0 265	1,669 50	
à 3 $\frac{1}{2}$ id.		30,800 00	0 285	8,778 00	
Terres dans l'eau à 1 $\frac{1}{2}$ relai		7,261 87	0 295	2,142 25	
à 2 id.		11,375 00	0 335	3,810 62	
à 2 $\frac{1}{2}$ id.		6,412 50	0 37	2,372 62	
à 3 id.		6,300 00	0 405	2,551 50	
à 3 $\frac{1}{2}$ id.		800 00	0 44	352 00	
Pierre ou gravier à 2 relais.		8,056 00	1 27	10,231 12	
à 3 $\frac{1}{2}$ id.		15,000 00	1 405	21,075 00	
Total				61,248 33	61,248 33

3° Terrassements pour rigoles, réservoirs, etc.

Bonnes terres à $\frac{1}{2}$ relai		12,020 00	à fl. 0 165	fl. 1,983 30	
à 1 $\frac{1}{2}$ id.		20,549 50	0 205	4,212 64	
à 2 id.		29,245 00	0 225	6,580 12	
à 4 id.		411 46	0 305	125 50	
à 6 id.		2,751 44	0 385	1,059 30	
à 7 id.		9,337 59	0 42	3,921 78	
à 8 id.		10,096 85	0 46	4,644 55	
A reporter.				22,527 19	

Suite du devis estimatif général.

Report. fl. 22,527 19			
Terres dans l'eau à 1 $\frac{1}{2}$ relai m ³	8,925 50	à fl. 0 295	2,633 02
à 2 id.	24,500 00	0 335	8,207 50
à 4 id.	411 46	0 475	195 44
à 6 id.	2,751 44	0 61	1,678 38
à 7 id.	4,837 59	0 675	3,265 37
à 8 id.	10,096 85	0 74	7,471 66
Pierre à 2 id.	475 00	1 27	603 25
Revêtement en fascinage de 0 ^m ,50 d'épaisseur, à fl. 1 50 le mètre carré . . .	5,324 59	1 50	7,986 88
Total. fl.			54,568 69
			54,568 69

4° Plantations.

GAZONNEMENTS ET SEMIS.

Le gazonnement des crêtes des digues, celui aux environs des ouvrages d'art, le semis des talus et les menues plantations, sont compris dans les prix des terrassements.

Le produit des plantations des digues appartenant à la société : la première dépense ne comptera ici que pour mémoire.

§ 3. OUVRAGES D'ART POUR LE CANAL.

1° Percement souterrain pour une tête ou entrée.

		à fl.	fl.
Déblai en terre ordinaire, à 7 relais. m ³	4,222 67	0 42	1,783 52
Déblai en terre dans l'eau, à 7 relais. m ³	1,761 33	0 675	1,188 90
Remblai en terre ordinaire, à 4 relais. m ³	1,200 00	0 305	366 00
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	20 48	60 00	1,228 80
Maçonnerie en pierre de 2 ^e échantillon.	19 89	40 00	795 60
Maçonnerie en briques.	348 79	8 35	2,912 40
Total, pour une tête		8,275 22	8,275 22
Ci, pour l'autre semblable.			8,275 22
A reporter fl.			1,6550 44

Ponts et Chaussées.

CANAL DE CHARLEROI
A BRUXELLES.

DEVIS ESTIMATIF des travaux de percement souterrain
du canal de Bruxelles à Charleroi, tel que j'eusse
dû le calculer, en prévoyant toutes les difficultés, par
une connaissance parfaite du terrain.

NUMEROS D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OBJETS.	MÉTRAGE ET PRIX PARTICULIERS.	SOMMES.
1	Maçonnerie de la galerie.	1,283 mètres courant par $16m^3,80 = 21,169m^3,00$ à fl. 16 00 (y compris les démolitions à chaque remplé- tement). =	fl. 338,704 00
2	Têtes du percement.	Les têtes doivent être calculées $\frac{2}{3}$ en sus de celles du devis primitif.	27,584 00
3	Déblais de la galerie	$1283m,00 \times 55 = 70565m^3,00 \times$ fl. 1 80 =	127,017 00
4	Pierre bleue.	Comme au devis primitif, fl. 22 60 $\times 1283 =$	28,995 80
5	Échafaudage et ceintrage.	Comme au devis primitif, fl. 1500 $\times 1283 =$	19,245 00
6	Bois placés dans les mines au-dessus et au bout des ceintres, qui sont perdus.	1 mètre cube par mètre courant, $1283 00 \times$ fl. 20 00 = .	25,660 00
7	Bois en chemins dans la galerie.	$\frac{1}{2}$ mètre cube par mètre courant, à 30 fl. le mètre, tout compris dans 1283×15	19,245 00
8	Pavage au mortier du trot- toir, fer et bois pour garde-fous.	Comme au devis primitif, $1283 00 \times$ fl. 6 60 =	8,467 80
9	Fer employé dans les mines, les échafaudages et les chemins.	Par mètr. cour. $25\frac{1}{2}$ pour $1283m,00 = 32075 \times$ fl. 0 40 =	12,830 00
10	Confection de dix puits y compris ceux perdus.	Ils coûteraient l'un parmi l'autre fl. 5000 00 $\times 10 =$	50,000 00
11	Terrain.	Il serait acheté en plus, pour la partie exécutée à ciel ou- vert, 3 hectares de terrain à fl. 2000 00 =,	6,000 00
12	Épuisement pour le travail du souterrain.	Il faut 2 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 1460 jours, donc $2 \times 8 \times 1460 =$	23,360 00
13		Différence pour la partie exécutée à ciel ouvert, travail et indemnités.	14,000 00
14	Corrections à faire après l'exécution.	Partie de voûte à relever, 135 mètres de longueur moyenne, à 8 mètres par mètre courant, $135 \times 8 = 1080m,00$ Abaissement du radier et relè- vement partiel en plusieurs en- droits, en tout. $90m \times 3m^3,0 = 270 00$ <u>130 00</u> Donc $1350m,00$ à fl. 20 00 (y compris démolition) et déblai dans les terres supérieures =	27,000 00
		Total à reporter.	728,108 60

Suite du devis estimatif général.

Report . . . fl. 16,550 44

Pour une aune courante de percement ordinaire.

		à fl.	fl.
Déblai en terre dans l'eau m ³	34 20	1 43	48 90
Id. pour rigoles d'écoulement . .	1 50	1 80	2 70
Refouillement en terre ordinaire . .	7 50	1 10	8 25
Échafaudage et eintrage	" "	" "	15 00
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantil- lon	0 15	60 00	9 00
Maçonnerie en pierre de 2 ^e échantil- lon	0 34	40 00	13 60
Maçonnerie en briques et ciment . . .	12 48	11 40	142 27
Pavage au mortier m ²	0 80	5 00	4 00
Fer forgé (compris scellement), liv.	3 43	0 58	2 00
Bois de sapin m ³	0 01	60 00	0 60

Total pour une aune courante 246 32

Ci, pour les 1027^a,60 (a) 253,118 43

POUR UN Puits D'AIRAGE.

Pour une aune de profondeur.

Déblai en terre de toute nature	7 00
Maçonnerie en briques	14 00

Total pour une aune de profondeur 21 00

Ci, pour les 156 aunes 3,276 00

*Pour un couronnement de puits.*Pierre de taille de 1^{er} échantillon . . | 0 90 | à fl. 60 00 | 54 00 54 00

Ci, pour les 5 semblables 270 00

Imprévu, $\frac{1}{4}$ de la somme totale du percement souterrain 68,317 13

Total 341,586 00

A ajouter pour élargissement de 0 20 à la ligne d'eau 20,540 00

Montant total du percement . . . fl. 362,126 00 362,126 00

(a) On a ici calculé 1027^a,60 de percement, quoiqu'il n'en soit porté que 900 aux devis et cahier des charges, le concessionnaire pouvant, avec l'autorisation du ministre, le prolonger jusqu'à 1000 s'il le juge dans son intérêt.

Suite du devis estimatif du percement souterrain tel qu'il aurait dû être calculé.

NUMÉROS D'ORDRE.	DÉSIGNATION DES OBJETS.	MÉTRAGE ET PRIX PARTICULIERS.	SOMMES.
		Report.	728,108 60
15	Personnel de surveillance en plus.	Pour excédant obligé de personnel, de surveillance et d'administration, 4 employés à fl. 2 50 par jour, 10 00 × 1460	14,600 00
16		Frais divers en baraques, maisons de gardes, indemnités pour malheurs, pour essais, mobilier et autres objets perdus, etc., etc.	20,000 00
17		Faux frais et imprévus ordonnés	20,000 00
		Total en somme ronde. . . .	782,708 60
		<i>A déduire :</i>	
		Estimation du souterrain au devis primitif, fl. 362,126 00	} 443,926 00
		Partie de 256m,00 qui devait être exécutée en tranchée ouverte, à fl. 300 00 le mètre = 76,800 00	
		Terrain non acquis. 5,000 00	
		443,926 00	
		Reste.	338,782 60
		Intérêts à 5 p. % pendant 5 années d'exécution ou 2 ½ années, donc $\frac{338700}{100} \times 12 50 =$	42,337 50
		Excédant sur le montant du devis primitif.	381,120 00

Bruxelles, le 1^{er} novembre 1831.

Signé, A. VIFQUIN.

1. Le cube primitif est augmenté par le surhaussement nécessaire donné à la voûte et l'enfoncement du radier, par le plus de largeur donnée au pied des retombées de la voûte, ainsi que par les démolitions pour rempliement, rechargement dans les derrières et l'arrache à faire pour la liaison du chemin de hallage.
Pour les plus épaisseurs, à cause des éboulemens, fermetures provisoires, 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. Les dimensions ont dû être de beaucoup augmentées pour résister à la poussée des terres qui s'éboulaient.
3. Le cube du déblai en mines, calculé au devis primitif à 44,392 mètres, doit être augmenté par les énormes quantités de boulangers descendus dans la galerie, les eaux chargées de sable, les éboulemens, les rechargemens et les fourées dans les momens de danger.
- 4.
- 5.
6. Chaque travée, entièrement fermée contre le terrain, à l'aide de fortes pièces et de planches, avait tout son ciel formé d'un coîntrage fixe, depuis 0, 05^e jusqu'à 0, 30^e d'épaisseur, bois perdus au-dessus de la voûte en maçonnerie.
7. Dans toute la longueur du souterrain, la voûte supérieure et les premiers rempliements ont exigé deux planchers, sans comprendre ceux pour la relevée des voûtes tassées.
- 8.
- 9.
10. Ce prix est une moyenne, l'un de ceux exécutés a coûté plus de 8,000 fl.
11. Ce terrain a été acquis pour l'ouverture de la montagne et le placement des dépôts dans le travail à ciel ouvert.
- 12.
13. 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 de briquetiers, déménagement des fours à briques, etc., etc.
14. 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. Ce travail, dont la réussite reposait entièrement sur la plus stricte surveillance de tous les instans, exigea du concessionnaire comme de l'administration un surplus extraordinaire de personnel.
16. Cet article est estimé bien faible; il n'est que le quarantième de la dépense totale
17. Id. id. id.

*Suite du devis estimatif général.*2° *Écluses.*POUR UNE ÉCLUSE DE 2^m,78 DE CHUTE.

Déblai en terre ordinaire, à 5 relais <i>a</i> ³	1,252 50	à fl. 0 345	fl. 432 11
Id. dans l'eau, à 5 relais	1,252 50	0 545	682 61
Remblai en terre ordinaire, à 2 relais	2,382 40	0 225	536 04
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	27 84	60 00	1,670 40
Id. de 2 ^e id.	42 79	40 00	1,711 60
Id. de 3 ^e id.	10 78	27 00	291 06
Maçonnerie en briques, mortier ordinaire	888 19	8 35	7,416 38
Maçonnerie en pierres brutes	9 18	15 00	287 70
Charpente, bois en grume.	1 26	54 00	68 04
Id. bois écarri, de moyenne dimension.	3 44	70 00	240 80
Charpente, grande dimension	4 65	92 00	427 80
Fer de fonte. liv.	4,288 90	0 275	1,179 44
Id. forgé. liv.	895 62	0 58	519 46
Machineries et crics	" "	" "	300 00
Cuivre. liv.	36 00	2 00	72 00
Plomb liv.	145 00	0 50	72 50
Calfatage et brayage. m ² .	19 00	1 40	26 60
Goudronnage à 2 couches m ² .	77 00	0 80	61 60
Peinture à 2 couches m ² .	20 00	0 54	10 80
Pavage en grès, 3 ^e échantillon.	49 50	3 00	148 50
Épuisemens et dépenses imprévues.	" "	" "	600 00
Total, pour une écluse de 2 78 de chute			16,755 40
Ci, pour les 18 écluses.			301,597 92

POUR UNE ÉCLUSE DE 2^m,00 DE CHUTE.

Déblai en terre ordinaire, à 5 relais. <i>m</i> ³	1,191 50	0 345	fl. 411 06
Id. dans l'eau, à 5 relais	1,191 50	0 545	649 36
Remblai en terre ordinaire, à 2 relais.	1,936 00	0 225	435 60
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	26 42	60 00	1,585 20
Id. de 2 ^e id.	38 69	40 00	1,547 60
Id. de 3 ^e id.	10 69	27 00	288 63
Maçonnerie en briques.	660 58	8 35	5,515 84
A reporter.			10,433 29

Suite du devis estimatif général.

Report.		fl. 10,433 29	
Maçonnerie en pierres brutes . . . m ³ .	8 37	à fl. 15 00	125 35
Charpente, bois en grume. . . . m ³ .	1 26	54 00	68 04
Id. bois écarri, de moyenne dimension. m ³ .	3 18	70 00	220 60
Id. id. 'grande dimension.	4 31	92 00	396 52
Fer de fonte liv.	4,288 90	0 273	1,179 44
Id. forgé liv.	856 68	0 58	496 87
Machineries et crics	" "	" "	300 00
Cuivre. kil.	54 00	2 00	108 00
Plomb. liv.	145 00	0 50	72 50
Calfatage et brayage. m ² .	17 00	1 40	23 80
Goudronnage à 2 couches m ² .	66 50	0 80	53 80
Peinture à 2 couches m ² .	20 00	0 54	10 80
Pavage m ² .	48 75	3 00	146 25
Épuisemens et dépenses imprévues.			600 00
Total, pour une écluse de 2 ^a ,00 de chute.			fl. 14,236 86
Ci, pour les 23			327,447 78

POUR UNE ÉCLUSE DE 2^a,40' A 2,45 DE CHUTE.

Cette écluse ayant été estimée entre celle de 2,78 et de 2,00 de chute coûtera 15,496 fl. 15.

Ci, pour 14 semblables 216,946 10

Maçonnerie supplémentaire à la dernière écluse à Bruxelles.

Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échant. m ³ .	2 70	à fl. 60 00	fl. 162 00
Id. de 2 ^e id.	11 45	40 00	458 00
Maçonnerie en briques.	187 41	8 35	1,564 87
Total pour l'addition à la dernière écluse à Bruxelles.			2,184 87
			2,184 87

3^e Ponts-canaux.

PONT-CANAL DE HAL.

Déblai en terre ordinaire, à 5 relais. m ³ .	1,663 08	à fl. 0 345	fl. 573 76
Id. dans l'eau, à 5 relais . .	1,663 07	0 545	906 37
Remblai en terre ordinaire, à 4 relais. .	2,565 00	0 305	782 32
A reporter.			fl. 2,262 45

Suite du devis estimatif général.

Report.		fl. 2,262 45		
Charpente, bois en grume. m ³	13 12	à fl. 54 00	708 48	
Id. bois de moyenne dimension	16 05	70 00	1,123 50	
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	38 20	60 00	2,292 00	
Maçonnerie en pierre de 2 ^e échantillon.	129 51	40 00	5,180 40	
Maçonnerie en briques, mortier de ciment.	205 00	9 35	1,916 75	
Maçonnerie en briques, mortier ordinaire.	1,115 56	8 35	9,314 92	
Fer forgé, scellement compris. . liv.	2,180 64	0 58	1,264 77	
Pavage au mortier. m ²	76 00	3 75	285 00	
Peinture. m ²	22 00	0 54	11 88	
Ceintrage.	" "	" "	800 00	
Épauements et imprévus.	" "	" "	3,000 00	
Total pour le pont-canal de Hal.			28,160 15	28,160 15

Pont-canal sur la dérivation de la Senne à Bruxelles.

Cet ouvrage, comme celui de Hal, coûtera. fl. 28,160 15
sauf déduction de 6^s,30 de moins en longueur.

Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	5 10	à fl. 60 00	fl. 306 00	
Maçonnerie en pierre de 2 ^e échantillon. m ³	13 80	40 00	554 40	
Maçonnerie en briques et ciment.	49 20	9 35	460 02	
Id. en mortier ordinaire.	55 68	8 35	464 92	
Pavage au mortier. m ²	12 00	3 75	4 50	
Fer forgé. liv.	327 12	0 58	189 72	
A déduire.			1,979 56	1,979 56
Reste, valeur dudit pont-canal.			fl. 26,180 59	26,180 59
Total pour les deux ponts-canaux.			fl. 54,340 74	54,340 74

4^e Ponts-routes.

POUR UN PONT FIXE ISOLÉ.

Déblai en terre ordinaire, à 4 relais. m ³	274 30	à fl. 0 305	fl. 83 66
Memblai " " à 0 relais.	750 00	0 165	123 75
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	12 64	60 00	758 40
A reporter.			fl. 965 81

Suite du devis estimatif général.

Report.			fl. 965 81	
Maçonnerie en pierre de 2 ^e échan- tillon m ³	7 91	à fl. 40 00	316 40	
Maçonnerie en briques. m ³	297 65	8 35	2,485 38	
Fer de fonte liv.	115 50	0 275	31 76	
Fer forgé. liv.	186 91	0 58	108 40	
Pavage. m ²	105 00	3 00	315 00	
Peinture. m ²	6 00	0 54	23 24	
Échafaudage et ceintage.			250 00	
Total pour un pont fixe isolé.			4,475 99	
Ci, pour les deux semblables.				fl. 8,951 98

Pont-levis à engrenage isolé.

Déblai en terre ordinaire, à deux re- lais m ³	148 00	à fl. 0 225	fl. 33 30
Remblai en terre ordinaire, à deux relais. m ³	48 00	0 165	7 92
Maçonnerie en pierre de taille de 1 ^{er} échantillon.	5 65	60 00	339 00
Maçonnerie en pierre de taille de 2 ^e échantillon. m ³	7 46	40 00	298 40
Maçonnerie en briques. m ³	98 65	8 35	823 72
Charpente, bois de moyenne dimen- sion.	2 06	70 00	144 20
Charpente, madriers de bois blanc.	0 46	60 00	27 60
Fonte grossière. liv.	1,925 00	0 17	327 25
Fer de fonte ordinaire. liv.	61 60	0 275	16 94
Id forgé. liv.	630 83	0 58	365 88
Menuiserie.	" "	" "	75 00
Cuivre crapaudine. liv.	18 00	2 00	36 00
Goudronnage. m ² .	30 00	0 80	24 00
Peinture. m ² .	20 00	0 54	10 80
Epuisemens.			150 00
Total, pour un pont-levis à engrenage isolé.			2,680 01
Ci, pour les 10.			fl. 26,800 10

*Suite du devis estimatif général.*POUR UN PONT FIXE SUR ÉCLUSE DE 2^m,78 DE CHUTE.

Mçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon . . . m ³	1 89	fl 60 00	fl. 113 40
Id. id. de 2 ^e id.	3 29	40 00	131 60
Id. en briques.	47 75	8 35	398 71
Fer de fonte. liv.	115 50	0 275	31 76
Id. forgé. liv.	186 91	0 58	108 40
Pavage. m ² .	105 00	3 00	315 00
Peinture m ² .	6 00	0 54	3 24
Échafaudage et ceintrage.			30 00
Total pour un pont fixe isolé.			1,132 11
Ci, pour les 12 ponts			fl. 13,585 32

POUR UN PONT-LÉVIS A ENGRENAGE, SUR ÉCLUSE.

Mçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon. . . m ³ .	3 68	fl. 60 00	fl. 220 80
Id. de 2 ^e id.	1 85	40 00	74 00
Id. en briques.	51 09	8 35	426 60
Charpente, bois de moyenne dimension.	2 06	70 00	144 20
Id. bois blanc.	0 46	60 00	27 60
Fer de fonte ordinaire liv.	61 60	0 275	16 94
Id. fonte grossière liv.	1,925 00	0 17	327 25
Fer forgé liv.	630 83	0 58	365 88
Machineries.	" "	" "	75 00
Cuivre liv.	18 00	2 00	36 00
Goudronnage m ² .	30 00	0 80	24 00
Peinture. m ² .	20 00	0 54	10 80
Total pour un pont-levis à engrange, sur écluse			1,749 07
Ci, pour les 10 ponts.			17,490 70

Ouvrages supplémentaires pour l'élargissement du pont sur la dernière écluse à Bruxelles.

Un pont sur la largeur ordinaire de 3 ^m ,30, coûtant	fl. 1,749 07
Son élargissement à 1 ^m ,50 exigera.	fl. 3,250 00
Ponts tournans en fer, à la porte de Flandre et à celle du rivage, à Bruxelles.	" 50,000 00

*Suite du devis estimatif général.**Maisons d'éclusiers, de pontonniers ou de gardes de souterrains.*

Pour une maison :				
Déblai en terre ordinaire, à 2 relais.	<i>m</i> ³ .	84 00	à fl. 0 225	fl. 18 90
Remblai id. id.	<i>m</i> ³ .	7 50	0 225	1 69
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	<i>m</i> ³ .	2 03	60 00	121 80
Id. id. de 2 ^e id.	<i>m</i> ³ .	7 37	40 00	294 80
Id. en briques	<i>m</i> ³ .	117 61	8 35	982 04
Pavage en grès	<i>m</i> ² .	39 00	3 00	117 00
Pavement en cendrée.	<i>m</i> ² .	24 00	1 36	32 64
Enduit de 2 couches en gris	<i>m</i> ² .	224 64	0 30	67 38
Charpente en bois de moyenne dimension.		2 84	70 00	198 80
Menuiserie, portes.	<i>m</i> ² .	8 72	6 00	52 32
Id. châssis.		12 20	8 75	106 75
Couverture en tuiles	<i>m</i> ² .	46 08	1 50	69 12
Zinc	liv.	15 00	5 00	75 00
Gros fer	liv.	257 00	0 58	149 06
Serrurerie.		" "	" "	100 00
Vitrierie.	<i>m</i> ² .	7 72	3 50	27 02
Peinture	<i>m</i> ² .	40 00	0 54	21 60
Total pour une maison				2,435 92
Ci, pour les 64.				fl. 155,898 88

*Aqueducs et buses.*AQUEDUCS DE 3^m,00 D'OUVERTURE.*Pour 3 aqueducs sous le canal.*

Détail d'une tête :				
Déblai en terre de toute espèce, à 2 relais.	<i>m</i> ³ .	170 00	à fl. 0 225	fl. 38 25
Remblai en terre ordinaire, à 1 relai.		80 00	0 185	14 80
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.		1 15	60 00	69 00
Id. id. de 2 ^e id.		6 51	40 00	260 40
Id. id. de 3 ^e id.		2 41	27 00	65 07
Id. en briques		30 37	8 35	253 59
A reporter.				fl. 701 11

Suite du devis estimatif général.

Report.	fl.	701 11	
Bois pour fondation. m ³ .	0 69	à fl. 54 00	37 26
Bois écarri de moyenne dimension . . .	2 25	70 00	157 50
Épuisemens			200 00
			Total pour une tête.
			fl. 1,095 87
Ci, pour 6 semblables.			fl. 6,575 22

Détail pour une aune courante de corps d'aqueduc de 3^e,00.

Déblai en terre de toute espèce, à 2 re- lais. m ³ .	24 96	à fl. 0 225	fl. 5 62
Rèmbrai en terre ordinaire, à 1 relai . .	15 00	0 185	2 78
Maçonnerie en pierre de taille de 2 ^e échantillon	0 17	40 00	6 80
Maçonnerie en pierre de taille de 3 ^e échantillon,	0 35	27 00	9 45
Maçonnerie en briques	11 83	8 35	98 78
			Total pour une aune courante.
			fl. 123 43
Ci, pour les 79 aunes			fl. 9,750 97

Pour deux aqueducs sous écluses, de 3^e,00.

Détail d'une tête :

Elle est semblable à celles des aqueducs ci-dessus dénommés, de 3 ^e ,00 d'ouver- ture sous le canal, sauf déduction de fl. 100 pour moins valeur d'épuisemens			fl. 995 87
Ci, pour les 4 têtes.			fl. 3,983 48

*Corps d'aqueduc sous les levées, de 3^e,00.*Détail d'une aune courante du corps
d'aqueduc :

Il est semblable à celui des aqueducs de 3 ^e ,00 d'ouverture sous le canal, dont le montant s'élève à			fl. 123 43
Ci, pour les 48 aunes.			fl. 5,924 64

*Suite du devis estimatif général.**Détail d'une aune courante de corps d'aqueduc sous écluse, de 3^e,00.*

Maçonnerie en pierre de taille de 2 ^e échantillon. m ³ .	0 17	à fl. 40 00	fl. 6 80
Maçonnerie en pierre de taille de 3 ^e échantillon.	0 87	27 00	22 95
Total pour une aune.			fl. 29 75
Ci, pour les 20 aunes.			fl. 595 00

AQUEDUC DE 2^a,00 D'OUVERTURE.*Pour quatre aqueducs sous le canal, de 2^m,00.*

Détail d'une tête :

Déblai en terre ordinaire, à 2 relais. m ³ .	100 00	à fl. 0 225	fl. 22 50
Remblai id. à 1 id.	50 00	0 185	9 25
Maçonnerie en pierre de 1 ^{re} échantillon.	0 92	60 00	55 20
Id. de 2 ^e id.	5 35	40 00	214 00
Id. de 3 ^e id.	1 82	27 00	49 14
Maçonnerie en briques	15 67	8 35	130 84
Bois pour fondation.	0 30	54 00	16 20
Bois écarri de moyenne dimension . .	1 66	70 00	116 20
Epuisemens.			175 00
Total d'une tête.			fl. 788 33
Ci, pour les 8 têtes			fl. 6,306 64

CORPS D'AQUEDUC.

Détail d'une aune courante du corps des aqueducs, comprise sous les levées du canal.

Déblai en terre de toute espèce, à 2 relais. m ³ .	11 39	à fl. 0 225	fl. 2 56
Remblai en terre ordinaire, à 1 relai .	7 00	0 185	1 30
Maçonnerie en pierre de taille de 2 ^e échantillon.	0 17	40 00	6 80
Maçonnerie en pierre de taille de 3 ^e échantillon	0 60	27 00	16 20
Maçonnerie en briques	5 25	8 35	43 84
Total pour une aune courante.			fl. 70 70
Ci, pour les 108 aunes			fl. 7,635 60

*Suite du devis estimatif général.**Pour deux aqueducs sous écluse, de 2^m,00*

Détail d'une tête :		
Elle est semblable à celles des aqueducs		
sous le canal	fl.	788 33
A déduire des épaissemens		75 00
		713 33
Total d'une tête.		713 33
Ci, pour les 4 têtes d'aqueducs.	fl.	2,853 32

Corps d'aqueduc sous les levées, de 2^m,00.

Détail d'une aune courante :		
Il est semblable à celui des aqueducs		
compris sous le canal ordinaire	fl.	70 70
Ci, pour les 42 aunes		2,969 40

Corps d'aqueduc sous écluse, de 2^m,00.

Détail d'une aune courante :			
Maçonnerie en pierre de 2 ^e échant. m ³ .	0 17	à fl. 40 00	fl. 6 80
Id. 3 ^e id.	0 60	27 00	16 20
			23 00
Total pour une aune courante			23 00
Ci, pour les 20 aunes.			460 00

Aqueducs de 1^m,00 d'ouverture.

POUR SIX AQUEDUCS SOUS LE CANAL, DONT UN DE TROIS TÊTES.

Détail d'une tête :			
Déblai en terre de toute espèce, à 2 re-			
lais m ³	80 00	à fl. 0 225	fl. 18 00
Remblai en terre ordinaire, à 1 relai.	40 00	0 185	7 40
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	0 58	60 00	34 80
Id. 2 ^e id.	3 66	40 00	146 00
Id. 3 ^e id.	1 32	27 00	35 64
Id. en briques	8 99	8 35	75 06
Bois pour fondation, battage compris.	0 30	54 00	16 20
Bois écarri de moyenne dimension . .	1 24	70 00	86 80
Épaissemens.	" "	" "	150 00
			569 90
Total pour une tête			569 90
Ci, pour les 13 têtes.			fl. 7,408 70

*Suite du devis estimatif général.**Corps d'aqueduc.*

Détail d'une aune courante :

Déblai en terre de toute espèce, à 2 relais m ³	9 69	à fl.	0 225	fl.	2 18
Remblai en terre ordinaire, à 1 relai	5 00		0 185		0 92
Maçonnerie en pierre de taille de 2 ^e échantillon	0 17		40 00		6 80
Maçonnerie en pierre de taille de 3 ^e échantillon	0 35		27 00		9 45
Maçonnerie en briques	11 58		8 35		96 69
Total pour une aune courante					116 04
Ci, pour les 181 aunes courantes					fl. 21,003 24

Pour sept aqueducs sous écluse.

Détail d'une tête :

Elle est semblable à celles des aqueducs sous le canal	fl.	569 90
A déduire des épuisemens		75 00
Total d'une tête		494 90
Ci, pour les 14 têtes		6,928 60

Corps d'aqueduc sous la levée.

Détail d'une aune courante :

Il est semblable à celui des aqueducs ci-dessus dénommés, dont le montant s'élève à	fl.	116 04
Ci, pour les 148 aunes courantes		17,173 02

Corps d'aqueduc sous l'écluse.

Détail d'une aune courante :

Maçonnerie en pierre de 2 ^e échantillon m ³	0 17	à fl.	40 00	fl.	6 80
Maçonnerie en pierre de 3 ^e échantillon	0 35		27 00		9 45
Total pour une aune courante					16 25
Ci, pour les 70 aunes courantes					fl. 1,137 50

*Suite du devis estimatif général.***Buses de 0,60 d'ouverture.**

POUR 7 BUSES SOUS LE CANAL.

Détail d'une tête :

Déblai en terre de toute espèce, à 2 relais. . . m.	27 00	à fl. 0 225	fl. 6 08
Remblai en terre ordinaire à 1 relai	15 00	0 185	2 78
Maçonnerie en pierre de 2 ^e échantillon.	0 76	40 00	30 40
Id. en briques	1 23	8 35	10 27
Épuisemens.	" "	" "	150 00
Total pour une tête			199 53
Ci, pour les 14 têtes.			fl. 2,793 42

Corps d'aqueduc.

Détail d'une aune courante :

Déblai en terre ordinaire, à 2 relais. m ³ .	5 95	à fl. 0 225	fl. 1 34
Remblai id. à 1 relai.	3 50	0 185	0 64
Maçonnerie en briques	1 17	8 35	9 76
Total pour une aune courante			11 74
Ci, pour les 187 aunes			fl. 2,195 38

Ponceaux sous les chemins.POUR 2 PONCEAUX DE 3^e,00 D'OUVERTURE.

Détail d'une tête :

Les têtes de ces ponceaux étant semblables à celles des aqueducs de 3 ^e ,00 d'ouverture sous le canal, dont le montant s'élève à		fl. 995 87
Ci, pour les 4 têtes		fl. 3,983 48
Détail d'une aune courante du corps desdits pon- ceaux :		
Le corps de ces ponceaux étant semblable à celui des aqueducs de 3 ^e ,00 d'ouverture sous le canal,		

Suite du devis estimatif général.

dont le montant s'élève, par aune courante, à . fl. 123 43

Ci, pour 12 aunes courantes entre les têtes de ces ponceaux. fl. 1,481 16

Pour 8 ponceaux de 2^a,00 d'ouverture.

Détail d'une tête :

La tête de ces ponceaux étant semblable à celles
des aqueducs de 2^a,00 d'ouverture sous le canal,
dont le montant s'élève à. fl. 713 33

Ci, pour les 16 têtes. fl. 11,413 28

Détail d'une aune courante :

Le corps de ces ponceaux étant semblable à celui
des aqueducs de 2^a,00 d'ouverture sous le canal,
dont le montant s'élève, par aune courante, à . fl. 70 70

Ci, pour les 57^a,00 courantes entre les têtes
de ces ponceaux 4,029 90

fl. 15,443 18

15,443 18

Pour 8 ponceaux de 1^a,00 d'ouverture.

Détail d'une tête :

Les têtes de ces ponceaux étant semblables à celles
des aqueducs de 1^a,00 d'ouverture sous le canal,
dont le montant s'élève à. fl. 494 90

Ci, pour les 16 têtes. fl. 7,918 40

Détail d'une aune courante :

Le corps de ces ponceaux étant semblable à celui
des aqueducs de 1^a,00 d'ouverture sous le canal,
dont le montant s'élève à. fl. 116 04

Ci, pour 48^a,00 courantes entre les têtes de
ces ponceaux 5,569 92

fl. 13,488 32

13,488 32

*Suite du devis estimatif général.**Pour 6 ponceaux de 0,60 d'ouverture.*

Détail d'une tête :

Les têtes de ces ponceaux étant semblables à celles
des aqueducs de 0,60 d'ouverture sous le canal,
dont le montant s'élève à

fl. 199 53

Ci, pour 12 têtes fl. 2,394 36

Détail d'une aune courante :

Le corps de ces ponceaux étant semblable à celui
des aqueducs de 0,60 d'ouverture sous le canal,
dont le montant s'élève, par aune courante, à

fl. 11 74

Ci, pour 140 aunes courantes entre les têtes
de ces ponceaux

1,643 60

fl. 4,037 96	fl. 4,037 96
--------------	--------------

Pour 96 bornes en pierre de 1^{er} échantillon.

A 1^a,50 chacune, sur 0,40 et 0,40 aux abords des-
dits ponceaux. m².
Et pour les fondations desdites bornes

23 04

96 00

à fl. 60 00

8 35

fl. 1,382 40

801 60

Total

2,184 00

2,184 00

OUVRAGES DIVERS.

Bassin intermédiaire aux dernières écluses à Bruxelles.

Déblai en terre ordinaire, à 5 relais m ³ .	1,500 00	à fl. C 345	fl. 517 50
Id. dans l'eau, à id.	1,500 00	0 545	817 50
Remblai id. à 2 relais	2,700 00	0 225	607 50
Maçonnerie en pierres sèches.	102 00	15 00	1,530 00
Id. de 1 ^{er} échantillon	5 10	60 00	306 00
Total			3,778 50

Suite du devis estimatif général.

§ 4. OUVRAGES D'ART POUR L'ALIMENTATION.

Empellements dans les digues des réservoirs.

EMPELLEMENT POUR LE RÉSERVOIR DU PIÉTON.

Déblai en terre ordinaire, à 5 relais. m ³ .	459 00	à fl. 0 345	fl. 158 36	
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon	10 06	60 00	603 60	
Id. id. de 2 ^e id.	41 39	40 00	1,655 60	
Id. en briques.	1,037 06	8 35	8,659 45	
Id. en pierres sèches.	44 00	15 00	660 00	
Bois pour fondations	1 37	54 00	73 98	
Id. de moyenne dimension.	3 45	70 00	241 50	
Fer coulé. liv.	358 20	0 275	98 50	
Fer forgé. liv.	105 00	0 58	60 90	
Mouvement d'engrenage	" "	" "	150 00	
Pavage m ² .	23 80	3 00	71 40	
Épueisemens.	" "	" "	500 00	
Total pour cet empellement			12,933 29	12,933 29

EMPELLEMENT POUR LE RÉSERVOIR D'AUDOUNONT.

La valeur de cet empellement, estimée proportionnellement au précédent, s'élève à fl. 8,627 00

EMPELLEMENT D'OBAY.

La valeur de cet empellement, estimée proportionnellement aux précédents, s'élève à fl. 7,101 00

EMPELLEMENT DE BORNIVAL.

Sa valeur proportionnelle aux précédents s'élève à fl. 10,168 00

Prises d'eau.

Prise d'eau horizontale ou à simple dérivation :

Déblai en terre ordinaire, à 2 relais a ³	100 00	à fl. 0 225	fl. 22 50
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon.	1 56	60 00	93 60
A reporter.			116 10

*Suite du devis estimatif général.***RÉCAPITULATION.**

§ 1. *Achats de terrains et indemnités* fl. 1,350,113 60

§ 2. *Ouvrages en terrasses.*

Pour le canal	fl. 963,701 76	} 1,079,518 78
Pour redressement de rivières	61,248 33	
Rigoles, réservoirs, etc.	54,568 69	
Plantations et semis.	pour mémoire	

§ 3. *Ouvrages d'art du canal.*

Percement souterrain	fl. 362,126 00	} 1,690,712 02
Écluses	848,176 67	
Ponts-canaux.	54,340 74	
Ponts-routes	120,078 10	
Maisons d'éclusiers ou de pontonniers	155,898 88	
Aqueducs et buses	105,695 03	
Ponceaux	40,618 10	
Bassin intermédiaire aux dernières écluses à Bruxelles.	3,778 50	

§ 4. *Ouvrages pour l'alimentation.*

Empellemens.	fl. 38,672 51	} 70,047 68
Prises d'eau	18,025 61	
Ponts-aqueducs sur rigoles	13,349 56	
Frais d'enregistrement, léges et timbres, 2 p. %		83,807 84
Frais de notaires, d'enregistrement d'actes, 5 p. % sur l'estimation		67,505 68

Total	fl. 4,341,705 60
En somme ronde	<u>4,350,000 00</u>

Bruxelles, le 27 janvier 1825.

Fait et dressé par l'ingénieur en chef,

Était signé, A. VIFQUIN.

Pour copie conforme,
A. VIFQUIN.

Annexe L^a B.*Note sur la dépense déjà faite pour la maintenance des grandes berges de partage en 1832, 1833 et 1834.*

En 1832, il s'est manifesté presque immédiatement après la mise à foud du canal, cinq grands éboulemens qui partirent même du foud du canal.

Deux de ces éboulemens 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 arqueboutés au pied avec de forts travers, mais ce travail n'arrêta point absolument les éboulemens.

Tous ces ouvrages coûtèrent la somme de.	fl.	8,000 00
Dans cette même année, on perça sous et dans ces éboulemens des bouveaux en fascinages soutenus, qui arrêterent la marche des berges en ces points, pour une somme qui fut évaluée à environ.		13,820 00
En 1833, des ouvrages semblables furent exécutés sous sept nouveaux éboulemens et coûtèrent.		13,200 00
En 1834, dix autres éboulemens, après les grandes pluies de la fin de 1833, furent soutenus partie en perrés en pierre, partie en fascinage souterrain; la dépense en fut de.		14,880 00
Total.	fl	<u>49,900 00</u>

NOTA. La totalité des ouvrages à exécuter dans les quatre à cinq années qui vont suivre, et qui restent, d'après la convention, à la charge du concessionnaire, ne restera probablement pas au-dessous de 70,000 florins.

Annexe L^a C.

Pièces et renseignemens demandés par M...

Réponses du ministre de l'intérieur.

1° L'opinion émise dans le temps par M. le ministre des finances : c'était alors M. Coghen, si je ne me trompe ;

2° La note des intérêts échus jusqu'au 1^{er} octobre, des versemens successivement opérés par le syndicat et par le trésor belge ;

3° Le produit annuel depuis l'ouverture : cela doit être connu du gouvernement, qui a dû nommer des agens pour le contrôle des recettes.

Le produit présumé pour l'avenir ;

4° La note des avances faites indépendamment de la somme de quatre millions de florins ;

5° La note des calculs qui ont servi de base à la transaction ;

6° Les 486,692 florins sont-ils *légalement* ou *équitablement* exigibles ?

7° Quelle autre indemnité réclame-t-on ?

Quels sont les motifs et l'importance de cette réclamation ?

Le rapport est ci-joint.

Il n'y a pas d'intérêts échus ; aux termes du contrat avec le syndicat, le concessionnaire n'est tenu qu'au paiement d'une annuité de 280,000 fl. pendant 27 ans ; cette annuité comprend les intérêts et le remboursement du capital avancé.

Voir à cet égard la note ci-jointe, qui fait connaître le produit des recettes jusqu'au 10 septembre 1834.

Voir la note de M. Vifquin.

Il n'a été avancé aux concessionnaires, indépendamment des quatre millions, que 24,000 florins sur les fonds de l'industrie. Cette avance leur a été faite par M. le gouverneur du Hainaut ; elle est en-dehors de la convention soumise à l'examen de la Chambre.

Les calculs dont il s'agit sont reproduits dans la note de M. Vifquin.

Il s'agit de travaux en-dehors du contrat. Les droits des concessionnaires à en obtenir le remboursement sont incontestables. Si le gouvernement s'était refusé à un arrangement sur ce point, les concessionnaires auraient porté la contestation devant les tribunaux, où ils ne pouvaient manquer d'obtenir gain de cause.

Indépendamment des travaux en plus, le concessionnaire réclame des indemnités,

1° Du chef de dégâts pendant la révolution, enlèvement de matériaux, abandon forcé des travaux. 35,798 florins ;

2° Du chef de la séparation de la Belgique et de la Hollande. Les concessionnaires éva-

lucient à 80,000 tonneaux les transports qui auraient eu lieu vers la Hollande, et fixent à 136,000 florins par an l'indemnité qui leur serait due à raison de la perte de ce débouché;

3° Du chef de la loi qui a abaissé les droits sur les charbons français. Cette loi restreignant le débit des charbons maigres de Charleroi, qui servaient antérieurement à la cuisson des briques, dans les Flandres, et à la fabrication des chaux de Tournai, enlève au canal, au dire des concessionnaires, un transport de 21,000 tonneaux, ce qui donnerait lieu à une indemnité de 35,700 fl. par an ;

4° Du chef de l'abaissement des péages dans la proportion de 1 fl. 70 à 1 fl. 45, dans la supposition d'un tonnage de 250,000 tonneaux, les concessionnaires élèvent leurs prétentions de ce chef à 37,250 fl. par an. La réduction du tarif n'est que du septième environ, tandis qu'on la demandait de moitié.

Annexe L^a D.

*Montant des recettes du canal, depuis l'ouverture jusqu'au 10
septembre 1834.*

1832. Du 11 au 31 octobre. . . fl.	10,556 55	
Novembre.	25,338 57	
Décembre.	21,593 40	
	<hr/>	
	57,488 52	
1833. Janvier, chômage jusqu'au 9 février, par les glaces	» »	
Du 10 au 28 février	11,733 75	
Mars.	16,832 38	
Avril.	19,818 53	
Mai.	23,190 95	
Juin.	21,250 82	
Juillet.	27,744 77	
Août.	36,039 98	
Septembre, chômage du 1 ^{er} au 30.	» »	
Octobre.	36,902 58	
Novembre.	34,658 18	
Décembre.	25,237 97	
1834. Janvier.	15,429 04	
Février.	11,666 79	
Mars.	18,533 37	
Avril.	20,791 66	
Mai.	26,723 66	
Juin.	32,988 72	
Du 1 ^{er} au 18 juillet.	25,295 21	
Du 19 juillet au 10 septem- ber, chômage.	» »	
	<hr/>	
	fl.	462,326 88, soit fr. 978,469 59

Il est à remarquer que ce tableau comporte la recette brute, et que l'en-
tretien doit en être déduit.

Annexe L^a E.

Les recettes du bureau de Clabecq, où s'acquitte le droit, à raison de 55 cents, sur tout ce qui s'embarque à Ronquières et au-dessous, à destination de Hal et de Bruxelles, se sont élevées aux sommes ci-après, depuis l'ouverture du canal jusqu'au 10 septembre 1834.

1832. Du 11 au 31 octobre. . . fl.	40 60	
Novembre.	846 70	
Décembre.	936 52	
	<hr/>	
	1,823 82	
1833. Janvier, chômage jusqu'au 9 février, par les glaces	» »	
Du 10 au 28 février.	803 11	
Mars.	1,019 27	
Avril.	1,393 81	
Mai.	1,254 43	
Juin.	808 05	
Juillet.	1,075 22	
Août.	972 68	
Septembre, chômage du 1 ^{er} au 30.	» »	
Octobre.	673 34	
Novembre.	714 08	
Décembre.	690 64	
1834. Janvier.	592 93	
Février.	952 22	
Mars.	1,250 67	
Avril.	1,069 85	
Mai.	905 25	
Juin.	1,837 39	
Du 1 ^{er} au 18 juillet.	964 28	
Du 19 juillet au 10 septem- bre, chômage.	» »	
	<hr/>	
Total. . . . fl.	18,801 04,	soit fr. 39,184 55

Annexe L^a F.

Le calcul suivant prouve que par la transaction soumise à l'approbation des Chambres, le gouvernement, non-seulement s'acquittera envers le concessionnaire de toutes les dépenses extraordinaires, mettra à néant toutes réclamations passées et futures à indemnité, et deviendra dans un court terme le propriétaire direct de cette navigation, mais encore s'assurera, sensiblement dans le même terme, la rentrée des avances qu'il a faites pour l'exécution du canal.

Je dois d'abord faire remarquer que dans ces calculs je n'ai point dû avoir égard à la réduction des 0,25 cents par tonneau, opérée par l'arrêté du
parce qu'elle agit de la même manière sur la hauteur de l'annuité et sur les revenus.

Les annuités pendant 27 années se payant au terme de chaque année, on obtient leur somme totale A avec les intérêts, en ajoutant

$$\text{au capital } C = \frac{28000 (1,05) [(1,05)^{26} - 1]}{0,05} = \dots \text{ fl. } 15,023,400$$

La dernière annuité. " 280,000

Partant, $A = \dots$ fl. 15,303,400

Il suffit maintenant de faire voir que les produits, avec leurs intérêts pendant 17 années $\frac{1}{2}$, de la 11^e $\frac{1}{2}$ à la 29^e, équivalent à peu près à cette somme A .

Le revenu annuel se composera :

1 ^o De 330,000 tonneaux à 1 fl. 70 cents.	fl. 561,000
2 ^o Produits de la pêche et herbages.	" 5,000
3 ^o Produit annuel moyen de 40,000 pieds d'arbres de haute futaie, plantés le long des-digues, à 0,55 l'un (1).	" 22,000
Total.	fl. 588,000
A déduire pour l'entretien réduit au <i>minimum</i>	" 50,000
Produit net annuel.	fl. 538,000

Ces revenus étant perçus régulièrement et employés immédiatement, peuvent être calculés produire intérêt pendant 17 années.

Ainsi, pour avoir le capital A' qu'ils représentent, avec leurs intérêts au terme des 29 années, il faut ajouter au capital.

$$C' = \frac{538000 (1,05) [(1,05)^{17} - 1]}{0,05} = \dots \text{ fl. } 14,597,016$$

Une demi-année de revenu simple. " 269,000

Partant, $A' = \dots$ fl. 14,866,016

Différence avec $A = \dots$ " 437,000

Cette différence, au terme de la concession, ne représentant aujourd'hui qu'une somme d'environ 100,000 florins, est bien peu de chose vis-à-vis la chance certaine d'un tonnage bien plus fort que celui supposé.

Le 6 mars 1835.

A. VIFQUIN.

(1) Une erreur s'est glissée dans la copie, on a écrit 12,000 au lieu de 22,000, la valeur des arbres par année étant estimée à 0 55 c., en partant de la donnée ordinaire qu'un arbre de haute futaie produit 1 franc par année : on a porté 0 55 c., à cause de la raspe plantée sur les grandes digues et les hauts déblais.

Annexe L^a G.

On élève la prétention que nous devrions, au-dessus de l'annuité stipulée par l'art. 4 du contrat avec le syndicat, les intérêts de quatre millions depuis le jour que nous avons reçu, jusqu'à celui où la première annuité commence à courir. C'est une grande erreur; le contrat est intervenu le 12 septembre 1827. Son art. 2 porte que, dans cette même année, un million serait fourni, un second million en 1828, un troisième en 1829 et un quatrième en 1830; mais eu égard qu'à la date du contrat neuf mois de l'année 1827, pendant laquelle le premier million aurait dû être fourni, étaient à peu près écoulés, et que par conséquent le capital serait fourni en trois années et quelques mois, on a pris la moyenne de vingt un mois d'intérêt, montant à 315,000 fl. faisant ensemble 4,315,000 fl.; à cette somme on a ajouté l'intérêt des six mois à courir de l'ouverture du canal à celui auquel les annuités commencent à courir, montant à la somme de 97,087 fl. 50 c., qui a porté le capital à rembourser à la somme de 4,412,087 fl. 50 c.; mais par contre, et eu égard à ce que dans les annuités les intérêts de ce capital sont compris comme si le remboursement n'avait lieu qu'à la fin de chaque année, tandis qu'aux termes de l'art. 5 il a lieu par anticipation chaque mois, on a dû tenir compte des intérêts des 280,000 fl. payés par anticipation en douze mois; mais vu la clause par laquelle il est dit que les fonds versés dans le courant d'un mois ne seront censés reçus par le syndicat que le premier jour du mois suivant, ces intérêts n'ont été portés que pour onze mois, à la moyenne de cinq et demi, faisant 5,775 fl., qui, ajoutés au crédit des concessionnaires, portent chaque annuité à 285,775 fl., laquelle annuité complète le remboursement, en capital et intérêts, en vingt-sept années, comme on le verra par le tableau ci-joint n° 1, tandis que celui sous le n° 2 prouve que si les intérêts n'avaient pas été ajoutés au capital, il aurait été remboursé au moyen de 23 annuités de 280,000 fl., et un supplément de 112,681 fl. 92 c. la vingt-quatrième année.

Le tableau n° 3 démontre que, par suite de la non exécution de ses engagements, le syndicat est loin d'avoir droit aux 315,000 fl. et aux 97,087 fl. 50 c. qui lui ont été assurés par le contrat, et qu'il ne lui revient légalement qu'une somme de 175,000 fl.

L'art. 5 portant que toutes les sommes à percevoir seront versées chaque mois pour le compte du syndicat, chez le receveur de l'État, et l'art. 8, que dans le compte des intérêts et remboursements, les versements ne seront portés au crédit des concessionnaires qu'à dater du premier du mois suivant celui dans le courant duquel ces versements auront lieu, on paraît en avoir inféré que les intérêts étaient dus indépendamment de l'annuité. Mais on n'a pas fait attention que le compte d'ordre à tenir par le syndicat, et qui doit être arrêté chaque année, ne voit que sur la restitution à faire par le syndicat des sommes qu'il aurait perçues au-delà des 280,000 fl., ou sur le supplément à payer par les concessionnaires, au cas qu'au bout d'une ou plusieurs années les revenus n'auraient pas atteint 280,000 fl.; ce qui est clairement expliqué à l'art. 7, où il est dit que toutes les sommes excédantes celle de 280,000 fl., qui auront été perçues par le syndicat, seront payées et rendues aux concessionnaires, ce qui démontre à toute évidence que jamais le syndicat n'a eu la pensée de prétendre à quelque chose de plus que l'annuité convenue, et que les intérêts y sont compris.

Du reste les chiffres sont là : tout homme peut vérifier si 285,775 fl. par an représentent le remboursement en capital et intérêts à 4 $\frac{1}{2}$ p. % de 4,412,087 fl. 50 c. et au-delà.

On peut ajouter à cela, que le syndicat n'a pas rempli ses engagements; que ce n'est qu'au bout de six années que les fonds ont été faits, au grand détriment des concessionnaires qui ont droit à des dommages et intérêts de ce chef et à la réduction des intérêts compris dans l'annuité; ainsi c'est le contraire de la supposition faite, qui est vrai.

Les chiffres du tonnage, posés comme bases de la transaction, paraissent d'un autre côté être l'objet de remarques; on prétend que les tonneaux ne doivent être comptés qu'au droit fractionné dans le tarif.

Jamais je n'ai entendu parler d'une pareille prétention, qui d'ailleurs ne permettrait aucune évaluation certaine, en ce que toutes marchandises autres que charbons, chaux, pierres, paient un droit par distance et par écluse, et qu'il serait impossible de déterminer d'avance la quotité de tonneaux de chaque espèce de marchandise. Dans toutes les conférences que j'ai eu l'honneur d'avoir avec MM. l'inspecteur-général Teichmans et le chef de division Philips, il n'a jamais été question que de tonneaux à 1 fl. 70 c. et de leur réduction à 1 fl. 45 c. Si néanmoins on veut toucher à ces chiffres, je le veux bien, mais alors je dois rejeter celui de 225,000 tonneaux que je me suis laissé imposer, contrairement à ce qui existe, comme moyenne des produits pendant les 11 $\frac{1}{2}$ années,

1° Parce qu'il est exagéré, la recette des deux dernières années ne donnant qu'une moyenne de 160,000 tonneaux; 2° parce qu'il est impossible que le chiffre de 225,000 soit atteint pour la concession, attendu que dès le moment que le tonnage atteindra cette hauteur, le gouvernement s'emparera du canal, en vertu de l'art. 27 de la convention, et qu'ainsi il ne laissera aux concessionnaires que les années pendant lesquelles le tonnage restera au-dessous de 225,000, de manière qu'en prenant pour point de départ ce qui existe, 160,000 tonneaux, la moyenne la plus haute à espérer sera de 200,000, si toutefois elle est atteinte.

Ceci posé, la conséquence qui en découle est, qu'au lieu de 11 $\frac{1}{2}$ années pour rembourser la concession de ses mises, avances et intérêts, il faudra 13 ans et 8 mois. C'est au gouvernement à décider quel est celui des deux termes qu'il préfère m'accorder.

Annexe L^a II.

TABLEAU DE REMBOURSEMENT.

Capital prêté.		fl. 4,000,000 00
Intérêts à 4 $\frac{1}{2}$ p. % à la moyenne de 21 mois.		315,000 00
		<u>4,315,000,00</u>
Intérêts de cette somme pendant six mois, du jour de l'ouverture du canal jusqu'à celui que les annuités commencent à courir.		97,087 50
	Total.	<u>4,412,087 50</u>
Première annuité.	fl. 280,000 00	
Intérêts des versements par anticipation en faveur des concessionnaires.	5,775 00	
	<u>285,775 00</u>	
Intérêts d'une année de fl. 4,412,087 50.	198,543 95	
	<u>87,231 05</u>	
	Remboursement.	<u>4,324,856 45</u>
2 ^e Annuité et intérêts.	285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 4,324,856 45.	194,618 54	
	<u>91,136 46</u>	
		<u>4,233,699 99</u>
3 ^e Annuité et intérêts.	285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 4,233,699 99.	190,516 50	
	<u>95,258 50</u>	
		<u>4,138,441 49</u>
4 ^e Annuité et intérêts.	285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 4,138,441 49.	186,229 86	
	<u>99,545 14</u>	
		<u>4,038,896 35</u>
5 ^e Annuité et intérêts.	285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 4,038,896 35.	181,750 33	
	<u>104,024 67</u>	
		<u>3,934,871 68</u>
6 ^e Annuité et intérêts.	285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,934,871 68.	176,979 22	
	<u>108,795 78</u>	
	Remboursement.	<u>3,826,075 90</u>
	A reporter.	fl. 3,826,075 90

	Report. fl.	3,826,075 90	
7 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,824,075 90.		172,083 41	
		<hr/>	
Remboursement.			113,691 59
			<hr/>
			3,710,384 31
8 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,710,384 31.		166,967 29	
		<hr/>	
Remboursement.			118,807 71
			<hr/>
			3,591,576 60
9 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,591,576 60.		161,620 94	
		<hr/>	
			124,154 06
			<hr/>
			3,467,422 54
10 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,467,422 54.		156,034 01	
		<hr/>	
			129,740 99
			<hr/>
			3,337,681 55
11 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,337,681 55.		150,195 66	
		<hr/>	
			135,579 34
			<hr/>
			3,202,102 21
12 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,202,102 21.		144,074 59	
		<hr/>	
			141,680 41
			<hr/>
			3,060,421 80
13 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,060,421 80.		137,718 98	
		<hr/>	
			148,056 02
			<hr/>
			2,912,365 78
14 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 2,912,365 78.		131,056 46	
		<hr/>	
			154,718 54
			<hr/>
			2,757,647 24
15 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 2,757,647 24.		124,094 12	
		<hr/>	
			161,680 88
			<hr/>
			2,595,966 36
16 ^e Annuité et intérêts.		285,775 00	
Intérêts d'une année de fl. 2,595,966 36.		116,818 47	
		<hr/>	
			168,956 53
			<hr/>
A reporter. fl.			2,427,009 83

	Report.	fl. 2,427,009 83	
17° Annuité et intérêts.	fl. 285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 2,427,009 83.	109,215 44		
			<u>176,559 56</u>
			2,250,450 27
18° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 2,250,450 27.	101,270 26		
			<u>184,504 74</u>
			2,065,945 53
19° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 2,065,945 53.	92,967 54		
			<u>192,807 46</u>
			1,873,138 07
20° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 1,873,138 07.	84,291 21		
			<u>201,483 79</u>
			1,671,654 28
21° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 1,671,654 28.	75,224 44		
			<u>210,550 56</u>
			1,461,103 72
22° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 1,461,103 72.	65,749 66		
			<u>220,025 34</u>
			1,241,078 38
23° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 1,241,078 38.	55,848 52		
			<u>229,926 48</u>
			1,011,151 90
24° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 1,011,151 90.	45,501 83		
			<u>240,273 17</u>
			770,878 73
25° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 770,878 73.	34,689 54		
			<u>251,085 46</u>
			519,793 27
26° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 519,793 27.	23,390 69		
			<u>262,384 31</u>
			257,408 96
27° Annuité et intérêts.	285,775 00		
Intérêts d'une année de fl. 257,408 96.	11,583 40		
			<u>274,191 60</u>
			Excédant en trop. fl. 16,782 64

Annexe L^e I.

TABLEAU DE REMBOURSEMENT.

Capital prêté.		fl. 4,000,000 00
Intérêts à 4 $\frac{1}{2}$ p. % à la moyenne de 21 mois.		315,000 00
	Total.	<u>4,315,000 00</u>
Intérêts de cette somme pendant six mois, du jour de l'ouverture du canal jusqu'à celui où les annuités commencent à courir.		97,087 50
	Total.	<u>4,412,087 50</u>
Première annuité.	fl. 280,000 00	
Intérêts du paiement par anticipation en faveur des concessionnaires.	5,550 00	
	<u>285,550 00</u>	
À déduire, intérêts d'une année de fl. 4,412,087 50.	198,543 93	
	<u>87,006 07</u>	
	Remboursement.	<u>4,325,081 43</u>
2 ^e Annuité.	280,000 00	
Intérêts en faveur des concessionnaires	5,550 00	
	<u>285,550 00</u>	
À déduire, intérêts d'une année de fl. 4,325,081 43	194,628 66	
	<u>90,921 34</u>	
	Remboursement.	<u>4,234,160 09</u>
3 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 4,234,160 09.	190,537 20	
	<u>95,012 80</u>	
	Remboursement.	<u>4,139,147 29</u>
4 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 4,139,147 29.	186,261 62	
	<u>99,288 38</u>	
	Remboursement.	<u>4,039,858 91</u>
5 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 4,039,858 91.	181,793 65	
	<u>103,756 35</u>	
	Remboursement.	<u>3,936,102 56</u>
6 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 3,936,102 56.	177,124 61	
	<u>108,425 39</u>	
	Remboursement.	<u>3,827,677 17</u>
	A reporter.	fl. 3,827,677 17

	Report	fl.	3,827,677 17
7 ^e Annuité.		fl.	280,000 00
Intérêts en faveur de concessionnaires.			5,550 00
			<u>285,550 00</u>
Intérêts d'une année de fl. 3,827,677 17.			172,245 47
	Remboursement.		113,304 53
			<u>3,714,372 64</u>
8 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 3,714,372 64.			167,146 76
			<u>285,550 00</u>
	Remboursement.		118,403 24
			<u>3,595,969 40</u>
9 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 3,595,969 40.			161,818 62
			<u>285,550 00</u>
	Remboursement.		123,731 38
			<u>3,472,238 02</u>
10 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 3,472,238 02.			156,250 71
			<u>285,550 00</u>
	Remboursement.		129,299 29
			<u>3,342,938 73</u>
11 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 3,342,938 73.			150,432 24
			<u>285,550 00</u>
	Remboursement.		135,117 76
			<u>3,207,820 97</u>
12 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 3,207,820 97.			144,351 94
			<u>285,550 00</u>
	Remboursement.		141,198 06
			<u>3,066,622 91</u>
13 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 3,066,622 91.			137,998 03
			<u>285,550 00</u>
	Remboursement.		147,551 97
			<u>2,919,070 94</u>
14 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 2,919,070 94.			131,358 19
			<u>285,550 00</u>
	Remboursement.		154,191 81
			<u>2,764,879 13</u>
15 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 2,764,879 13.			124,419 56
			<u>285,550 00</u>
	Remboursement.		161,130 44
			<u>2,603,748 69</u>
16 ^e Annuité et intérêts.			285,550 00
Intérêts d'une année de fl. 2,603,748 69.			117,168 69
			<u>285,550 00</u>
			168,381 31
			<u>2,435,367 38</u>
	A reporter.	fl.	2,435,367 38

	Report	2,435,367 38
17 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 2,435,367 38.	109,591 53	
	<hr/>	
Remboursement.		175,958 47
		<hr/>
		2,259,408 91
18 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 2,259,408 91.	101,673 40	
	<hr/>	
Remboursement.		183,876 60
		<hr/>
		2,075,532 31
19 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 2,075,532 31.	933,98 95	
	<hr/>	
Remboursement.		192,151 05
		<hr/>
		1,883,381 26
20 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 1,883,381 26.	84,752 15	
	<hr/>	
Remboursement.		200,797 85
		<hr/>
		1,682,583 41
21 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 1,682,583 41.	75,716 25	
	<hr/>	
Remboursement.		209,833 75
		<hr/>
		1,472,749 66
22 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 1,472,749 66.	66,293 73	
	<hr/>	
Remboursement.		219,276 27
		<hr/>
		1,253,473 39
23 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 1,253,473 39.	56,406 30	
	<hr/>	
Remboursement.		229,143 70
		<hr/>
		1,024,329 69
24 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 1,024,329 69.	46,094 83	
	<hr/>	
Remboursement.		239,455 17
		<hr/>
		784,874 52
25 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 784,874 52.	35,319 35	
	<hr/>	
Remboursement.		250,230 65
		<hr/>
		534,643 87
26 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 534,643 87.	24,058 97	
	<hr/>	
Remboursement.		261,491 03
		<hr/>
		273,152 84
27 ^e Annuité et intérêts.	285,550 00	
Intérêts d'une année de fl. 273,152 84.	12,291 87	
	<hr/>	
Remboursement.		273,258 13
		<hr/>
Fraction négligée du logarithme.		105 29

L'intérêt d'un capital de fl. 4,000,000, à $4\frac{1}{2}$ p. %, monte pour six mois à fl. 97,087 50.

Tableau de l'amortissement d'un capital de fl. 97,087 50, en 27 années, par le remboursement annuel de fl. 6,300.

Capital.		fl. 97,087 50
1 ^{re} Année. Remboursement. fl.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 97,087 50.	4,368 93	
		<u>1,931 07</u>
		95,056 43
2 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 95,056 43.	4,277 53	
		<u>2,022 47</u>
		93,033 96
3 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 93,033 96.	4,186 52	
		<u>2,113 48</u>
		90,920 48
4 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 90,920 48.	4,091 42	
		<u>2,208 58</u>
		88,711 90
5 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 88,711 90.	3,992 03	
		<u>2,307 97</u>
		86,403 93
6 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'un année de fl. 86,403 93.	3,888 17	
		<u>2,411 83</u>
		83,992 10
7 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 83,992 10.	3,779 64	
		<u>2,520 36</u>
		81,471 74
8 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 81,471 74.	3,666 22	
		<u>2,633 78</u>
A reporter		78,837 96

Report		fl. 78,837 96
9 ^e Année. Remboursement. fl.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 78,837 96.	<u>3,547 70</u>	
		<u>2,752 30</u>
		76,085 66
10 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 76,085 66.	<u>3,423 85</u>	
		<u>2,876 15</u>
		73,209 51
11 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 73,209 51.	<u>3,294 42</u>	
		<u>3,005 58</u>
		70,203 93
12 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 70,203 93.	<u>3,159 17</u>	
		<u>3,140 83</u>
		67,063 10
13 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 67,063 10.	<u>3,017 83</u>	
		<u>3,282 17</u>
		63,780 83
14 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 63,780 83.	<u>2,870 13</u>	
		<u>3,429 87</u>
		60,350 96
15 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 60,350 00.	<u>2,715 79</u>	
		<u>3,584 21</u>
		56,766 75
16 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 56,766 75.	<u>2,554 50</u>	
		<u>3,745 50</u>
		53,021 25
17 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 53,021 25.	<u>2,385 95</u>	
		<u>3,914 05</u>
		49,107 20
18 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 49,107 20.	<u>2,209 81</u>	
		<u>4,090 19</u>
A reporter.		45,017 01

Report.		fl. 45,017 01
19 ^e Année. Remboursement. fl.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 45,017 01.	2,025 76	
	<hr/>	4,274 24
		<hr/>
		40,742 77
20 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 40,742 77.	1,833 42	
	<hr/>	4,466 58
		<hr/>
		36,276 19
21 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 36,276 19.	1,632 42	
	<hr/>	4,667 58
		<hr/>
		31,608 61
22 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 31,608 61.	1,422 38	
	<hr/>	4,877 62
		<hr/>
		26,730 99
23 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 26,730 99.	1,202 89	
	<hr/>	5,097 11
		<hr/>
		21,633 88
24 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 21,633 88.	973 52	
	<hr/>	5,326 48
		<hr/>
		16,307 40
25 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 16,307 40.	733 83	
	<hr/>	5,566 17
		<hr/>
		10,741 23
26 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 10,741 23.	483 35	
	<hr/>	5,816 65
		<hr/>
		4,924 58
27 ^e Année. Remboursement.	6,300 00	
Intérêts d'une année de fl. 4,924 58.	221 60	
	<hr/>	6,078 40
		<hr/>
Excédant en trop.		1,153 82

Annexe L^a L.

MM. Visquin 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 d'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 d'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 Charleroi 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 d'Houdeng a été porté dans l'évaluation du tonnage de 250,000, à un tiers de cette quantité, et que le canal de Charleroi 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,

H. CLASSEN.

Annexe L^a M.

Relevé des époques des certificats délivrés par le gouvernement belge, pour travaux exécutés, et des dates d'encaissement des mandats ordonnancés.

EXPÉDITION DES CERTIFICATS.	SOMMES.	DATES DE L'ENCAISSEMENT, d'après le registre du concessionnaire.	SOMMES.
	fl.		fl.
Un certificat en date du 25 novembre 1830.	100,000 00	Le 4 janvier 1831. . .	25,000 00
		21 id.	15,000 00
<i>Interruption des travaux.</i>		26 février.	25,000 00
		25 mars.	25,000 00
Un id. du 15 mars 1831 . . .	100,000 00	1 ^{er} avril.	10,000 00
		4 mai.	50,000 00
Un id. du 3 mai 1831	100,000 00	9 id.	50,000 00
		21 id.	50,000 00
		4 juin.	25,000 00
		7 id.	25,000 00
Un id. du 29 mai 1831. . . .	100,000 00	11 id.	25,000 00
		18 id.	25,000 00
<i>Interruption.</i>		30 id.	25,000 00
		7 juillet.	25,000 00
Un id. du 5 juillet 1831 . . .	100,000 00	30 id.	50,000 00
		20 août.	50,000 00
Un id. du 15 août 1831 . . .	100,000 00	3 septembre. . . .	40,000 00
		10 id.	30,000 00
		19 id.	30,000 00
Un id. du 10 septembre 1831.	100,000 00	30 id.	40,000 00
		10 octobre	30,000 00
		25 id.	30,000 00
Un id. du 20 octobre 1831 . .	100,000 00	17 novembre	15,000 00
		1 ^{er} décembre	15,000 00
		12 id.	20,000 00
<i>Interruption.</i>		10 janvier 1832. . . .	15,000 00
		id.	20,000 00
		10 février.	15,000 00
Un id. du 24 décembre 1831.	100,000 00	18 janvier	40,000 00
		16 février.	30,000 00
		8 mars.	30,000 00
Un id. du 2 avril 1832. . . .	100,000 00	30 avril.	40,000 00
		4 mai	30,000 00
		9 id.	30,000 00
Un id. du 29 janvier 1833 . .	100,000 00	27 février 1833. . .	40,000 00
		9 mars.	50,000 00
		8 août.	24,000 00
	1,100,000 00		1,100,000 00

Nota. En portant à 12,000 fl. les pertes résultant de ces interruptions, on n'estime point au tiers la perte réelle qui en est résultée pour le concessionnaire.

Annexe L^a N.

Observations présentées par plusieurs membres sur le calcul de la valeur actuelle du canal pour les concessionnaires.

On trouve, à la page 35 du rapport de M. l'ingénieur, les calculs à l'aide desquels il trouve qu'il faut onze années et demie de non paiement par les concessionnaires de l'annuité de 280,000 florins, pour qu'ils se trouvent être remboursés de la valeur actuelle pour eux du canal. Dans ces calculs les travaux extraordinaires ne figurent que pour une somme de 486,000 florins. Mais il y a à faire les observations suivantes :

1^o Il est bien vrai, peut-être, que dans l'hypothèse qu'on fait d'un tonnage moyen de 250,000 tonneaux, pour les 29 années de la concession, il y a avantage pour l'État à adopter le revenu de 275,000 florins (1), auquel arrivent les concessionnaires, si toutefois leurs calculs sont exacts, en calculant d'après un tonnage de 225,000 tonneaux, appliqué aux 13 premières années de la concession; mais il faut bien remarquer que cela n'est dans tous les cas vrai que par comparaison au tonnage de 250,000 tonneaux, pour toute la durée de la concession, et, qu'encore une fois, ce sont là toutes hypothèses qui, dans la réalité des événemens, pourront varier infiniment lorsqu'elles seront converties en faits.

Ensuite, il est à remarquer aussi que dans le calcul de leur revenu les concessionnaires n'ont fait entrer en compte que le prix réduit à 1 fl. 45 c. du tonnage, tandis que, pour la valeur totale de la concession, M. l'ingénieur prend le prix primitif de 1 fl. 70, ce qui suppose l'indemnité pour différence des prix de tonnage, résultant de l'arrêté de 1832, comme due et accordée aux concessionnaires. Or telle n'est pas notre opinion à nous;

2^o M. l'ingénieur disant lui-même, à la page 37 de son rapport, que tous ses calculs supposent les canaux et chemins de fer, d'embranchement, exécutés; il s'ensuit que même le tonnage de 250,000 tonneaux ne pourrait pas être admis;

3^o Les revenus des herbages et pêche des embranchemens ne nous paraissent pas pouvoir être portés ici en compte, car il ne doit être question que du canal principal. Il faut que le gouvernement reste libre de faire ou de ne pas faire les embranchemens, comme il l'a toujours été. On ne trouve, en effet, dans aucun des contrats ou actes relatifs à l'adjudication du canal principal, que l'État se serait engagé positivement à la construction des embranchemens. Tout au plus y a-t-il une induction à tirer d'un tarif annexé au cahier des charges, pour un embranchement débouchant à Ronquières; et si l'on fait cet embranchement au lieu de celui de la transaction, débouchant à Seneffe, il doit en résulter un avantage réel pour l'État. Le mémoire à l'appui du projet du canal, et le cahier des charges, combinés, ne garantissent d'ailleurs autre chose, selon nous, qu'un embarquement des charbons d'Houdeng à Ronquières, et un embarquement des charbons de Marimont à Seneffe;

4^o Dans tous les cas, quand bien même on admettrait les tonnages de 250,000 et 225,000 tonneaux, ci-dessus, respectivement pour les 29 et 13 années de la con-

(1) 225,000 tonneaux à fl. 1 45.	fl. 326,250
Herbages et pêche.	» 5,000
Produit des embranchemens.	» 1,500
	<hr/>
Revenu brut.	fl. 332,750
Déduisant la somme d'entretien.	» 58,000
	<hr/>
Revenu net annuel.	fl. 274,750

cession, il faut différencier les prix des péages. « Ce sont là des chiffres de transaction, » des chiffres de convention, nous dira-t-on peut-être, et ceux qui en sont convenus » ont entendu leur appliquer le droit de péage plein de 1 fl. 70 cents. Ils n'ont pas » voulu les fractionner en raison des divers péages, et par conséquent nous ne le » pouvons pas. »

Mais, demanderons-nous d'abord, que sommes-nous donc ici? Quelle est notre véritable mission? N'est-ce pas d'examiner la transaction dans toutes ses parties quelconques, et si nous trouvons, ne fût-ce qu'un seul point où les intérêts de l'État soient lésés, de conclure à la rectification de la transaction, si non à son rejet? Depuis quand une législature à laquelle la constitution attribue la ratification d'une transaction entre l'État et des particuliers, doit-elle se croire liée par cette transaction elle-même, dès que ces particuliers et un ministre l'ont signée? En un mot, l'administration a fait une faute de ne pas fractionner les tonnaages en raison des divers péages. Cette faute est au préjudice de l'État, et la transaction n'étant conclue que sauf ratification par la législature, il est heureusement temps encore de la réparer, si toutefois, comme nous le pensons, il ne vaut pas mieux encore rejeter toute la transaction.

Ces bases préliminaires posées, nous en venons aux calculs. Voyons d'abord ce que dans les hypothèses faites la concession actuelle vaut au concessionnaire, même en maintenant l'arrêté de 1832 que le *gouvernement peut rapporter quand il lui plaît*, et qui accorde au concessionnaire le remboursement de la différence des recettes.

Nous aurons :

181,250 tonneaux à	fl. 1 70.	fl. 308,125 00	} fl. 331,968 75
6,250 " à	1 40	8,750 00	
9,375 " à	0 65	6,093 75	
22,500 " à	0 40	9,000 00	
<u>219,357</u>			

Pour le surplus.

206,554 — 181,250 = 25,304 à fl. 1 45	— 37,690 80	} 40,546 78
7,122 — 6,250 = 872 à " 1 20	— 1,046 40	
10,683 — 9,375 = 1,308 à " 0 55 $\frac{1}{2}$	— 725 94	
25,641 — 22,500 = 3,141 à " 0 34 $\frac{1}{2}$	— 1,083 64	
	Total.	<u>372,513 53</u>
A déduire { l'annuité 280,000	}	338,000 00
{ entretien 58,000		
	Reste net.	<u>34,513 53</u>
	Somme ronde fl.	<u>35,000 00</u>

pour mettre tout à l'avantage des concessionnaires.

1° Le revenu annuel des concessionnaires, pendant les 27 années, ne serait donc que de 35,000 florins, ce qui présente un capital réduit à aujourd'hui de (nombre rond) (1). fl. 515,000

$$(1) C = a(1+r) \left(\frac{(1+r)^n - 1}{r} \right), a = 35000; n = 26 - C = 1878760$$

$$\begin{array}{r} 27^{\text{me}} \text{ année} \quad 35,000 \\ \hline 1913760 \end{array}$$

$$A = \frac{C}{(1+r)^n}, n = 27 - A = 515200$$

Report. . . . fl. 515,000

2° Pour les 28° et 29° années, l'annuité ne devant plus être payée, nous porterons ici le revenu brut, moins l'entretien alors arrivé à son *minimum*, comme on le fait dans les calculs de l'administration, 373,000—50,000 ou 323,000, et pour deux années 646,000, dont la valeur actuelle, estimée au quart, donne. . . . » 161,500

3° En supposant que le produit des herbages et de la pêche du canal principal se trouve valoir seul les 5,000 florins (portés au devis pour pêche, herbages et plantations), nous faisons ici une concession, et nous avons pour les 29 années un capital réduit à aujourd'hui d'environ. . . . » 79,000

4° Le prix de 8 florins, pour valeur de chaque pied d'arbre (le long du canal, où il y a de grandes pertes, dommages, etc.) au bout de 29 années, nous a paru bien élevé, mais soit, cela donne pour 35,000 arbres. . . . » 68,000

5° Travaux extraordinaires. . . . » 486,000

Valeur nette actuelle de la concession. . . . » 1,309,500

L'administration arrive à. . . . » 2,340,000

Donc en moins dans notre résultat. . . . fl. 1,030,500

Et il faut bien remarquer ici que nous pensons que sur les 486,000 florins, portés pour travaux extraordinaires, il y aurait dans notre opinion encore *beaucoup* à rabattre, et notamment et incontestablement la somme de 42,337 fl. 50 c., pour intérêts portés en trop dans l'estimation de l'ingénieur.

Nous passons maintenant au revenu annuel calculé par les concessionnaires être de 275,000 florins, pour les premières années de la concession, dont ils demandent à obtenir la jouissance entière en paiement de la somme que la concession de 29 années est trouvée valoir *netto* pour eux aujourd'hui. Admettons, comme l'administration, que le tonnage réel et moyen de ces premières années soit de 225,000 tonneaux.

185,899 tonneaux à fl. 1 45.	fl. 269,553 55
6,410 » à 1 20	7,692 00
9,614 » à 0 55 $\frac{1}{2}$	5,335 77
23,077 » à 0 34 $\frac{1}{2}$	7,961 56
<u>225,000</u>	<u>fl. 290,542 88</u>
Herbages et pêche. . . »	5,000 00
Arbres 35,000 à 30 cents. . . »	10,500 00
Total. . . fl.	306,042 88, en ne comptant

rien aussi pour les embranchemens.

Déduisant la somme d'entretien. . . » 58,000 00

Reste net, annuellement. . . » 248,042 88

Somme ronde. . . . fl. 248,000 00

Et pour éteindre le capital ci-dessus de 1,390,5000 fl., par un revenu annuel

(1) Nous portons même ici, à l'exemple de l'administration, une demi-année en trop, car les 27 annuités ne commencent à prendre cours que six mois après l'ouverture du canal; il ne reste aux concessionnaires plus qu'une année et demie de jouissance pleine sur les 29 années de la concession.

de 248,000 fl., il ne faut guères (1) que 7 années; d'où il suit que par la transaction on accorderait au concessionnaire 4 années et demie de jouissance en trop pour lui payer réellement ce que lui vaut la concession, ce qui du reste concorde assez bien avec les résultats obtenus par l'autre manière de calculer, lorsque la commission a recherché quelle serait la perte réelle pour l'État qui résulterait de la transaction.

Maintenant nous voulons bien admettre que par l'effet de la transaction le gouvernement évitera un procès en résiliation, que les concessionnaires ne manqueraient pas de lui intenter, assure-t-on, en cas de non arrangement. Mais si nous pensons qu'en équité on peut jusqu'à un certain point soutenir avec quelque apparence de fondement qu'il y a lieu d'allouer plusieurs des indemnités réclamées, nous devons reconnaître *qu'en droit* il n'y a nullement lieu de les allouer, et les tribunaux décident en droit; ensuite nous venons de démontrer que même en payant les indemnités admises par des motifs de pure équité, le terme de jouissance à accorder aux concessionnaires devrait être au plus de 8 années, au lieu de 11 années et demie que porte la transaction.

Observations sur les mêmes calculs présentés par un membre de la commission.

Les 737,000 fl. une fois payés, auxquels M. l'ingénieur évalue le coût des travaux extraordinaires, et les 62,500 fl. par an pour réduction des péages, ne constituent pas seuls les indemnités que les concessionnaires réclameraient, ils en demanderaient encore pour la perte que leur fait éprouver notre séparation de la Hollande, pour les transports sur Tournai, dont la loi du 29 juin 1831 les a privés, pour les 2 mètres d'eau qu'on leur avait garantis sur la Sambre et qui n'existent pas, et enfin pour la non exécution des embranchemens. Si ces prétentions étaient reconnues fondées, l'annuité de 280,000 fl. serait annulée et les concessionnaires jouiraient des revenus entiers du canal pendant les 29 années de la concession. Ensuite on doit faire attention :

1° A ce que, par la transaction, le gouvernement obtient l'exécution des embranchemens, sans débours aucun, tandis que sans la transaction il doit les construire de ses propres deniers;

2° A l'indemnité qu'il devrait payer, par suite de la loi sur le chemin de fer, à cause d'une nouvelle réduction des péages, tandis que la convention conclue, le gouvernement, s'il est forcé de réduire le péage, pourra en même temps prendre la concession à son propre compte et jouir, par suite, des bénéfices de l'entreprise qui compenseront ainsi la perte résultant de cette réduction.

« Si, rejetant les chiffres du tonnage moyen pendant la concession de 29 ans et » celle modifiée de 11 $\frac{1}{2}$ ans, 250,000 et 225,000 tonneaux au droit entier, chiffres » bases de la transaction, et cherchant à opérer les calculs en partant des prévisions du » cahier des études, si on veut parvenir à la solution de la question du nombre » d'années de la concession modifiée d'une manière équitable, il faut procéder de » la manière suivante :

$$(1) C = a(1+r) \left(\frac{(1+r)^n - 1}{r} \right); a = 248000, n = b, C = 1770720$$

$$7^{\circ} \text{ année } \quad 248000$$

$$\underline{\quad 2018720}$$

$$A = \frac{C}{(1+r)^n}; n = 7, A = 1434754$$

- » 1° Établir l'avoir du concessionnaire, ou la valeur de son entreprise à la date du premier jour de la concession;
- » 2° Établir pareillement l'avoir de l'État, ou ce qui lui est dû à la même date;
- » 3° Faire la différence.
- » Chercher quel nombre d'années au nouveau droit il faut pour payer cette différence.
- » Nous établirons d'abord les chiffres bases des calculs. Le cahier des études dit que le tonnage sur le canal, y compris un quart d'augmentation, sera de 219,375 tonneaux ainsi partagés :

181,250 à fl.	1 70
6,250 à	1 40
9,375 à	0 65
22,500 à	0 40

219,375 tonneaux; nombre rond, 220,000 tonneaux.

- » Si on cherche ce que devient cette supposition de tonnage du gouvernement, qui exigeait 48^a 7^m de concession, pour le rabais apporté à l'adjudication de 48^a 7^m, à 29 ans, on trouve que le concessionnaire a supposé un tonnage moyen de 263,000 tonneaux, partagé ainsi qu'il suit :

217,000 à fl.	1 70
7,500 à	1 40
11,500 à	0 65
27,000 à	0 40

- » Voilà réellement les chiffres de tonnage ressortant des études, pour la concession des 29 années. Si l'on rejette la prévision du concessionnaire, et qui est 263,000 tonneaux, pour tonnage moyen pendant 29 ans, il faut adopter la prévision du gouvernement qui est de 220,000 tonneaux, pendant 48 ans, et cela revient au même. Ces termes étant proportionnels, si maintenant on cherche dans ce même cahier des études le tonnage supposé au point de départ, on trouve d'abord que ce ne peut-être que 220,000 tonneaux, puisque c'est là le tonnage moyen de toute la concession, dans les prévisions du cahier des études.

- » Ce tonnage de 220,000 n'aurait pu être atteint, pendant les premières années, qu'en admettant que tout le transport par terre, arrivant à Bruxelles, se fût fait par le canal, immédiatement à son ouverture.

- » Or, cette supposition n'a pu réellement être faite, puisqu'il ne pouvait point arriver que tout le transport abandonnât la route, comme l'expérience l'a prouvé (le tonnage des premières années ne montant qu'à 160,000 tonneaux, et plus de arrivant encore par la route).

- » Ainsi en fixant la moyenne des 11 premières années à 210,000 tonneaux, c'est élever cette moyenne bien haut et bien au-delà de la réalité, c'est interpréter évidemment en faveur du gouvernement les données du cahier des études.

- » Ces 210,000 tonneaux doivent être partagés comme suit :

177,500 à fl.	1 45
6,000 à	1 24
9,000 à	0 58
21,500 à	0 34

- » Passons maintenant aux calculs des avoirs réciproques.

- » L'avoir des concessionnaires se compose;

» 1° Du produit pendant les 29 ans, d'un transport moyen de 263,000 tonneaux fractionnés comme suit :

217,000 à fl. 1 70	fl. 368,900	} fl. 393,675
7,500 à 1 40	10,500	
11,500 à 0 65	7,475	
27,000 à 0 40	6,800	

» A déduire pour l'entretien moyen.	50,000
» En nombre rond 344,000 fl.	343,675
» La somme de 29 revenus annuels de 334,000 fl., avec les intérêts à 5 p. % cumulés pendant 28 $\frac{1}{2}$ années, se trouve être, à ce terme, de . . . fl.	21,967,000
» Déduisant de cette somme, 1° les 27 annuités de 280,000 fl. portant intérêt pendant 26 ans.	fl. 15,309,000
» 2° Plus les intérêts de cette somme de la 27° à la	
» 29° année (2 ans).	» 1,531,000
	<u>16,840,000</u>
Différence en faveur du concessionnaire	5,127,000

» Cette somme de 5,127,000, prise en un quart pour sa valeur actuelle, fait.	1,282,000
» 3° Le produit annuel de la pêche, herbages et plantations de raspe, estimé à 500 fl., vaut de même, à la fin de la 29° année, 3,170,000. fl. aujourd'hui.	79,250
» 4° Rétribution pour l'alimentation des embranchemens, de 1,500 fl. pendant 27 ans et demi, vaut, au terme de la concession, 89,000 fl. aujourd'hui.	22,250
» 5° Produit de la plantation de 35,000 arbres de haute futaie, valant l'un dans l'autre 12 fl. au moins, au terme de la concession, ensemble 420,000 fl., aujourd'hui.	105,000
» 6° Travaux extraordinaires du souterrain, ponts et aqueducs.	486,000
» 7° Intérêts de cette somme depuis le règlement de ce compte (2 ans).	48,600
» 8° Travaux extraordinaires pour les hautes berges du bief de partage et du bétonnage.	230,000
» 9° Intérêts moyens sur la somme dépensée de 170,000 fl.	10,500
» 10° Pour perte de matériaux, intérêts de fonds, etc.	20,000
» Valeur actuelle de l'avoir du concessionnaire ou de l'entreprise.	<u>2,283,600</u>

» L'avoir de l'État se compose :

» 1° Intérêt d'une annuité échéant le 26 avril 1834, à peu près une année.	12,600
» 2° Recettes faites jusqu'aujourd'hui, déduction faite de la dépense d'entretien à 58,000 fl. annuellement, pendant deux années et 2 mois donne.	365,000
	<u>377,600</u>
» Avoir du concessionnaire.	2,283,600
» Avoir de l'État.	377,600
	<u>1,906,000</u>

» Cette somme formant l'avoir net du concessionnaire, se traduit en une concession nouvelle comme suit : La valeur de la nouvelle concession se compose,

» 1° Du produit de 210,000 tonneaux de transport moyen aux droits suivans :

177,500 à fl. 1 45	fl. 257,375	}	fl. 277,345
6,000 à » 1 24	— 7,440		
9,000 à » 0 58	— 5,220		
21,500 à » 0 34	— 7,310		

A déduire pour l'entretien. 58,000
Produit net annuel du transport. 219,345. . . . fl. 219,345

2° Produit de la pêche, herbages et plantations de raspe 4,000

3° Rétribution pour les embranchemens après l'année et demie d'exécution. 1,500

Recette annuelle. » 224,845

Nombre rond. fl. 225,000

En cherchant quel nombre d'années il faut de ces revenus pour rembourser l'avoir net du concessionnaire, avec ses intérêts, on trouve 11—57 ans, plus de 11 ans et demi.

Il est impossible que l'on puisse fractionner les deux chiffres de 250,000 tonneaux et de 225,000 tonneaux qui forment la base des calculs du gouvernement, parce que ce sont là des chiffres de transaction, et que des chiffres de transaction ne peuvent être que rejetés en entier ou adoptés en entier. Les deux parties contractantes, le gouvernement d'une part et le concessionnaire de l'autre, ont entendu poser les deux chiffres de 250,000 tonneaux d'un côté et de 225,000 tonneaux de l'autre, au droit plein de fl. 1 70 c. ; ils n'ont pas voulu les fractionner ; la commission peut les rejeter si elle les trouve mal posés en faveur de l'État, mais il est absurde qu'elle les modifie contre l'intention formelle des deux contractans.

Ainsi, la seule question que la commission a mission de décider est celle de savoir si ces chiffres sont favorables à l'intérêt du gouvernement. Si cela est, ces bases des calculs doivent être adoptées, et la convention dès-lors doit être reconnue faite à l'avantage de l'État.

Or, il me paraît évident que les deux chiffres transactionnaires sont bien posés dans l'intérêt du gouvernement, et je le prouve :

Le chiffre de tonnage de 225,000 tonneaux forme la moyenne présumée des 11 années et demie constituant la nouvelle concession, et celui de 250,000 tonneaux forme la moyenne des 29 années de la concession primitive. Il n'y a donc qu'une différence de 25,000 tonneaux entre la moyenne des 11 années et demie et la moyenne des 29 ans ; or, pour tous ceux qui connaissent quelque peu les chances d'augmentation qui résulteront de l'ouverture des embranchemens et des autres causes favorables à l'industrie charbonnière, il n'est pas douteux que le tonnage s'élèvera en peu de temps à un taux bien plus élevé que celui supposé dans les calculs du gouvernement.

Cette prévision peut être appuyée encore par les considérations suivantes :

. Par l'art. de la convention, le gouvernement pourra, pendant les six premières années (le concessionnaire a consenti à ce changement), reprendre le canal en payant au concessionnaire la somme de 312,500 fl., ce qui représente un tonnage de 225,000 tonneaux. Le jour donc où le tonnage surpassera ce taux, le gouvernement reprendra le canal puisqu'il aura bénéfice à le faire.

Il en résulte donc que cette moyenne de 225,000 tonneaux, pour les 11 années et demie supposées dans la convention, ne pourra jamais être atteinte, parce que pour obtenir *cette moyenne* il faudrait nécessairement que le tonnage surpassât ce taux de

225,000 tonneaux, puisqu'au point de départ il ne pourra pas être atteint; une moyenne n'est qu'un terme milieu entre un chiffre élevé et un autre plus bas; or, comme il vient de l'être prouvé, le chiffre de 225,000 tonneaux ne pourra jamais être surpassé, donc elle ne pourra jamais former la moyenne des 11 années et demie. Donc, ce chiffre transactionnaire est bien basé dans l'intérêt du gouvernement, puisque cet intérêt consiste ici à ce que la moyenne des 11 années et demie soit la plus élevée possible en regard du chiffre formant la moyenne des 29 ans.

Quand on réfléchit qu'en réalité le tonnage moyen des premières années n'a été que de 160,000 tonneaux au plus, et que le concessionnaire aurait donc eu un certain droit à exiger qu'on ne prit que ce chiffre réel pour point de départ, on demeurera convaincu que le chiffre transactionnaire de 225,000 tonneaux est très élevé et par conséquent favorable au gouvernement.

Si les 225,000 tonneaux sont atteints pour la moyenne des 11 années et demie, à plus forte raison le chiffre de 250,000 tonneaux, formant la moyenne des 29 années, sera-t-il atteint? Ces calculs sont donc dans l'intérêt de l'État.

Annexe L^a O.*Note relative à l'alimentation des embranchemens.*

L'embranchement devra-t-il recevoir de l'eau du canal principal, ou plutôt ne doit-il pas lui en fournir ?

Telle est la question que je me propose d'examiner et qui doit être considérée sur deux faces bien distinctes.

Si l'on s'en rapporte au cahier des charges du 12 octobre 1832, rédigé par M. l'inspecteur Vifquin, art. 5, les eaux d'évaporation et d'infiltration (1) de ce canal d'embranchement, proviendront de celles d'alimentation du canal de Bruxelles à Charleroi, avec lequel il communiquera toujours librement, etc., etc., etc.

Donc toute l'alimentation des embranchemens proviendra du canal principal.

En ce sens la première partie de la question doit recevoir une réponse affirmative.

J'examine maintenant cette question sous un autre point de vue :

Aux termes du devis spécial du 17 janvier 1832, rédigé par le même inspecteur, et annexé au cahier des charges dont il vient d'être fait mention, le concessionnaire fera l'acquisition de tous les terrains nécessaires au placement du canal, des ruisseaux à détourner, des rigoles, enfin de tout l'emplacement nécessaire à son exécution, alimentation et exploitation, et indemnifiera de tous les terrains dont la possession momentanée lui sera nécessaire, *ainsi que des eaux dont il s'emparera.*

Qu'est-ce à dire, des eaux dont il s'emparera, si toute l'alimentation provient du canal de Charleroi? Veut-on savoir ce qu'en fera le concessionnaire, qui ne pouvait être autre que celui du canal principal (2)? J'ouvre le cahier des charges et je lis, art. 4^e : « pour le placement du canal, les ruisseaux qu'il rencontre seront conduits dans des lits à creuser parallèlement au canal, ou le traverseront au moyen d'aqueducs. »

Donc certains ruisseaux, ceux dont le concessionnaire s'emparera, seront conservés dans des lits parallèles au canal, pour être conduits : Où ? Voilà ce que le projet ne dit pas ; mais pour peu que l'on connaisse les localités, ces eaux ainsi achetées et conservées seront conduites dans le canal de Charleroi, au 13^e ou au 14^e bief, pour servir à l'alimentation du versant de la Samme et de la Senne, c'est-à-dire des deux tiers du canal ; car, pourquoi payer des eaux qui ne peuvent servir au canal d'embranchement et qui néanmoins seront précieusement recueillies dans des lits exprès, si ce n'est pour leur donner un écoulement profitable ? Or cet écoulement ne peut être autre que celui que j'ai indiqué ; non-seulement ces eaux suppléeront à la dépense d'infiltration et d'évaporation que le canal principal devra faire au profit du canal d'embranchement, quoique celui-ci paie à celui-là une indemnité annuelle et perpétuelle de 3,000 fl., mais ce moyen d'alimentation remplace encore en grande partie (3) ceux indiqués au

(1) Ces eaux d'évaporation et d'infiltration constituent toute l'alimentation : Le canal d'embranchement n'a pas d'écluses.

(2) Cette vérité ressort de la simple lecture des pièces qui, à la demande de la commission, ont été imprimées. Au reste, la somme de fl. 3,000 a été stipulée sans doute dans la crainte de quelque concurrent et pour grossir les dépenses d'exécution.

(3) Je rappellerai à cet égard qu'une rigole et un bassin d'alimentation devaient être établis dans le vallon où court l'embranchement de l'Est. J'en conclus immédiatement que l'eau ne manque pas dans cette localité, et je persiste à avancer que ce n'est pas en vain que le projet en stipule l'acquisition, le paiement et la conservation.

cahier des charges imposé à l'entrepreneur, et qui, dans l'attente de l'exécution prochaine des embranchemens, n'ont pas été exécutés.

Je prévois que l'on me fera l'objection que le niveau du bief de partage étant plus élevé que le niveau où l'on pourrait tenir les eaux dont j'ai parlé, celles-ci deviendraient inutiles pour le canal de Charleroi. J'ai déjà répondu à cette objection, que ces eaux versées dans le 13^e ou le 14^e bief, alimenteraient tout le versant de la Samme et de la Senne jusqu'à Bruxelles. (Plus des deux tiers du canal.)

De ce qui précède il me paraît résulter à l'évidence que la réponse à la seconde partie de la question doit être celle-ci : oui, au moyen de l'exécution du cahier des charges des embranchemens, tel que l'administration l'a établi, le canal principal recevra beaucoup plus d'eau qu'il n'en fournira.

« Il n'est pas inutile de répéter ici ce que j'ai dit précédemment à la commission, et » à plusieurs reprises, sur l'alimentation. D'après les devis du gouvernement, avec le » bassin de la Samme, les achats de terrains, rigoles, réservoirs, étangs, terrasse- » mens, ouvrages d'art, empellemens, clapets de décharge, ponts sur rigoles, prises » d'eau dans les digues du canal, etc., etc., l'alimentation coûterait :

» Pour achat de terrains.	fl. 279,182
» Travaux et terrassemens.	» 54,568
» Travaux d'art, empellemens, etc.	» 71,045
» Imprévu, $\frac{1}{10}$	» 20,239
Total.	» 425,034

» Il est certain que si le canal de Houdeng s'exécute, qu'il vient remplacer pour » une majeure partie les dépenses d'alimentation ci-dessus indiquées. (C'est aussi le » motif pour lequel on n'exécute pas actuellement ces ouvrages d'alimentation.) En » outre, le canal de Houdeng fournira au canal de Charleroi, dans le bief aval de la » 13^e écluse, les eaux du Bois-d'Haine, de Sartieau et du Thiriau qu'il ne pourrait » recevoir sans lui.

» D'après ces données, il y aurait donc absurdité d'accorder une rente annuelle et » perpétuelle de fl. 1,500 aux concessionnaires du canal de Charleroi, et il serait » plus équitable que le canal de Charleroi payât au canal d'Houdeng, dans le cas de » son exécution, une rente annuelle que j'estime au moins à fl. 7,000. »

Je terminerai par une observation générale que j'ai déjà produite plusieurs fois.

Le canal principal a été concédé aux concessionnaires actuels dans l'expectative de la perception d'un droit de fl. 1 70 à Seneffe et de 0 65 cents à Ronquières. Il est évident que l'intérêt de ces derniers les presse à demander l'exécution des embranchemens de Seneffe, pour percevoir le fort droit et exclure à jamais le commerce et le consommateur, et même le producteur, du bénéfice de l'embarquement à Ronquières. Rien ne s'oppose cependant à l'exécution immédiate, *en moins de onze mois*, d'un projet qui amènerait les charbons à cette localité. Réduite à cette seule donnée, à cette seule considération, la question est celle-ci :

« L'intérêt de l'entrepreneur réclame l'exécution des embranchemens de Seneffe : celui du commerce et du producteur réclame la communication de Ronquières : *Quel est l'intérêt dominant ?* »

Je ne crois pas qu'il soit besoin de réfléchir pour résoudre cette question.

21 avril 1835.

Annexe L^a R.*Note remise par un membre sur les travaux non exécutés.*

1° Le trottoir du souterrain qui devait avoir 1 ^m ,30 ^c de largeur n'a été fait que sur 1 ^m ,10 ^c estimé à.	fl. 10,000
2° (1) Les empellemens pour les réservoirs du Piéton, Obaix, etc., n'ont pas été construits; ils étaient estimés à.	35,773
3° Parmi les 24 prises d'eau, 18 ont été supprimées.	20,000
4° 25 ponts sur les rigoles, pour les chemins, ainsi que deux ponts-aqueducs ont été supprimés.	12,000
5° Pour les palplanches qui devaient être en bois de chêne, tandis qu'on a employé du hêtre.	10,000
	<u>87,773</u>
Il est porté au devis estimatif, pour étangs et réservoirs, une somme qui, après déduction des étangs construits, s'élève à.	224,685
	<u>312,458</u>
	Total général.
Sur quelle somme nous voulons bien accorder que le concessionnaire peut faire valoir le coût de la machine à vapeur de l'Hutte, que nous portons, malgré son exagération, à.	20,000
	<u>292,458</u>
Reste à bonifier à l'État, par le concessionnaire. . . fl.	292,458

(1) Je sais qu'il a été répondu par l'administration que pour cette partie de la concession c'était un marché à forfait, et qu'on ne pouvait par conséquent pas traiter ici de cleric à maître; mais l'art. 10 du cahier des charges porte, « que les concessionnaires ne pourront, sous aucun prétexte, s'écarter des conditions *sans l'autorisation spéciale.* »

Si cette autorisation a été donnée, qu'on la produise, et bien certainement on y trouvera que l'on se réserve de compenser le moindre coût du système d'alimentation.

Annexe L^a S.*Observations sur la question d'alimentation.*

» Un membre ne peut comprendre qu'une alimentation (1) qui, d'après les plans qu'il a fait dresser, ne se compose que de 18^b 43^p 26^a, puisse compenser celle décrite aux cahier des charges, devis et mémoire, qui devait se composer de

- » 5 grands réservoirs contenant 131 bonniers.
- » 24 prises d'eau simples avec vannes, vanne de décharge, clapets et épanchoirs.
- » 25 ponts.
- » 2 ponts-aqueducs.
- » 5 étangs.
- » 4 rigoles.
- » Le tout évalué à 403,000 fl.

» D'après le rapport de l'ingénieur, l'alimentation se composerait (en outre des 3 rivières, des prises d'eau d'Istre) de Barnival, de Feluy, de la 39^e écluse et autres décharges d'eau vers Bruxelles et Charleroi, ainsi qu'au bief de partage de la machine à vapeur de Hutte, de 10 réservoirs d'économie, des eaux d'éclusage et de l'approfondissement du bief de partage.

» La machine à vapeur ne serait que de la force de 10 à 12 chevaux et coûterait beaucoup plus en entretien que le réservoir. Il faut noter aussi que ces réservoirs devaient contenir près de trois millions de mètres cubes d'eau.

» On ne peut admettre que l'approfondissement du bief de partage fournisse à l'alimentation.

» Dans le nouveau système il n'y a que :

» 1 ^o La machine à vapeur de Hutte qui ne peut coûter au-delà de	
» 20,000 francs, mais soit.	20,000
» 2 ^o Dix petits réservoirs.	12,000
» 3 ^o Approfondissement du bief (qu'au reste il persiste à ne pas admettre).	80,800
Total. . .	112,800

» De quoi il faut déduire :

» 1 ^o Pour le redressé du moulin de Hutte qui n'a pas eu lieu.	5,000	
» 2 ^o Économie sur les terrains à acquérir pour les 15 grands		} 183,200
» réservoirs, dont 40 hectares seuls ont été achetés.	178,200	
» Économie réelle de. . .		70,400

» Les ouvrages d'art devant être plus considérables nécessairement pour 131 hectares que pour 27 hectares, il doit en être résulté ici encore une très grande économie.

» La différence du coût des terrains présente une économie d'au moins 70,000 fl.

(1)	Réservoir d'Obaix.	4 ^b 11 ^p 43 ^a
	» du Piéton.	5 55 83
	Entre 35 ^e et 36 ^e écluses.	1 90 00
	» 36 ^e et 37 ^e	6 86 00
		18 43 26

Le rapport de l'ingénieur parle, d'un côté, de 27 hectares, et de l'autre de 40. Ces deux chiffres, selon l'honorable membre, ne sont nullement exacts.

» Une somme de 18,000 fl. seulement avait été stipulée pour paiement des indemnités en chômage de moulins et autres; et aujourd'hui, à la page 31 du rapport de M. l'ingénieur, on dit qu'on n'oserait conseiller au gouvernement de se charger du paiement des indemnités moyennant 154,700 fl.; cela démontre à l'évidence que l'on a exagéré de toutes les manières dans les chiffres partiels pour arriver au chiffre total de 248,300 fl. auquel on porte la dépense du nouveau système d'alimentation substitué à l'ancien.

» En ce qui est des dix réservoirs, il y a encore ici double emploi, car plusieurs de ces réservoirs ont été payés par des particuliers, afin de conserver leurs usines.

» L'ancien système tenait en réserve 3 millions de mètres cubes d'eau, tandis que le nouveau n'en conserve pas 200,000.

» A la 1^{re} année de navigation le commerce a été obligé de naviguer à 1 m. 60 au lieu de 1 m. 80, et l'été dernier les concessionnaires voyant arriver le manque d'eau se sont empressés de demander à avancer l'époque du chômage. Ce n'est que par ce moyen qu'ils ont évité les réclamations du commerce. D'ailleurs qu'on prouve que le canal tel qu'il est exécuté comporte plus des 491 bonniers du devis, ce sera seulement alors qu'on pourra faire entrer en ligne de compte les élargissemens des biefs en qualité de réservoirs.

» Enfin, l'honorable membré conclut à ce qu'avant de parfaire définitivement la transaction, la question de suffisance d'alimentation soit bien examinée, parce qu'une fois le canal racheté ensuite, le gouvernement sera, si on s'en tient au système actuel, obligé, selon lui, de venir demander de nouveaux fonds pour cet objet à la législature.

Un autre membre a examiné les deux questions suivantes, qu'il a résolues toutes deux affirmativement.

1^{re} Question : « Le changement survenu dans le mode d'alimentation est-il le résultat de force majeure ? »

« Pour la solution de cette question l'honorable membre s'est référé aux raisonnemens de M. l'ingénieur (voir page 28 de son rapport). »

2^e Question : « L'alimentation, telle qu'elle existe aujourd'hui, équivaut-elle à celle du devis ? »

« D'après les calculs faits par M. l'ingénieur (pages 30 et 31 du recueil des pièces), a dit l'honorable membre,

» Le coût du premier mode d'alimentation serait de. fl.	403,000
» Et le second n'aurait coûté que. »	248,300
» Le concessionnaire devrait donc au gouvernement. »	154,700

» Mais il reste à payer sur cette somme les indemnités pour (1) chômage à divers moulins, et le fait à lui bien connu de l'offre positive faite par le concession-

(1) On a fait observer ici que, conformément à l'art. 8 du cahier des charges, cette indemnité ne concernait que les concessionnaires, et que par conséquent ce calcul et ceux qui suivent sont erronés au préjudice de l'État.

ART. 8. 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.

» naire au gouvernement, de verser au trésor la somme de 154,700 fl., si le gouver-
» nement voulait par contre se charger du paiement de toutes les indemnités, prouve
» à l'évidence que cette somme se trouve plus que dépassée par celle réelle à payer.
» Aussi le gouvernement a-t-il refusé d'accepter cette offre du concessionnaire, lors-
» qu'il a su que les demandes en indemnités de ce chef, et pendantes devant le
» tribunal de première instance, s'élevaient à 200,000 fl.

» Ces faits admis, il ne peut plus y avoir de doute, selon l'honorable membre,
» que le coût de l'alimentation actuelle équivaut au moins à celui d'abord prescrit.»

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 700,000 fl. 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.

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 étaient et 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 3), que la réduction du tarif du canal de Charleroi 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 Charleroi, et la nécessité en découlant, pour rétablir l'équilibre entre les deux canaux et les deux bassins houillers, d'opérer ainsi 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; 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 (page 5 du recueil des pièces) calcule déjà lui-même sur un tonnage de 330,000 tonneaux entre la 12^e et la 29^e 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 Charleroi; et qu'arriverait-il donc, se sont écrié

Annexe L^a T.*Note sur l'importance des carrières des Écaussines.*

Depuis un temps immémorial les carrières des Écaussines sont connues par la supériorité de la belle et utile matière qu'on y exploite. Ce qui atteste tout son mérite, c'est qu'elle décore tous les principaux édifices, non-seulement de la Belgique, mais de la Hollande, et aussi de la France qui tire une quantité considérable de son granit employé dans la marbrerie, etc.

En rappelant les grands travaux fournis par les carrières des Écaussines, sous l'empire français, on peut citer comme marquans les superbes bassins d'Anvers et autres grands ouvrages exécutés de ce temps dans plusieurs villes du royaume.

Sous le gouvernement hollandais ont été construits les palais, arsenaux, entrepôts, poudrières, grandes écluses de différens canaux et villes ainsi que les belles fortifications.

Amsterdam, Rotterdam, La Haye, toute la Hollande apprécient également le mérite des pierres bleues des Écaussines, et en emploient une quantité considérable.

Pour se faire une idée de l'importance de ces exploitations, on évalue qu'on y extrait annuellement 5,700 mètres cubes de pierre de taille (environ 16,000 tonneaux), et environ dix mille tonneaux de chaux. Elles alimentent de leur beau granit plusieurs scieries ou usines situées aux Écaussines et sur les frontières de France.

Il y a aux Écaussines deux machines à vapeur à extraire les eaux des carrières, chacune de la puissance de 25 chevaux, et trois machines à scier, chacune de 15 à 20 chevaux.

Les fours à chaux et les machines à vapeur, les brasseries et les ménages des environs consomment annuellement environ cinq mille cinq cents tonneaux de houille.

On conçoit qu'un développement aussi considérable exige un très grand nombre d'ouvriers et de chevaux pour le service de l'intérieur, sans y comprendre le roulage, etc.

Les communes environnantes jouissent du grand avantage d'y trouver pour leurs ouvriers constamment du travail, d'autres y trouvent celui d'y pourvoir à une grande consommation de charbons pour les machines à extraire les eaux de ces carrières ainsi qu'aux usines à vapeur servant à scier les blocs de granit.

En soumettant au gouvernement les grandes ressources qu'offrent les carrières des Écaussines et leur situation voisine d'une lieue du canal de Charleroi à Bruxelles, il appréciera l'immense avantage à retirer d'un chemin en fer projeté ou d'un embranchement à partir des houillères de Houdeng et Bracquegnies, passant par les Écaussines, à proximité des carrières, et se dirigeant sur Ronquières.

À défaut d'établir ces nouvelles communications, si ardemment désirées par les endroits précités, le roulage doit, comme ci-devant, y suppléer; il serait inutile d'en faire ressortir tous les désavantages ruineux par la faveur que ceux, qui jouissent et sont au pied du canal de Charleroi, retirent en égard à leurs transports.

Les carrières de Soignies n'étant qu'à une lieue de distance de celles des Écaussines, où on exploite environ les mêmes quantités de pierres et de chaux annuellement, trouveraient aussi un très grand avantage à transporter leurs produits par cette communication de Houdeng et Bracquegnies, passant par les Écaussines à Ronquières.