

△

(N° 166.)

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 21 MARS 1836.

MÉMOIRE

DE M. LE MINISTRE DE L'INTÉRIEUR,

*En réponse au rapport de la Commission spéciale
nommée par la Chambre pour examiner la con-
vention relative AU CANAL DE CHARLEROI.*

MESSIEURS ,

Dans la séance du 24 novembre 1834, j'ai eu l'honneur de vous communiquer une convention , en date du 6 du même mois, dont le but est d'opérer la liquidation des indemnités au profit des concessionnaires du canal de Charleroi, soit pour travaux en plus, soit du chef de l'abaissement des péages ; de mettre à néant les difficultés nées de la concession de ce canal ou qui pourraient naître de la loi du 1^{er} mai 1834, et de reprendre au profit de l'État une majeure partie des années de concession, ou même de reprendre la concession entière, au choix du gouvernement.

Les arrangemens dont il s'agit emportent abandon de la part de l'État des quatre millions de florins qui ont été avancés à la concession.

La même convention comprend des articles additionnels relatifs à l'exécution des embranchemens dits *de Mariemont et d'Houdeng*.

L'affaire a été renvoyée à une commission de la Chambre, laquelle a fait son rapport dans la séance du 7 mai 1835, et a conclu au rejet.

Dans le sein de la commission, diverses observations avaient été faites sur les dispositions convenues entre parties au sujet des embranchemens ; on

avait cherché à établir qu'il conviendrait de donner la préférence à un projet de chemin de fer sur Ronquières, ou, tout au moins, que les embranchemens devaient être exécutés pour le compte de l'État et au moyen des fonds à provenir du debet des concessionnaires après liquidation.

Que ces observations fussent fondées ou qu'elles ne le fussent pas, elles avaient pour résultat immédiat d'ajourner pour long-temps encore, l'établissement de communications dont l'utilité et l'urgence étaient également reconnues.

Le projet du chemin de fer sur Ronquières aurait dû subir une instruction complète, une enquête et une adjudication publique: il était d'ailleurs douteux que le gouvernement eût pu y donner son assentiment, attendu que sa mise à exécution devait entraîner la ruine du canal sans remplir les convenances du commerce, aussi bien que le feront les embranchemens.

L'exécution des embranchemens aux frais du gouvernement, supposait le rejet de la convention du 6 novembre; elle se trouvait par là renvoyée à l'issue d'une discussion dont l'époque paraissait encore éloignée, eu égard aux nombreux incidens soulevés par le rapport de la commission, et vu la multiplicité des travaux de la Chambre.

L'exécution aux frais de l'État supposait d'ailleurs l'allocation des fonds nécessaires au budget.

Dans cet état des choses, il m'a paru convenable d'accepter les propositions du sieur Classen, agissant pour la compagnie T. Nieuwenhuysen, d'exécuter immédiatement les embranchemens sous les clauses et conditions de l'adjudication du 11 octobre 1833, c'est-à-dire moyennant une concession de 90 ans.

J'ai en conséquence soumis au Roi le projet de l'arrêté pris par S. M., le 29 août 1835. Cet arrêté est annexé au présent rapport.

Vous remarquerez, Messieurs, que, par son art. 2, il est fait réserve au gouvernement de la faculté de réclamer l'exécution des articles additionnels de la convention du 6 novembre, pour le cas où les Chambres estimeraient qu'il serait préférable que les embranchemens devinssent, dans un terme plus court, la propriété de l'État.

Il résulte de l'arrêté du 29 août et des actes qui s'y rattachent, que la convention du 6 novembre 1834, est maintenant susceptible d'être adoptée, soit dans son entier, soit seulement en ce qui concerne le canal principal, auquel cas les articles additionnels seraient non avenus.

Faut-il traiter à la fois pour le canal principal et pour les embranchemens, ou est-il préférable de ne s'occuper que du canal principal, en laissant l'entreprise des embranchemens dans la position où la placent l'adjudication du 11 octobre 1833 et l'art. 1^{er} de l'arrêté du 29 août 1835?

Telle est, Messieurs, la première question qui se présente: quant à nous, nous ne nous opposerons pas à la division; mais nous n'avons pas cru devoir l'opérer sans l'assentiment des Chambres.

La réunion de la question d'exécution des embranchemens n'a été opérée dans la convention du 6 novembre 1834, qu'en vue des intérêts du commerce et de l'industrie qui réclamaient vivement l'exécution de ces embranchemens si long-temps suspendue.

L'extension toujours croissante de l'exploitation des houilles, jointe à l'empressement de jouir des embranchemens, dont l'exécution paraissait pour long-temps ajournée, avait amené, pendant l'été dernier, des exploitans à se réunir pour leur exécution; c'est alors que le sieur Classen, vu les circonstances plus favorables, s'est de son côté décidé à accepter purement et simplement l'adjudication du 11 octobre 1833, et à renoncer à la conversion stipulée dans la convention du 6 novembre 1834, le gouvernement se réservant cependant le droit de maintenir intégralement cette dernière convention. Les conséquences de diverses stipulations dont le choix est laissé aux Chambres, sont résumées dans les conclusions qui terminent ce rapport.

Je reviens maintenant au rapport de la commission. Nonobstant les observations critiques dont la convention du 6 novembre a été l'objet de la part de la majorité de la commission, je considère cette convention comme un acte bien conçu dans l'intérêt de l'État, et je persiste à demander son adoption définitive par les Chambres, au moins en ce qui concerne le canal principal.

Cette affaire a été embrouillée. Je chercherai avant tout à la ramener dans ses termes primitifs.

Le concessionnaire du canal de Charleroi a reçu du gouvernement une avance de quatre millions de florins, remboursable en 27 annuités de fl. 280,000 chacune.

Mais il a exécuté des travaux en plus de ceux prévus au devis; d'autres travaux en plus restent à exécuter; le péage concédé, a été réduit.

Il est donc évident que le gouvernement et le concessionnaire ont à faire une liquidation de leurs prétentions respectives.

Tel est le premier, mais non l'unique but de la convention du 6 novembre 1834.

En admettant certaines réclamations, le gouvernement écarte d'autres réclamations très importantes, formées par le concessionnaire; il sort de la position litigieuse où il se trouvait placé sous ce rapport. Deuxième but de la convention.

Il importait encore qu'en soldant les indemnités reconnues légitimes, le gouvernement pût se ménager certains avantages, en compensation des sacrifices qu'il était dans la nécessité de s'imposer. Troisième but de la convention.

Ceci posé, je m'occuperai de reproduire les calculs sur lesquels repose la convention.

Ces calculs ont pour base la reprise de la concession, sur estimation de sa valeur d'après un tonnage présumé, et en y ajoutant le montant des indemnités pour travaux imprévus. Le tonnage présumé d'où on est parti, est celui de 250,000 tonneaux, droit maximum, pour chacune des 29 années de concession.

Partant de là, on a dit :

250.000 tonneaux à fl. 1-70 valent. fl. 425.000

A déduire :

1^o L'annuité de remboursement. fl. 280,000

2^o Les frais d'entretien et d'exploitation. . . » 58,000

Ensemble. fl. 338,000

Reste comme produit net, pendant chacune des 27 premières années, fl. 87,000

Ce produit annuel vaut, à l'expiration des 27 premières années de la concession (celles pendant lesquelles doit s'effectuer le remboursement des quatre millions), fl. 4,993,800, et aujourd'hui. fl. 1,335,000

A ajouter :

Le produit net entier des 28 et 29^o années qui appartient en totalité aux concessionnaires, valeur d'aujourd'hui, . . . fl. 226,000

Les économies à faire sur l'entretien (fl. 8,000 par an). . . » 122,000

Les herbages, la pêche et la redevance pour l'alimentation des embranchemens. » 103,000

Les plantations. » 68,000

Valeur nette actuelle de la concession. fl. 1,854,000

A ajouter :

Les indemnités liquidées par la commission d'ingénieurs (rapport du 8 octobre 1831).

Savoir :

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

Ponts et aqueducs en plus. » 105,572-17

Ensemble. fl. 486,692-27

Ensemble. fl. 2,340,692-27

Somme ronde. fl. 2,340,000-00

Si l'on cherche quel nombre d'années de revenu du canal, au taux du tarif actuel (fl. 1-45, droit maximum), est nécessaire pour éteindre ce capital, dans la supposition d'un transport annuel de 225,000 tonneaux, pendant les 12 premières années, on trouve près de onze ans et demi.

C'est ce qui a conduit à fixer la durée de la concession nouvelle à onze ans et demi.

Mais il restait encore à indemniser le concessionnaire des travaux de bétonnage et de ceux ayant pour objet la consolidation des hautes berges du bief de partage, et à lui accorder certains avantages en compensation des charges et chances défavorables qu'il s'imposait par la convention du 6 novembre 1834. C'est ce qui a déterminé l'administration à lui faire l'abandon des recettes opérées jusqu'au 1^{er} octobre 1834.

Je pense, Messieurs, que la convention du 6 novembre doit être examinée en restant dans les termes des calculs ci-dessus énoncés, parce que l'examen simultané sur des bases différentes, ferait naître une confusion qui empêcherait la Chambre de bien apprécier la convention. Si, nonobstant cette observation, l'on croyait devoir faire entrer d'autres élémens dans le calcul, je n'en demanderais pas moins que l'ordre d'examen indiqué dans ce rapport, fût suivi dans la discussion.

Je reprends mes calculs de point en point en les accompagnant des explications nécessaires.

J'ai dit que la reprise de la concession se fait d'après une base de produits présumés.

Il est bien vrai que l'on ne peut administrer la preuve mathématique de l'importance future de la navigation du canal de Charleroi, et que, sous ce rapport, la Chambre doit se décider sur des probabilités. Mais ici, Messieurs, les probabilités sont presque une certitude. Le développement vraiment prodigieux de toutes les navigations charbonnières, est un fait bien connu. Je rappellerai un exemple déjà cité : *le canal de Mons à Condé*. Pendant un certain nombre d'années après son ouverture, les transports y étaient peu considérables; aujourd'hui ils s'élèvent à 1,200,000 tonneaux par an. En présence d'un pareil résultat, je le demande, peut-on douter que le canal de Charleroi, alimenté des produits de deux des principaux bassins houillers du pays, n'atteigne promptement au moins le quart du tonnage du canal de Mons à Condé, ou 300,000 tonneaux par an, ce qui donnerait à l'État un bénéfice d'au moins fr. 150,000 par chaque année de concession rachetée.

Mais, Messieurs, il y a ici plus que des probabilités; il y a véritablement un commencement de preuve dans le développement successif de la navigation du canal de Charleroi, pendant les trois années qui se sont écoulées depuis octobre 1832 (époque de l'ouverture du canal) jusqu'à octobre 1835.

Pour la première de ces années,

les transports correspondent à	147,655	} tonneaux droit maximum.
pour la seconde à	177,720	
pour la troisième à	193,949	

On voit donc que les transports de la 3^e année dépassent ceux de la 1^{re} de plus de 46,000 tonneaux. Une semblable progression, dans l'espace de deux années, est un fait de la plus haute importance; si elle a pu se réaliser lorsque le canal est encore dépourvu des branches secondaires qui doivent le vivifier, que ne doit-on pas attendre de l'exécution des embranchemens? M. le rapporteur de votre commission, après avoir fait remarquer que le produit des embranchemens est évalué par M. l'inspecteur Vifquain à 60,000 tonneaux, émet l'opinion que cette évaluation est trop faible, et que les concessionnaires se sont plus rapprochés de la vérité, en évaluant le tonnage des embranchemens à un tiers environ du tonnage moyen de 250,000 tonneaux, ce qui correspond à 83,333 (voir la note de la page 28 du rapport). Il résulte de ce qui précède, qu'en combinant les prévisions de M. le

rapporteur, *avec le tonnage déjà réalisé*, l'on doit avoir, aussitôt après l'ouverture des embranchemens, une navigation correspondant à 277,000 tonneaux, ou 27,000 tonneaux au-dessus de la base de tonnage sur laquelle repose la convention du 6 novembre 1834, ce qui présente déjà un bénéfice pour l'État de fl. 45,900 (près de fr. 100,000) par an. D'autre part, le rétablissement des relations commerciales avec la Hollande doit assurer, dans l'avenir, une extension extraordinaire de la navigation et des recettes au profit de l'État.

On a vu que, pour fixer le produit net de chacune des 27 premières années de la concession, nous avons admis le péage primitif, ou fl. 1-70. Ce péage est le péage concédé, celui auquel le concessionnaire a droit en vertu du contrat. Tout péage moindre eût donc été inadmissible. Par contre, lorsqu'il s'est agi d'amortir la créance du concessionnaire au moyen de la jouissance temporaire du canal, nous n'avons plus porté en compte que fl. 1-45 (taux du tarif actuel) par chaque tonneau. De l'adoption de ces deux taux différens, résulte la liquidation de l'indemnité à laquelle les concessionnaires ont droit du chef de la réduction des péages.

On aura remarqué encore que du produit brut des 27 premières années, se trouve défalqué le montant des 27 annuités de remboursement. De cette manière, il est tenu compte à l'État des 27 annuités de fl. 280,000 qui, aux termes de l'art. 4 du contrat du 12 septembre 1827, entre les concessionnaires et le syndicat, devaient amortir le capital et les intérêts des quatre millions avancés pour faciliter la construction du canal.

Nous ne reviendrons plus ici sur les particularités relatives aux diverses sommes dont il est tenu compte aux concessionnaires, indépendamment du produit net des 27 premières années, et qui, réunies à ce produit, forment une somme totale de fl. 2,340,000, à racheter par onze années et demie de la jouissance des revenus du canal. Nous croyons avoir donné à cet égard tous les renseignemens et éclaircissemens désirables dans les notes que nous venons de placer en regard des différens passages du rapport de votre commission. Nous rappellerons seulement que les propositions de M. l'Inspecteur Vifquain, que l'administration a adoptées, sauf quelques modifications, dans la convention du 6 novembre, avaient, antérieurement à cette adoption, reçu l'assentiment de M. l'Inspecteur Général des ponts et chaussées et de MM. les Ingénieurs en chef, de service dans les provinces de Hainaut et de Brabant, réunis en commission.

« Pour plus de précaution, dit M. l'Inspecteur Général, dans son rapport
 » du 4 mars 1834, (pièce annexée n° 10), je crus devoir m'adjoindre pour
 » l'examen d'une affaire aussi majeure, deux Ingénieurs en chef, qui, par leurs
 » connaissances spéciales et celles qu'ils possèdent comme chefs de service
 » dans les provinces où les ouvrages sont situés, étaient à même d'envisager
 » la chose sous son véritable point de vue.

» D'après votre autorisation, ces Ingénieurs se sont rendus à Anvers, où
 » nous avons discuté et traité la question sous tous les rapports. »

Et plus loin : « Dans cette situation des choses, après examen attentif et
 » scrupuleux, mon avis est qu'il y a lieu d'adopter les conclusions du rapport

» de M. l'Inspecteur Vifquain, en date du 29 novembre 1833, modifiées en ce
 » seul point qu'il faudrait exiger une somme de fl. 160,000 pour la mise en
 » bon état du bief de partage, au lieu de fl. 125,000 qui avaient été indiqués
 » au rapport précité. »

Nous avons encore quelques mots à dire sur l'abandon des recettes opérées jusqu'au 1^{er} octobre 1834, abandon que, dans le rapport de la commission, on a représenté comme un cadeau fait aux concessionnaires. On a pu se convaincre par ce que nous avons dit plus haut, que la somme de fl. 2,340,000, celle qui doit être rachetée par une concession nouvelle de onze ans et demi, ne comprend, à titre d'indemnité de travaux, qu'une somme de fl. 486,692-27 pour le souterrain et les ponts et aqueducs en plus. Le bétonnage et les travaux de soutènement du bief de partage, devaient aussi trouver leur place quelque part. Les recettes antérieures au 1^{er} octobre 1834, ont été, pour la majeure partie, affectées au paiement de ces deux catégories d'ouvrages.

Le bétonnage comporte une dépense de fl. 120,000.

Quant aux travaux de soutènement du bief de partage, on se rappellera que, dans son rapport du 29 novembre 1833, M. l'Inspecteur Vifquain proposait qu'ils fussent exécutés directement par le gouvernement, au moyen d'une somme de fl. 125,000 à mettre à sa disposition par le concessionnaire. M. l'Inspecteur Général Teichmann, appuyant du reste les propositions de M. Vifquain, demanda, par son rapport du 4 mars 1834, cité plus haut, que cette somme fût portée à fl. 160,000. L'administration fut ainsi conduite à considérer la dépense des travaux du bief de partage comme pouvant s'élever à fl. 160,000; mais, voulant mettre l'État à l'abri de toute chance de non succès, elle jugea qu'il était préférable de charger le concessionnaire de consolider *parfaitement et définitivement* cette partie de canal, en lui interdisant tout recours en indemnité pour dépenses imprévues ou imprévoyables (art. 7 et 8 de la convention du 6 novembre 1834).

Les recettes antérieures au 1^{er} octobre 1834, s'étaient élevées à fl. 471,794-24

A déduire l'entretien et l'exploitation pendant deux années,
 à raison de fl. 58,000 par an, » 116,000-00

Restait comme produit net. » 355,794-24

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

Le bétonnage. fl. 120,000

Les travaux du bief de partage, d'après les expli-
 cations qui précèdent, pour une somme de. . . » 160,000

Ensemble. » 280,000-00

Reste. » 75,794-24

Cette dernière somme n'est pas *un cadeau*, si l'on fait attention à l'importance des réclamations mises à néant par la convention; et d'ailleurs, les intérêts seuls des indemnités pour les 486,692 fl. de travaux en plus, admis par la commission d'Ingénieurs, dans son rapport du mois de novembre 1831, vont à fl. 70,000 pour le temps qui s'est écoulé depuis novembre 1831, date

du rapport, jusqu'à octobre 1834, point de départ de la convention. Les retards dans la prestation des à-comptes du prêt de fl. 4,000,000 ont causé un préjudice que l'on ne peut évaluer à moins de fl. 12,000. De ces deux chefs, voilà donc le prétendu cadeau devenu onéreux au concessionnaire.

Nous pensons en outre que, dans une transaction de cette nature, on ne peut s'attacher à tel ou tel objet isolément et dire au gouvernement : ici, vous avez trop accordé. Il faut considérer l'opération dans son ensemble et mettre en parallèle, d'une part, le total des concessions faites; d'autre part, le total des concessions obtenues. Si nous voulions nous emparer de cette expression du rapport, il nous serait facile de faire voir que le concessionnaire a fait au gouvernement *des cadeaux* très importants, en consentant à ce que la reprise de sa concession primitive se fit sur une base de tonnage évidemment trop faible, et à ce que, pendant six ans, le gouvernement eût la faculté de reprendre sa concession nouvelle, en lui payant une indemnité correspondante au produit net de 250,000 tonneaux; ce qui l'expose à conserver le canal, s'il produit peu et à s'en voir aussitôt dépossédé, s'il produit beaucoup. Il ne faut pas perdre de vue non plus que le concessionnaire réclamait, 1^o une somme capitale de 647,598 florins; 2^o une déduction annuelle de 208,950 florins, pendant 27 années, sur sa redevance de 280,000 florins.

Ces prétentions, si elles eussent été accueillies, privaient le gouvernement presque de tout revenu pendant les 29 années de concession, et laissaient le concessionnaire en jouissance complète du canal et de tous ses avantages.

Les calculs et explications qui précèdent, ne concernent que la conversion de la concession du canal de Charleroi en une concession à plus court terme, et l'abandon des recettes antérieures au 1^{er} octobre 1834.

La concession des embranchemens donne également matière à des calculs en tant que, par application de la convention du 6 novembre, elle est remplacée par une concession de 16 $\frac{1}{2}$ ans de durée, plus la jouissance des revenus du canal principal pendant 5 années. Votre Commission paraît s'être peu occupée de cette partie du projet, préoccupée qu'elle était de l'idée de remplacer les embranchemens par un chemin de fer sur Ronquières. Nous croyons pouvoir nous dispenser d'entrer à cet égard dans de nouvelles explications. Nous renvoyons purement et simplement aux conclusions du rapport de M. Vifquain, en date du 29 novembre 1833, qui ont été adoptées.

Nous nous dispensons d'autant plus facilement de présenter de nouvelles observations à cet égard, que la convention du 6 novembre 1834 est divisible, et que l'exécution des embranchemens se trouve, dès maintenant, assurée, ce qui satisfait au but principal que le gouvernement s'était proposé à la demande des nombreux exploitans de charbonnages et dans l'intérêt des consommateurs.

Il me reste, Messieurs, à appeler votre attention sur une convention nouvelle, en date du 1^{er} février dernier, entre les concessionnaires et le gouvernement, convention qui modifie, en quelques points, celle du 6 novembre 1834.

La convention du 6 novembre accordait aux concessionnaires remise du

remboursement et des intérêts des 4 millions, leur avancés suivant contract avec le syndicat d'amortissement. Votre commission a critiqué cette clause de la convention, en ce qu'elle emportait abandon des intérêts des versements partiels, intérêts qui, suivant elle, ne sont pas compris dans les 27 annuités de fl. 280,000, et doivent faire l'objet d'un compte séparé. Quoiqu'il résulte clairement des termes du contrat du 12 septembre 1827, et des calculs produits à l'appui, que tous les intérêts se trouvent réellement compris dans les 27 annuités de fl. 280,000, j'ai proposé au concessionnaire de substituer au N° 1^o de l'art. 2 de la convention du 6 novembre 1834, une rédaction nouvelle qui coupe court à toute discussion oiseuse, et que le concessionnaire a acceptée sans difficulté. Au moyen de cette rédaction, la remise des 4 millions et de leurs intérêts se trouve remplacée par la remise des 27 annuités de fl. 280,000. Le concessionnaire a même accepté expressément une réserve qui le rend passible d'un recours de la part du gouvernement, pour le cas où il viendrait à être prouvé que les annuités ne comprissent pas tous les intérêts dus par la concession. Au moyen de cette nouvelle rédaction, les difficultés auxquelles a donné lieu l'interprétation du contrat du 12 septembre 1827 avec le syndicat, seront totalement aplanies.

Vous remarquerez encore, Messieurs, qu'aux cessions précédemment consenties, la convention du 1^{er} février dernier, ajoute l'abandon des recettes opérées du 1^{er} octobre 1834 au 31 janvier 1835 inclusivement. Cet abandon a pour objet d'indemniser les concessionnaires des retards qu'a éprouvés le vote de la Chambre sur la convention du 6 novembre 1834. Ces retards ont été préjudiciables aux concessionnaires, en ce qu'ils ont ajourné, pendant 9 mois environ, la construction des canaux d'embranchement, dont l'ouverture devait augmenter immédiatement la navigation du canal de Charleroi de 80,000 tonneaux au moins. Le concessionnaire a toujours demandé (voir l'annexe litt^r L du rapport de la commission), et il a été entendu, que la concession nouvelle de onze ans et demi de durée, comprendrait dix années à compter de l'ouverture des embranchemens. L'exécution des embranchemens devant absorber 18 mois, il importait, pour que cette condition fût remplie, que le vote des Chambres ne se fît pas attendre. Au lieu de cela, le concessionnaire a été tenu dans l'inaction jusqu'au 29 août 1835, date de l'approbation de l'adjudication des embranchemens, ce qui, dans la supposition toujours que 18 mois soient nécessaires pour l'exécution, aura pour résultat de réduire à 9 ans 3 mois (au lieu de 10 ans) la jouissance du concessionnaire, à compter de l'ouverture des embranchemens. Cette perte, en comptant sur 80,000 tonneaux pour l'année entière, base très modérée de l'aveu de M. le rapporteur, équivaut à 60,000 tonneaux au droit de fl. 1-45, ce qui fait fl. 87,000.

Les recettes pendant les trois derniers mois de 1834, et le mois de janvier 1835, se sont élevées à la somme de. fl. 107,893-95

Si on en déduit les frais d'entretien et d'exploitation pendant quatre mois sur le pied de fl. 58,000 par an, . . . » 19,333-33

On trouve comme produit net. » 88,560-62

L'indemnité ci-dessus s'élève à. » 87,000-00

Différence insignifiante au profit du concessionnaire. . fl. 1,560-62

Du moment que le produit des 4 mois, octobre, novembre, décembre 1834, et janvier 1835, était abandonné au concessionnaire à titre d'indemnité, le point de départ de la concession nouvelle, devait être fixé au 1^{er} février 1835, ainsi qu'on l'a fait dans la convention du 1^{er} février 1836; c'est en outre une compensation pour la prolongation, de 4 à 6 ans, de la faculté de rachat au profit du gouvernement, prolongation sollicitée par la commission, laquelle a aussi reconnu de ce chef l'équité d'un autre point de départ (voir la note sur l'art. 1^{er} additionnel).

Pour la concession modifiée des embranchemens, les seize ans et demi de durée, y compris 18 mois pour l'exécution, ont pris cours, d'après la même convention, au 1^{er} septembre 1835, date de la notification de l'arrêté qui approuve l'adjudication. Cette modification, qui du reste ne coûte rien à l'État, est encore une conséquence des retards que l'affaire a éprouvés.

CONCLUSION

L'arrêté du 29 août 1835 accorde à la compagnie Nieuwenheuyzen, représentée par le Sieur Classen, la concession des embranchemens du canal de Charleroi, pour un terme de 90 ans, sous condition qu'elle sera réduite, de plein droit, au terme stipulé par les articles additionnels de la convention du 6 novembre 1834, si les Chambres préfèrent sanctionner ces articles.

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

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

« Vu la convention en date du 6 novembre 1834, entre les Sieurs
» Nieuwenhuysen et C^{ie}, concessionnaires du canal de Charleroi à Bruxelles,
» et le Ministre de l'Intérieur ;

» Vu l'arrêté royal du 29 août 1835, relatif à la concession des embran-
» chemens du canal de Charleroi ;

» Vu la convention du 1^{er} février 1836 entre ledit sieur Classen, et le
» ministre de l'intérieur ;

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

» ARTICLE UNIQUE.

» Le gouvernement est autorisé à donner suite auxdites conventions des
» 6 novembre 1834 et 1^{er} février 1836, en ce qui concerne le canal de
» Charleroi. Il est spécialement autorisé à reprendre ce canal et à faire cesser
» la jouissance des Sieurs Classen et C^{ie}, aux clauses et conditions stipulées,
» lorsqu'il le jugera utile. »

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

« Le gouvernement est autorisé à donner suite auxdites conventions des » 6 novembre 1834 et 1^{er} février 1836 ; il est spécialement autorisé à » reprendre le canal et ses embranchemens et à faire cesser, lorsqu'il le » jugera utile, la jouissance des Sieurs Classen et C^e, aux clauses et conditions » stipulées auxdits actes. »

Pour juger s'il est utile de comprendre les embranchemens dans la disposition de la loi, il ne faut pas perdre de vue que le concessionnaire en conserve la jouissance pendant $16\frac{1}{2}$ années, à partir du 1^{er} septembre 1835, est qu'il obtient, en outre la jouissance du canal principal pendant cinq années, à partir du 1^{er} août 1846, et à finir au 1^{er} août 1851. Par contre, le concessionnaire cède au gouvernement $73\frac{1}{2}$ ans de jouissance des embranchemens, à partir du 1^{er} septembre 1851; cependant le gouvernement a le droit dans le délai de 6 ans, réservé pour l'option, s'il s'aperçoit que les embranchemens rapportent au-delà de la somme de fl. 70,000, stipulée pour la reprise dans l'art. 5 additionnel, de reprendre les embranchemens immédiatement, en payant de ce chef au concessionnaire, pendant les années restantes (à l'époque de la reprise), des $16\frac{1}{2}$ années qui auront pris cours le 1^{er} septembre 1835, une somme annuelle de fr. 70,000, plus une somme annuelle de fl. 312,500, pendant cinq années, à commencer au 1^{er} août 1846 et à finir au 1^{er} août 1851; cette dernière somme représentant les produits présumés du canal principal.

Si l'on suit les données qui ont servi à la convention du 6 novembre 1834, il est certain que la reprise des embranchemens était considérée par le gouvernement comme onéreuse à l'État; c'était un sacrifice (du reste pas très important) fait à l'intérêt général et une suite naturelle de la construction du canal principal. On peut, à cet égard, consulter les développemens présentés le 1^{er} décembre 1834 par M. Vifquain, pag. 8, et les annexes du rapport de la commission, pag. 38, 43 et 45.

Mais les charbons de Charleroi ayant obtenu depuis lors ou devant obtenir sous peu de temps plus de facilité d'écoulement vers la France et la consommation intérieure aux environs de Charleroi, s'étant en outre considérablement accrue, les embranchemens d'Houdeng en profiteront, et c'est à cette cause que l'on doit attribuer l'adjudication pure et simple, acceptée le 29 août par le concessionnaire et la demande projetée concurremment par les exploitans.

L'exposé exact des faits, les considérations qui précèdent et les annotations que nous avons faites sur le rapport de la commission, vous mettront, Messieurs, à même de juger s'il y a lieu d'approuver, soit la convention principale isolément, soit aussi la convention accessoire pour les embranchemens. Vous remarquerez qu'aucune nouvelle avance de fonds n'est imposée à l'État de ces divers chefs.

Quant à nous, nous avons la conviction d'avoir donné à cette affaire si compliquée, que nous a encore léguée le gouvernement précédent, en ce qui concerne le canal principal, la direction la plus utile, tant sous le rapport

financier, que sous le rapport des intérêts commerciaux et industriels : nous avons également la conviction de n'avoir épargné aucun soin pour amener à ce point une négociation entreprise dès l'année 1832.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

INVENTAIRE

*Des pièces annexées au rapport fait par M. le Ministre de l'Intérieur
en séance de la Chambre des Représentans, du 21 mars 1836.*

*Documens postérieurs au rapport de la commission de la Chambre, et dont
il est nécessaire de prendre connaissance, pour apprécier les changemens
qu'a subis la position respective du Gouvernement des concessionnaires.*

N° 1. Arrêté royal du 29 août 1835, qui approuve l'adjudication de la concession des embranchemens, avec cette réserve que la concession serait réduite au terme stipulé dans les articles additionnels de la convention du 6 novembre 1834, si ces articles étaient sanctionnés par le pouvoir législatif. (Page 15.)

N° 2. Convention du 1^{er} février 1836, entre les concessionnaires et le Département de l'Intérieur, qui apporte quelques modifications à celle du 6 novembre 1834. (Page 16.)

N° 3. Description du système d'alimentation. Cette pièce devient l'annexe de la convention des concessionnaires avec le gouvernement. (Page 18.)

Explications et observations sur le rapport de la commission de la Chambre.

N° 4. Rapport de la commission, avec les observations du Ministre de l'Intérieur en regard. (Pag. 20 à 91.)

N° 5. Observations des concessionnaires sur le rapport de la commission. (Pag. 92 à 109.)

N° 6. Rapport supplémentaire, en date du 28 février 1836, de la commission d'Ingénieurs, instituée par arrêté du 31 août 1831, avec deux notes relatives aux travaux de bétonnage et à ceux ayant pour objet la consolidation des hautes berges de la tranchée du bief de partage. (Pag. 111 à 125.)

Pièces à l'appui.

N° 7. Arrêté royal du 12 janvier 1830, n° 116, qui accorde aux concessionnaires du canal du Charleroi, une avance extraordinaire de fl. 200,000 pour les travaux du souterrain (avec traduction à la suite). (Page 125.)

N° 8. Lettre de M. l'Administrateur du Waterstaat, du 25 janvier 1830, n° 53. (Page 127.)

N° 9. Rapport de M. l'Inspecteur Général des ponts et chaussées, du 25 novembre 1831, n° 1035, sur le premier rapport de la commission d'ingénieurs instituée par arrêté du 31 août 1831. (Page 127.)

N° 10. Rapport du même, en date du 4 mars 1834, n° 3856, portant qu'il y a lieu d'adopter les conclusions du rapport de M. Vifquain, en date du 29 novembre 1833, sauf majoration de la somme demandée pour les travaux de soutènement. (Page 128.)

N° 11. Extrait de la 2^e consultation de M. Redemans. (Page 129.)

No 1.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présens et à venir, salut !

Vu notre Arrêté du 11 septembre 1833, qui décrète la construction de deux embranchemens entre le canal de Charleroi à Bruxelles et la grande route charbonnière du Roeulx et la Chapelle-Herlaymont;

Vu le procès-verbal de l'adjudication à laquelle il a été procédé le 11 octobre suivant, pour la construction desdits embranchemens, par voie de concession de péages;

Vu les lois des 19 juillet 1832 et 22 juillet 1834, sur les concessions de péages :

Vu notre Arrêté réglementaire du 26 août 1832;

Sur le rapport de notre Ministre de l'Intérieur ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

L'adjudication du 11 octobre 1833, dont mention précède, est approuvée; en conséquence, le sieur T. Nieuwenhuysen et C^e, représenté par le sieur J.-A. Classen, domicilié à Bruxelles, est déclaré concessionnaire des embranchemens entre le canal de Charleroi à Bruxelles et la grande route charbonnière du Roeulx à la Chapelle-Herlaymont, et ce aux clauses et conditions du cahier de charges approuvé le 11 septembre 1833, et pour un terme de quatre-vingt-dix ans, conformément à l'art. 36 du même cahier de charges.

ART. 2.

Cependant ladite concession serait réduite de plein droit au terme stipulé dans les articles additionnels de la convention du 6 novembre 1834, entre les concessionnaires du canal de Charleroi à Bruxelles et le Département de l'Intérieur, si ces articles étaient sanctionnés par le pouvoir législatif.

Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent Arrêté qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Ostende, le 29 août 1835.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

N^o 2.

Les sieurs Nieuwenhuysen et C^{ie}, concessionnaires du canal de Charleroi à Bruxelles,

ET

Le Ministre de l'Intérieur, représentant le Gouvernement Belge,

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

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

ART. 2.

La finale de cet article, à partir de ces mots : 1^o *La remise du remboursement, etc.*, est remplacée par la rédaction suivante :

- » 1^o La remise des 27 annuités de fl. 280,000 par eux dues, aux termes de l'art. 4 de leur contrat, en date du 12 septembre 1827, avec le Syndicat d'amortissement,
- » bien entendu que, s'il venait à être prouvé que les concessionnaires fussent tenus,
- » en vertu du contrat précité, au paiement d'autres intérêts que ceux compris dans
- » lesdites annuités, le gouvernement serait entier dans ses droits de ce chef;
- » 2^o L'abandon des recettes opérées jusqu'au 31 janvier 1835, inclusivement;
- » 3^o La jouissance, pendant onze ans et demi, à compter du 1^{er} février 1835, pour
- » finir le 1^{er} août 1846, dudit canal et de ses revenus, d'après le tarif en vigueur,
- » tel qu'il se trouve fixé par l'Arrêté royal du 1^{er} septembre 1832. »

ART. 3.

La finale du paragraphe commençant par ces mots : 1^o *Que les concessionnaires jouiront, etc.*, est supprimée, à partir de ces mots, *et dans la situation présente, etc.*

ART. 4.

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

ART. 6.

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

ART. 12.

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

ART. 13.

Cet article prend le n^o 12.

ART. 14.

Cet article prend le n^o 13; les trois derniers mots de son premier paragraphe sont remplacés par les suivans : *Pendant l'année à partir de l'adoption de la convention,*

(17)

ART. 15.

Cet article prend le n° 14.

ART. 16.

Cet article prend le n° 15.

ART. 17.

Cet article prend le n° 16.

ART. 18.

Cet article prend le n° 17.

ART. 19.

Cet article prend le n° 18.

ART. 20.

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

ART. 21.

Cet article prend le n° 20.

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

« En cas d'inexécution des art. 6, 7, 10, 11, 12 (*nouveau*), 19 (*nouveau*) et 20
» (*nouveau*), le Gouvernement pourra faire exécuter les travaux d'office, et récupérer
» les dépenses sur les recettes, par les moyens prévus à l'art. 24. »

ART. 25.

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

« Pendant six années à compter du 1^{er} Février 1835, le gouvernement aura, etc. »

ART. 1^{er} *additionnel*.

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

Moyennant les stipulations qui précèdent, les sieurs Nieuwenhuysen et C^{ie} déclarent n'avoir plus aucune réclamation à former à charge du Gouvernement, du chef des retards qu'a éprouvés et que pourrait encore éprouver le vote des Chambres sur la convention du 6 novembre 1834.

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

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

J.-A. CLASSEN.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE TREUX,

N^o 3.*Système d'alimentation du canal de Bruxelles à Charleroi.*

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

- 1^o De réservoirs placés aux prises d'eau principales ;
- 2^o De prises d'eau directes dans les rivières et ruisseaux ;
- 3^o D'une machine à vapeur élevant accidentellement les eaux d'une rivière ;
- 4^o De réserves d'eau par agrandissement et approfondissement du canal.

Réservoirs.

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

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

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

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

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

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

Prises d'eau directes.

Des prises d'eau directes sont en outre établies,

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

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

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

4^o A Felluy, à deux cent trente mètres de l'usine à fer de M. Dupont, à droite, recevant les eaux abondantes de la rivière la Samme, que l'augmentation des chutes des écluses réclame ;

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

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

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

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

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

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

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

Une vis d'archimède à pas découvert et à coffre fixe, de 1^m50 de diamètre, mise en mouvement par une machine à vapeur de la force de 12 chevaux, basse pression (Watt et Bolton), relève les eaux de la rivière de l'Ille à trois mètres de hauteur environ, et les jette dans le bief de partage à l'amont de la 11^e écluse. Cette machine est destinée à ne marcher que dans les grandes sécheresses.

Réserves d'eau en agrandissement et approfondissement du canal.

Le plafond du bief de partage, descendu à 0^m40 au-dessous de la position au projet primitif, et son étiage pouvant se maintenir jusqu'à 2^m20 au-dessus du fond, reçoit ainsi quantité de sources qui s'y déchargent et procurent une réserve d'eau de plus de 20,000 mètres cubes.

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

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

Bruxelles, le 1^{er} février 1836.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

Pour la Société concessionnaire,

J.-A. CLASSIN.

N^o 4.

RAPPORT

Fait par M. DESMAISNÈRES, 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 21 novembre 1834, et relatif au canal de Charleroi à Bruxelles, avec embranchemens et chemins de fer sur Hon-deng et Mariemont (1).

OBSERVATIONS

De M. le Ministre de l'Intérieur en réponse au rapport de la Commission.

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 :

La question est posée ici d'une manière incomplète et inexacte. On croirait, en effet, qu'il ne s'agit que d'opérer des cessions de toute nature au profit du concessionnaire : tels ne sont ni le but ni les résultats de la convention soumise à la Chambre. Nous posons la question à notre tour et dans les termes suivans :

Est-il utile ou non à l'État de consentir à l'abandon d'un capital de 4 millions de florins, pour obtenir, en compensation de cet abandon,

1^o Dix années et demie de jouissance anticipée des revenus du canal principal;

2^o Le paiement de tous les travaux en plus;

3^o Le paiement des indemnités auxquelles les concessionnaires ont droit du chef de l'abaissement des péages leur concédés;

4^o La mise à néant de tous autres chefs de réclamation, quels qu'ils puissent être, de la part des concessionnaires;

5^o La construction des embranchemens, aux frais des concessionnaires, avec un rabais de 75 années sur les 90 années de durée de cette concession.

Nous ne faisons pas mention de cessions autres que celle des 4 millions, parce que,

(1) La commission était composée de MM. ZODER, président, BRUYE, DE POUET, D'HAVE, VERDUSSEN, FRISON, DELHUMPS, COCHEN et DESMAISNÈRES, secrétaire-rapporteur.

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 fl. 224,685-83, allouée aux concessionnaires dans le devis estimatif de l'administration, pour l'achat de 113 hectares de terrains qui devaient être convertis en étangs et réservoirs jugés nécessaires à l'alimentation du canal, *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 Seneffe, au droit de fl. 1-45, 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 tous le pays éminemment industriel, entre Bruxelles et Charleroi, fut déjà sollicité à plusieurs reprises sous les gouvernements Autrichien et Français.

Un projet de canal à grande section fut soumis à l'empereur Napoléon, pendant un séjour qu'il fit à Bruxelles, et malgré qu'a-

dans la réalité, le gouvernement ne cède rien de plus : tous les produits du canal jusqu'à la date de la convention, et ceux à percevoir encore pendant seize années et demie, appartiennent aux concessionnaires en vertu de leur acte de concession, et ce n'est que par suite des stipulations de la convention même (voir son art. 1^{er}) que le gouvernement se trouve dans la possibilité de les leur rétrocéder. Quant aux économies sur les terrains qui devaient être convertis en étangs, lesquelles s'élèvent non à fl. 224,685-83, mais à fl. 154,700, elles ne constituent un avantage pour le concessionnaire qu'autant qu'on fasse abstraction des indemnités en plus à payer aux usiniers, en d'autres termes, elles sont compensées par des dépenses non prévues. Le concessionnaire offre d'en verser le montant au trésor, si le gouvernement veut prendre les indemnités à sa charge.

Comme nous l'avons déjà dit, l'économie sur les terrains trouve sa compensation dans les indemnités en plus à payer aux usiniers ; les étangs ne sont donc pas remplacés par une simple machine à vapeur, mais par des prises d'eau faites aux usines.

La possibilité de créer à l'État un semblable revenu, au moyen d'un chemin de fer sur Ronquières, est très problématique, et, d'ailleurs, ce revenu fût-il réalisable, on ne l'obtiendrait qu'aux dépens du canal de Charleroi, qui est la propriété de l'État.

Un embarquement à Seneffe s'accorde tout aussi bien avec les contrats en vigueur.

(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.

Les ordies donnés allaient être régularisés, lorsque la révolution est survenue.

lors 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 fl. 100,000 chacun, dont le premier ne devait se faire qu'après justification, de la part du concessionnaire, par un certificat de l'Ingénieur à ce commis, de ce qu'il avait exécuté pour fl. 400,000 de travaux, et les autres successivement après avoir fait constater de la même manière, et chaque fois, d'une dépense nouvelle de fl. 100,000.

Il n'est aucun exemple, ni dans les temps anciens, ni dans les temps modernes, de grande canalisation entreprise dont l'exécution n'ait donné lieu à des travaux imprévus et imprévoyables.

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 im-

Il n'est donc pas étonnant qu'après avoir contracté pour les travaux spécifiés au cahier des charges, pour des travaux prévus, le gouvernement se soit trouvé dans la nécessité d'accorder des indemnités pour travaux en plus.

« Déjà à la fin de 1827, les ouvrages du » souterrain avaient dû être modifiés et pré- » sentaient les plus grandes difficultés d'exé- » cution. » (Observations de M. Vifquain.)

possible. Les concessionnaires s'adressèrent au gouvernement pour en obtenir une avance extraordinaire destinée à couvrir les frais en plus que cet accident imprévu leur occasionnait, et aussi pour en obtenir comme indemnité une prolongation de concession.

Par arrêté royal du 12 janvier 1830, il leur fut accordé une avance extraordinaire de fl. 200,000, à valoir sur les fl. 4,000,000 que le syndicat d'amortissement s'était engagé à leur avancer. Cet arrêté passa sous silence et ne stipula absolument rien relativement à la demande de prolongation de concession. Toutefois, il résulte d'une lettre en date du 25 janvier 1830, adressée à M. l'Inspecteur du Waterstaat, chargé en chef de la direction des travaux, que M. l'Administrateur Ewyk a fait connaître, *qu'en ce qui est de cette partie de la requête des concessionnaires, Sa Majesté a fait observer au Département, que la décision à prendre sur cette demande ne dépendra pas uniquement du montant des dépenses extraordinaires que les concessionnaires ont dû faire, par suite d'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^o Travaux exécutés par suite d'autorisation de l'administration ;

2^o Travaux exécutés sans autorisation, mais reconnus indispensables ;

3^o Travaux exécutés dans l'intérêt privé des concessionnaires ;

4^o Travaux exécutés, 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 pontceaux sur le canal et la rivière. »

C Pour voûte souterraine, pont et déversoir à Lembeek. » 16,615-20

D Pour percement du souterrain à Bestrefaite, et accessoires. » 454,245-86

Lors d'une première visite, on admit la nécessité et l'imprévu de tous les ponts, aqueducs et buses exécutés en plus, à l'exception de cinq buses et du pont fixe d'As-

« L'arrêté ministériel qui, dans son texte, » généralise toutes espèces de dépenses imprévues, a été calqué sur celui pris, sous » la même date, sur les réclamations des » concessionnaires de la Sambre; mais il ne » fut jamais question de prétentions à indemnité pour acquisitions en plus au canal » de Charleroi. » (Observations de M. Vifquain.)

Il n'est rien alloué de ce chef au concessionnaire.

kempont, à l'égard desquels on rejeta les réclamations des concessionnaires, par le motif que la construction de ces ouvrages avait eu lieu dans l'intérêt même de ces concessionnaires. On reconnut en outre que les premiers avaient tous été exécutés par ordre de l'Administration, et que les ordres donnés allaient être régularisés lorsque la révolution était survenue.

Dans une autre visite on reconnut qu'à Lembeek la voûte souterraine, le pont et le déversoir n'avaient été exécutés que pour satisfaire au cahier des charges, et par suite, cette prétention fut aussi regardée comme n'étant pas fondée.

La commission d'Ingénieurs put s'assurer aussi (ce sont les termes du rapport) que le mode prescrit au devis, pour la construction de la voûte souterraine du bief de partage, au moyen d'un cintrage mobile, avait dû nécessairement être abandonné, en raison des difficultés insurmontables qui étaient résultées de la nature même du terrain.

D'autres modes avaient ensuite été essayés, mais sans succès; on dut se résoudre, sur l'avis de l'Ingénieur, à exécuter ce travail à ciel ouvert, dans certaines parties; et enfin, au bout de cinq années, pendant lesquelles la méthode d'exécution changea vingt fois avec la nature du terrain, on parvint à une exécution complète, mais ce ne fut pas sans d'énormes dépenses en pure perte, faites par les concessionnaires.

Après s'être fait donner des renseignements à cet égard, on estima globalement combien était fondée ici la réclamation des concessionnaires.

En résumé, la commission fut d'avis, dans son rapport, qu'il y avait lieu d'indemniser les concessionnaires du chef des travaux suivans :

1° *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 à Ruysbroeck. . . . fl. 11,742-93

2° *Pour travaux exécutés*

A reporter. . . fl. 11,742-93

*Rapport de la Commission.**Observations de M. le Ministre.*

Report. . fl.	11,742-93
<i>sans autorisation, mais reconnus indispensables :</i>	
A. Ponts et pontceaux exécutés en plus sur un simple ordre de l'Ingénieur et par force majeure. . . »	53,252-95
B. Aqueducs et buses sur le canal, commandés par les localités et pour éviter des inondations. . . »	40,576-29
3° Pour travaux prévus au devis, mais dont la construction a donné lieu à des moyens d'exécution non prévus au devis :	
Percement du souterrain au bief de partage, à Bestre (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 :

(1) Dans cette somme de fl. 381,120-10, l'Ingénieur du gouvernement a compris fl. 42,337-50 pour intérêts, à raison d'avances prétendues, tandis que le roi Guillaume, par son arrêté précité du 12 janvier 1830, avait accordé, pour l'exécution de ces mêmes travaux et sans rien préjuger quant aux indemnités, une avance extraordinaire de fl. 200,000. Il y aurait donc lieu, dans tous les cas, de ne porter ici, en supposant que ce chef d'indemnité soit admis, que tout au plus fl. 338,782-60.

« Ce n'est pas sur un simple ordre et par » force majeure, mais par force majeure et » sur ordre, le Gouvernement étant informé » de ce qui avait lieu. » (Observations de M. Vifquain.)

La dépense en plus du souterrain s'élève, intérêts non compris, à fl. 338,782-60, et, avec intérêts, à fl. 381,120-10. M. le rapporteur pense qu'il n'est pas dû ici d'intérêts, attendu qu'une avance extraordinaire de fl. 200,000, a été faite au concessionnaire pour le souterrain, et, par suite, que la première des sommes ci-dessus serait seule admissible. Nous faisons observer à cet égard : 1° que les intérêts de fl. 200,000 à 4 ½ p. o/o, ne compensent pas bien exactement les intérêts à fl. 338,782-60 à 5 p. o/o; et 2° que les fl. 200,000 dont il s'agit, n'ayant été qu'une avance à valoir sur les 4 millions du Syndicat, leurs intérêts sont compris dans les 27 annuités de fl. 280,000, dont les concessionnaires tiennent compte au gouvernement. Dès lors, il n'y a aucune déduction à faire pour les intérêts de cette avance et nous ne voyons pas sur quoi on se baserait pour refuser aux concessionnaires les intérêts de leurs capitaux.

« QUESTION. — *Les concessionnaires*
 » *sont-ils fondés à réclamer une in-*
 » *demnité pour excédant de dépense*
 » *au souterrain ?*

» Évidemment non, vu que le caractère
 » du contrat et tous les articles des condi-
 » tions, notamment les art. 10 et 11, se
 » réunissent pour résoudre la question né-
 » gativement; vu encore que le Roi Guil-
 » laume, auteur de la concession, a laissé
 » lui-même un précédent qui doit éclairer
 » le gouvernement actuel, et ce dans l'en-
 » tête même de son arrêté du 12 janvier
 » 1830, où il affirme qu'à cette époque les
 » concessionnaires ne demandaient pas d'in-
 » demnités, se bornant à ce qu'il leur fût
 » fait une avance extraordinaire de fonds
 » sur les quatre millions; cela était naturel,
 » car, avec l'auteur de la concession, il ne
 » pouvait y avoir lieu à déviation; d'où il
 » suit, dit le conseil, à l'évidence, qu'au-
 » jourd'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'ail-
 leurs 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 concession-
 naires, du chef de la diminution des droits
 de navigation, diminution sollicitée par
 eux-mêmes pour être en rapport avec le
 canal d'Antoing, le conseil soutient que
 cette demande n'est nullement fondée en
 droit; mais il ajoute qu'il y a ici à 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 lon-
 guement 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

Les art. 10 et 11 ne s'appliquent qu'aux
 travaux prévus, aux travaux spécifiés aux
 art. 1, 2, 3, 4, 5, 6 et 7. On avait bien
 prévu un souterrain au devis, mais, le mode
 d'exécution y indiqué pour cet ouvrage,
 ayant été reconnu impraticable, il n'est pas
 si évident que les travaux du souterrain
 tombent en totalité dans le forfait de l'en-
 treprise. D'autre part, les conséquences que,
 dans sa première consultation, l'avocat de
 l'Administration tire de l'arrêté du 12 jan-
 vier 1830, sont démenties par la lettre de
 l'administrateur du Waterstaat, du 25 jan-
 vier, citée par M. le rapporteur, page 23 et
 reproduite ci-après page 127.

Il est facile de se convaincre à la lecture
 de cette seconde consultation que son au-
 teur ne révoquait guères en doute le succès
 des demandes du concessionnaire, non seu-
 lement en équité, mais encore en stricte
 droit. L'annexe ci-après, n° 11, comprend

Rapport de la Commission.

» mise en demeure des concessionnaires du
 » canal, que la concession envisagée comme
 » contrat, est de sa nature aléatoire, il faut
 » cependant résoudre les questions de dé-
 » pense 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 con-
 » cessionnaires, par un arrêté du précédent
 » 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 dé-*
 » *part de l'appréciation de leurs réclamations,*
 » *que leur but était d'obtenir le paiement de*
 » *travaux exécutés, ou de terrains et bâti-*
 » *ments acquis, qui n'avaient point été spéci-*
 » *fiés dans les cahiers des charges, devis,*
 » *plans et actes de concession,* et que ces
 » travaux exécutés et les acquisitions des
 » terrains dont il s'agit *ont eu lieu sous la*
 » *direction des agents de l'Administration,*
 » chargés de la surveillance des travaux ;
 » arrêté pleinement exécuté par la commis-
 » sion qu'il institue *pour régler d'une ma-*
 » *nière équitable les indemnités auxquelles*
 » *la société concessionnaire pourrait avoir*
 » *droit,* laquelle commission, sans aucune
 » réserve de sa part, ni de celle de l'admi-
 » nistration, a accompli cette mission par
 » la visite du canal sur toute son étendue,
 » et l'appréciation des indemnités, à l'in-
 » tervention des concessionnaires, vis-à-vis
 » desquels, sur des antécédans aussi posi-
 » tifs, il serait fort difficile et peut-être peu
 » convenable de chercher à revenir.

» Qu'enfin tout ce qui ne serait pas com-
 » pris dans les trois catégories de dépenses
 » reconnues devoir être à la charge de l'État,
 » par ledit arrêté ministériel, devrait rester
 » à charge et pour compte des concession-
 » naires. »

Le canal fut terminé le 1^{er} mai 1832, ainsi qu'il conste d'une dépêche de M. l'Inspecteur Vifquain ; mais des infiltrations considérables se sont alors déclarées, et la navigation ne put avoir lieu.

Par sa dépêche du 4 septembre 1832, M. le Ministre de l'Intérieur enjoignit à

Observations de M. le Ministre.

cette consultation, ainsi que la dépêche ministérielle qui l'a provoquée. Il est essentiel de remarquer qu'il s'agissait de payer actuellement au concessionnaire le montant de sa réclamation ; mais il est évident que cette réclamation se fût présentée sous un jour encore plus favorable, si elle eût été bornée à la demande d'une prolongation de jouissance du canal à l'expiration des 29 années de concession, jusqu'au remboursement intégral des dépenses imprévues ; car le gouvernement n'aurait eu aucun motif plausible de profiter à titre gratuit du montant de ces dépenses.

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 la calcaire, le schiste et le gravier, malgré tous les soins donnés à la formation des digues, il se manifesta de telles infiltrations, surtout dans les déblais, que l'emprise dans le canal de toutes les eaux disponibles de la vallée devint insuffisante, et qu'il y avait impossibilité de navigation régulière et du tirant d'eau voulu par le cahier des charges, quoique le canal fût établi dans les termes du devis. Force fut donc de couvrir les parois intérieures de ces parties du canal d'une couche de béton.

D'après un état approximatif, remis par M. l'Ingénieur à la commission, les dépenses en bétonnage sont évaluées à fl. 112,981; mais on explique par une note que cette somme sera nécessairement dépassée de beaucoup, et que, pour ne pas engager l'État trop loin, il avait été nécessaire de s'arrêter à une certaine limite, au-delà de laquelle il ne serait plus rien alloué de ce chef aux concessionnaires. Cette limite a été fixée à fl. 120,000 (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

(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.

Ce dilemme ne prouve rien, car qu'est-ce qui empêche de fixer transactionnellement le montant d'une prétention qui, en stricte droit, pourrait atteindre un chiffre plus élevé. Nous verrons ci-après, quel est le mérite de la démonstration qu'on annonce au sujet des causes des filtrations. La seconde consultation précitée de l'avocat de l'administration pose en principe que les dépenses du chef des infiltrations ne peuvent être mises à charge des concessionnaires.

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 fl. 1-70 par tonneau, pour tout le parcours du canal, fut réduit à fl. 1-45, et il fut stipulé que la réduction serait proportionnelle pour les distances moindres, et les droits moins élevés. Le remboursement de la différence de recette, résultant de cette réduction au préjudice des concessionnaires, se fera, dit l'art. 3 de l'arrêté, par une retenue équivalente sur la somme annuelle due par ces derniers en remboursement des sommes avancées pour faciliter la construction du canal.

Enfin, par l'art. 4, le Roi se réserve de modifier ou de rapporter l'arrêté au besoin.

Quoique cet arrêté soit évidemment entaché d'inconstitutionnalité, 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, 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.

Il est à remarquer que le Gouvernement provisoire a, par simple arrêté, en date du 9 janvier 1831, abaissé de moitié les droits sur le canal d'Antoing.

L'arrêté du 17 septembre 1832, n'abaisse le droit que d'un 7^{me}, il peut en outre être considéré comme une faible compensation des pertes que l'arrêté du 9 janvier 1831, faisait éprouver au concessionnaire et aux exploitans du bassin de Charleroi; cet arrêté a été rendu après due information, il a été publié et n'a été l'objet d'aucune critique. Le gouvernement se réservait d'ailleurs le droit de le révoquer.

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 fl. 49,900, et il faudra encore au moins dépenser fl. 70,000, dans les 3 ou 4 années qui vont suivre, pour exécuter les ouvrages de cette espèce, dont dès aujourd'hui la nécessité est démontrée.

Au moment de la révolution, tous les travaux du canal durent être abandonnés subitement, et tout le matériel d'exécution, ainsi que quantité de matériaux, restèrent éparpillés sur de grandes étendues, et furent en partie perdus.

Les 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 des eaux.

Tout le personnel resta inactif; le dommage fut très grand, et M. l'Ingénieur affirme qu'en estimant cette perte des concessionnaires à fl. 8,000, il n'a pris en considération que ce qu'il a pu en voir lui-même.

Le même Ingénieur évalue ensuite à fl. 12,000, les pertes éprouvées par les concessionnaires dans les premières années de la révolution, par suite d'interruptions et retards de 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 fl. 12,000 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° Pour la construction du canal et le redressement des rivières,

a. Prairies, bois et terres labourables,

environ 40 bonniers à fl. 1,200,

87 » » 1,750

364 » » 2,000

Ensemble 491 bonniers 37 perches 61 aunes 83. . . . fl. 928,931-22

b. Propriétés bâties
à acquérir ou à indem-

A reporter. . fl. 928,931-22

Report.	fl. 928,931-22
niser.	» 142,000-00
2° Pour rigoles, réservoirs, étangs et prises d'eau,	
a. Terres labourables, un peu plus de 8 bonniers, à fl. 1,750, prairies, près de 123 bonniers, à 2,000. Ensemble 131 bonniers 68 perches 70 aunes.	» 261,182-38
b. Indemnités.	» 18,000-00
Total.	fl. 1,350,113-60

Les prix de ces terrains ont été calculés au devis comme moyenne valeur de tous les cas particuliers avec tous les accessoires, c'est-à-dire pour placement du canal et de ses francs-bords, pour les emprunts de terres, remblais, dépôts de déblais, et enfin pour toute espèce d'occupation momentanée.

La cession absolue et définitive de ces terrains n'était obligatoire que relativement au placement du canal et de ses francs-bords; aussi ceux-ci furent-ils tous acquis au nom et pour le Gouvernement, tandis que ceux pour tout autre usage ne furent le plus souvent acquis que conditionnellement.

M. l'Ingénieur termine sa note relative aux détails que nous venons de donner, en disant :

« On ne peut pas plus entrer en compte
 » de clerc-à-maître pour ces terrains que
 » pour les ouvrages repris au devis, car
 » alors il n'y aurait plus de forfait pour les
 » travaux repris au projet. Ce serait remettre toute l'entreprise en question; l'intérêt du trésor ne pourrait en accepter les
 » résultats. »

Nous devons toutefois faire observer qu'il résulte d'explications données depuis, qu'en se servant ici de l'expression *forfait*, M. l'Ingénieur n'a entendu l'appliquer qu'au coût des ouvrages décrits au devis et non à la qualité, aux dimensions ou à l'espèce de ces ouvrages.

Par suite de la séparation de la Belgique de la Hollande, le tonnage des transports

opérés sur le canal est considérablement diminué, dit M. l'Ingénieur, dans ses 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 fl. 1-70 le tonneau, établirait encore une perte annuelle de fl. 135,000 que les concessionnaires auraient essuyée par force majeure, et dont il y aurait lieu pour eux d'être indemnisés par l'État, seul responsable du fait de la séparation de la Hollande.

Lors de l'étude du projet du canal, on reconnut que des 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 *Houdeng* et *Marimont*, avec leurs complémens en chemin de fer jusqu'à la route charbonnière du Roelx à la Chapelle-Herlaymont, devaient rejoindre le canal principal à Seneffe.

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 du Roelx 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).

Le gouvernement ne partage pas cette manière de voir, comme le prouve l'arrêté royal du 29 août 1835 ; il est à observer d'ailleurs que la convention du 6 novembre 1834, présuppose l'existence de la conces-

(1) On n'approuva pas l'adjudication parce que le

*Rapport de la Commission.**Observations de M. le Ministre.*

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.

À 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 du 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

sion de 90 ans, puisqu'elle la convertit en une concession à court terme.

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.

progression est établie dans les tableaux statistiques ajoutés à la pétition du barreau.

La question d'utilité générale que présente la construction d'embranchemens 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 c. pour percement du souterrain et 105,572 fl. 17 c. pour ouvrages non spécifiés au devis.

Ce désaccord n'existe pas. Ne prévoyant pas les objections qui ont été élevées contre une convention dont les avantages pour l'État, incontestables dans mon opinion, me semblaient devoir être facilement appréciés par la Chambre, je me suis borné, dans l'exposé des motifs, à faire connaître très sommairement l'état de l'affaire, sans commenter chacun des articles de la convention. Si je n'ai pas parlé du bétonnage et des travaux de soutènement de la grande tranchée du bief de partage dans l'exposé des motifs, c'est que la convention du 6 novembre 1834, art. 7 et 8, est précise à cet égard; il est évident que des travaux considérables, dont la réussite est chanceuse, et que l'on annonce constituer une des charges de la convention, ne peuvent avoir été imposés, sans compensation, au concessionnaire, surtout lorsqu'on lui interdisait tout recours en indemnités pour dépenses imprévues ou imprévoyables. Veut-on un nouvel argument à l'appui de ce que j'avance? Je le tire du rapport de M. Vifquain, en date du 29 novembre 1833, antérieur par conséquent à mon exposé des motifs; il y est dit, en propres termes, (voir page 36 des pièces diverses) que la recette opérée depuis l'ouverture du canal, sera compensée par la dépense en bétonnage et par une somme à mettre à la disposition du gouvernement pour travaux à exécuter au bief de partage. Or c'est ce rapport de M. Vifquain qui a servi de base à la convention et, en présence des art. 7 et 8 de cet acte, on ne peut supposer le rejet des propositions de M. Vifquain relativement au bétonnage et aux travaux de soutènement du bief de partage. Seulement, au lieu d'adopter, purement et simplement, la proposition de M. Vifquain, en ce qui concerne les travaux du bief de partage, proposition qui tendait à ce que l'exécution se fît par le gouvernement, au moyen de fonds mis à sa disposition, il m'a paru pré-

Rapport de la Commission.

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 réclamations 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.

Observations de M. le Ministre.

féralable d'en laisser le soin et la responsabilité au concessionnaire, en lui faisant contracter l'obligation de consolider *parfaitement et définitivement*, et sans nul recours possible, cette partie du canal.

Je n'ai jamais songé à rejeter les indemnités pour le bétonnage et les travaux de soutènement. Si des explications avaient été demandées, tout doute eût disparu. L'on a tiré une fausse conséquence de la lettre des concessionnaires du 10 novembre 1833; cette lettre prouve au contraire qu'indépendamment de la concession nouvelle de 11 $\frac{1}{2}$ ans, les concessionnaires entendaient qu'il leur serait fait abandon des recettes à partir de l'ouverture du canal, et qu'au moyen de cet abandon, ils seraient indemnisés des travaux de bétonnage et de soutènement du bief de partage, ce qui est exclusif de la prétendue renonciation dont le rapport fait mention.

Que l'on veuille bien lire la seconde consultation de l'avocat de l'Administration (pièce n° 11 ci-après), et l'on sera convaincu que cet avocat considérait les réclamations des concessionnaires comme très fondées, *même en droit*.

Première catégorie.

1 ^o Travaux extraordinaires pour le percement du souterrain, à Bestre-faite	fl. 381,120-10
2 ^o Bétonnage fait pour obvier aux infiltrations survenues	120,000-00
3 ^o Réparations des éboulements survenus aux hautes berges.	110,000-00
4 ^o Ponts et aqueducs exécutés en plus	105,572-15
5 ^o 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^o Remboursement à faire par l'Etat 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. . . . fl. 62,500-00

2^o Indemnité pour transports sur le canal perdus par suite de la séparation de la Hollande.

On a dit, selon M. l'Ingénieur, aux concessionnaires :
 « Faites cette grande entreprise
 » et vous aurez le produit des
 » transports, plus spécialement

A reporter. . . . fl. 62,500-00

1^o Pour établir la valeur de la concession à reprendre par le Gouvernement, on est parti de la supposition que tous les transports à effectuer pendant sa durée (29 années) correspondraient à une moyenne par année de 250,000 tonneaux, droit maximum. On a pris cette même base d'évaluation pour fixer le montant de l'indemnité à allouer aux concessionnaires du chef de la réduction des péages. Dès-lors, la réduction étant de 25 cents sur le droit maximum, l'indemnité devait être de fl. $0-25 \times 250,000$, soit fl. 62,500.

2^o Cette indemnité n'a pas été admise par le Gouvernement; M. Vifquain n'en a fait mention que pour faire ressortir les avantages de la convention du 6 novembre 1834. Nous renvoyons Monsieur le Rapporteur à la lettre du concessionnaire du 10 novembre 1833 (page 48 des pièces diverses); il y verra que, moyennant l'adoption de la con-

*Rapport de la Commission.**Observations de M. le Ministre.*

Report. . fl. 62,500-00
 » 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 136,000-00
 Total. . fl. 198,500-00

3^e 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 fl.

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

vention, le concessionnaire renonce à toute prétention du chef de la séparation de la Hollande.

M. Vifquain a indiqué ce résultat comme possible pour le cas où la convention ne serait pas sanctionnée par le pouvoir législatif.

Cette conclusion est fautive en ce qui concerne la réduction de l'annuité, puisque, nous le répétons, l'indemnité pour la perte du débouché en Hollande est écartée par la convention.

Pour le fondement, même en droit, des réclamations des concessionnaires pour travaux non prévus au devis et du chef de la réduction des péages, nous nous référons aux notes consignées par nous en regard du rapport de la commission, et de plus à la seconde consultation de l'avocat de l'Administration.

Dans la lettre de Monsieur l'Administra-

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

Rapport de la Commission.

» 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 autre-
 » ment. M. l'Administrateur du Waterstaat,
 » Ewyk, par sa lettre du 25 janvier 1830,
 » reconnaît que si les réclamations du con-
 » cessionnaire, qui demande une prolonga-
 » tion de concession, comme indemnité
 » pour travaux ayant coûté plus que l'esti-
 » mation, étaient reconnues être fondées,
 » il y aurait alors au moins lieu à lui dé-
 » compter, 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 connais-
 » sance 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 autorisation 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'enquête à l'égard des travaux
 » exécutés en plus, ou qui ont coûté plus
 » que l'estimation portée au devis, n'ait pas
 » cru devoir porter ses investigations sur ce
 » point important des compensations à dé-
 » compter 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 litt. R.*)

» L'arrêté du 12 janvier 1830 constate
 » positivement que le gouvernement Hol-
 » landais, auteur de la concession, n'a re-
 » connu ni le droit ni l'équité des indem-
 » nités demandées par les concessionnaires.
 » Il y a plus, il constate encore que ces

Observations de M. le Ministre.

teur du Waterstaat, il n'est pas question
 de décompter, par compensation, ce que
 les ouvrages compris au devis peuvent coûter
 en moins ; on n'y parle que d'une compen-
 sation éventuelle entre les travaux en plus
 et les recettes imprévues qui pourraient
 être réalisées, *ce qui est bien différent.*

On verra à la page suivante que l'auteur
 de l'observation n'évaluait qu'à une somme
 peu importante le montant des déductions
 à faire de ce chef. Nous ajouterons que ces
 économies sont largement compensées par
 des ouvrages en plus dont il n'est pas tenu
 compte aux concessionnaires, tels que pro-
 longement des radiers en perrés et fascina-
 ges. Voir d'ailleurs les observations sur l'an-
 nexe lett. R du Rapport de la Commission.

Il n'a jamais été question de porter les
 écluses en compte pour aucune somme,
 attendu que les écluses tombent dans le
 forfait de l'entreprise et que l'intention du
 Gouvernement a toujours été de maintenir
 ce forfait, en ce qui concerne les ouvrages
 prévus. Quant aux dimensions des écluses,
 elles n'ont pas été changées.

L'arrêté du 12 janvier 1830, ne constate
 rien à cet égard, puisqu'il passe sous silence
 les indemnités demandées par les conces-
 sionnaires ; la seule pièce qui en fasse men-
 tion, est la lettre déjà citée de Monsieur l'Ad-
 ministrateur du Waterstaat, et elle constate

Rapport de la Commission.

» 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 fon-*
 » *dement de leurs prétentions*, en ce qui est
 » des travaux qui leur ont coûté plus que
 » l'estimation portée au devis. Il est donc
 » inconcevable, 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 précé-*
 » *dent, 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
 » considération que les 486,692 fl. 27 c.
 » portés au rapport de la commission d'In-
 » génieurs; 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 tra-
 » vaux 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'éva-
 » luation du montant des indemnités pour
 » travaux extraordinaires, on n'a pas pris en
 » considération, pour le porter en déduc-
 » tion, le coût moindre des constructions,
 » par suite des moindres dimensions données
 » aux ouvrages et de la permission accordée
 » d'employer des matériaux de moindre
 » prix, mais aussi bons peut-être, que, bien
 » certainement, alors le décompte fait n'était
 » pas juste; mais aussi, que l'auteur 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 transfor-
 » mation de concession, il se trouvait de
 » plus fortes sommes, en résultat, en faveur
 » du Gouvernement, et que la transaction
 » n'est qu'une espèce de marché que l'on
 » appelle vulgairement *coup rompu*.

Observations de M. le Ministre.

le contraire de ce que l'on prétend être constaté par l'arrêté.

Les concessionnaires reconnaissent si peu le non fondement de leurs prétentions, qu'ils demandaient

1° Une avance extraordinaire sur les 4 millions,

2° Une prolongation de concession comme indemnité.

Voir toujours la lettre de M. l'Administrateur du Waterstaat, page 127 ci-après, et de plus le texte même du rapport de la commission, page 23 ci-dessus.

Le Gouvernement précédent ne rejetait pas les indemnités; le Gouvernement Belge n'a donc pas dévié de la prétendue ligne de conduite qui lui était tracée.

Il n'y a pas contradiction, ainsi qu'on l'a vu; on regrette que la commission n'ait pas demandé d'explications sur un point aussi important.

Cette preuve se trouve dans le rapport de M. Vifquain du 29 novembre 1833.

» Quant aux art. 10 et 11 du cahier des
 » charges, on a avoué qu'ils étaient trop
 » formels pour qu'on puisse allouer des in-
 » demnités 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 com-
 » pris 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 contint 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

Un souterrain était prévu au devis, c'est incontestable. Mais le souterrain exécuté est-il identiquement celui prévu au devis, voilà la question ?

Je crois ne pouvoir mieux faire que de transcrire les observations de M. l'Inspecteur Vifquain sur cette partie du travail de la commission :

« Il faut avoir suivi la marche irrégulière
 » et capricieuse d'un pareil travail, pour se
 » faire une idée exacte de l'impossibilité de
 » tenir le compte détaillé qu'on eût voulu
 » voir tenir :

» D'abord, le travail a commencé suivant

(1) Art. 14. Les entrepreneurs devront toujours tenir

Cet article ne concerne que les renseignements à

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

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 tous de lui donner tels renseignemens qu'il pourrait leur demander sur le degré d'avancement des travaux.

» la méthode prévue au devis, et ce n'est
 » qu'après mille efforts et de très grandes
 » dépenses, qu'il a fallu y renoncer et opérer
 » d'une autre manière. Cette seconde ma-
 » nière, où la construction des piédroits
 » précédait celle de la voûte, fut encore
 » abandonnée pour adopter celle de l'exé-
 » cution par la voûte d'abord; et cette voûte,
 » calculée et faite pour un terrain ordi-
 » naire, s'affaissa sous le poids de la mon-
 » tagne ébranlée; de grandes parties en
 » furent refaites à ciel couvert. Quel compte
 » tenir de ces façons et démolitions?

» Le travail conduit en boulevards étroits,
 » où il n'y avait de place que pour le mi-
 » neur avec le boulet sur la tête, ne per-
 » mettait ni mesure ni indication, ce n'était
 » qu'à prix d'argent qu'il était possible d'y
 » tenir les ouvriers les plus braves; il y a
 » eu des momens terribles; lorsque les
 » sables faisaient irruption dans la galerie,
 » tous les bois étaient brisés et les maté-
 » riaux enfouis.

» La montagne s'est ébranlée plusieurs
 » fois dans la galerie, les puits entrepris
 » par des Artésiens étaient abandonnés,
 » repris par d'autres, élargis et abandonnés
 » de nouveau. Quel compte tenir dans un
 » tel dédale? Je le déclare impossible. Les
 » briques, pour résister aux poussées, furent
 » choisies une à une, des millions furent
 » rejetées, quoique bonnes, mais pas assez
 » fortes, les bois employés en si grandes
 » quantités, différaient de cube suivant la
 » nature de la mine. Comment contrôler
 » toutes ces différences, comment contrôler
 » les transports de mille façons, la manœu-
 » vre des pompes, les épuisemens mêlés à
 » ceux du canal proprement dit?

» Que faire au milieu de ce brouhaha?
 » Tenir des comptes réguliers en mesurant
 » et vérifiant l'emploi des matériaux? Mais
 » c'était impossible; aussi ai-je pris mon
 » parti immédiatement.

fournir par le concessionnaire sur le nombre d'ouvriers et l'avancement des travaux; s'il eût prescrit de tenir note des dépenses réellement faites, il eût été en contradiction avec l'art. 11 du cahier des charges.

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 fl.

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

» J'ai fait conduire l'ouvrage pied à pied, afin de le connaître exactement et pouvoir en faire l'estimation juste et exacte, en prenant en considération les difficultés presque insurmontables qui se sont présentées. De cette manière l'estimation du souterrain, tel qu'il est exécuté, a pu être faite consciencieusement, et c'est au péril de la vie de mon frère et de quelques employés dévoués, et au grand détriment de leur santé, que j'ai pu réussir.

» J'ignore pourquoi M. le Rapporteur aurait voulu que les ouvrages fussent toisés en détail, puisqu'ils l'ont été par mètre courant de voûte, dans le décompte que la commission a fait.»

« Le membre de la commission, qui a fait cette observation, n'a point vu les lieux avec connaissance de cause; car il eût vérifié que les filtrations imprévues avaient presque toujours eu lieu dans les parties élevées du terrain, où on a rencontré le schiste en pierrailles; il est vrai qu'une partie du bief 31, bétonné, est en digue, mais qu'on s'assure si on n'a pas employé dans leur formation les meilleures terres des environs.

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 maintenance des hautes berges de partage, en 1832, 1833 et 1834, ont été faites, à ce qu'il paraît, sous la direction et avec une espèce de promesse d'indemnité de la part de l'Administration. Mais, quant aux 60,000 fl. pour travaux encore à exécuter, ils se sont rangés de l'opinion d'un honorable membre, qui a soutenu qu'il ne s'agissait ici que purement et simplement de travaux d'entretien, et que, par conséquent, il n'y avait pas lieu à indemnité. Deux membres ont pensé que l'équité commandait d'allouer cette indemnité *tout entière*, parce que, dans leur opinion, s'il y a eu des 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

» Dire que le concessionnaire a employé
 » telle terre, ou telle autre, par économie,
 » c'est faire preuve d'ignorance sur la ma-
 » nière dont il a obtenu les terrains d'em-
 » prise.

» Avant de mettre la pelle en terre, et
 » avoir connaissance de ces filtrations, les
 » parcelles d'emprises, expropriées sur un
 » plan dressé par moi, lui ont été remises;
 » l'entrepreneur n'a eu rien à dire dans la
 » formation des plans qui ont subi une
 » enquête.

» Il aurait été bien mal avisé cet entre-
 » preneur, qui, pour faire de mauvaises
 » digues, eût été déblayer des terrains
 » pierreux où la main-d'œuvre d'extraction
 » coûte infiniment plus que les meilleures
 » terres.

» M. le Rapporteur ne fait pas mention
 » des renseignemens que j'ai donnés sur
 » cet objet dans une conférence chez M. le
 » Ministre, surtout que le concessionnaire,
 » avant de se décider au bétonnage, a dé-
 » pensé, sous les yeux des habitans du pays,
 » de très fortes sommes en essais d'étanche-
 » mens, qui n'ont pas réussi, et que la
 » société supporte seule.

» J'ai depuis, et sur le plan et sur les
 » lieux, examiné le tracé sous le rapport
 » des filtrations, et cherché si j'eusse pu
 » le mieux placer; je ne le pense pas. »
 (Observations de M. Vifquain.)

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 législature 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

(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 ?

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, 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

Tout ceci serait juste, si l'exécution des travaux avait été, de tous points, conforme aux prévisions du devis, s'il n'y avait eu, ni travaux en plus, ni difficultés d'exécution imprévoyables et tellement graves, qu'elles ont constitué un cas de force majeure.

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 aussi sur le dernier une diminution des péages, il en résulte que la démarche des concessionnaires, dont nous venons de parler, ne peut leur préjudicier en rien, puisqu'elle n'a eu lieu que pour obtenir le rétablissement de cet équilibre de concurrence, que la diminution des péages sur le canal d'Antoing avait rompu.

D'autres membres de la commission ont fait observer que ce ne serait pas la première fois qu'une diminution d'un droit à payer aurait fait augmenter la recette réelle, et qu'ils pensaient que c'était probablement *dans ce but seul* que les concessionnaires avaient joint leurs réclamations à celles du commerce; dès lors, ont-ils dit, il y a non-seulement droit, mais même équité à refuser le remboursement de la prétendue différence de recette; et l'augmentation de celle-ci, résultant de la diminution des péages, leur a paru d'autant plus évidente, que M. l'Inspecteur des ponts et chaussées (pag. 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 écriés 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

La diminution du droit demandée par le concessionnaire avait pour but, non d'augmenter les recettes, mais de rétablir, en partie, l'équilibre entre le bassin de Charleroi et celui de Mons, équilibre qui avait été rompu par l'arrêté du gouvernement provisoire du 21 janvier 1831.

Par les notes précédentes il a déjà été répondu à ces argumens et l'arrêté du 17 septembre 1833 a été suffisamment justifié.

Le gouvernement se mettrait gravement dans son tort en révoquant une mesure commandée par l'intérêt général, dans le but, peu loyal, d'arracher indirectement au concessionnaire une partie des avantages que son contrat lui assure. Il pourrait arriver ensuite que le concessionnaire s'opiniât à exiger en entier le droit qui lui est accordé, prévoyant bien qu'il ne serait pas au pouvoir du gouvernement de se tenir, pendant long-temps, dans la voie hostile au commerce où il se serait engagé.

La diminution des péages sur le canal

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 concurrens, 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 implicite-

d'Antoing exigeait une diminution analogue sur le canal de Charleroi; c'est un fait reconnu par la commission, et qui l'a déterminée à passer sur l'inconstitutionnalité que renfermerait l'arrêté du 17 septembre 1832 (voir pag. 30 ci-dessus). Les argumens que l'on tire de la loi du 19 juillet 1832 tendent à établir qu'on n'était pas tenu envers le concessionnaire à faire cette diminution; soit, mais, du moment qu'on y était tenu par des considérations d'intérêt général, pouvait-on toucher au tarif du concessionnaire sans indemnité?

Ce n'est pas ainsi qu'a procédé le Gouvernement; pour fixer son opinion sur la valeur de la concession, il ne s'est pas enquis des calculs qu'avaient faits, ou qu'avaient dû faire les concessionnaires, il s'est attaché à un seul point, *le tonnage que l'on doit aujourd'hui regarder comme probable*, et sur lequel les calculs faits en 1836, n'influeront ni en bien ni en mal. Il s'est demandé: est-il probable que, pendant les 29 années de concession, la moyenne des transports atteigne 250,000 tonneaux par an? Cette moyenne lui a paru, non seulement réalisable, mais même très modérée. Dès lors il a cru pouvoir l'adopter comme base de la reprise de la concession. Mais, du moment que l'on assignait à la concession une valeur égale au produit de 250,000 tonneaux par année, il n'était que juste et rationnel de régler, également d'après cette base de tonnage présumé, l'indemnité due au concessionnaire à raison de la réduction du péage. C'est ainsi que cette indemnité se trouve portée à fl. 62,500 par année. Si le tonnage présumé, d'où l'on est parti, est modéré, ce que personne ne contestera, nous le pensons, l'indemnité l'est également.

ment, 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 fl.	246,500 00
5,000 tonneaux de pierres de Feluy et Arquennes, à 1 fl. 40	7,000 00
7,500 tonneaux de pier-	
A reporter . . fl.	253,500 00

Quel parti prétend-on tirer de cette assertion, puisque, par l'art. 11 du cahier des charges, le Gouvernement s'est interdit d'entrer dans aucun compte avec les concessionnaires, sous prétexte que les frais d'établissement des ouvrages n'auraient pas occasionné une dépense égale à l'estimation préalable.

Ainsi que nous croyons l'avoir démontré, il y a ici plus que de simples considérations d'équité, que l'on qualifie, bien à tort, de *peu soutenables*; il fallait, dans l'intérêt du commerce, abaisser les péages et, les péages une fois modifiées, tous les tribunaux du monde auraient alloué des indemnités de ce chef aux concessionnaires.

*Rapport de la Commission.**Observations de M. le Ministre.*

Report . fl.	253,500 00
res des Écaussines , à 0 fl. 65	4,875 00
18,000 tonneaux de pavés	
de Quenast, à 0 fl. 40 . .	7,200 00
	265,575 00

Un quart en sus pour tous autres transports , tant en retour que vers la Sambre, et pour les bonifications de l'avenir

66,393 75

Produit des herbages , pêche , plantations

5,000 00

368,968 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 accordées 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, pour tout ce qui s'embarque à Ronquières et au-dessous, en destination de Hal et de Bruxelles.

Ainsi, dès les premières années, *le tonnage prévu au devis se trouve dépassé*, 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 extraordinaires pourront peut-être, entièrement ou en partie, être compensées par le surplus de ces revenus. »

De ces observations il résulte clairement, selon plusieurs membres de la commission,

M. le Rapporteur dit d'abord que, d'après les prévisions du devis de 1826, le canal devait donner un *revenu net* de fl. 278,968-75 par an. Il dit ensuite que, depuis l'ouverture du canal jusqu'au 10 septembre 1834, c'est-à-dire pour les deux premières années de navigation, le tonnage prévu au devis se trouve dépassé. En ce point M. le Rapporteur se trompe évidemment, puisque les *recettes brutes* de ces deux années se sont élevées respectivement à fl. 214,099-70 et fl. 257,694-54, sommes sensiblement inférieures à la moyenne du revenu net du devis.

Le gouvernement peut, à la rigueur, rapporter entièrement l'arrêté de 1832,

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

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 dérolement d'une grande partie de nos bois et forêts domaniaux n'a-t-il pas dû augmenter la consommation des houil-

c'est-à-dire rétablir les droits au taux primitif, puisqu'il s'est réservé ce droit ; toutefois une pareille mesure aurait trop d'inconvénients pour que l'on puisse raisonnablement y songer. Pour ce qui est de prendre un nouvel arrêté qui fixe d'autres bases de remboursement, il faudrait, comme pour celui de 1832, avoir le consentement du concessionnaire (et il est peu probable qu'on l'obtienne), sinon on exposerait l'État à un procès en résiliation.

Oui, pour l'année 1833, où les transports n'ont pas dépassé 149,000 tonneaux. Peut-on supposer que les concessionnaires aient élevé leurs prétentions à moins que ce que l'arrêté du 7 septembre 1832 leur a accordé ? Les dispositions de cet arrêté prouvent assez la circonspection du gouvernement.

2^o Nous ne suivrons pas M. le Rapporteur sur ce terrain, *attendu qu'il s'agit d'une prétention écartée par la convention.*

les? 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 continuelle de » la consommation de charbon, la dispari- » tion des forêts, les nouveaux transports » que va faire naître l'exécution des em- » branchemens, *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 (*litt. D. et E.*), des 23 premiers mois, qu'il y a eu un transport annuel de 184,187 tonneaux, dont 166,353 pour tout le parcours du canal, pendant ce laps de temps de 23 mois, dont 4 de chômage; et il faut bien remarquer *que l'ouverture de la navigation du canal a eu lieu depuis notre séparation de la Hollande*. D'ailleurs on sait que Mons et 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,

*Rapport de la Commission.**Observations de M. le Ministre.*

1°	145,000	tonneaux de charbon de Charleroi ;
2°	5,000	tonneaux de pierres à bâtir venant de Feluy et Arquennes ;
3°	7,500	tonneaux de pierres à bâtir venant des Écaussines ;
4°	18,000	tonneaux de pavés de Quenast ;
Total	175,500	

2^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

Ce membre a-t-il fait attention à quelles sommes se montent les indemnités réclamées? Outre une somme de fl. 647,598 à payer immédiatement, il faudrait consentir à une déduction de fl. 208,950— sur chacune des 27 annuités de fl. 280,000 à payer par les concessionnaires en remboursement des 4 millions du Syndicat.

D'abord, on ne peut pas s'en tenir purement et simplement au chiffre de fl. 486,692

(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.

indemnités et qu'il fallait purement et simplement s'en tenir à celui de fl. 486,692 (1) 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 fl. 280,000 chacune, qui sont dues par les concessionnaires, auxquelles annuités il faut ajouter les intérêts, en sorte même qu'il y aura un excédent qui pourra couvrir aussi les remboursements des années écoulées, pour les différences des recettes résultant de l'arrêté du 17 septembre 1832. Quant aux fl. 62,500 pour les années à courir, si le Gouvernement, en supposant même que cette indemnité dût être admise, et nous avons démontré le contraire plus haut, les défalquait des fl. 280,000, il aurait toujours encore fl. 217,500 de revenus assurés pendant 27 années de la concession. Enfin, le gouvernement pourrait ensuite encore, si le chemin de fer venait à exiger une nouvelle diminution de péage, prélever sur ces fl. 217,500 la différence annuelle des recettes ; et certes il lui resterait encore *un très beau revenu*, tandis que, par l'effet de la transaction, le *prix du rachat du canal principal étant stipulé à fl. 312,000 à payer annuellement* par l'État, celui-ci est exposé à perdre beaucoup, si, par les circonstances résultant du chemin de fer ou autres, il se trouve obligé de racheter le canal ; car rien jusqu'ici n'a démontré que ce revenu s'élève à fl. 312,000, et les états des recettes sont fort au-dessous de cette somme, bien que les charbons de 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

parce qu'on a encore admis d'autres indemnités que celles comprises dans cette somme.

En second lieu, ce n'est pas même en payant toutes les indemnités admises pour travaux, que le gouvernement se tirerait de la position litigieuse où il se trouve vis-à-vis des concessionnaires.

Il faut 250,000 tonneaux pour obtenir ce revenu. Les transports sont déjà maintenant près de 200,000 tonneaux ; les embranchemens faits, ils iront immédiatement à 250,000 tonneaux et même au-delà.

Je crois utile de consigner ici un passage des observations de M. Vifquain ; ce passage est ainsi conçu :

» Si M. le rapporteur eût voulu, comme
» je l'ai demandé, opérer la vérification des
» calculs en ma présence, toutes les diffé-

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

Il n'y a pas lieu de faire cette réduction, nous croyons l'avoir démontré, pag. 26.

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 fl. 280,000 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 fl. 12,000 pour produit annuel de 40,000 pieds d'arbres à 30 cents; et, dans la note rectificative *F*, M. l'Ingénieur porte 40,000 arbres à 55 cents, ce qui fait fl. 22,000. Malgré cette correction il arrive encore à une différence en moins de fl. 437,000 pour la jouissance des 17 années et demie, comparée à la valeur des 27 annuités; et nous devons faire observer maintenant qu'il y a ici encore une grave erreur commise dans 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. » 1,623,397

» rences trouvées eussent disparu, mais,
» dans la manière adoptée, des explications
» ont été omises et devaient l'être. »

Dans ces calculs, M. Vifquain a voulu prouver que la transformation de concession serait encore favorable au gouvernement, ne dût-elle pas avoir pour objet de solder les indemnités pour travaux en plus; il a donc omis d'y comprendre une somme de fl. 737,000 à rembourser aux concessionnaires, et dont il fallait faire abstraction, dans cette supposition. Il a cru en même temps pouvoir se dispenser de tenir compte au Gouvernement de l'année et demie d'intérêts après le remboursement, intérêts dont le Gouvernement se trouvait plus que compensé par le non paiement des fl. 737,000. De là la différence trouvée par M. le Rapporteur. Quand on part de cette supposition, que le Gouvernement ne doit pas les indemnités pour travaux en plus, et qu'il n'en tient pas compte aux concessionnaires, la transaction offre effectivement une différence de fl. 1,623,397 à son préjudice, au bout des 29 années. Mais, comme on le voit, cette différence n'existe que dans une supposition contraire à la vérité. Pour s'assurer s'il y a une différence réelle, une différence emportant préjudice, il faut sortir des suppositions et faire entrer dans les calculs les fl. 737,000 à rembourser aux concessionnaires. Cette somme vaut, au terme de 29 années, fl. 3,033,700, qui, non-seulement balancent la différence trouvée par M. le Rapporteur, mais offrent en outre un excédant de fl. 1,410,303 au profit du Gouvernement.

(1) Un 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 fl. 1,600,000, 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 usufructier 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 dimi-

Cette différence n'a été trouvée que par erreur et en l'absence d'explications. Celles que nous venons de donner, démontrent, ce nous semble, une différence de plus de fl. 1,400,000, *au profit de l'État*.

Il ne s'agit pas d'une cession proposée par le concessionnaire, mais d'un arrangement fait par le Gouvernement, dans le but d'opérer la liquidation des dettes et créances des deux parties, l'une à l'égard de l'autre, arrangement qui comporte la reprise d'un certain nombre d'années de concession. L'État n'est pas ici dans la position d'une personne à laquelle on présente une propriété à vendre, mais dans celle d'une personne qui, se trouvant créancière et débitrice, met ses dettes en créances à néant, moyennant la reprise d'une propriété de son débiteur et créancier. Les dettes et créances respectives étant nettement déterminées et dûment portées en compte à chacune des parties, une pareille reprise ne peut être dommageable, si la propriété à reprendre n'entre pas dans la liquidation pour plus que sa valeur, condition qui se trouve certainement remplie dans le cas présent.

nution des péages. Ici se présente la question d'interprétation du contrat du 12 septembre 1827. (Voir *Recueil des pièces*, p. 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 différens calculs. Mais nous reviendrons plus loin sur cette question.

Nous persistons à croire cette opinion fondée. L'art. 29 des clauses et conditions de la concession, en vertu duquel a été passé le contrat du 12 septembre 1827, n'exigeait du concessionnaire qu'une mise de fl. 300,000, et lui garantissait *l'avance des fonds restant nécessaires*, à un intérêt de 4 et $\frac{1}{2}$ p. % par an, et à condition d'un remboursement successif en termes annuels, pendant la durée de la concession, à la charge par lui de fournir la garantie nécessaire, en hypothéquant l'ouvrage entier et les revenus annuels du canal, jusqu'au remboursement complet de la somme avancée. Le but manifeste de cette clause était de mettre l'entreprise à la portée de quiconque pouvait disposer d'un capital de fl. 300,000; et cela au moyen d'une avance du Gouvernement, remboursable sur les produits du canal. C'était, en quelque sorte, le canal lui-même que l'on grevait des remboursements. Dans ce système, on ne pouvait certainement pas obliger le concessionnaire à solder séparément, et avant que le canal n'eût rien produit, un compte d'intérêts qui, *au minimum*, devait s'élever à une seconde somme de fl. 300,000. Il était au contraire, fort naturel, et tout à fait dans les convenances du concessionnaire, que ces intérêts, que l'on devait d'ailleurs considérer comme faisant partie de la dépense d'exécution, fussent imputables sur les revenus du canal et répartis sur toute la série des annuités. Rapprochons maintenant de l'art. 29 des clauses et conditions, l'art. 4 du contrat du 12 septembre 1827, article qui traite spécialement du remboursement du capital et des intérêts; il y est dit : « Les » contractans d'autre part s'engagent à » rembourser au contractant d'une part, la » somme susdite de quatre millions de fl. » au plus, avec les intérêts à 4 $\frac{1}{2}$ p. %, en » déans le terme de 27 années, qui prendront cours six mois après l'ouverture du » canal, par paiemens de fl. 280,000 par » an, pour l'intérêt et le capital. » On ne fait ici nulle distinction quant aux intérêts,

rien n'indique qu'il soit question des seuls intérêts dus, à partir du jour où les quatre millions auront été fournis intégralement; on stipule simplement que les 4 millions, avec leurs intérêts, seront remboursés par annuités de fl. 280,000, pour l'intérêt et le capital. Certes, c'est là s'expliquer d'une manière tout à fait générale, et le sens naturel d'une pareille clause est bien que, moyennant les 27 annuités, les concessionnaires se trouveront libérés envers le Syndicat, tant du capital, que de tous intérêts sans exception. Mais revenons au contrat du 12 septembre; à la suite du passage que nous avons transcrit, nous trouvons ce qui suit : « Pour sûreté de cette clause, les con- » tractans d'autre part déclarent faire aban- » don et cession entière au contractant » d'une part,

» 1° De tout droit et de toute prétention » qu'ils pourraient faire valoir relativement » à la somme de fl. 300,000, que, confor- » mément à l'art. 29 des clauses et condi- » tions de la concession, ils auront employée » aux travaux ;

» 2° De tous les droits et revenus, qui leur » sont attribués, comme concessionnaires, » par les art. 24 et 25 des clauses et condi- » tions de la concession. » Ici les conces- » sionnaires fournissent la garantie exigée par l'art. 29 de leur cahier de charges. A quoi s'applique cette garantie? Aux engagements résultant pour eux de l'art. 4 du contrat, c'est-à-dire aux annuités, et à rien de plus. Incontestablement, si une liquidation eût dû être faite séparément pour les intérêts des versements partiels, il n'eût été que naturel d'y appliquer les mêmes garanties, lesquelles constituaient tout l'avoir des concessionnaires.

Mais, dit-on, les intérêts des versements partiels prennent cours du jour même des versements. Résulte-t-il de là, que ces intérêts ne sont pas compris dans les annuités et doivent faire l'objet d'un compte séparé, lorsque les autres clauses du contrat, et particulièrement celle qui traite du remboursement et du paiement des intérêts, n'en disent pas un mot? Nous demanderons, à notre tour, si les parties n'ont pu faire courir

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 au 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 fl. 1-70 que pour le nombre de tonneaux porté au Mémoire à l'appui du projet du canal; car ce ne serait guères que ce nombre là qui pourrait avoir été moralement garanti à l'entrepreneur (bien entendu dans son système) (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 :

(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.

les intérêts des versements partiels du jour même des versements, dans un autre but que celui de les comprendre dans un compte séparé? Nous voyons par l'art. 1^{er} du contrat, que le syndicat s'engageait à fournir 4 millions, ou telle autre somme moindre dont les concessionnaires déclareraient avoir besoin. Si, par suite de cette stipulation, le montant total du prêt était resté au-dessous de 4 millions, il est évident que le remboursement par annuités de fl. 280,000, eût été sans application, et que les parties eussent dû convenir d'un autre mode de remboursement. N'eût-il pas été très utile pour les arrangements à prendre dans ce cas, d'avoir fait courir les intérêts des versements partiels de la date des versements?

Voici sur quoi reposent les calculs de M. Vifquain: si, entre la 12^e et la 29^e année de concession, le tonnage se trouve équivaloir à 330,000 tonneaux, droit maximum, le concessionnaire, dans la supposition que sa concession soit maintenue, percevra fl. 1-70 sur chacun de ces tonneaux, savoir, fl. 1-45 de droit de navigation et fl. 0-25 d'indemnité, que le Gouvernement devra lui payer, du chef de la réduction des péages concédés. Si maintenant le Gouvernement reprend la concession, le tonnage atteignant le taux que nous venons d'indiquer, chaque année de concession reprise lui vaudra fl. 1-70 $\times$ 330,000, savoir, fl. 1-45 $\times$ 330,000, qu'il percevra directement, et fl. 0-25 $\times$ 330,000, qu'il sera dispensé de payer à titre d'indemnité. M. le Rapporteur ne veut admettre ici le péage entier de fl. 1-70, que pour le nombre de tonneaux porté au Mémoire à l'appui du projet du canal. Nous lui répondons :

1^o Que le concessionnaire, en se portant adjudicataire, a traité, non pour ce nombre de tonneaux, mais pour le tonnage, quel qu'il pût être pendant la durée de sa concession. C'est ce que M. le Rapporteur reconnaît, du reste, lui-même, en soutenant

M. le Rapporteur soutient ici que le tonnage n'a pas été garanti, qu'il rentre dans le forfait de l'entreprise et, d'un autre côté (voir page 50), il prétend que le remboursement de la différence de péage ne doit avoir lieu que jusqu'à concurrence des tonnages et prix divers

Rapport de la Commission.

145,000 tonneaux de char-	
bon, à fl. 1-70.	fl. 246,500-00
5,000 tonneaux de pier-	
res, à fl. 1-40. . .	7,000-00
7,500 tonneaux de pier-	
res, à fl. 0-65. . .	4,875-00
18,000 tonneaux de diver-	
ses marchandi-	
ses, à fl. 0-40. . .	7,200-00
175,500	265,575-00
Un quart en sus pour	
transport vers la Sambre	
et bonification de l'avenir. .	66,393-75
Produit des herbages,	
pêche et plantations. . .	5,000-00
	fl. 336,968-75
272,552—181,250=91,402 à 1-45	—132,532-90
9,401— 6,250= 3,151 à 1-20	— 3,781-20
14,102— 9,375= 4,727 à 55½	— 2,623-48
33,845— 22,500=11,345 à 34½	— 3,914-02
330,000—219,375	fl. 142,851-60

M. l'Ingénieur n'avait compté dans son Mémoire à l'appui du projet du canal que sur fl. 5,000, pour pêche, herbages et plantations, et à présent il porte ces fl. 5,000 pour pêche et herbages seulement, et porte en outre fl. 22,000 pour 40,000 pieds d'arbres à 55 cents; il y avait à ce qu'il paraît ici, ainsi que nous l'avons dit, une double erreur dans les calculs (*Voir Recueil des pièces, p. 5*), l'une qui n'estimait qu'à 30 cents le rapport annuel de chaque pied d'arbre, et l'autre, d'après la note y annexée, qui ne portait qu'à fl. 12,000 le chiffre qui en était le résultat.

Nous voyons, à la pag. 6 du rapport de M. l'Ingénieur, qu'il n'y est question que de 35,000 arbres, et nous voyons ensuite plus avant qu'on n'évalue qu'à fl. 8 le prix d'un arbre au bout de 29 ans, ce qui est loin de présenter 55 cents

A reporter. . fl. 479,820-35

Observations de M. le Ministre.

que le tonnage ne pouvait être garanti. (Voir la note pag. 60.) Si, en effet, le tonnage présumé n'a pas été garanti, il est resté en dehors du contrat, et il ne peut être posé comme limite des bénéfices à faire par le concessionnaire;

2° Qu'il ne s'agit ici que d'un chiffre de supposition, qu'il faut réduire, si on le trouve exagéré, mais qu'il est fort inutile de disséquer et de fractionner; du moment qu'on le dissèque et qu'on le fractionne, on ne fait plus la vérification des calculs de M. Vifquain, mais on établit d'autres calculs;

portés aux devis. Cela correspond à dire que le concessionnaire ne peut invoquer les prévisions des devis, mais qu'on peut s'en faire une arme contre lui.

Report. . fl. 479,820-35

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 *minimum*. » 50,000-00

Revenu total. . . fl. 440,320-35

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

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

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

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

$$(2) C = a(1+r) \left(\frac{(1+r)^n - 1}{r} \right), n=17, C=12185080$$

Demi-année de revenu simple. 220000

S=12,378,080

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 arrivée » 14,866,016

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

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

Nous arrivons à une différence totale, au préjudice de l'État, de. . . . » 3,111,333

Que serait-ce maintenant si, rectifiant une autre erreur grave qui s'est glissée dans les évaluations de l'Administration, nous portions le nombre d'années de jouissance du canal, cédées à l'État par la transaction, à son chiffre réel de 14 années, en laissant dehors la question des 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

Nous avons fait voir que l'autre différence trouvée plus haut n'existe pas. Quant à la première différence de. . . fl. 1,487,936 il faut en déduire celle de. . » 1,410,303 que nous avons démontrée exister au profit de l'État.

Elle se réduit donc à une différence, en moins de. . . fl. 77,633 laquelle n'existera qu'en 1860, et, ramenée à sa valeur d'aujourd'hui, serait tout à fait insignifiante; il s'ensuit que, même en admettant les chiffres fractionnés de M. le Rapporteur, la différence totale au préjudice de l'État, est absolument nulle.

Que l'on considère d'ailleurs que les calculs de M. Vifquain, dont M. le Rapporteur prétend ici faire la vérification, mais qu'il ne vérifie pas, par ce qu'il y substitue d'autres calculs, ne sont pas ceux sur lesquels repose la convention du 6 novembre; que ce sont simplement des calculs faits dans le but de démontrer que, par cette convention, le Gouvernement a la chance de se récupérer des 4 millions qu'il a avancés. Supposons, pour un instant, que ces calculs soient fautifs, en ce sens que, même par l'adoption de la convention, les 4 millions ne soient pas reconviabiles en totalité; en résultera-t-il que l'État soit constitué en perte par la convention? Évidemment non! car, en l'absence de la convention, une majeure partie des 4 millions, celle qui doit être affectée au paiement des indemnités pour travaux en plus et pour la réduction des péages, est irrévocablement perdue pour l'État. Si, par l'adoption de la convention, l'État rentre dans la totalité de ses avances, l'Administration actuelle aura fait plus que de ne pas le constituer en perte; elle lui aura assuré des bénéfices très considérables.

Ici M. le Rapporteur se trompe étrangement. Quelle est la principale cause du

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 $\frac{2}{3}$ 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 des 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 litt. N, les observations de plusieurs membres de la commission sur ces calculs*).

retard qu'a éprouvé l'achèvement des travaux? C'est un cas de force majeure en ce qui concerne le souterrain et les infiltrations.

Le terme de cinq années, en déduisant le temps absorbé par l'expropriation des terrains, le creusement de la tranchée pour arriver à l'entrée du souterrain, était nécessaire pour la construction de la galerie avec des accidens ordinaires. Mais que de temps perdu dans les ouvrages imprévus, les travaux détruits et refaits, la voûte rétablie à ciel ouvert!

Nous citerons encore deux causes de retard bien indépendantes du fait du concessionnaire :

1° Le fait de la révolution ;

2° L'impossibilité où s'est trouvé le Gouvernement, depuis la révolution, de fournir les onze termes restant du prêt de 4 millions, aux époques voulues et par sommes intégrales de fl. 100,000.

Si cinq années étaient jugées nécessaires pour dépenser fl. 4,350,000, on doit convenir qu'un excédant considérable de dépenses imprévues, appliqué à des travaux de l'exécution la plus difficile, demandait aussi un temps moral.

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 accupe.*

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

Le premier des articles additionnels de la convention du 6 novembre 1834 contient une approbation implicite de l'adjudication. Nous concevrons l'observation de M. le Rapporteur si un délai avait été fixé dans le contrat pour l'approbation, et si ce délai avait été dépassé.

Nous prenons acte de cette déclaration de principes.

Le cahier des charges prévoit également des embarquemens entre Charleroi et Ar-

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 de *la Louvière*, et va aboutir au canal principal à *Seneffe*. Le péage sur l'embranchement est de fr. 1 00 et ensuite sur le canal principal, jusqu'à Bruxelles, 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, *Bracquagnies*, 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 lit. T.*)

Nous aurions donc un tonnage total de 124,000 tonneaux; et comme, pour être juste envers les houillères qui se serviraient

quennes, ce qui comprend nécessairement le point de *Seneffe*, qui est intermédiaire.

Le frêt ne sera pas de fr. 1-15, mais, au plus, de fr. 1. On aura donc pour droit et frêt jusqu'à Bruxelles, fr. 5-07, au lieu de fr. 5-22.

La construction du chemin de fer sur Ronquières, présenterait de grandes difficultés et absorberait nécessairement un capital d'exécution considérable. Les produits de ce chemin de fer seraient-ils assez forts pour que l'entreprise fût réellement profitable? Pour décider cette question, il faudrait pouvoir mettre en balance, d'une part, la dépense d'exécution, de l'autre, la recette probable et les frais d'entretien. Or, le rapport ne dit pas un mot de la dépense d'exécution ni de celle d'entretien; que l'on juge donc si la démonstration est complète.

En ce qui est du prétendu bénéfice que le gouvernement ferait par la construction du chemin de fer de Ronquières, je ferai remarquer qu'il ne serait obtenu qu'aux dépens du canal de Charleroi. Maintenant je demande s'il est de l'intérêt de l'État de ruiner un canal pour lequel il a avancé quatre millions de florins et dont les produits sont affectés au remboursement de cette avance, d'un canal qui, même en supposant le maintien de la concession, doit rentrer au domaine dans moins de 26 ans; et tout cela dans l'intérêt d'un chemin de fer moins avantageux pour le public que ne

(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 (*lit. L*), ci-annexée, aux propositions de MM. Vifquain 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.

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, adoptés par l'enquête du 2 mars 1833, faire payer d'abord sur le chemin de fer de Ronquières 1 franc par tonneau, lorsqu'on paie 75 centimes sur l'embranchement de 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 Senefle, 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 fr. 2-61, mais qu'il en résulterait un bénéfice par tonneau, pour l'État, de fr. 1-91, et qu'alors les houillères au bassin de la Louvière et d'Houdeng paieraient un droit total sur tout le parcours du chemin de fer et du canal, de fr. 3-77

Ajoutant, pour le fret. » 1-00

A transporter. fr. 4-77

le sera le canal avec ses embranchemens. Que dire d'ailleurs d'une Administration qui, après avoir fait de grands travaux publics, s'étudierait à les réduire à rien par la concurrence d'autres voies de communication, en d'autres termes, qui détruirait d'une main, sans but avouable, ce qu'elle aurait édifié de l'autre.

Les calculs de M. le Rapporteur ne sont pas présentés ici avec beaucoup de lucidité et ils renferment des erreurs. Nous allons les reproduire d'une manière plus simple et en rectifiant ce qu'ils ont de fautif. Pour ne pas s'écarter des principes d'équilibre de concurrence adoptés par l'enquête du 2 mars 1833, on devait faire payer, pour droit, aux charbons dirigés, par chemin de fer sur Ronquières, et de là, par le canal, sur Bruxelles,

1^o Une somme égale au droit *maximum* du canal. fl. 3-07

2^o Une somme égale au droit fixé pour l'embranchement de Houdeng » 1-00

Ensemble. » 4-07

Le frêt, dans cette supposition, ne peut être évalué à moins de. . . » 1-25

Dépense totale, de la Louvière à Bruxelles, par le chemin de fer de Ronquières » 5-32

Par l'embranchement de Houdeng au contraire la dépense totale n'excède pas. » 5-07

Donc différence en faveur du commerce, de l'industrie et des consommateurs par l'embranchement de Houdeng. » 0-25

Il est bon de remarquer que M. le Rapporteur évalue le frêt, par le canal, à fr. 1-15 et, par le chemin de fer, à fr. 1 00. Ici il est évidemment dans l'erreur, car c'est un fait connu de tout le monde, que le frêt est plus cher sur les chemins de fer que sur les canaux. Au lieu d'un franc pour frêt par le chemin de fer, il faut donc porter en compte, au moins fr. 1-25, comme nous l'avons fait. Si on joint à cette augmentation de dépense la perte résultant du transbordement à Ronquières et le désavantage d'arriver au canal

Rapport de la Commission.

Nous aurons pour coût total
du transport des houilles d'Hou-
deng à Bruxelles. » 4-77

Et par l'embranchement pro-
jeté par le Ministre, nous avons
trouvé ci-dessus qu'elles paie-
raient. » 5-22

Différence donc encore en fa-
veur du commerce, de l'indus-
trie 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 observa-
tions 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, pour que l'État se trouve avoir payé aux concessionnaires la valeur réelle pour eux de la concession (y compris les indemnités équitables), il devrait suffire d'ajouter à l'abandon des quatre millions, une jouissance de peu d'années des revenus du canal ; or, *en supposant même qu'il y ait eu chômage depuis le 10 septembre jusqu'au 1^{er} octobre 1834*, jour à partir duquel on fait commencer l'effet de la transaction, nous voyons, par les états des recettes fournis, que ces recettes s'élèvent, pour tout le

Observations de M. le Ministre.

sur un point très distant de la Sambre, de telle sorte que cette rivière canalisée serait littéralement un débouché perdu pour les charbonnages du Centre, on sera amené à cette conclusion que le projet préconisé par la commission, n'offre aucun avantage au commerce. Cette conclusion paraît d'autant plus sûre que les exploitans du Centre, que l'on doit croire au fait d'une question aussi vitale pour leurs intérêts, n'ont pas demandé l'embranchement de Ronquières ; l'occasion ne leur a cependant pas manqué pour exposer leurs vues à ce sujet, puisqu'il y a eu, non pas une, mais deux enquêtes sur le projet vers Seneffe.

ART. 2.

L'Administration a tenu compte de cet abandon, qui a été consenti comme compensation des travaux de bétonnage et des travaux de soutènement du bief de partage.

Il n'y a pas eu chômage depuis le 10 septembre jusqu'au 1^{er} octobre 1834, les droits de navigation ont rapporté, dans cet intervalle, une somme de fl. 9,467-36, qui, réunie à celle de fl. 462,326-88, forme le montant total des recettes antérieures au premier octobre 1834, soit fl. 471,794-24.

Il est inexact de dire que l'on fait un ca-

Rapport de la Commission.

parcours à	fl. 462,326-88
Et au bureau de Clabecq	
à	» 18,801-04
	<u>481,127-92</u>

Certes on pourrait ne rien déduire pour l'entretien, puisque la plupart des entretiens se trouvent compris, en quelque sorte, dans les travaux extraordinaires; mais supposons cependant deux années à fl. 50,000. » 100,000-00

Reste toujours là une somme de. fl. 381,127-92 dont on ferait cadeau aux concessionnaires, et cela fait plus d'une annuité et demie de jouissance du canal, d'après les réductions qui seraient consenties.

Nous pensons donc que si on conservait le n° 2 de l'article, on devrait au moins réduire dans le n° 3, à un nombre d'années beaucoup moindre, la jouissance des concessionnaires qui est stipulée à 11 années et demie de durée.

Un membre a fait encore les observations qui suivent :

« D'après l'état des recettes ci-dessus, on » doit supposer qu'elles seront annuelle- » ment de fl. 240,000, et, pour les 11 an- » nées et demie, qu'on propose d'accorder » aux concessionnaires, cela » fait. fl. 2,760,000

» à ajouter	{	pour 2 annuités	
		échues.	» 560,000
		pour 3 années	
		d'intérêts.	» 37,800
Total.		fl. 3,357,800	

» Somme énorme, fait remarquer l'honorable membre, que recevraient les concessionnaires, pour avoir tout simplement » avancé une somme de fl. 400,000 au plus.

Observations de M. le Ministre.

cadeau aux concessionnaires, puisque, ainsi que nous venons de le dire, les recettes perçues jusqu'au 1^{er} octobre 1834, ont été abandonnées en compensation des travaux de bétonnage et de soutènement. Nous ferons remarquer en outre que l'on grossit, par des calculs erronés, les dimensions du prétendu cadeau. D'abord on fait un double emploi de la recette au bureau de Clabecq, déjà comprise dans le relevé général des recettes du canal, ensuite, on prend un chiffre trop bas pour l'entretien, qui est le plus grand possible dans les premières années. De ces deux chefs, il y aurait à rabattre environ fl. 35,000.

Nous serions presque d'accord ici avec le rapport si les recettes opérées jusqu'au 1^{er} octobre 1834, ne devaient pas être affectées au paiement du bétonnage et des travaux de soutènement de la grande tranchée du bief de partage.

Ce membre établit fort mal ses calculs. Pour se faire une idée quelque peu juste de la chose, il faudrait d'abord poser exactement le chiffre des avances des concessionnaires, puis y ajouter les intérêts de ces mêmes avances, depuis les diverses époques où elles ont été faites jusqu'aujourd'hui, ce qui présente un total de fl. 1,700,000; et, d'autre part, ramener à leur valeur d'aujourd'hui, les bénéfices qui ne doivent être complètement réalisés qu'après 11 années et demie; s'il opérait de cette manière, qui est la seule raisonnable, l'honorable membre verrait se restreindre considérablement l'excédant des bénéfices sur les mises.

Ce membre commet une seconde erreur, en représentant les deux annuités échues comme abandonnées aux concessionnaires. On a établi la valeur de la concession sur 29 années de jouissance, en déduisant l'annuité de fl. 280,000 du produit de chacune des 27 premières années. Il est donc tenu compte à l'État des 27 annuités, qui lui sont dues aux termes de l'art. 4 du contrat avec le Syndicat, et il n'y a pas d'annuité abandonnée aux concessionnaires.

Ce membre commet une troisième erreur

» Maintenant, lorsque le chemin de fer
 » décrété par la loi du 1^{er} mai 1834, sera
 » livré au commerce (ce qui aura lieu au
 » plus tard dans deux ans), le Gouvernement
 » se trouvera, si la transaction est consom-
 » mée, dans la nécessité de racheter le canal,
 » afin de ne pas devoir indemniser les con-
 » cessionnaires; ainsi, de compte fait, ceux-
 » ci auraient un boni de :

» Deux années à fl. 240,000.	fl. 480,000
» Neuf années et demie à	
» 312,500, prix du rachat. »	2,968,750
» Les deux annuités échues	
» et intérêts. »	597,800
Total.	fl. 4,046,550

Ces observations démontrent encore com-
 bien on a eu raison de dire plus haut que
 nous n'avions pas à nous inquiéter des inté-
 rêts des concessionnaires, parce que, de toute
 manière, ce serait toujours ici une spéculation
 très heureuse pour eux.

ART. 3.

Le n^o 1^o doit être rédigé dans des termes
 à la fois plus formels et plus clairs, qui ne
 laissent aucun champ libre à l'interpréta-
 tion, et, par suite, à de nouvelles réclama-
 tions, 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 si-
 tuation présente, etc., car il faut éviter de
 donner lieu à ce que des difficultés sembla-
 bles à celles d'aujourd'hui puissent se repro-
 duire encore dans l'avenir.

Si l'article restait rédigé tel qu'il est, la
 transaction ne serait aléatoire en rien, si ce

à propos des intérêts des annuités. Ces in-
 téréts ne doivent pas courir au-delà du
 1^{er} octobre 1834, point de départ de la
 convention du 6 novembre. Il est donc dû
 18 mois d'intérêts sur la première annuité et
 6 mois sur la seconde, en tout fl. 28,000
 au lieu de fl. 37,000.

Le gouvernement ne se trouvera pas dans
 la nécessité de racheter, mais il aura la fu-
 culté de racheter, s'il trouve le rachat pré-
 férable au paiement de nouvelles indemni-
 tés; si la transaction est rejetée, il devra
 se résigner à payer les indemnités, quelque
 onéreuses qu'elles puissent être.

Si le concessionnaire a fait une bonne
 spéculation, je le dis hautement, c'est par
 son contrat primitif et non par la conven-
 tion actuellement soumise à la Chambre.
 Évidemment, la commission n'a pas à s'oc-
 cuper des intérêts des concessionnaires,
 mais, dirigée, comme elle l'est, par des
 principes de rigoureuse justice (voir le texte
 du rapport, page 77 ci-après), elle ne peut
 trouver mauvais que les concessionnaires
 retirent de leur entreprise tous les avantages
 que la loi du contrat leur assure, fussent ces
 avantages excéder de beaucoup la limite
 ordinaire des bonnes spéculations.

ART. 3.

Ces termes nous paraissent clairs et for-
 mels, autant qu'ils peuvent l'être.

Cette suppression a été faite (voir la con-
 vention du 1^{er} février 1836.)

On dit, de la manière la plus générale,
 que la convention sera aléatoire, sous le rap-

n'est pour les notamment *A*, *B* et *C* du n° 3°, 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° entièrement et rédiger le n° 2° de manière à ce qu'il comprenne tous les cas possibles.

ART. 4.

On a proposé, pour plus de précision, de dire ici « les concessionnaires *préalablement* entendus. »

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 litt. S*).

Dans une note que M. l'Inspecteur des ponts-et-chaussées a transmise à la commission, il apprend que deux réservoirs ont été formés, à droite et à gauche, du canal entre

port des événements et circonstances favorables et défavorables; on cherche ensuite à rendre l'intention des parties contractantes plus sensible en citant quelques exemples de circonstances défavorables à raison desquelles le concessionnaire n'aura aucun recours à exercer contre le Gouvernement: est-ce à dire que la convention ne sera aléatoire que pour les cas cités comme exemples? Évidemment, non: la rédaction de l'article est exclusive d'une telle supposition.

Il nous semble au contraire qu'une seule exception ayant été expressément faite, ce serait un motif pour que toute autre exception fût inadmissible, d'après la règle de droit: *Exceptio firmat regulam in casibus non exceptis.*

Bien certainement, dans ce cas, les concessionnaires auront droit à être indemnisés. Par concession nous entendons la jouissance d'un péage *déterminé*; il faut, ou respecter le péage concédé, ou indemniser le concessionnaire, si on y touche.

Le 3° de l'art. 3 ne nous paraît infirmer en rien le 2° du même article, il est explicatif du 2°, mais il n'en restreint par l'application aux cas qui y sont cités comme exemples.

ART. 4.

On a eu égard à cette observation (voir la convention du 1^{er} février 1836.)

ART. 6.

Pour donner à la commission ses appaisements sur ce point, on a annexé à la convention une description du système d'alimentation, signée des deux parties et qui a même valeur que la convention elle-même.

Pont-à-Celles et l'Ette, 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

A reporter . . . 24 h. 06 a. 00 c. 00

(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. 80 a. 00 c. 00

Id. de l'Ette, à gauche du canal, à partir de la machine à vapeur 4 » 75 » 00 » 00

Id. de Ronquières, y compris les emprises 8 » 50 » 00 » 00

Ruisseaux d'*Ittre*, *Bornival* et de la *Dodaigne* 0 » 25 » 00 » 00

Total. . . . 18 h. 30 a. 00 c. 00

Rapport de la Commission.

Report. . . . 24 h 06 a 00 c. 00
de partage qu'aux
autres points du ca-
nal, et il en porte la
contenance à. . . 9 » 30 » 00 » 00

Enfin, il évalue
la contenance des
terrains encore né-
cessaires 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 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

Observations de M. le Ministre.

« Le membre, qui connaît les localités, n'a vu nulle part que j'aie fait dépendre la dénomination de réservoir au bief de partage, de sources jaillissantes, car il n'y en a pas; mais il s'y trouve des sources qui remplissent ce bief, qui, au moyen de sa surélévation, en font un réservoir précieux pour les eaux des ruisseaux, qu'il reçoit immédiatement par les deux prises d'eau.

« Si ce qu'avance l'autre membre était vrai, la concession en eût pu tirer un motif fondé de résiliation, qui ne serait pas dans l'intérêt de l'État, mais cette allégation est erronée.

« Ceci est vrai et fait l'éloge du système adopté.

« L'alimentation, telle qu'elle existe, est aussi parfaite que possible et, en tout, préférable à l'ancienne; a-t-on vu, cette année (1835), où l'eau manque partout, la navigation arrêtée un instant? Ce n'est pas par une enquête d'Ingénieurs qu'une alimentation se reconnaît suffisante, mais par l'expérience; elle ne se vérifie pas tel ou tel jour, elle doit répondre, tous les jours, à tous les besoins.

« Quant au coût, le décompte que j'en ai fait est clair et appréciable et a subi l'examen d'une commission d'ingénieurs comme tout le reste de l'opération. » (Observations de M. Vifquain.)

« Si l'on eût demandé des explications, on

Rapport de la Commission.

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.

Observations de M. le Ministre.

» n'aurait pas appelé l'attention de la Cham-
» bre sur d'inexactes allégations. Quant au
» prix de fl. 1,500, pour une alimentation
» parfaite, dont le propriétaire des canaux
» d'embranchement n'aura même pas à s'oc-
» cuper, c'est pour rien.» (Observations de
M. Vifquain.)

ART. 8.

Aux termes des articles 6 et 7, les concessionnaires doivent pourvoir à l'achèvement complet du canal, y compris le système d'alimentation, le bétonnage et les travaux de soutènement de la grande tranchée du bief de partage, et, par l'art. 8, ils s'interdisent tout recours en indemnité à raison des dépenses imprévues ou imprévoyables, qu'ils pourraient être dans le cas de faire, en acquit des engagemens leur imposés par les articles 6 et 7.

La concession est donc à forfait pour tout ce qui tient à la construction, à l'établissement du canal. Reste le pur entretien, qui ne comporte ni imprévu ni imprévoyable, et dont *tous les frais* sont mis à la charge des concessionnaires par l'art. 11. Il y a donc *véritable concession à forfait*, en ce qui concerne les travaux de toute nature.

ART. 10.

D'après l'art. 10, les travaux doivent être terminés au plus tard le 31 décembre 1837; d'après l'art. 25 modifié, le Gouvernement peut user de la faculté de reprendre le canal jusqu'au 1^{er} février 1841, c'est-à-dire, pendant 3 ans et un mois après l'achèvement complet; il n'est donc pas à craindre que cette faculté devienne illusoire par le non-achèvement des travaux.

*Rapport de la Commission.***ART. 12.**

On devrait dire ici : *en cas d'inexécution des deux précédents 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 s'agit 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 conséquence, 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 réclama-

*Observations de M. le Ministre.***ART. 12.**

On a eu égard à cette observation (voir l'art. 21 nouveau de la convention du 1^{er} février 1836).

ART. 14.

La confection du plan et le bornage des emprises exigeront au moins une année de travail, et comme, eu égard aux bases qui sont fixées, il serait impossible de faire deux plans qui ne fussent pas identiquement les mêmes, nous ne voyons pas de motif pour que le plan soit dressé préalablement.

ART. 15.

Ce membre est dans l'erreur. — Nous le renvoyons au 2^e § de l'art. 8 des clauses et conditions de la concession.

ART. 16.

Cette bande de terrain se trouve en dehors du franc bord et appartient au concessionnaire, qui la cède; elle a été acquise par lui, pour le placement des dépôts de terre.

ART. 17.

Cette désignation ne pourra être bien faite qu'après l'achèvement de tous les ouvrages, qui sont à terminer dans la tranchée, et le bétonnage; c'est pour mieux faire qu'il faut attendre.

ART. 18.

Cette rédaction nous paraît évidemment claire.

ART. 19.

Cet article a pour but de rendre le gouvernement maître absolu des terrains des francs bords et autres y mentionnés pendant la durée de la concession modifiée.

tions , plus tard , de la part du concessionnaire , qui , lorsqu'il y aur aitencore 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 ex- » propriations , parce que l'exécution des tra- » vaux ne demande qu'une année.

» C'est donc par une précaution , tout entière » dans l'intérêt du Gouvernement , qu'elle pro- » voque la modification de l'art. 25 ; mais , si les » mêmes difficultés ne permettaient absolu- » ment plus d'obtenir les terrains dans les

ART. 20.

On a eu égard à cette observation (voir la convention du 1^{er} février 1836.)

ART. 23.

Il faudrait alors que l'entretien fût confié au concessionnaire pendant cette année.

ART. 25.

La convention du 1^{er} février 1836 fixe ce délai à 6 années , à partir du 1^{er} février 1835.

» 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 sa-
 » gesse, vous croirez convenable, pour nous
 » préserver d'un résultat, qu'il ne peut nul-
 » lement entrer dans vos intentions de nous
 » faire subir. »

Cette lettre, rapprochée de ce que M. l'Ingénieur du canal nous a dit, dans une conférence tenue chez M. le Ministre de l'intérieur, semble avoir pour but d'empêcher toute observation ultérieure de la commission, en lui faisant comprendre que, par ses observations, elle éveille l'attention du concessionnaire, sur de nouvelles difficultés, auxquelles il n'avait d'abord pas pensé. La commission repousse avec indignation de pareils moyens de traiter une question si importante; elle veut, avant tout, qu'il y ait ici *justice et équité*; elle ne veut la ruine de personne, et, dussent ses observations arriver à la démonstration de l'injustice de la transaction envers le concessionnaire, elle ne croira pas moins devoir émettre toutes celles qui lui paraîtront fondées sur les véritables principes de la justice et de l'équité, qui constituent pour elle des règles inviolables, 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. 26.

La somme de fl. 312,500 correspond au produit net annuel du canal, dans la supposition d'un tonnage de 250,000 tonneaux; ce tonnage, que l'on a adopté comme moyenne pour fixer la valeur de la concession, sera promptement atteint et probablement dépassé; le concessionnaire n'aura donc rien de trop.

Rapport de la Commission.

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 imprévoya-*
» *bles 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.

Observations de M. le Ministre.

ART. 28.

Nous ne concevons pas d'où résulte cette contradiction. L'art. 2 garantit au concessionnaire la perception des droits, d'après le tarif actuel. Il est donc clair que l'art. 3 ne rend pas le contrat aléatoire, jusqu'à permettre de réduire le tarif sans indemnité.

ART. 29.

Cet article nous paraît très clair. En le supprimant on réduirait, sans motifs, les charges imposées aux concessionnaires.

ART. 30 nouveau.

Cet article nous paraît un véritable hors d'œuvre, puisque, par l'art. 8, les concessionnaires se sont interdit tout recours en indemnité à raison des dépenses imprévues ou imprévoyables, qu'ils pourraient être dans le cas de faire, pour l'achèvement complet du canal, y compris l'alimentation, le bétonnage et les travaux de soutènement; il y a donc entreprise à forfait par tous les travaux d'art.

ART. 2.

Le rejet de cet article serait évidemment le rejet de tous les articles additionnels.

ART. 4 et 5.

Il faudrait ici aussi rappeler les articles 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 est bien conçue dans l'intérêt de l'État?*

Vous avez vu, Messieurs, par les diverses opinions, bases d'évaluation 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 re-

ART. 4 et 5.

Comment se fait-il que ces personnes ne se soient présentées, ni à l'adjudication, ni après?

ART. 7.

On exige un cautionnement pour avoir des sûretés, et non pour le bon plaisir d'imposer des charges. Dans le cas présent, et au moyen des stipulations de l'art. 7, le Gouvernement a toutes les sûretés désirables.

Ce qui résulte le plus clairement des diverses opinions, bases d'évaluations et calculs présentés et développés jusqu'ici dans le rapport de la commission, c'est que la question a été considérablement compliquée, je dirais même, embrouillée, par des considérations étrangères au sujet, ou, tout au moins, à la mission du pouvoir législatif. Il ne faut pas calculer sur tel tonnage supposé par les uns ou sur tel tonnage supposé par les autres; il faut simplement examiner si, en partant de la supposition d'un tonnage moyen de 250,000 tonneaux par an, pendant 29 ans, on a fixé trop haut la valeur de la concession.

Nous croyons avoir fait voir que l'administration et l'Ingénieur du Gouvernement sont parfaitement d'accord, quant au chiffre total d'indemnités.

L'indemnité pour la réduction du péage doit être fixée à fl. 62,500, lorsqu'on évalue la moyenne des transports à 250,000 tonneaux. Les concessionnaires demandent fl. 37,250 pour l'année 1833, où les transports n'ont pas dépassé 149,000 tonneaux, il n'y a donc rien de contradictoire.

(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 fl. 444,000 (nombre rond).

Il n'y a pas d'intérêts abusivement portés dans l'estimation, nous nous référons à cet égard à ce qui a été dit page 26.

cette *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 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 Écaus-sines 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, voire 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 fait chômer, plus tôt et plus long-temps qu'il ne le fallait pour les travaux de réparation.

Quant aux fl. 136,000, c'est une prétention écartée par la convention du 6 novembre; on ne peut donc en tirer argument contre ce traité.

Nous croyons avoir démontré que ces quelques membressont dans l'erreur. Qu'importe d'ailleurs cette opinion, sur la préférence à donner à un chemin de fer sur Ronquières, puisque ce n'est pas dans une commission de la législature que l'on peut se prononcer, avec connaissance de cause, sur la préférence à donner plutôt à l'un qu'à l'autre de plusieurs projets de travaux publics; (voir le texte du rapport, page 65). On semble oublier que les observations présentées à ce sujet, n'ont été faites que comme simples réflexions. Maintenant on s'en prévaut pour renverser le projet du gouvernement dans une de ses bases. C'est leur donner une portée qu'elles ne peuvent avoir, de l'aveu même de M. le Rapporteur. Nous répéterons ici ce que nous avons déjà dit : si des bénéfices sont réalisables sur le chemin de fer de Ronquières, ce ne peut être qu'aux dépens du canal de Charleroi, et nous ne pensons pas qu'il soit convenable de créer des communications nouvelles, qui ruinent celles existantes, sans utilité pour le public. Nous disons *sans utilité pour le public*, car le chemin de fer de Ronquières, loin de produire sur le prix de transport jusqu'à Bruxelles, une économie de 45 centimes au tonneau, serait une voie plus coûteuse que l'embranchement sur Seneffe; la différence serait d'au moins 25 centimes au tonneau.

Ce n'est pas pour arriver à une dépense moindre que le système d'alimentation a été changé. On ne l'a fait que par force majeure. Nous répéterons encore une fois que le concessionnaire offre de remettre la différence au Gouvernement, si ce dernier veut se charger des indemnités des meuniers.

Il est inexact de dire que l'alimentation ait été assurée par le système primitif; le système actuel est de beaucoup préférable.

L'alimentation est complète sans les embranchemens. Sous ce rapport, le concessionnaire n'a absolument aucun intérêt à leur exécution. Est-ce le concessionnaire seul qui demande l'embranchement de Houdeng

Le concessionnaire désire y trouver un remède, ou plutôt un secours dans le supplément d'alimentation (voir l'Annexe litt. O). Ensuite de cela, a-t-on ajouté, nous savons qu'on viendra plus tard demander encore un embranchement sur les Écaussines, ce qui augmentera encore la dépense.

A ces observations on a objecté, il est vrai, que si l'on faisait le chemin de fer par les Écaussines, depuis Houdeng jusqu'à Ronquières, des spéculateurs viendraient argumenter de l'art. 3 de la loi du 19 juillet 1832, pour prétendre construire un autre chemin de fer à côté de celui-ci, et, une compagnie n'ayant pas le même intérêt que le Gouvernement, à équilibrer la concurrence des divers bassins houillers, il en résulterait que, sur cet autre chemin de fer, les péages pourraient être beaucoup moins élevés que sur celui du Gouvernement, lequel serait anéanti par conséquent. Cette objection a paru d'autant moins sérieuse, que le Gouvernement est un trop solide concurrent, pour que des compagnies d'actionnaires aillent se mettre en rivalité avec lui. D'ailleurs, ce serait là un motif de plus pour se décider en faveur du chemin des Écaussines et de Ronquières; car, si l'on craint qu'on en fasse un second, lorsque le Gouvernement en aura fait un premier, il est bien plus à craindre qu'on en fasse un, lorsqu'il n'en existe pas encore, et alors que deviendrait l'embranchement de Houdeng à Seneffe, voire même celui de 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

sur Seneffe. Les exploitans du Centre, qui le réclament depuis si long-temps avec tant d'instances, sont-ils mus par le désir de tirer le concessionnaire de l'embarras où il se trouve, ou bien, demandent-ils la voie de communication qui remplit le mieux leurs convenances?

Tout ce qui a été dit à la commission sur le parti que l'on compte tirer des embranchemens pour l'alimentation ne peut, soutenir un examen sérieux.

Aucune, si on adopte la convention du 6 novembre (voir l'art. 2, § C. de ce traité).

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 tentée en 1833, n'a pas trouvé d'autre amateur que le concessionnaire du canal principal, *c'est parce que les projets en ont été conçus entièrement dans 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.

On a proposé les embranchemens comme ouvrage utile au commerce et au canal, non comme l'accomplissement d'une promesse faite au concessionnaire.

Les prévisions de l'Administration, antérieures à l'adjudication, sont en dehors du contrat. Comment d'ailleurs les invoquer contre le concessionnaire, qui les a si peu adoptées, qu'il s'est contenté de 29 années de jouissance, tandis que, d'après ces mêmes prévisions, il lui en fallait 48? L'utilité des embranchemens sur Seneffe ne peut être contestée; cela étant, fallait-il, en haine du concessionnaire, leur préférer une voie moins utile au commerce et qui détruisait l'avenir d'un canal destiné à rentrer au domaine, dans un avenir plus ou moins prochain, d'un canal, que le Gouvernement peut reprendre pendant six années, au moment précis, où les recettes atteindront le taux nécessaire pour qu'il y trouve son compte. On ne considère pas assez, qu'au moyen de cette faculté qu'il s'est réservée, c'est principalement le Gouvernement qui est appelé à jouir de l'augmentation de recette, qui doit résulter de la construction des embranchemens.

Les projets n'étaient pas conçus dans l'intérêt du concessionnaire, mais bien dans l'intérêt du canal, *c'est-à-dire de la propriété de l'État*, et dans celui du commerce.

Il est fort inutile que le Gouvernement tente cette adjudication, puisqu'en vertu de l'arrêté du 18 juillet 1832, les personnes désireuses de se rendre adjudicataires, peuvent elles-mêmes prendre l'initiative. Il est même digne de remarque, qu'elles n'y aient pas même songé, à une époque où les capitaux sont offerts, en si grande abondance, pour toutes les entreprises de chemins de fer.

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 porteraient intérêt à 4 p. $\frac{1}{4}$ %, 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 fl., 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,

Toute suspicion doit cesser du moment que les concessionnaires se contentent, comme ils le font, de la remise de 27 annuités de fl. 280,000, et acceptent, sans nulle difficulté, une réserve, qui les rend passibles d'un recours du Gouvernement, pour le cas où il viendrait à être prouvé que les intérêts des versements partiels ne seraient pas compris dans les annuités (voir la convention du 1^{er} février 1836).

Les calculs présentés par le concessionnaire prouvent que les 27 annuités remboursent le capital et les intérêts; au surplus la réserve faite est suffisante.

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 intervendrait, *de réserver suffisante garantie* envers le Syndicat contre les concessionnaires.

L'estimation des embranchemens, faite par l'Administration, porte fl. 557,453-42, 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.

La réserve que l'on conseille ici est sans inconvénient. Les concessionnaires, à qui on l'a proposée, se sont empressés d'y souscrire. (Voir la convention du 1^{er} février 1836.)

Cette estimation est antérieure à la dernière enquête, dans laquelle on a demandé des modifications qui élèvent le coût des travaux. Les embranchemens, avec leurs dépendances, tels qu'ils s'exécutent, ne peuvent être évalués moins de fl. 733,000.

Quant au décompte entre l'État et les concessionnaires, le voici :

L'État doit :

1^o L'indemnité totale pour travaux en plus, ce qui fait, au moins, . fl. 730,000

2^o L'indemnité pour la réduction des péages, sur les recettes opérées du 11 octobre 1832 au 1^{er} octobre 1834, point de départ de la convention 81,343

Ensemble : fl. 811,343

Les concessionnaires doivent :

1^o Une annuité échue le 11 avril 1833. . . fl. 280,000

2^o Les intérêts de cette annuité jusqu'au 1^{er} octobre 1834 (18 mois environ) . 21,000

A reporter, . fl. 301,000 fl. 811,343

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 fl. 240 à 250,000, 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 16 $\frac{1}{2}$ ans après, et qui ne laisse en définitive 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 tra-

Report . . .	fl. 301,000	fl. 811,343
3 ^e Une seconde annuité échue le 11 avril 1834. . .	280,000	
4 ^e Les intérêts de cette annuité jusqu'au 1 ^{er} octobre 1834. . .	7,000	
Ensemble		588,000
Débet de la part de l'État . .	fl. 223,343	
A ajouter les embranchemens		723,000
Il s'en faut donc de	fl. 946,343	

(Ce qui fait plus de deux millions de francs), que l'État trouve dans le débet des concessionnaires de quoi faire les embranchemens. Dès-lors, il n'est plus question de jouissance des revenus pleins des embranchemens. Quant aux 24 $\frac{1}{2}$ annuités restantes, elles ne seront ni de fl. 250,000, ni même de fl. 240,000. Un tonnage de 200,000 tonneaux (celui qui est atteint aujourd'hui), fait déjà tomber l'annuité à fl. 230,000. Pour l'avenir, on peut s'attendre à une décroissance progressive, d'année en année, à mesure que la navigation prendra de l'extension.

Que l'on juge maintenant de quel côté est la belle position, et de quel côté est la position *chanceuse et incertaine*.

Nous ferons d'abord remarquer, et nous insistons sur cette observation, parce qu'elle domine tout le sujet, que l'État ne peut prétendre à être payé intégralement de ses quatre millions avec intérêts. Car, indépendamment des fl. 730,000, à déduire pour indemnités de travaux, une part considérable des 4 millions se trouve réellement confisquée par l'abaissement des péages; à ne prendre, en effet, la navigation, que telle qu'elle existe (et certes elle est loin d'avoir atteint son maximum de développement), les concessionnaires seraient en droit d'opérer, sur chaque annuité de remboursement, une retenue de fl. 50,000. Que l'on juge, d'après cela, de combien il s'en faut que l'État puisse rentrer dans toutes ses avances. Si la convention était adoptée dans son entier, l'État

vauz, 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 illusoires, 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'Autoing, 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 conclu 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 estimons heureux, Messieurs, nous le répé-

obtiendrait, en compensation de la partie encore subsistante des 4 millions, non pas près de neuf, mais plus de dix années de jouissance anticipée du canal principal, et, de plus, 75 années de jouissance anticipée des embranchemens, que M. le rapporteur a passées sous silence.

L'adoption de la transaction ne rendra pas les concessions illusoires en Belgique. Le système des concessions sera ou ne sera pas illusoire, selon que, dans chaque cas particulier, les conditions auront été bien ou mal posées. Le Gouvernement des Pays-Bas est entré dans une fausse voie, en ce qui concerne les concessions : voilà tout ce que prouve le passage ci-contre. Tout Gouvernement, qui dressera lui-même les projets, dirigera lui-même les travaux et fera la majeure partie des fonds, se créera les difficultés nées des concessions de la Sambre et du canal de Charleroi. Je ne parle pas de la concession du canal d'Autoing, dont la reprise était évidemment et incontestablement avantageuse.

tons, si les considérations, recherches et calculs, auxquels nous nous sommes livrés, peuvent jeter assez de lumières sur cette grave et importante question, pour qu'on arrive à une solution qui, sans blesser aucunement les droits de personne, soit conforme aux véritables intérêts du trésor et du pays.

Le Rapporteur,

L. DESMAISIÈRES.

Le Président,

H.-J. ZOUBE.

Annexe litt. O (du rapport de la Commission).

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 sous deux faces bien distinctes.

Si l'on s'en rapporte au cahier des charges du 12 octobre 1832, rédigé par M. l'Inspecteur Vifquain, 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 indemniserà

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

Ce canal est censé avoir une écluse « qui se trouve être la 13^e du canal de Charleroi, avec laquelle il communique immédiatement. »

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 (1)? 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 les 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 fl. 3,000, mais ce moyen d'alimentation remplace encore en grande partie (2) ceux indiqués au cahier des charges imposées à l'entrepreneur, et qui, dans l'attente de l'exécution pro-*

« Cela veut dire : des eaux du canal de Charleroi, car il n'y en a pas d'autre.

» Parce qu'on s'emparera de celles-là.

» Pourquoi la commission n'a-t-elle pas demandé d'explication; si elle l'eut fait; nous eussions répondu : *à la mer par dessous le canal.* »

« Cela fera sourire les personnes qui connaissent les lieux, car il n'y a pas aujourd'hui une goutte d'eau dans les terrains à la hauteur du repère au canal des embranchemens. »

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

(2) Je rappellerai à cet égard qu'une rigole et un bassin d'alimentation devaient être établis dans le vallon ou coule 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.

« Il est impossible que l'auteur de la note ait lu cela nulle part; ce n'est pas fl. 3,000, mais fl. 1,500. »

« Il n'y a pas d'autre eau dans cette vallée, que celle qui provient de temps à autre, d'une machine à feu de Bascoup; mais c'est absolument insignifiant. »

chaîne 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, terrassemens, ouvrages d'art, empellemens, clapets de décharge, ponts sur rigoles, prises d'eau dans les digues du canal, etc., etc., l'alimentation coûterait :

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

Il est certain que si le canal d'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 d'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 concession-

« Il n'y a pas d'eau, ou n'en peut donc
rien tirer. »

« Il n'y a pas d'eau dans ces ruisseaux au
niveau du canal. »

« On a offert d'annuler cette condition

naires 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 fl. 0-65 à Ronquières. Il est évident que l'intérêt de ces derniers les presse à demander l'exécution des embranchemens de Seneffe, pour percevoir le 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 à Ronquières : Quel est l'intérêt dominant ? »

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

21 avril 1835.

» au cahier des charges; moi, je persiste à demander qu'elle y soit insérée.

» La rente de fl. 1,500 au concessionnaire n'est point perpétuelle, elle durera 29 années, et beaucoup moins, si la transaction est sanctionnée par le pouvoir législatif. »

» Les commissions d'enquête ont voté pour les embranchemens aboutissant à Seneffe, elles connaissent très bien les besoins du commerce et de l'industrie. » (Observations de M. Vifquain).

Annexe litt. R (du rapport de la Commission).

Note remise par un membre sur les travaux non exécutés.

1^o Le trottoir du souterrain, qui devait avoir 1^m30 de largeur, n'a été fait que sur 1^m10 estimé à. fl. 10,000

2^o (1) Les empellemens pour

A reporter. . . fl. 10,000

» Le souterrain estimé page 45 est celui exécuté.

(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 clerc 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

*Rapport de la Commission.**Observations de M. le Ministre.*

Report. . .	fl. 10,000
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>fl. 87,773</u>

Il est porté au devis estima-
tif, pour étangs et réservoirs,
une somme qui, après déduc-
tion des étangs construits,
s'élève à. » 224,685

Total général. . . fl. 312,458

Sur quelle somme nous vou-
lons bien accorder que le con-
cessionnaire peut faire valoir
le coût de la machine à vapeur
de l'Hutle, que nous portons,
malgré son exagération à. . . » 20,000

Reste à bonifier à l'État,
par le concessionnaire. . . fl. 292,458

de compenser le moindre coût du système d'alimen-
tation.

Les concessionnaires ont offert de remet-
tre au Gouvernement la différence, s'il se
chargeait des indemnités des meuniers.

« Voici maintenant les ouvrages exécutés
» en plus, et dont je n'ai fait nulle men-
» tion :

» 1° Prolongement des faux radiers ;
» 2° Prolongement des perrés en fascinage
» et en pierre ;
» 3° Augmentation considérable de ter-
» rasement dans les digues du bief, plus
» de 20,000 mètres cubes de terre appor-
» tées bateau ;
» 4° Pierres employées en perrés auprès
» des digues de ce bief, qui s'enfonçait dans
» le terrain ;
» 5° Perrés imprévus le long de la rivière
» la Samme ;
» 6° Perrés imprévus en beaucoup de
» points des berges du bief de partage ;
» 7° Emploi d'une plus grande quantité
» de pierres aux ponts fixes dans les hautes
» tranchées.

» 8° Etc., etc.

» Il est facile de démontrer immédiate-
» ment que ces dépenses imprévues s'élèvent
» à plus de fl. 300,000, dont il n'a été tenu
» nul compte en faveur du concessionnaire.»
(Observations de M. Vifquain).

Le Ministre de l'Intérieur,
DE TREUX.

N^o 5.

RÉSUMÉ

Du rapport de la Commission.

Dans son exposé préliminaire M. le Rapporteur se demande :

S'il est utile ou non à l'État, de consentir à l'abandon

1^o D'un capital de quatre millions de florins ;

2^o De tous les produits du canal jusqu'à ce jour, et de ceux à percevoir pendant seize années et demie, ce qui réduirait la jouissance du Gouvernement à neuf années ;

3^o D'une somme de 224,685 florins 83 cents, allouée aux concessionnaires dans le devis estimatif, pour l'achat de 113 hectares de terrain, 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 devis pour les simples frais de terrassements ;

4^o A tout quoi, dit le rapport, il faut encore ajouter, un revenu annuel de 150 à 200,000 francs, que l'État pourrait percevoir lui-même, et dont le projet de loi gratifie les concessionnaires en faisant embarquer à Seneffe, 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.

2^e Point. — Le Gouvernement fait abandon aux concessionnaires 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.

OBSERVATIONS

Des Concessionnaires.

Il est fâcheux de devoir faire remarquer que, des quatre points posés, il n'y a que le premier qui soit vrai ; tous les autres sont inexacts, et posés de la manière la plus erronée, nous allons le démontrer.

Nous passons sur le premier point, qui est vrai.

En premier lieu, la transaction traite de deux concessions distinctes, celle du canal de Charleroi, qui est de 29 années, et celle des embranchemens qui est de 90 années.

Par la transaction relative à la première concession, le Gouvernement abandonne onze années et demie, à partir du premier janvier 1835, plus les produits des années 1833 et 1834, ensemble 13 années et demie,

*Résumé du Rapport.**Observations des Concessionnaires.*

ce qui réduit la jouissance du Gouvernement à quinze années et demie, au lieu de neuf années, ainsi qu'il est dit au rapport.

Quant à la seconde concession relative aux embranchemens, le Gouvernement abandonne le produit de ces embranchemens, pendant seize et demie années, plus les produits du canal de Charleroi, pendant cinq années, et ce en remboursement, en capital et intérêts, d'une somme de un million, cinq cents mille francs, à fournir encore par les concessionnaires, pour la construction des embranchemens, ce qui réduit la jouissance du Gouvernement à 73 années et demie, jouissance qui est entièrement passée sous silence dans le rapport.

Les faits ainsi rectifiés, il en résulte que le Gouvernement conserve la jouissance de dix années et demie du canal principal, et de soixante-treize années et demie des canaux et chemins de fer d'embranchemens, et qu'il n'abandonne aux concessionnaires les produits des années 1833 et 1834, qu'en paiement des ouvrages de bétonnage et de soutènement de la tranchée, déjà exécutés et à exécuter, et pour lesquels ceux-ci doivent encore fournir les fonds, tandis que les onze et demie années de produits encore à percevoir, sont données en acquit des mises des concessionnaires dans le canal principal, et en extinction de leurs divers chefs d'indemnité, alors que l'État conservera la jouissance de ces mêmes produits sur le canal principal, pendant dix et demie années, et, sur les canaux d'embranchemens, pendant $73\frac{1}{2}$ années pour se rembourser des 4 millions qu'il aura avancés, non pas seulement pour le canal principal, mais pour ce canal avec ses deux canaux d'embranchement et ses chemins de fer, à exécuter des deniers et aux frais et risques des concessionnaires.

Ici nous sommes forcés de dire que les faits sont entièrement dénaturés.

Le Gouvernement n'abandonne pas un denier.

Le premier système d'alimentation ayant été reconnu impraticable, il a fallu nécessairement le remplacer par celui existant.

Ce dernier système a demandé moins des

3^e Point. — Le Gouvernement fait abandon d'une somme de fl. 224,685-83, allouée aux concessionnaires dans le devis estimatif de l'Administration, pour l'achat de 113 hectares de terrain, 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

Résumé du Rapport.

simple machine à vapeur, dont le coût est loin d'atteindre la somme portée au même devis pour les simples frais de terrassement.

Observations des Concessionnaires.

étangs à faire et des terrains à acquérir, mais il a forcé à des prises d'eau aux diverses usines, qui se trouvent sur la ligne du canal et qui n'étaient pas prévus au devis.

Il en est résulté que les travaux ont coûté moins que ne le porte le devis, mais, par contre, des indemnités, qui dépassent de beaucoup la somme fixée au devis, sont réclamées par les divers propriétaires des moulins et usines, dont on a pris une partie des eaux.

Les tribunaux sont saisis de ces affaires.

Les concessionnaires ont proposé au Gouvernement de se charger du paiement des indemnités à écheoir aux diverses usines et moulins, et offert, par contre, de verser dans les caisses de l'État, la différence entre le coût réel du système d'alimentation, adopté par force majeure, et celui primitivement indiqué au devis.

Le Gouvernement n'a pas eu égard à cette proposition, parce qu'il y a vu désavantage pour lui : on se demande, comment d'un fait si simple et si clair, on a pu parvenir à demander, si le Gouvernement doit abandonner aux concessionnaires, la somme de 224,685 florins 83 cents, alors que la vérité la plus démonstrative établit qu'au lieu d'abandonner quelque chose à la concession, le Gouvernement lui laisse la charge au contraire, d'un excès de dépense.

Au lieu de rendre hommage à cette vérité, le rapport fait figurer, comme par dérision, en remplacement d'un système tout entier d'alimentation, une machine à feu, portée pour vingt mille florins dans les dépenses totales de cette même alimentation, qui s'élèvera bien au-delà de la dépense prévue au devis pour le système abandonné par force majeure.

M. le Rapporteur ignore sans doute que cette machine construite par prévision et seulement pour les cas de sécheresse extraordinaire, n'a fonctionné qu'une seule fois, pour le remplissage du canal après le chômage, quoique deux années consécutives de sécheresse auraient dû faire craindre de devoir recourir à ce moyen ; et cela seulement en raison de la supériorité du système d'alimentation, par lequel on a remplacé le sys-

Résumé du Rapport.

4^e Point. — A tout quoi, dit le rapport, il faut encore ajouter, un revenu annuel de 150 à 200,000 francs, que l'État pourrait *percevoir lui-même*, et dont le projet de loi gratifie les concessionnaires, en faisant embarquer à Seneffe, 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.

Observations des Concessionnaires.

tème primitif, tout impraticable : la vérité est donc tout le contraire de ce qui est dit au rapport.

M. le Rapporteur, en supposant gratuitement que le Gouvernement pourrait percevoir à Ronquières 150 à 200,000 francs, paraît, en avançant cette erreur, avoir en vue de recommander un projet de communication sur Ronquières, mis en avant depuis plusieurs années, par les opposans de Charleroi et de Seneffe, dans la seule vue d'entraver l'exécution des embranchemens sur Seneffe, dont l'utilité publique a été solennellement reconnue, après trois années d'enquêtes, et malgré l'opposition des localités de Charleroi et de Seneffe.

Le projet sur Ronquières, dont d'ailleurs la dépense est bien plus considérable, et qui n'a jamais été désiré par le commerce, ne pourrait, par ses produits, payer les intérêts des capitaux à dépenser pour son établissement; et plus que cela, il est tout à la fois contraire aux intérêts de l'État et à ceux de toutes les houillères du centre du pays : à l'intérêt de l'État, qui, devant dans quelques années être propriétaire du canal de Charleroi à éternité, se priverait d'une partie de la recette, qui doit lui fournir le remboursement des quatre millions qu'il a dépensés, et le constituerait dans une nouvelle dépense, dont il ne pourrait jamais être remboursé : contraire à l'intérêt des usines du centre du pays, parce que, tout en faisant une communication sur Ronquières, dont quelques unes d'entr'elles pourraient seules profiter, il faudrait encore construire les embranchemens sur Seneffe, seul point, d'où les charbons provenant de tous les charbonnages du Centre peuvent se diriger sur la France, par le canal de jonction du canal de la Sambre à l'Oise, en construction dans ce moment; à moins de décréter, que les charbons du Centre, aujourd'hui privés de communication avec Bruxelles, seront également exclus de la communication avec la France, pour assurer le monopole exclusif à Charleroi, et faire louer à quelques propriétaires de Seneffe, leurs terrains pour rivages à prix d'or; car, vouloir faire remonter les charbons du Cen-

Résumé du Rapport.

1^{re} Question. — Les indemnités réclamées par les concessionnaires, sont-elles fondées en droit et en équité ?

Première catégorie d'indemnités, n° 1, fl. 381,120.

Un membre a pensé que le percement souterrain était un ouvrage prévu au devis, par conséquent, que l'indemnité n'est pas due.

La majorité a pensé qu'il y a équité, si non droit.

Observations des Concessionnaires.

tre, de Ronquières vers la Sambre, équivaut littéralement à une exclusion; Charleroi se trouvant sur la Sambre même, ne payant rien, tandis que ceux du Centre, devraient payer le droit total sur le canal.

Il est donc démontré mathématiquement que l'exécution d'une communication sur Ronquières, est contraire tout à la fois à l'intérêt du Gouvernement, et, plus encore, à celui du commerce en général.

Après avoir démontré que l'exposé préliminaire du rapport porte entièrement à faux, nous suivrons, en tant que besoin, la commission dans ses investigations.

Ici on commence par supposer une contradiction entre l'exposé de M. le Ministre de l'Intérieur, et les développemens de cet exposé, fournis par M. l'Inspecteur, contradiction, qui n'existe pas.

Dans son exposé, M. le Ministre dit, qu'il est dû aux concessionnaires, pour l'épée des travaux en-dehors du devis, qu'il énumère, 486,692 florins 27 cents.

Dans la transaction, les travaux d'une autre espèce, exécutés et encore à exécuter en dehors du devis, sont indiqués aux art. 6, 7, 8 et 9; et c'est leur montant, qui, réuni à celui de fl. 486,692-27 c., dus pour travaux déjà exécutés, donne le total de fl. 736,692-27 c., ainsi que l'indiquent les développemens donnés par l'Inspecteur; augmentation de dépense balancée par le produit des deux années 1833 et 1834; il serait, nous paraît-il, difficile de trouver là une contradiction.

Nous répondrons, qu'il y a droit et équité, tout à la fois.

Il est vrai de dire, qu'il serait difficile, si non impossible, d'exécuter un travail, tel que celui du canal de Charleroi, sans être astreint à des travaux imprévus; ce canal en fournit des preuves nombreuses.

Pour ne pas se jeter dans de longs détails, on citera seulement quelques parties.

Les écluses, par exemple, où l'on a économisé une rangée de palplanches, auxquelles on a employé en place de chêne, le bois de hêtre, ce qui a donné une économie de 166 fl.; tandis que, tant par le prolongement des perrés, que par l'emploi d'une

plus grande quantité de pierres de taille , de tous les échantillons, et de la maçonnerie en briques , on a fait une dépense en plus.

Il en est de même des ponts fixes, isolés et sur écluses , sur lesquels aucune économie n'a pu être faite, et auxquels on a dû également faire des dépenses en plus ; il en a été de même des pouts-canaux, ainsi que des déblais des terrassements , qui ont été bien au-delà des coupes indiquées aux profils ; nous prions Monsieur le Ministre de se faire rendre compte à cet égard par MM. les Ingénieurs.

Pour tous ces ouvrages , il n'est jamais venu dans la pensée des concessionnaires , d'élever la moindre prétention à indemnité, ils les ont considérés comme partie intégrante de leur forfait.

Mais il ne peut en être ainsi des ouvrages extraordinaires du percement souterrain ; là il a fallu, non seulement relever et refaire les 80 mètres, qui, exécutés conformément aux ordres du Gouvernement, se sont affaissés , mais l'ouvrage tout entier a dû être repris et exécuté d'une manière différente de celle indiquée aux devis et cahier des charges, soit en tranchée ouverte, soit en galerie.

Une voûte en charpente, non prévue au devis, a dû précéder la voûte en maçonnerie ; celle-ci a dû être établie sur de plus grandes dimensions et à une plus grande profondeur, pour échapper aux boulangers, qui se trouvaient sur l'alignement des cintres. Sans ces ouvrages extraordinaires le canal n'existerait pas ; le Gouvernement, qui les a imposés, qui en profite et en profitera à éternité, ne pourrait en refuser, sans la plus monstrueuse injustice, le paiement ; injustice, que, du reste, les tribunaux répareraient promptement, en ayant sous les yeux l'arrêté royal qui accorde 200,000 fl. sur ces travaux, et la lettre de M. l'Administrateur du Waterstaat, répondant au nom du Roi, qui reconnaît positivement le droit des concessionnaires au paiement des travaux extraordinaires ; lettre, dont le rapport tire précisément une conclusion contraire à ce qu'elle énonce, et à la vérité des faits, en ajoutant que les concessionnaires eux-mêmes

auraient renoncé à leurs prétentions de ce chef, renonciation, qu'il serait un peu difficile de prouver par des faits ou pièces émanés de ceux-ci, et qui est ici avancée gratuitement, sans même qu'il y ait l'ombre d'une réalité. C'est ce que cette même majorité a si bien senti, qu'elle a fini par dire que, dans tous les cas, si ces travaux extraordinaires pouvaient être admis, il faudrait en déduire les intérêts ajoutés à cet article, montant à fl. 42,337-50 c., parce qu'à l'époque de l'exécution de ce travail, on leur a payé une somme de 200,000 fl.

Si, par la suite, on eût laissé appliquer ces 200,000 fl. aux ouvrages extraordinaires, cette remarque serait vraie, mais lorsqu'il est reconnu que cette somme a été affectée au canal et n'a fait que compléter les quatre millions, indiqués au contrat avec le Syndicat d'amortissement, dont les intérêts sont déjà compris dans les annuités à payer, comme si les fonds avaient été fournis à raison d'un million dans les années 1827, 1828, 1829 et 1830, tandis que, dès le mois d'août 1829, le Syndicat est resté en défaut, ainsi qu'il conste de la mise en demeure judiciaire, qui lui a été signifiée par les concessionnaires, on aperçoit facilement que cette remarque n'est qu'une nouvelle erreur.

S'il fallait établir le compte exact des intérêts dûs, il y aurait une réduction bien plus notable à faire sur les intérêts compris dans les annuités, comme il est prouvé par le tableau indiquant les dates de chaque paiement.

Ce n'est qu'à raison du coup rompu fait par la transaction, que la concession a renoncé aux répétitions qu'elle aurait à faire de ce chef; elle est toute prête à tenir compte des intérêts dûs pour les 200,000 fl. d'extraordinaire, à partir du jour de leur recette, si l'on veut entrer en compte sur tous les paiemens reçus par elle, mode de procéder auquel elle ne peut que gagner bien au-delà des 42,337 fl. 50 c., qu'on prétend ne pas lui être dus : mais revenons au souterrain.

Ce n'est pas le souterrain indiqué au devis, mais un tout autre travail qui a été exé-

Résumé du Rapport.

N° 2, fl. 120,000. Bétonnage.

Un des membres de la commission a fait observer que les principales infiltrations ont eu lieu, non pas dans les déblais, mais dans les REMBLAIS, auxquels on aurait employé de mauvaises terres, en achetant de mauvais terrains, pour les avoir à meilleur marché, au lieu de prairies, qui en auraient fourni des bonnes; que, par conséquent, la plupart des infiltrations sont dues à la parcimonie des concessionnaires.

Observations des Concessionnaires.

cuté, travail ordonné et reconnu par le Gouvernement, avec lequel la concession a traité, et qui ne peut être contesté.

Il paraîtrait que l'Administration des ponts-et-chaussées n'aurait pas fourni à cet égard à la commission tous les renseignements nécessaires; si cela est, nous avons d'autant plus lieu d'en être surpris, qu'un Ingénieur a toujours été présent à ce grand travail, dont la dépense s'élevait, non compris les intérêts, à 403,000 fl., que la commission des Ingénieurs s'est cru en droit de réduire à 381,120 fl. 10 c.

La concession devait, aux termes du cahier des charges, creuser un canal, et former ses digues en terrassements; mais où la commission a-t-elle pu trouver, qu'elle devait faire une cunette en maçonnerie de bétonnage, ouvrage entièrement étranger aux canaux existans, et dont il n'y a qu'un seul exemple au canal de St-Quentin, où, du seul chef de ce travail étranger, auquel on travaille encore, le Gouvernement Français vient d'accorder une concession de tous les produits de ce canal, pendant 22 ans, tandis que nous ne recevons que le prix sec, que ce travail a coûté, et coûtera encore, sans la moindre indemnité pour nos peines et labeurs.

Ici nous sommes obligés de l'exprimer, ces remarques sont entièrement erronées. Sur tous les biefs qu'on a dû bétonner, un seul se trouve tout en REMBLAI, c'est le 32°; il n'y a que les extrémités des tranchées qui peuvent avoir quelques parties en remblai pour les raccordemens des digues; tout homme impartial, qui ira examiner les lieux, déclarera qu'il eût été difficile de trouver dans les localités, des meilleures terres que celles qui y ont été employées.

Nous sommes en droit de témoigner ici toute notre surprise, de ce que MM. les Ingénieurs, qui ont eux-mêmes désigné les tracés que nous devions suivre, dressé les plans parcellaires, et qui ont dirigé l'exécution de ces plans, arrêtés à l'avance, n'aient pas démenti de pareilles assertions, car ils ont dû être consultés et entendus par la commission.

Résumé du Rapport.

N° 3. — Fl. 110,000, réparations des éboulemens dont :

Pour travaux exécutés . . .	fl. 49,900
Et pour travaux encore à exécuter.	» 60.000
	Fl. 109,900

Un membre a pensé que ces travaux étaient purement et simplement d'entretien.

Observations des Concessionnaires.

Ce sont les travaux mis à la charge des concessionnaires par la transaction, et qui doivent être exécutés au moyen d'un fascinage souterrain, pour arrêter la montagne, qui glisse sur un banc de pierres, tandis que les berges marchaient d'un autre côté, et finiraient par fermer totalement le canal, dont la destruction serait immédiate.

Existe-t-il le moindre rapport entre ce travail, entièrement distinct et étranger au canal, et au devis et cahier des charges de la concession? l'inspection de ces pièces répondra pour nous.

Cependant le gouvernement exige ce travail de la concession; il fait plus, il la rend responsable de sa réussite et bonne exécution, endéans les trois années, afin de n'avoir plus à redouter la destruction du canal.

Et l'on voudrait exiger des concessionnaires ces travaux étrangers à toutes les pièces relatives au canal, et dont la pensée n'est venue à personne, qu'après son exécution et sa mise en navigation, uniquement dans la vue d'améliorer la propriété du Gouvernement, et de lui en assurer le revenu perpétuel, sans bourse délier; une pareille prétention est trop contraire au droit et à l'équité, pour s'en occuper sérieusement.

Nous demanderons si l'entretien, fixé pour tout le canal à 30,000 florins par an, peut être supposé porter sur des travaux étrangers au canal, et de cent dix mille florins d'un seul coup.

L'entretien consiste à curer, tous les ans, le canal à fond, et à entretenir les ouvrages d'art en bon état, conformément à l'article 21 du cahier des charges.

Il convient de faire remarquer ici, que pour qu'un forfait soit regardé comme contrat aléatoire, il faut que l'exécution soit identique avec les travaux indiqués aux plans, devis, mêtres et cahier des charges, et que le moindre changement annule le forfait.

Un particulier, qui aurait traité avec un entrepreneur pour la construction d'une maison sur *plans et devis*, ne peut, lors de l'exécution, faire aucun changement sans régler au préalable avec l'entrepreneur, la

*Résumé du Rapport.**Observations des Concessionnaires.*

N° 4.— Fl. 105,572-17 c., pour ponts et aqueducs en dehors du devis.

N° 5.— Fl. 20,000, dont fl. 8,000 pour pertes et dégâts, enlèvement de matériaux, etc., et fl. 12,000 pour intérêts.

valeur des changemens qu'il désire; s'il a négligé cette formalité, le forfait se trouve annulé de droit, et les travaux doivent être payés sur expertise: telle est la jurisprudence constante des cours royales de France.

Ainsi, si la commission pense ne pas devoir admettre les ouvrages extraordinaires, le Gouvernement devra subir l'annulation du forfait, sur le coût des travaux du canal, comme cela a eu lieu pour la canalisation de la Sambre; alternative, que nous, concessionnaires, laissons d'autant plus volontiers à son choix, que l'expertise nous rendra justice sur plusieurs travaux, que les Ingénieurs ont arbitrairement refusé de nous porter en compte.

Cette indemnité étant admise, ne donne lieu à observations.

Nous nous bornerons à combattre les allégations de la commission sur les 8,000 fl. de dégâts, suites de la suspension des travaux, en faisant remarquer que ce serait là encore une injustice de MM. les Ingénieurs à réparer par l'expertise, en ce que les procès-verbaux authentiques portent cette perte à 35,000 florins, et que nous ne savons de quel droit, autre que notre consentement à la transaction, MM. les Ingénieurs ont réduits à 8,000 florins.

Qu'il en est de même des 12,000 florins, pour intérêts résultant du retard apporté par le Gouvernement au paiement à prêter par lui, conformément au contrat de prêt, dont la somme serait d'une importance bien autre, si nous devions en demander le paiement en droit.

Le rapport tend à insinuer que le retard dans l'exécution, doit être attribué aux concessionnaires. Où a-t-on pu puiser cette opinion? et sur quelles pièces a-t-on pu la fonder, en présence des documens, qui constatent la date de chaque paiement fait par le trésor, qui ne s'est finalement acquitté envers la concession, qu'au mois d'août 1832, des sommes qui auraient dû, aux termes du contrat, être payées le 31 décembre 1830?

Vers la fin du mois d'oct 1830, les caisses du trésor étaient fermées, deux certificats expédiés à La Haye, avant cette époque, sont restés sans paiement, et cependant, à

2^e Catégorie.

N^o 1. — Remboursement de la différence de recette en vertu de l'arrêté royal du 17 septembre 1832.

cette même époque, les concessionnaires étaient en possession de tous les terrains, et n'avaient plus qu'environ 600,000 florins de travaux à exécuter, pour achever l'exécution, pour laquelle ils avaient huit mois devant eux, jusqu'au jour de l'ouverture du canal, fixé au 6 mai de l'année suivante, délai plus que suffisant, et il leur restait dû à cette époque, onze cent mille florins sur le service ordinaire, en comprenant même dans la rentrée les 200,000 florins, avancés sur les travaux extraordinaires, sans quoi il leur restait dû fl. 1,300,000.

Il est donc évident que c'est le Gouvernement qui était en retard, puisqu'il ne s'est acquitté que plus de deux années après.

Lors de la création du canal, le Gouvernement a établi le tarif de ses transports, comparativement à ceux existans sur les autres communications, afin de conserver l'équilibre à la concurrence avec les autres contrées pour les charbons à destination de la Hollande, par Gand, Bruxelles, Malines, Anvers.

Par un décret du Gouvernement provisoire, les droits sur le canal d'Antoing ont été réduits de moitié; cette mesure rompit l'équilibre.

A l'approche de l'ouverture de la navigation du canal de Charleroi, tout le commerce de cette contrée, adressa au Gouvernement ses justes réclamations, et demanda l'abaissement des droits sur le canal de Charleroi, et sa mise en rapport avec celui opéré sur le canal d'Antoing; les concessionnaires durent nécessairement se joindre au commerce, pour obtenir cette justice, que le Gouvernement n'a rendue qu'en partie, puisque l'abaissement sur le canal d'Antoing est de 35 cents, tandis que, sur le canal de Charleroi, il n'a été que de 25 cents.

Si donc les choses fussent restées dans la position primitive, et qu'aucun abaissement n'eût eu lieu sur les deux canaux, celui de Charleroi serait resté plus avantageux contre la concurrence, de dix cents par chaque tonneau de charbon, dont il se trouve lésé par la position actuelle; il n'est donc pas vrai, encore une fois, que l'abaissement des droits ait avantage les concessionnaires.

Mais, demande la majorité de la commission, si l'on usait de la réserve de rapporter l'arrêté du 17 septembre 1832, la ruine des houillères de Charleroi en résulterait-elle réellement, comme on l'allègue, et elle suppose ensuite que les concessionnaires seraient obligés de baisser eux-mêmes les droits, pour maintenir le passage sur le canal.

Mais, dit-on encore, on porte de ce chef 62,000 fl., tandis que les concessionnaires n'élèvent leur prétention qu'à 37,250 fl.

Le Gouvernement précédent, en établissant une nouvelle communication, devait la coordonner avec celles existantes, comme il l'a fait, mais il ne pouvait venir l'ancautir, pour favoriser une contrée aux dépens d'une autre; pour tout homme éclairé et consciencieux, cette injustice ne peut se supposer d'un bon et loyal Gouvernement; ce principe que nous invoquons, a d'ailleurs été solennellement proclamé et consacré par la législature, dans la loi du 1^{er} mai 1834, où il est dit, que, dès l'ouverture des chemins de fer, les droits sur les canaux du Hainaut, seront réduits à ceux à percevoir sur ces nouvelles communications; tant il est reconnu que sur l'équilibre des droits repose la sécurité du commerce en général, et celle de chaque citoyen en particulier.

Toutes les houillères et toute la contrée répondront avec nous : oui, Messieurs, leur ruine serait immédiate, et vous le savez si bien, que vous dites vous mêmes que les concessionnaires seraient obligés de baisser les droits, pour maintenir le passage sur le canal, ce qui veut dire, en propres termes : si vous opérez le retrait de l'arrêté du 17 septembre, et si vous rétablissez le droit primitif, il n'y aura plus de passage sur le canal, et nous demanderons alors par où la commission suppose que les charbons de Charleroi passeront, si les concessionnaires ne baissent pas les droits, car elle se trompe dans ses calculs destructeurs de tout principe de justice; les concessionnaires ne baisseraient pas les droits, ils ne le peuvent même pas, le Gouvernement ayant réservé à lui seul, par l'art. 25 du cahier des charges, la faculté de modifier et d'apporter des changemens au tarif; les concessionnaires se joindraient de nouveau au commerce pour crier à l'injustice et demander redressement de leurs griefs, ou les porter devant les tribunaux, qui en feraient promptement justice.

L'arrêté du 17 septembre 1832, portant qu'on remboursera 25 cents pour chaque tonneau qui traversera le canal, les concessionnaires n'ont dû réclamer, pour le passage de la première année, qui n'était que de 149,000 tonneaux, que 37,250 fl., mais,

Résumé du Rapport.

N° 2.—Quant au nombre de 80,000 tonneaux, auquel on estime, sans d'ailleurs s'appuyer sur aucune donnée positive, la diminution dans les transports, par suite de la séparation de la Hollande, la commission pense que l'indemnité n'est pas due.

Observations des Concessionnaires.

si le tonnage avait été de 300,000 tonneaux, le Gouvernement aurait dû leur rembourser 75,000 fl.

L'on ne peut ici invoquer le tonnage présumé au devis, l'arrêté du 17 septembre est positif à cet égard, on doit rembourser le nombre des tonneaux qui ont passé chaque année, qu'il soit 300,000, voire même 500,000 tonneaux.

Mais, si la transaction faite avec le Gouvernement reconnaît une moyenne de 250,000 tonneaux, pendant les 29 années de durée de la concession, on doit établir le remboursement de cette moyenne, qui donne 62,500 fl.; car il n'y a que deux manières de fixer le tonnage, soit en adoptant celui du projet, en portant la concession à 48 ans et 2 mois, soit en adoptant la majoration consentie par les concessionnaires à 250,000 tonneaux pour une concession de 29 années.

C'est au Gouvernement à choisir celle qui lui paraît la plus avantageuse, nous n'avons jamais cherché à l'influencer à cet égard.

N'y a-t-il pas là contradiction avec ce que la commission dit ensuite, savoir : « 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. »

Dans ce paragraphe, la commission reconnaît le principe d'équité, qu'il y aurait à nous indemniser, et elle nie le fait.

Nous demanderons comment des hommes éclairés et consciencieux peuvent nier, que la séparation de la Hollande produit une forte diminution dans les transports sur un canal, dirigé principalement dans la vue de favoriser les transports du charbon vers la Hollande, privé de tout espèce de combustibles, autres que la tourbe, qui ne peut servir à aucune de ses nombreuses distilleries et autres usines; ce n'est pas à 80,000 tonneaux que se bornera cette réduction, mais au double de ce chiffre, comme le

commerce tout entier le certifiera, et comme nous le prouverons en temps et lieu.

Qu'il y ait progrès ou décroissance dans le transport vers l'intérieur de la Belgique, ce sont là des chances de la concession, et qui ne peuvent donner lieu à aucune réclamation.

Mais il n'en est pas de même des transports vers la Hollande, il ne s'agit pas là de progrès ou de décroissance, il s'agit de la privation totale des transports, non par force majeure, mais par le fait et la volonté de celui qui nous a octroyé la concession, du Roi de Hollande enfin, dont la volonté arbitraire a fermé l'entrée à nos nombreux bateaux, qui devaient se rendre dans les provinces septentrionales; or, les produits d'un canal ne se trouvent que dans les transports et la consommation des articles qui doivent le traverser; donc celui même, avec qui nous avons traité, et qui nous a promis les produits tant des provinces Hollandaises, que des provinces Belges, et qui vient arbitrairement nous retrancher les premières, nous doit indemnité : nous le demandons avec confiance, y a-t-il un homme consciencieux qui croirait pouvoir nous refuser justice, et nous osons répondre, *non*.

Nous allons tâcher d'en fournir la démonstration par un exemple qui peut servir de point de comparaison.

Supposons qu'un propriétaire traite avec un fermier, que ce dernier prend l'engagement de défricher 200 bonniers de terre, de construire maison, granges, écuries et généralement tous les bâtimens indiqués dans la convention, comme nécessaires à l'exploitation, le tout à ses frais, et sous la seule condition qu'il jouira de tous les produits des deux cents bonniers pendant 29 ans.

Supposons encore qu'il arrive que, par suite d'une cause quelconque, le propriétaire soit forcé de retirer au fermier cent bonniers.

Nous demandons s'il pourrait le faire sans indemniser le fermier, sous le prétexte que les cent bonniers, qui lui restent, produisent plus que ce qu'il avait calculé lors du traité, et si les tribunaux n'auraient pas bientôt fait justice d'une prétention si ridicule.

La commission se demande ensuite, s'il ne serait pas plus avantageux à 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, que de la réduire à onze années et demie, en abandonnant les quatre millions, qu'il a avancés avec leurs intérêts.

Eh bien ! la position du canal de Charleroi est absolument identique ; les produits du transport dans les provinces Belges, comme dans celles de la Hollande, leur sont acquis ; en leur retranchant les dernières, celui avec qui ils ont traité, leur doit indemnité de ce chef. Donc, le Gouvernement Belge, qui vient se placer vis-à-vis des concessionnaires au lieu et place du Roi de Hollande, avec qui ils ont traité, leur doit indemnité, en droit comme en équité.

Nous ajouterons que le Gouvernement précédent ne se serait pas borné à nous laisser l'entrée libre en Hollande, mais qu'il aurait maintenu les droits dont il avait frappé les charbons Anglais, pour favoriser les houilles de la Belgique, droits qu'il a entièrement supprimés, depuis que nos produits sont exclus, et que, nonobstant la suppression de ces droits, les Anglais n'ont pas pu pourvoir à suffisance à la consommation des provinces Hollandaises, de manière que le Gouvernement a dû accorder et accorde encore aujourd'hui, une prime d'importation aux charbons de cette provenance, et nous demandons si, en présence de pareils faits, il ne serait pas plus que superflu de discuter si la séparation avec la Hollande a dû produire une diminution dans les transports du canal de Charleroi, créé dans la vue de favoriser le transport des charbons dans ce pays.

Nous répondons que c'est précisément la proposition primitive, que nous avons faite, et que nous préférons adopter, parce qu'elle nous paraît plus avantageuse à nos intérêts que la transaction, que nous n'avons acceptée, qu'en raison de notre position sociale, et par déférence pour le Gouvernement, afin d'éviter des contestations.

Nous ne suivrons pas les longs développemens, dans lesquels la commission est entrée, sur le tonnage transitoire fixé par la transaction à la moyenne de 225,000 tonneaux ; nous nous en référons à cet égard à l'opinion, émise par un de ces membres ; les raisonnemens qu'il a développés, sont clairs et précis, et ses chiffres démontrent les avantages qui résultent pour le Gouvernement de la transaction en général.

*Résumé du Rapport.**Observations des Concessionnaires.*

Nous ne relèverons également pas ce qui est dit sur les intérêts des quatre millions avancés par l'État, et dont la majorité de la commission prétend que les intérêts ne sont pas compris dans les annuités ; la simple inspection du contrat, démontre le contraire.

Cette question est d'ailleurs toute de chiffres, qui ne laissent aucune matière à discussion ; tout homme, qui veut voir la vérité, peut la résoudre.

Nous croyons devoir répéter ici que nous ne tenons à voir adopter le projet de loi, que parce qu'il termine nos discussions, et qu'il assure l'exécution des embranchemens, dont nous ne tenons pas du tout à être chargés, pourvu qu'on nous rembourse nos frais d'études ; embranchemens, qui cependant, ainsi exécutés, deviendraient la jouissance du Gouvernement, pendant 73 années et demie, sans bourse délier.

Nous avons demandé et nous désirons au contraire, qu'il plaise plutôt au Gouvernement d'adopter notre première proposition, au moyen de laquelle il nous payerait les indemnités qui nous sont dûes de tous les chefs énumérés dans nos exploits judiciaires, en date des 16 mai et 7 juin 1832, en nous laissant notre concession pendant 29 années, à partir du jour de l'ouverture du canal, et que des mesures soient prises immédiatement pour l'exécution des embranchemens, qu'on ne saurait plus refuser, ni au commerce ni à nous, sans la plus criante injustice.

Si d'un autre côté, le Gouvernement veut procéder au coût total des travaux par expertise, comme cela a eu lieu pour la canalisation de la Sambre, nous sommes tout prêts à accepter ce mode, qui doit nous rendre une justice éclatante, et nous faire accorder bien au-delà de ce que la transaction nous alloue, et que nous n'avons adopté, comme nous l'avons déjà dit, qu'en raison de notre position, pour éviter des débats judiciaires avec le Gouvernement, auquel nous tenons de prouver notre déférence et nos bonnes intentions.

Dans l'*Annexe litt.* O on demande :
Si l'embranchement recevra l'eau du ca-

Nous répondons à toute cette annexe, qui est une erreur d'un bout à l'autre, que nous

Résumé du Rapport.

nal principal, ou plutôt si celui-ci ne devra pas en fournir au canal; et on affirme que les embranchemens amèneront plus d'eau au canal principal, que celui-ci n'en fournira aux embranchemens, qui doivent payer une rente annuelle de 3,000 fl.

Pour prouver cette allégation, on emprunte au cahier des charges des embranchemens, qui dit :

« Le concessionnaire fera l'acquisition de
 » tous les terrains nécessaires au placement
 » du canal, des ruisseaux à détourner, des
 » rigoles, enfin de tous les terrains, dont
 » la possession momentanée lui sera nécessaire, ainsi que des eaux dont il s'emparrera. »

Qu'est-ce à dire, des eaux dont il s'emparrera, s'écrie l'auteur, si toute l'alimentation provient du canal de Charleroi.

L'Annexe litt. S.

discute le chiffre du coût de la nouvelle alimentation.

Un membre dit :

A la 1^{re} année de navigation, le commerce a été obligé de naviguer à 1^m 60^c au lieu de 1^m 80^c, 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, etc.

Observations des Concessionnaires.

consentons volontiers à ne pas fournir les eaux d'alimentation aux embranchemens, et à renoncer à la rente de trois mille francs (et non de 3,000 florins, comme on dit), stipulée de ce chef; nous attendons l'exécution de l'embranchement pour démontrer par l'événement, le non-fondement de tous les faits avancés dans cette annexe, dont tous les hommes de l'art peuvent faire justice dès ce moment; nous réservant d'établir alors le prix des eaux, auxquelles on devra recourir par force majeure.

Un membre de la commission ayant relevé toutes les erreurs qui ont été alléguées à ce sujet, et rétabli les faits tels qu'ils sont, nous ne croyons plus devoir répondre à ces allégations.

Si, en 1833, on a navigué pendant un mois, avec un tirant d'eau de 1 mètre 60^c, ce n'est pas par manque d'eau, car, si elle avait manqué, il n'aurait pas été plus possible de naviguer avec un tirant de 1^m 60^c, qu'avec 1^m 80^c, et cela parce qu'un bateau moins chargé, consomme plus d'eau au passage des écluses que les bateaux à pleine charge; circonstance que le moindre garçon de batelier connaît.

Des soufflages s'étant manifestés au plafond du canal en plusieurs endroits, sur lesquels les bateaux à pleine charge passaient difficilement, et qu'il fallait faire enlever, pour ne pas compromettre la navigation, l'ordre a été donné, le 1^{er} juin, de charger à 1^m 60^c jusqu'au 10 juillet, jour où la navigation a été reprise avec le tirant de 1^m 80^c, alors, que du 1^{er} juin au 10 juillet, il n'est pas tombé une seule goutte d'eau.

En 1834, le chômage a été fixé du 15 juillet au 15 septembre, afin de pouvoir exécuter en partie les travaux de soutènement de la tranchée, qui menaçait de fermer le canal; pendant tout ce temps la sécheresse a continué et néanmoins le canal a été re-

Résumé du Rapport.

Enfin, l'honorable membre 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 effet à la législature.

Observations des Concessionnaires.

mis en navigation au jour indiqué; preuve nouvelle, que loin de manquer, l'eau était en abondance.

Les concessionnaires s'étant engagés, par l'article 23 de la transaction, à assurer une alimentation de 350,000 tonneaux, il a été prévu à l'avance à cette observation.

110

No 6.

RAPPORT des Ingénieurs soussignés, en réponse aux Observations de la Commission de la Chambre des Représentans pour le projet de transaction du canal de Charleroi à Bruxelles, relatives à notre rapport du 8 novembre 1831, sur les travaux extraordinaires dudit canal; rapport demandé par dépêche du Ministre de l'Intérieur du 9 septembre 1835, 4^e division, n^o 1259.

La commission composée de l'Inspecteur Vifguain et des Ingénieurs en chef De Moor et Roget soussignés, s'est d'abord occupée de répondre à l'observation : que son rapport du 8 novembre 1831, *en ce qui concerne les travaux extraordinaires du percement souterrain, ne contient pas de calculs assez positifs, ni assez détaillés.*

Pour satisfaire aux explications demandées, elle a pensé qu'il suffirait d'exposer les évaluations détaillées des ouvrages exécutés, accompagnées des considérations, qui ont fixé son opinion sur la dépense de ce grand travail, estimée par l'Inspecteur.

OBJETS.

SOUS-DÉTAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS.

1^o *Maçonnerie de la galerie.*

Le percement n'a été calculé au devis estimatif, que pour 1027 mètres de longueur, tandis qu'il a été exécuté sur celle de 1283 mètres, ensuite des conditions du cahier des charges et devis.

Détails du cube moyen de terrassement, par mètre courant de galerie, porté à. 16^m51^c

Voûte renversée servant de radier. $2.85 \times 0.34 = 0.97$

Piedroit de droite, y compris le massif du chemin de halage, . . . $2.90 \times 2.00 = 5.80$

Supplément jusqu'à la voûte. $1.00 \times 0.80 = 0.80$

Piedroit de gauche. . $3.95 \times 0.85 = 3.35$

Voûte supérieure. . . $6.80 \times 0.68 = 4.62$

Pour remplissage et resserrage au-dessus de la voûte. $5.00 \times 0.10 = 0.50$

Pour remplissage des vuides formés par les éboulemens des 2 côtés de la galerie. $9.40 \times 0.05 = 0.47$

16^m51

1^{re} Maçonnerie de la
galerie.

Sous-détail du prix du mètre cube moyen de maçonnerie,
estimé à. fl. 16-00

Les briques ayant dû être toutes choisies,
entières, bien cuites et non déformées, pour
résister aux poussées et éviter les tassements,
la moitié a dû être rejetée; pour ces motifs,
on doit les estimer, y compris indemnité de
terrain, transport au haut du puits et déchet, à
6 fl. le mille, donc pour 700 briques. » 4-20

Transport de 1,000 briques jus-
qu'au fond de la mine et aux rem-
piètemens, par les puits, au bouri-
quet et sur les chemins de fer et
bois à travers les cintres, à 2 fl.,
donc pour 700. » 1-40

Mortier de chaux hydraulique de
Tournai et du Thurnéon, sans ren-
dage, revenant, y compris transport,
souvent à dos de mulet dans les mau-
vais temps, à 10 fl. le mètre cube,
donc pour $\frac{6}{10}$ de chaux. . . fl. 6-00

$\frac{5}{10}$ de mélange de sable,
cendrée de forge et ciment
de briques dures, qui revien-
nent à 6 fl. le mètre cube
donc pour $\frac{5}{10}$ » 3-00

Ces $\frac{5}{10}$ étant nécessaires à
cause du retrait par le tra-
vail du mortier fort,

Travail du mortier rabotté
trois fois, le mètre cube. . » 2-25

Transport par les puits et
les chemins de bois, par
mètre cube. » 2-00

Total. . . » 13-25

Perte dans les transports
et déchargemens et par les
eaux $\frac{1}{15}$ » 0-88

Total. . » 14-13

Emploi par mètre cube de ma-
çonnerie de ce mortier entre le $\frac{1}{3}$ et
le $\frac{1}{4}$ » 4-12

Main-d'œuvre, par mètre cube, à
la lumière, souvent sans air, nuit
et jour, les ouvriers dans l'eau . . » 3-30

Pour démolition, à chaque reprise
de mètre en mètre et à chaque rem-
piètement, et perte de matériaux $\frac{1}{15}$. » 0-87
fl. 13-89

Gain de l'entrepreneur et outils
 $\frac{3}{10}$, comme il est calculé au devis pri-
mitif. » 2-08

fl. 15-97, rond fl. 16-00

2° *Têtes du percement.*

Les têtes du percement, qui avaient été calculées pour résister au terrain sec et se soutenant de lui-même, ont dû être augmentées considérablement en maçonnerie.

Les déblais le furent également, par les éboulemens, qu'il fallut relever, et la plus grande épaisseur des murs.

La maçonnerie élevée contre des terres remplies d'eau, a dû être faite en briques de choix et mortier de ciment, comme pour la voûte du souterrain.

Les têtes exécutées ont exigé, pour l'une;

Déblai en terre ordinaire	m ³	fl.	
à 7 relais, <i>comme au devis.</i>	4,222.67	à 0-42	= 1,773-52
Éboulemens à plusieurs reprises.	800.00	à 0-42	= 336-00
Déblai en terre dans l'eau			
à 7 relais, <i>comme au devis.</i>	1,761.33	à 0-675	= 1,188-90
Remblai en terre ordinaire			
à 4 relais.	2,000.00	à 0-305	= 610-00
Maçonnerie en pierre de 1 ^{er} échantillon, <i>comme au devis.</i>	20.48	à 60-00	= 1,228-80
Maçonnerie en pierre de 2 ^e échantillon, <i>comme au devis.</i>	19.89	à 40-00	= 795-60
Maçonnerie en briques. .	734.00	à 11-00	= 8,074-00
Total pour une tête. . . fl.			14,006-82
Soit. . . fl.			14,000-00
Pour l'autre semblable. . .			14,000-00
Total. . . fl.			28,000-00

Il n'y a rien été porté pour excédant de pierres, parce qu'il n'y avait pas nécessité; l'excédant du prix de fl. 11-00 sur 8-35 ou fl. 2-65 est porté pour la qualité du mortier et le choix des briques.

3° *Déblai de la galerie.*

Le cube moyen de déblai, par mètre courant, est porté à. 55^m00

1° Le profil moyen de la maçonnerie est de 6^m60 × 6^m00 = 39^m60

2° Une épaisseur moyenne de 0^m10 sur le pourtour de 20 mètres, pour excavation et boulang. 2^m00

3° Descente dans la galerie des terres des chambres, qui se sont formées dessus les mines, et de 4 entonnoirs, qui se sont ouverts depuis le sol, et qui ensemble ont formé un cube de plus de 5,000^m00. Donc par mètre courant moyen. 4^m00

4° Terre entraînée par les eaux sortant des boulang, pendant 5 années, ou 1825

A reporter. 45^m60

OBJETS.

SOUS DETAILS, MOTIFS ET CONSIDÉRATIONS

	Report. . .	45 ^m 60
jours, le souterrain et la cunette intérieure ont été nettoyés cinq fois sur une épaisseur de 0 ^m 50. Ce déblai s'est élevé à au moins 5 mètres cubes par jour, ou, en totalité, 9,125 ^m 00, ce qui revient par mètre cou- rant à.		7 ^m 11
		<u>52^m71</u>
$\frac{1}{25}$ de foisonnement dans l'eau. . . .		2 ^m 11
		<u>54^m82</u> soit 55 ^m 00

Le prix du mètre courant de déblai pour la galerie a été porté à. fl. 1-80

Ce prix avait été porté au projet, avec cintrage mobile en fer, à fl. 1-38 moyen.

Dans l'exécution, le cintrage mobile ayant dû être abandonné, pour la méthode par rempiètemens sous la voûte faite la première, les déblais ont dû être tirés de la mine à travers les cintres sur des chemins de fer et bois; des boulans considérables ont dû être emportés avec des peines infinies; la méthode par rempiètemement exigeait un délai par petites parties, enfin le nettoyage continu du fond de la galerie, toujours remplie d'eau, a considérablement coûté.

Le résultat d'observations continuelles et de tous les jours a fait reconnaître que ce déblai coûtait par mètre cube fl. 1-80

4° *Pierre bleue.*

Comme au devis primitif.

5° *Échafaudage et cintrage.*

Comme au devis primitif.

6° *Bois placés dans les mines au-dessus et vis-à-vis le premier cintre, qui sont perdus.*

Il a été porté 1^m300 par mètre courant, le développement du cintre étant de fl. 8-50

Le bois placé au-dessus de la maçonnerie, pour soutenir le ciel de la mine, avait, l'un dans l'autre, une épaisseur moyenne de 0^m11 ce qui donne le cube de. 0^m935

Bois perdus, brisés et coupés dans les boueux par mètre courant. 0^m065

Total. . . . 1^mcube

7° *Bois en chemin et leur soutien dans la galerie.*

Ces chemins établis sur deux étages et deux lignes, ont été remplacés plusieurs fois.

Il faut y ajouter ceux établis pour la relevée des voûtes, trop basses.

Le cube moyen employé a été par mètre courant de 0^m350

8° *Pavage en mortier du trottoir, fer et bois pour garde-fous.*

Comme au devis primitif.

9° *For employé dans les mines, les échafaudages et les chemins.*

Il a été porté 25^k par mètre courant.

Ces 25^k sont estimés employés dans les mines, les échafaudages, la liaison des cintres, les outils cassés et perdus, etc., etc.

10° *Confection de 10 puits, y compris ceux perdus.*

Cet article a été porté pour. fl. 50,000-00

L'historique estimatif suivant montre l'emploi de cette forte somme.

Le premier puits a été ouvert à 200 mètres de la tête, côté de Vanderbeek ; il fut commencé à la manière des bures houillers avec croisure et cuvelage ; à la traversée du premier boulant, des vuides se formèrent derrière ce cuvelage, et amenèrent un si fort éboulement, qu'il en fut écrasé d'un seul coup et sans remède. Le puits dû être abandonné, les ouvrages faits sont estimés avoir coûté. . . . fl. 1,000-00

Deux puits, n° 2 et 3, furent commencés ensemble à 10 mètres l'un de l'autre pour battre alternativement les eaux, à 120^m00 de la tête du percement souterrain, côté de Senneffe ; ces deux puits, après avoir traversé les deux boulaux, eurent le même sort que le premier, la dépense pour les deux peut être estimée à. » 4,000-00

La tranchée ouverte est venue déblayer ces puits.

Le 4°, dit n° 1, ouvert à 150 mètres de la voûte en tranchée ouverte, côté Vanderbeek, pour descendre 22 mètres de profondeur, fut construit en maçonnerie sur tourré ; il traversa le premier boulant, mais fut arrêté sur la glaise ; alors, au-dedans de la maçonnerie, on descendit un cuvelage, pour passer le second boulant, que l'on a dû piloter ; le travail réussit, le puits fut bien établi, on juge qu'il a coûté. » 3,000,00

Le 5° puits, qui devait être le n° 2, fut ouvert à 200 mètres de distance du n° 1 ; commencé de la même manière, il traversa le premier niveau et on était arrivé au fond, lorsque les boulaux se firent jour à travers le pilotage, la maçonnerie s'affaissa et écrasa le cuvelage, le puits fut perdu sans remède, le prix des ouvrages est estimé à. » 4,000-00

Le 6° puits (ou même n° 2), établi à quelque distance du dernier, fut aussi commencé de la même manière, le premier boulant fut encore traversé ; mais ayant rencontré un niveau plus considérable, les eaux se firent jour si abondamment, que l'ouvrage dû être abandonné.

A reporter. fl. 12,000-00

Report. . fl. 12,000-00

A 27 mètres plus loin, on commença le 7^e puits, avec tonne en charpente jointive et maçonnerie en-dedans sur tourré, mais, le premier boulant traversé, la masse descendante y fut saisie et arrêtée, on dut recourir aux cuvelages. Arrivé au 2^e niveau rempli d'eau, on ne fut plus assez fort pour les vaincre; deux pompes en fer, de 12 centimètres de diamètre, furent montées, et entre-temps on reprit le travail du puits précédent, où on descendit un cercle en maçonnerie à l'intérieur, qui traversa le premier boulant; on était encore bien loin du dessus de la voûte de la galerie.

Un seul puits existant et la galerie manquant d'air, au point de faire abandonner l'ouvrage en mine, l'Inspecteur exigea que des ouvriers fontainiers Français, experts en l'art de forer les puits, fussent appelés.

Un sieur Charlier, renommé en cette partie, arriva et entreprit l'enfoncement de trois puits au plus haut de la montagne, pour la somme de 20,000 francs.

Il commença le puits, dit Français, à 32 mètres au-dessus de la galerie, tandis qu'on reprenait de l'autre côté, les puits nos 2 et 3, qu'après mille difficultés, on réussit à mettre à fond et en bon état; l'Inspecteur estime qu'ils ont coûté la somme de. » 9,000-00

Ledit maître fontainier, après avoir travaillé deux mois à enfoncer sans résultat, abandonna l'ouvrage à ses ouvriers et disparut; il n'était encore qu'à 7 mètres de profondeur, ses ouvriers durent aussi être congédiés, et force fut de payer leurs frais de voyage, avec indemnités pour retourner en France. Alors on reprit l'ouvrage abandonné par le fontainier, en adoptant un fort cuvelage jointif et chevillé en-dedans; pour apprécier les difficultés qu'on eut à vaincre, il suffira de savoir qu'il ne fût mis à fond qu'au bout de 6 mois; ce puits, le plus difficile, est estimé avoir coûté. » 11,000-00

Entretemps on avait commencé deux puits nos 5 et 6, en haut de la grande montagne, pour descendre à 24 mètres de profondeur; on creusa d'abord le terrain pour chacun sur une surface de 6^m50 en carré, et l'on descendit jusqu'au banc de pierre en rognons à

A reporter. . fl. 32,000-00

Report. . fl. 32,000-00

6^m00 de profondeur, à l'aide d'une forte charpente; là on établit, sur grillage et croisure, une maçonnerie de deux briques d'épaisseur, et un grand cuvelage fut descendu dans son intérieur: ce système traversa le premier boulang d'eau; là on dut descendre un second cuvelage au-dedans du premier, jusqu'au second boulang, où les eaux formèrent de grands vuides, que l'on parvint cependant à remplir, les tonnes restant parfaitement bien: ce second cuvelage a été remonté jusqu'à la hauteur du premier. Pour descendre plus bas, un troisième cuvelage fut établi et remonté de même jusqu'à la hauteur du premier, il fallut ensuite le picoter de la plus forte manière dans le bas.

Enfin, ces deux derniers puits creusés directement à travers les boulang, résistèrent après; l'Inspecteur estime qu'ils ont coûté. . » 18,000-00

Total de l'estimation des puits creusés, pour l'exécution de la galerie, au-delà de ceux prévus. fl. 50,000-00

Les soussignés estiment après l'exposé détaillé fait par l'Inspecteur des difficultés que l'exécution de ces puits a présentées, que la dépense réelle est montée encore au-delà de celle-ci reprise, car on n'a pas pris en considération mille petites dépenses de détail, dont la somme faite s'élèverait assez haut.

Il faut d'ailleurs peu s'étonner de cette dépense; à quelque distance de ce point, l'ouverture d'un seul bure houiller a souvent désorganisé et même ruiné une compagnie houilleresse.

11° *Terrains.*

3 hectares achetés à 2,000 florins l'un.

Cette surface de terrain est celle que le travail de la galerie à ciel ouvert a exigé en plus; elle avait 400 mètres de longueur, sur une moyenne de 75 mètres, le prix de 2,000 florins de l'hectare à l'amiable, est très raisonnable, vu le manque de temps nécessaire pour obtenir l'expropriation légale.

12° *Épuisemens pour le travail du souterrain.*

Deux vis d'Archimède ont dû marcher nuit et jour pendant 4 années, 8 hommes se relevant étaient employés à ce travail à un florin par jour et un florin par nuit.

13° *Partie exécutée à ciel ouvert.*

Les difficultés d'exécution devenant presque insurmontables aux extrémités intérieures de la galerie, on saisit le moment d'un temps sec, pour établir la partie supérieure de la voûte à ciel ouvert.

Quoique la tranchée ouverte eut été exécutée sur plus de 400 mètres, nous n'avons tenu compte que de cette longueur

parce que dans cet espace seulement, ce genre de travail était nécessaire.

Profil moyen { Largeur en bas. . . . 8-20 }
 du déblai { Larg. moy. en haut 22-00 } surface 211^{m2}40
 à ciel ouvert { Hauteur moyenne. . . 14-00 }

210 mètres, au prix moyen de 0-47 $\frac{1}{2}$ cents, ont fait coûter le mètre courant de tranchée ouverte. . . fl. 100-41

Ce déblai à ciel ouvert, a épargné le travail en mine de la partie supérieure de la voûte estimé ci-dessous comme suit :

12^{m3}50 de terrassement par mètre courant, à fl. 2-50 =. fl. 31-25

Économie, par mètre, de bois placés et perdus dans la mine. . . » 20-00

Main-d'œuvre par mètre courant de voûte supérieure, ou 4^m62 à fl. 3-00. » 13-86

fl. 65-11 fl. 65-11

Prix excédant pour la tranchée ouverte, par mètre courante. fl. 35-30

Longueur comptée. . . fl. 400-00

Excédant de dépense pour l'exécution de la partie à ciel ouvert. fl. 14,120-00

Soit. . . fl. 14,000-00

14° *Corrections après l'exécution.*

Pour relever la voûte sur la longueur de 135 mètres, il a fallu démolir 8 mètres cubes par mètre courant ou 1080^{m3}00 et les reconstruire.

Il y a eu en outre en relèvemens partiels sur une longueur de 90^m00 de voûte et radier ou 3 mètres cubes par mètre courant ont été démolis et refaits, donc. 270-00

Total. . . 1,350-00

à fl. 20=27,000

Le prix de 20 fl. par mètre cube, que ce travail, vraiment extraordinaire, est estimé avoir coûté, ne paraîtra pas trop élevé, lorsqu'on considérera les échafaudages à établir; la démolition de la voûte, rouleau par rouleau, et par petites parties, au-dessus de la tête des ouvriers, et sous les boulans; le déplacement des coussinets du radier pour les raccordemens; le déblai et repoussement des boulans, pour remonter la voûte, avec fourniture de bois; la main-d'œuvre difficile et perte de mortier dans un travail exécuté par dessous.

15° *Personnel de surveillance en plus.*

Ce personnel excédant celui calculé pour l'exécution, suivant le système régulier d'exécution du devis, a été constamment employé, jour et nuit, dans les mines, qu'il fallait conduire

pied à pied, et les rempietemens, qui demandaient les plus grands soins.

Les puits, pour lesquels on n'a presque rien prévu au dévis, ont exigé continuellement deux employés; la montagne, qui se fendait de toutes parts, forçait aux plus sévères précautions.

16° *Dépenses diverses en baraques, maisons de gardes, etc.*

Ces frais, portés à fl. 20,000, résultent d'observations faites à toutes les époques du travail.

17° *Faux frais et imprévus dans l'estimation des articles.*

20,000 fl.; cette somme, qui n'est pas le $\frac{1}{4}$ de la dépense totale, est loin de compenser le coût réel comme l'Inspecteur l'a souvent observé; ce n'est que 13 à 14 fl. par jour. L'abandon des travaux par les ouvriers, à coûté, en frais perdus, des sommes très fortes, les remblais après l'ouvrage, les doubles main-d'œuvres obligées, la retaille des pierres, les reprises dans le souterrain, le pavage des bords, les perrés, les procès et frais de toutes espèces, etc., etc.

D'ordinaire la hauteur de ce titre est portée de $\frac{1}{10}$ à $\frac{1}{15}$ dans les dévis.

M. le Rapporteur dit, page 3 de son rapport, que 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 été jugée nécessaire*; et, page 4, que la commission de la Chambre n'avait rien vu *en ce qui concerne les acquisitions imprévues*.

Nous répondons que la commission d'Ingénieurs n'a point eu à s'occuper d'acquisitions de terrains imprévus, autres que ceux repris dans ce qui regarde le souterrain ci-dessus, attendu que l'entrepreneur ne réclame aucune indemnité de ce chef.

M. le Rapporteur dit dans une note, page 5, que la commission a porté mal à propos fl. 42,337-20 c. pour intérêts des sommes excédant du coût du souterrain, pendant 5 années, parce que, sur cette somme, fl. 200,000 avaient été avancés par le Roi Guillaume.

Nous répondons : la commission d'Ingénieurs a porté en compte ces fl. 42,337-20 c. d'intérêts, parce qu'ils étaient dûs; quant à l'avance faite des fl. 200,000, elle n'avait nulle mission de s'en occuper parce qu'elle faisait partie d'un compte général.

Que d'ailleurs, elle n'avait nulle connaissance de cette avance, qui a dû être prise en considération dans la transaction pour ce qu'elle vaut réellement.

Ceci répond en même temps à la note 2, page 22 du Rapport de la commission de la Chambre.

M. le Rapporteur, dans une note, page 7, dit, que, si les concessionnaires sont fondés en droit à réclamer des frais de bétonnage, il n'appartient pas au Gouvernement de fixer des limites, et que s'ils ne sont pas fondés, il ne lui appartient pas davantage de concéder une indemnité, et page 16, qu'un membre avait fait observer que les principales filtrations ont eu lieu dans les remblais, etc., etc.

La commission a fait la reconnaissance du bétonnage à faire, et le mesurage de celui exécuté, pour parer aux infiltrations extraordinaires et imprévoyables du chef, non, comme on paraît vouloir le faire croire, de la faute de l'entrepreneur, parce qu'il aurait mal exécuté, mais bien provenant du terrain lui-même, et son évaluation dont l'état se trouve ci-joint A et qui monte à la somme de fl. 120,000 pour le tout, dont fl. 114,097-28 c. est déjà exécuté. Elle a fixé, d'après son examen des lieux, la limite de cette somme à fl. 120,000, parce qu'elle a reconnu que toutes les filtrations extraordinaires ne pouvaient exiger une dépense plus forte, et qu'elle regardait tout autre ouvrage de cette espèce, fait par le concessionnaire, comme rentrant dans les limites ordinaires de la prévoyance et de l'entretien; sans doute le Gouvernement ne peut fixer de limites, mais il les reconnaît et les déclare atteintes.

Pour répondre aux observations page 16, nous renvoyons aux réponses de l'Inspecteur en regard du Rapport, et nous ajoutons que les filtrations ont généralement eu lieu par le fond du canal et en déblai dans le schiste.

Monsieur le Rapporteur, page 8, dit que, suivant l'Ingénieur, la totalité des travaux faits pour obvier aux éboulemens de la grande tranchée, s'élève déjà à la somme de fl. 49,000 et la somme encore à dépenser à fl. 70,000

A la page 16, ces *sommes* devenues 49,900 et 60,100, donnent pour total 110,000 fl.

On paraît croire qu'il existe une différence entre les travaux exécutés de cette catégorie, qu'on admet comme extraordinaires et imprévus, et ceux encore à exécuter qui ne seraient que de simple entretien.

D'abord, nous ferons remarquer que c'est bien la somme de fl. 110,000 qui a été portée de ce chef à la transaction, et que par l'état remis à M. le Rapporteur vers la fin de 1834, la dépense faite s'élevait déjà à. fl. 49,900-00

On verra, par l'état ci-joint, que la dépense de ce chef en 1835, s'élève à. „ 2,980-89

Total. „ 52,880-89

Et qu'il reste à employer sur le crédit de. „ 110,000-00

à la consolidation des berges la somme de. „ 57,119-11

Maintenant nous répéterons, que les ouvrages exécutés, comme ceux à exécuter sur ce crédit, sont entièrement extraordinaires et imprévus, et que les uns, non plus que les autres, ne peuvent appartenir à l'entretien; en effet, pour qu'il y ait entretien, il faut que le principal existe; or, c'est pour assurer l'existence menacée du canal, que ces travaux ont eu lieu, et que d'autres, du même genre, devront encore s'exécuter. Ce n'est qu'après l'assiette fixe des berges que l'entretien commencera.

Si la somme totale n'est point déjà dépensée, il ne faut l'attribuer qu'aux années sèches 1834 et 1835, mais il est certain que, là où l'ébranlement s'est déjà manifesté dans les hautes berges, qu'on a pu maintenir jusqu'aujourd'hui par l'entretien ordinaire, aux premières longues pluies, ces masses de terre, déjà rompues, descendront, si on n'y exécute point des bouvaux de perrés semblables à ceux qui ont arrêté les autres éboulemens déjà en marche.

L'intérêt de l'État n'a point voulu qu'on tienne un compte de clerc à maître de ces dépenses, car, de cette manière, il n'y aurait pas de limite; on a cru mieux faire en calculant dans la transaction, pour le bétonnage et les ouvrages extraordinaires de la

tranchée , des sommes fixes , que l'évènement fera certainement dépenser dans le cours de la concession modifiée , et au moyen desquelles les ouvrages devenaient un forfait.

Bruxelles , le 28 février 1836.

J.-B. VIFQUAIN.

Les Ingénieurs en chef soussignés déclarent qu'ensuite de leur visite détaillée des ouvrages du canal de Charleroi à Bruxelles, en 1831 et 1833, et, eu égard aux renseignemens, que M. l'Inspecteur Vifquain, chargé exclusivement de la direction des travaux, leur a communiqués sur le contenu du présent rapport, ils ne peuvent qu'y donner leur adhésion.

DE MOOR.

ROGET.

ÉTAT des dépenses faites jusqu'aujourd'hui (1), en bétonnage dans les parties du canal de Charleroi à Bruxelles, creusées dans le schiste et le gravier.

N ^{os} DES BIEFS.	DÉSIGNATION DES LIEUX.	LONGUEUR.	LARGEUR.	SURFACE.
				m ²
48 ^e	Vis-à-vis la maison Middelcocr. . . { 1 ^o	441 00	5 00	2205 00
	2 ^o	441 00	1 65	727 65
»	Pont-canal et environs	15 00	12 00	180 00
»	Porte de bois à Hal { 1 ^o	123 00	3 00	369 00
	2 ^o	70 00	8 00	560 00
»	Amont du pont fixe, id. { 1 ^o	174 00	12 00	2088 00
	2 ^o	110 00	5 00	550 00
»	Id. { 1 ^o	340 00	5 00	1700 00
	2 ^o	82 00	6 50	533 00
47 ^e	Souterrain à Lembeck.	53 00	14 00	742 00
46 ^e	Près le vieux moulin	200 00	17 00	3400 00
»	Près la maison Demeur	600 00	17 00	10200 00
45 ^e	Amont de la 46 ^e écluse	18 00	25 00	450 00
»	Vis-à-vis le château de Clabecq . . .	110 00	17 00	1870 00
44 ^e	Amont de la 45 ^e écluse	295 00	15 00	4425 00
»	Aval du pont Moëlons { 1 ^o	85 00	17 00	1445 00
	2 ^o	45 00	14 00	630 00
»	Tienne minique.	350 00	14 00	4900 00
»	Aval du pont d'Oisquercq.	75 00	17 00	1275 00
43 ^e	Amont de la 44 ^e écluse	53 00	14 00	742 00
39 ^e	Amont de la 40 ^e écluse	100 00	17 00	1700 00
32 ^e	Près le château de La Rock	308 00	7 00	2156 00
22 ^e		140 00	12 00	1680 00
TOTAL.				43527 65

43500^{m²} sur 15^e d'épaisseur font 6525 mètres cubes.

(1) 28 février 1836.

6,525 ^{m3} de béton, y compris placement et polissage, à 12 fl. le m ³	78,300 00	
34,800 ^{m3} de déblai dans la pierraille et le gravier, transportés à 2 et 3 relais pour le placement du béton, à fl. 0,40.	13,920 00	
26,100 ^{m3} de remblai sur 0,60 d'épaisseur, pour recouvrir le béton à fl. 0,25	6,025 00	
TOTAL.	98,245 00	
$\frac{3}{10}$ pour frais d'outils, surveillance et bénéfice.	14,736 00	
TOTAL.	112,981 00	112,981 00

On a exécuté en 1835 :

Au plafond amont de la 33 ^e écluse,		
Au talut de gauche amont de la 44 ^e écluse,		
Au talut et plafond aval de la 45 ^e écluse,		
58 ^{m3} 19 de béton à 12 fl.	698 28	
350 ^{m3} de déblais dans la pierraille transportée à 2 et 3 relais, à fl. 0,25	210 00	
250 ^{m3} de terre pour recouvrir le béton à fl. 0,25.	62 50	
TOTAL.	970 78	
$\frac{3}{10}$ pour outils et bénéfice	145 50	
TOTAL.	1,116 28	1,116 28

Total du bétonnage exécuté jusqu'aujourd'hui 114,097 28

Il reste à exécuter pour atteindre la somme portée à la transaction. 5,903 00

TOTAL GÉNÉRAL. 120,000 28

Si la transaction a lieu, cette somme sera employée lors de la plus prochaine interruption de navigation; il y a encore des biefs vers le bas du canal, où les filtrations gênent encore la marche de la navigation en remonte, et rendent le halage difficile et par suite plus coûteux.

L'Inspecteur des ponts-et-chaussées,

J.-B. VIFQUAIN.

NOTA. Le travail en bétonnage s'opère d'abord par l'enlèvement de la parois des taluts, à recouvrir sur une épaisseur de 0^m80^c, puis par l'application d'une couche de béton de 0^m15^c d'épaisseur, que l'on régale au battoir et que l'on polit ensuite; ce béton à peu près sec, est définitivement recouvert d'une épaisseur de 0^m60^c de terre pour le soustraire aux dégradations des coups de gaffe et la gelée.

NOTE sur la dépense approximative déjà faite pour la consolidation des grandes berges du bief de partage du canal de Charleroi à Bruxelles en 1832, 33, 34 et 35.

Les parties réunies de la tranchée, qui doivent nécessairement être soutenues, soit au moyen de bouvaux, soit par murs ou perrés, sont, pour les deux côtés, d'environ 5,200 mètres, pour l'exécution desquels on ne dépensera pas moins de 20 à 22 fr. moyen, par mètre courant, donc. fr. 110,000-00

En 1832, il s'est manifesté presque immédiatement cinq grands éboulemens, qui partirent du fond même 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 arquebutés au pied avec de forts travers, mais le travail n'arrêta point absolument la marche des éboulemens.

Tous ces ouvrages sont estimés, pour la partie vraiment extraordinaire, environ. fl. 8,000-00

Dans cette même année, on perça dedans et dessous ces éboulemens, des bouvaux en fascinages souterrains, qui arrêterent la marche de ces berges en ces points.

On fit 580 mètres de bouvaux, qui avec les coffres dans le canal, les déblais et parties en pierre, sont évalués à. » 13,820-00

En 1833, il s'est manifesté sept nouveaux éboulemens, qu'on a également soutenus par les mêmes moyens, et qui, avec coffres, pierres et déblais, on exécuta 550 mètres de bouvaux, estimés. » 13,200-00

En 1834, dix nouveaux éboulemens eurent lieu après les grandes pluies de 1833, le travail en bouvaux étant mieux connu et s'opérant régulièrement et par marché, on a pu établir un compte plus détaillé.

999,45 mètres courant de bouvaux à raison de fr. 17-52. fr. 17,510-36

Transport de terre, provenant de bouvaux, à fr. 2-65 le mètre cube et épuisemens. » 3,679-14

19 coffres dans le plafond de la cunette à fr. 257-47 l'un. » 4,891-93

440,74 mètres cubes de perrés et moëllons bruts pour soutenir les berges, partie en cunette, partie au-dessus du chemin de halage, à fr. 6-20. » 2,732-58

Travaux à la drague pendant la marche de la navigation, estimés à. » 2,678-02

fr. 31,592-03 en fl. 14,880-00
49,900-00

En 1835.

443^{m³},63 De perrés en moëllons bruts, exécutés au-dessus du halage, entre le pont de Gouy et le pont de Navarre, estimés. fr. 2,750-50

84^{m³},23 Id. id. exécutés sur le halage à la tête du souterrain, côté Vanderbeck, estimés. » 522-22

A reporter. . fr. 3272-72 fl. 49,900-00

Report.	fr.	3272-72	fl.	49,900-00
370,30 mètres courant de fascinage souterrain, exécutés par bouveaux, à droite et à gauche du canal, entre le château Vanderbeck et la buse de Godarville, estimés.	»	2,633-25		
Transport des terres provenant de ces bou- veaux.	»	402-80		
	fr,	6,308-77	en fl.	2,980-89
Total.	fl.	52,880-89		

L'Inspecteur des ponts-et-chaussées,

J.-B. VIFQUAIN.

No 7.

Wy Willem, by de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, Groot Hertog van Luxemburg, enz., enz., enz.

Gezien het adres van de concessionnarissen des kanaals van *Brussel* naar *Charleroy*, houdende verzoek om een buitengewoon voorschot ter bestryding van de meerdere kosten, welke zy hebben moeten aanwenden, ten gevolge van de onvoorziene tegenspoeden, by hen ondervonden in de graving van den onderaardschen doorgang van het gemelde kanaal;

Gezien het rapport van onzen Minister van den Waterstaat, de Nationale Nyverheid en de Kolonien van den 5^{den} dezer, n^o 24;

Gezien ons besluit van den 11^{den} july 1827, n^o 166;

Hebben goedgevonden en verstaan ons te laten gevallen dat aan de adressanten worde verstrekt een voorschot van *twee honderd duizend guldens* (fl. 200,000), op rekening van dat van *vier millioenen guldens*, het welk aan hen, krachtens ons boven-gemelde besluit, tot uitvoering der werken zal worden gedaan; met bepaling dat zy dadelyk eenen aanvang zullen moeten maken met de aardewerken, vereischt wordende tot het buitenwaards of in den dag weder doen ryzen en vereffenen van dat gedeelte van het gewelf, het welk op de zelfde wyze uitgevoerd, doch zoodanig nedergezakt is, dat de doorvaart der vaartuigen over eene lengte van 70 à 80 ellen, verhinderd zoude zyn.

Wordende de Permanente Commissie uit het Amortisatie Syndikaat gemagtigd om, zoodra daar toe het certificaat by het Departement van den Waterstaat, de Nationale Nyverheid en de Kolonien zal zyn ingekomen, de helft der voorschrevene som van fl. 200,000 te doen verstrekken, en de wederhelft, zoodra mede by certificaat zal gebleken zyn, dat het werk van het weder doen ryzen van het bedoelde verzakte gedeelte des gewelfs over de eerste el lengte is uitgevoerd;

Afschiften dezès zullen worden gezonden aan onze Ministers van den Waterstaat, de Nationale Nyverheid en de Kolonien en van Financien, zoo mede aan de Permanente

Commissie uit het Amortisatie Syndicaat, tot informatie en narigt; zullende voorts de inhoud dezer op de gewoone wyze, aan de adressanten worden medegedeeld.

S'Gravenhage, den 12 januari 1830.

Geteekend, WILLEM,

Van wege den Koning,

Geteekend, J. G. DE MEY VAN STREEFKERK.

Accordeert met deszelfs origineel,

De Griffier ter Staats Secretarie,

ELIAS SCHOVEL.

TRADUCTION.

Nous, Guillaume, etc.

Vu la pétition des concessionnaires du canal de *Bruxelles à Charleroi*, contenant la demande d'une avance extraordinaire pour couvrir les dépenses en plus, qu'ils ont dû faire, par suite des difficultés imprévues, qu'ils ont rencontrées dans le creusement du passage souterrain du canal précité;

Vu le rapport de notre Ministre du Waterstaat, de l'Industrie Nationale et des Colonies, du 5 de ce mois, n° 24;

Vu notre arrêté du 11 juillet 1827, n° 166;

Avons trouvé bon et entendu de consentir à ce qu'il soit fait aux pétitionnaires une avance de *deux cent mille florins* (fl. 200,000), à valoir sur celle de *quatre millions de florins*, qui leur sera faite, en vertu de notre arrêté susmentionné, pour l'exécution des travaux; et ce à condition qu'ils entameront immédiatement les terrassements nécessaires pour opérer, à ciel ouvert, le relèvement et le raccordement de cette partie de la route, qui a été exécutée de la même manière, mais s'est ensuite affaissée, de telle sorte que le passage des bateaux serait gêné sur une longueur de 70 à 80 aunes.

La Commission Permanente du Syndicat d'Amortissement est autorisée à faire délivrer la moitié de la somme susmentionnée de fl. 200,000, aussitôt que le certificat dressé à cet effet, sera parvenu au Département du Waterstaat, de l'Industrie Nationale et des colonies, et l'autre moitié, aussitôt qu'il aura également été constaté par certificat que le relèvement de la partie de voûte affaissée, dont il s'agit, est exécuté sur la première aune.

Expéditions du présent seront adressées à nos Ministres du Waterstaat, de l'Industrie Nationale et des Colonies et des Finances, ainsi qu'à la Commission Permanente du Syndicat d'Amortissement pour information et direction; le contenu du présent sera en outre communiqué aux pétitionnaires de la manière accoutumée.

La Haye, le 12 janvier 1830.

N^o 8.

La Haye, le 23 janvier 1830.

MONSIEUR,

J'ai l'honneur de vous informer que Sa Majesté, en statuant sur les demandes des concessionnaires du canal de *Bruxelles à Charleroi*, tendant à obtenir une avance extraordinaire, pour pouvoir faire face à l'excès de dépenses, qu'ils ont dû faire, pour l'exécution des travaux du souterrain de ce canal, et à ce que le terme de leur concession soit prolongé, a, par son arrêté du 12 de ce mois, n^o 116, accordé aux pétitionnaires une avance de fl. 200,000 sur celle de fl. 4,000,000 qui leur sera faite pour l'exécution de leur entreprise, et ce à condition de commencer aussitôt les terrassements pour opérer, à ciel ouvert, le relèvement et raccordement d'une partie de la voûte aussi exécutée à découvert, et qui s'est affaissée dans le boulang, de manière à gêner le passage des bateaux sur près de 70 à 80 aunes de longueur.

Par ce même arrêté, la Commission Permanente du Syndicat d'Amortissement est autorisée à faire payer aux concessionnaires la moitié de ladite avance de fl. 200,000, lorsque le certificat en sera transmis au Département du Waterstaat, de l'Industrie Nationale et des Colonies, et l'autre moitié, aussitôt la remise d'un second certificat constatant que la première aune de la partie de la voûte à relever est exécutée.

En conséquence, je vous invite, Monsieur, à me transmettre le premier de ces certificats, et ensuite le second, lorsque l'avancement du travail prescrit en permettra la remise.

Quant à la demande du prolongement de la concession, 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.

Je vous prie, Monsieur, d'y avoir égard lors de votre rapport ultérieur sur cette partie de la demande des concessionnaires.

L'Administrateur du Waterstaat,

EWYK.

A M. Visquain, Inspecteur du Waterstaat,
dans le 4^e District.

N^o 9.

Bruxelles, le 23 novembre 1831.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai examiné, avec tout le soin qu'exige l'importance de la chose, les pièces que vous m'avez fait l'honneur de m'adresser, par dépêche du 12 de ce mois, N^o 2148, relatives au canal de Bruxelles à Charleroi.

La commission me paraît avoir satisfait convenablement aux devoirs qui lui ont été imposés par votre arrêté du 31 août, qui l'institue, et je pense que son rapport peut et doit servir de base aux mesures que vous jugerez utile de prendre pour arriver à la conclusion de cette affaire, qui intéresse éminemment le commerce et l'industrie.

L'Inspecteur-général,

T. TEICHMANN.

N^o 10.

Anvers, le 4 mars 1835.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par dépêche du 16 octobre 1833, 4^{me} division, n^o 3141, vous m'avez fait l'honneur de me demander mon avis sur les propositions faites par M. Classen, de transformer la concession du canal de Charleroi et celle des embranchemens d'Houdeng et de Marimont en une seule concession de 15 années de durée.

Afin de pouvoir fixer, d'une manière convenable, mon opinion sur cette proposition importante, j'ai cru devoir recueillir, à cet égard, les observations et l'avis particulier de M. l'Inspecteur Vifquain.

Ce fonctionnaire m'adressa, en conséquence, le rapport volumineux, ci-joint sous le littéra A, présentant des développemens et des considérations très étendues, sur la proposition dont il s'agit.

Pour plus de précaution, je crus devoir m'adjoindre, pour l'examen d'une affaire aussi majeure, deux Ingénieurs en chef qui, par leurs connaissances spéciales et celles qu'ils possèdent comme chefs de service dans les Provinces où les ouvrages sont situés, étaient à même d'envisager la chose sous son véritable point de vue.

D'après votre autorisation, ces Ingénieurs se sont rendus à Anvers, où nous avons discuté et traité la question sous tous ses rapports.

Afin de mieux reconnaître jusqu'à quel point les prétentions des concessionnaires étaient fondées, nous avons pensé qu'il convenait d'établir une approximation de la valeur du canal et des embranchemens, non en prenant en considération les revenus, mais les dépenses faites, ou encore à faire, pour leur établissement; nous avons demandé au concessionnaire ses calculs à cet égard. Ils se trouvent exposés, dans la lettre ci-jointe (*Litt. B.*), qui m'a été adressée, le 4 février dernier, par le sieur Classen, et qui a fait l'objet d'un nouveau rapport de M. l'Inspecteur Vifquain que je joins également sous le *litt. C.*

Dans cette situation des choses, après examen attentif et scrupuleux, mon avis est, qu'il y a lieu d'adopter les conclusions du rapport de M. l'Inspecteur Vifquain, en date du 29 novembre 1833 (*Litt. A.*), modifiées en ce seul point, qu'il faudrait exiger une somme de 160,000 florins pour la mise en bon état du bief de partage, au lieu de 125,000 florins, qui avaient été indiqués au rapport précité.

J'ai l'honneur de vous renvoyer les diverses pièces que vous avez bien voulu me communiquer.

L'Inspecteur-général,

T. TEICHMANN.

N^o 11.

L'avocat soussigné, qui a examiné de nouveau, avec l'attention la plus profonde, le cahier des clauses et conditions de l'entreprise du canal de Bruxelles à Charleroi et autres pièces y relatives ;

Répondant à la lettre de M. le Ministre de l'Intérieur, du trente-un juillet 1832 (1), et aux questions y contenues,

Est d'avis sur la première question,

Que, s'il demeure toujours vrai de dire, comme il l'a fait dans son premier rapport, préalable à la mise en demeure des concessionnaires du canal, que la concession envisagée comme contrat, est de sa nature aléatoire, il faut cependant résoudre les questions de dépenses, 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 précédent Ministre de l'Intérieur, du 31 août 1831, qui, sans concéder aucuns droits nouveaux aux entrepreneurs du canal, sans faire en leur faveur aucune reconnaissance positive, a cependant déjà admis *comme points de départ de l'appréciation de leurs réclamations* « que leur but était d'obtenir » le paiement de travaux exécutés ou de terrains et bâtimens acquis, *qui n'avaient point été spécifiés dans les cahiers de charges, devis, plans et actes de concession*, et « que ces travaux exécutés et les acquisitions de 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 commission qu'il institue, pour RÉGLER d'UNE MANIÈRE ÉQUITABLE, les indemnités auxquelles la société concessionnaire pourrait avoir droit. » Laquelle, 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, les 13 et 14 septembre, et 9 octobre 1831, 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.

Maintenant il est constant en fait que les concessionnaires ont rencontré depuis, d'autres obstacles nouveaux à l'ouverture de la navigation, et surtout à sa continuation, par des infiltrations considérables d'eau, par la plafond du canal et sa perte au travers de la roche, formant son lit depuis Askimpont jusques près de Hal : et les entrepreneurs représentent ces infiltrations au travers de la roche, comme des événemens nouveaux de force majeure, au-dessus de la prévision de qui que ce soit

(1) Cette lettre est ainsi conçue :

MONSIEUR,

Les concessionnaires du canal de Bruxelles à Charleroi, demandent instamment que la somme de fl. 100,000, qui doit encore leur être payée sur le prêt de fl. 4,000,000, auquel ils ont droit, aux termes de leur contrat avec le Syndicat d'amortissement, soit actuellement mise à leur disposition.

1^{re} QUESTION. Je vous prie d'examiner, dans le plus bref délai, si, en égard aux travaux extraordinaires, dont il devra leur être tenu compte, cette demande peut être accueillie.

2^e QUESTION. Veuillez indiquer, dans votre rapport, ceux des travaux extraordinaires, que vous regardez comme non compris dans l'entreprise et tombant à la charge du trésor, et développer les motifs de

3^e QUESTION votre opinion, de manière à ce que tout doute sur le sens des clauses aléatoires du contrat disparaisse.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

au monde, et réclament de ce chef des indemnités nouvelles, et une avance de cent mille florins pour contribuer à y pourvoir.

A cet égard il faut convenir, qu'on ne leur a imposé l'obligation d'acheter le sol du canal et de le creuser ou de l'endiguer, *que tel qu'il se trouvait* sans qu'ils dussent le changer ni en prévoir, ni couvrir les vices; cela semble constant d'après le contrat, car rien de semblable ne s'y trouve. Il résulte seulement de la description du canal et des articles relatifs aux travaux d'art nécessaires pour son établissement, qu'il devra parcourir une ligne, que trace l'article premier; qu'il aura la longueur et la pente déterminée par l'art. 2; que ses dimensions sont fixées par l'art. 3; que, pour son placement, les rivières et ruisseaux seront détournés dans des lits nouveaux, creusés sur ces dimensions suivant l'art 4; que d'après, l'art. 5, il sera alimenté par quatre rigoles, des étangs et cinq réservoirs, que les souterrains et les écluses, les ponts, maisons de pontonniers et éclusiers, les ponts-canaux et aqueducs sous le canal, et les pontceaux sous les chemins aux abords des ponts, doivent être au nombre et de la grandeur exprimés par l'art. 6, et que les ouvrages d'art pour l'alimentation, les empellements dans les digues des réservoirs, les prises d'eau, les ponts sur les rigoles et les ponts-aqueducs sur les rigoles, seront conformes à l'art. 7; enfin, l'art. 8 charge plus spécialement les concessionnaires des *acquisitions de terrains*, SANS PLUS, et des indemnités des maisons et moulins.

Nulle part donc il n'y a un mot qui charge les entrepreneurs des conséquences qui peuvent résulter de la défectuosité du sol, bien moins de la garantie de sa solidité et de sa suffisance pour porter un lit de canal, une navigation factice, créée par la main de l'homme; et tout ce qu'on y voit relativement au plafond du canal, se borne au creusement nécessaire à son établissement et à la mise en action du canal sur le plafond ainsi creusé, suivant l'art. 9; et à sa largeur et profondeur déterminées par l'art. 3, avec deux chemins de halage de quatre mètres de largeur chacun, ou des digues offrant ce développement et des taluts ou une résistance artificielle suffisante ou ils ne pourront être tracés.

Maintenant la commission nommée, le 31 août mil-huit-cent-trente-un, dans son rapport, ou plutôt *dans son règlement équitable des indemnités auxquelles la société concessionnaire avait droit*, dit avoir été conduite à la conviction, que l'excédant de dépense faite au souterrain, devait être classé dans la 4^e catégorie des travaux offrant matière à de justes réclamations, savoir: celle de travaux stipulés au devis, mais qui, *par des causes imprévoyables*, avaient dû nécessiter, pendant leur construction, des *changemens* ou des moyens d'exécution autres, que ceux prévus au devis, par la seule considération, qu'elle présente comme décisive, que *le mode d'exécution* du souterrain *était indiqué dans le devis*, et consistait à pénétrer et à construire la voute dans la montagne, à l'aide et au-dessous d'un *cintrage mobile*, qui devait s'avancer par parties, *qu'il fallut abandonner*, pour y parvenir *par d'autres moyens*, sur lesquels la dépense n'avait pas été calculée.

Or, si ce raisonnement est vrai et si la commission, juste appréciatrice de ce qu'elle devait estimer être prévu par le contrat, a pensé *que cette considération d'imprévision du besoin d'autres moyens* pour pénétrer dans la montagne, *était suffisante*, pour ranger l'excédant de dépense faite au souterrain parmi les travaux stipulés au devis, *mais qui, par des causes imprévoyables, avaient dû nécessiter, pendant leur construction, des changemens productifs de justes réclamations*, n'est-il pas vrai de dire, que des ouvrages de même nature nécessités, non pas pendant, mais après le creusement du lit et l'établissement du plafond du canal, par des causes nouvelles, AUSSI IMPRÉVOYABLES, DES INFILTRATIONS, reconnaissables seulement après l'exécution des travaux, lors de la mise en action du canal, sur le plafond et dans les digues *achevées conformément au contrat*,

présentent, en faveur des concessionnaires, le même caractère favorable à des réclamations d'indemnités.

Et que des travaux de ce genre remplissent parfaitement les conditions de la seconde catégorie de l'arrêté du 31 août 1831, savoir : « de ceux exécutés *SANS AUTORISATION DE L'ADMINISTRATION*, *mais qui néanmoins sont reconnus INDISPENSABLES, pour atteindre le but proposé par la construction du canal.*

Et ce avec d'autant plus de raison, qu'il ne s'agit pas ici de *changement* de travaux ou de modes d'exécution, mais de travaux *nouveaux*, ou du moins d'*additions imprévues à des travaux prévus*, et *INDISPENSABLES* pour l'usage de ceux compris au cahier des charges, à *peine d'inefficacité totale* de toute la dépense faite, de tous les obstacles vaincus.

De sorte qu'en examinant la nature de ces ouvrages, on doit reconnaître qu'en termes de droit, ils ont le caractère d'*impenses nécessaires*, dont le remboursement doit être fait par le propriétaire du fonds, à concurrence de la valeur des matériaux et du prix de la main-d'œuvre (art. 555 du code civil), ce qui déjà, dans l'espèce, constituerait l'obligation de rendre les concessionnaires indemnes.

Ou si l'on veut, par induction, appliquer à la concession les dispositions analogues relatives aux choses mobilières, que l'État, comme propriétaire du canal concédé à temps, supérieur en valeur aux travaux des concessionnaires ajoutés pour le simple usage, et *inséparables* au futur, de la propriété où ils sont confondus, devrait leur rembourser la valeur de ces travaux (arg. des articles 573 et 574 du code civil), ce qui, en résultat, reviendrait au même pour eux. Et cela résulte de la loi, abstraction faite de l'observation, qu'en raison *des bornes* de l'entreprise, ils ne manqueront pas d'opposer, qu'ils n'ont nullement besoin, pour les ouvrages dont il s'agit, des dispositions protectrices des possesseurs évincés, ou des personnes qui, par accession de leur matière à celle d'autres supérieure en valeur et en importance, *dont elle ne peut plus être séparée*, sont contraintes de la céder au propriétaire de celle-ci ;

Mais qu'il se présentent simplement comme *créanciers* de l'État, du chef d'*avances* faites dans son intérêt, pour remplir un but *nouveau*, en dehors et *au-delà* de leur contrat pour la canalisation ; *et que cette qualité suffit* pour leur assurer le paiement : ce qu'ils appuieront EN FAIT, de ce qu'il ne s'agit pas d'*ouvrages définis et prévus par l'acte de concession*, tendant à établir le canal et à le mettre en action, intention *accomplie* par l'achèvement des travaux requis ;

Mais, de ce que la cause de ces ouvrages est l'incertitude d'assurer en tout temps la navigabilité du canal, incertitude née *après l'achèvement* des travaux, et suffisamment démontrée par la quantité d'eau perdue par suite des infiltrations, que les moyens d'alimentation du canal et les prévisions du projet sur cet objet ne peuvent plus racheter : obstacle tout à fait nouveau, imprévu dans la convention ; *imprévoyable* même à l'époque où celle-ci fut arrêtée, *puisqu'il pouvait ne pas se présenter* ; et que, dans tous les cas, il ne pouvait paraître *qu'après* la fin des travaux, par la mise en action du canal sur les ouvrages achevés, en d'autres termes plus concis, par l'épreuve des ouvrages, par leur essai ou leur emploi.

De manière que, non-seulement ils pourront nier avec fondement, que les travaux destinés à prévenir les infiltrations soient compris dans ceux à faire pour remplir leur entreprise, mais qu'ils diront avec succès, que l'examen de la nature du contrat est irrévérant pour décider la question, si le remboursement du montant de ces ouvrages peut être répété par eux, parce que tout doute à cet égard est impossible, à défaut de prévision dans l'acte d'*aucunes infiltrations* ; et toute discussion levée par l'exception *ad impleticontractus*, dans laquelle il est évident que, dans un tel ordre de choses,

ils se renfermeront *comme défendeurs*, pour repousser les prétentions contraires qu'élèverait le Gouvernement ;

Et d'où suit en résultat, qu'en se bornant à la seule qualité de créanciers de l'État, du chef d'avances faites dans son intérêt, *pour obvier aux vices naturels du lit du canal imprévus au projet*, ce sera avec faveur qu'ils demanderont, du chef de cette cause *nouvelle*, restitution de ces avances *imprévues et imprévoyables*.

Et cela est d'autant plus clair, qu'en droit, même dans les conventions les plus aléatoires, *jamais aucun contrat* (toujours dans la supposition qu'une concession forme un contrat) *ne peut être étendu au-delà de son objet* ; surtout s'il s'agit pour le concessionnaire obligé, *d'éviter des pertes*.

C'est le motif qui a dicté l'article 1163, rangé parmi les dispositions relatives à l'interprétation des conventions, auxquelles est soumis le contrat aléatoire, défini par l'art. 1104, comme les autres conventions.

Or que dit cet article :

« Quelques généraux que soient les termes dans lesquels une convention est conçue, » elle ne comprend que les choses, sur lesquelles *il paraît* que les parties se sont » proposé de contracter. »

Il faut donc que les objets du contrat *paraissent* par le contrat même. Or, à coup sur, une telle disposition est contraire à l'idée d'y comprendre des matières, qui, non-seulement *n'y paraissent pas*, dont on n'y voit pas de traces, mais qu'on ne peut, avec fondement, soutenir y avoir été prévues, ni pas même, *d'avoir pu l'être* ; comme, dans l'espèce, l'insuffisance ou l'inefficacité des travaux finis, pour accomplir le but proposé par la canalisation.

D'où résulte, que s'il est vrai de dire, que la concession ait la nature aléatoire, le Gouvernement ne peut se dispenser de payer les impenses en plus, que *l'exécution* de son projet *a commandées et rendues indispensables* ; et ce, si l'on y fait attention, d'après ce simple principe de raison *quod qui vult finem debet velle media*, auquel, en résultat, tous ceux rapportés ci-dessus se réduisent et viennent aboutir.

Qu'on joigne à cela : 1^o le défaut de consentement certain de la part des concessionnaires, si des travaux en plus aussi considérables, des accidens aussi effrayans eussent été prévus, et devraient rester pour leur compte ;

2^o La force majeure, qui n'est jamais présumée dans les conventions, à tel point que, relativement aux contrats purement aléatoires, tels que les assurances et les prêts à la grosse, il a fallu des dispositions de loi expresses, pour y soumettre les assureurs et les prêteurs, (arg. de l'art. 1964, combiné avec les articles 350 et 325 du code de commerce) ;

Et cela, parce qu'il est de principe, que dans les clauses de garantie les plus générales, ne sont jamais compris les cas que toute la prudence humaine ne pouvait pas prévoir à l'époque où les clauses ont été stipulées, ainsi que l'atteste Merlin, Répertoire de jurisprudence au mot *fait du souverain* in fine ;

3^o L'article 11 du cahier des charges, qui borne les cas où les entrepreneurs ne pourront se prévaloir de l'estimation y contenue pour prétendre quelque indemnité « *à l'exécution des travaux, à leur entretien, à l'achat de terrains et à l'indemnité des eaux*, » ce qui ne comprend pas les travaux *nécessités par l'exécution des premiers, ou des causes imprévues*, comme ceux dont il s'agit ;

4^o Le fait de *l'admission* par le Génie, juge le plus sévère et le moins recusable par l'Administration, des bornes des contrats d'entreprise *de trois ordres de travaux* pouvant donner ouverture à des réclamations fondées de la part des concessionnaires,

Savoir : « A. Celui de travaux exécutés par suite d'autorisation de l'Administration, » et qui n'étaient pas compris au devis et au cahier des charges. »

« B. Sans autorisation de l'Administration, et qui néanmoins sont reconnus *indispensables* pour atteindre le but proposé par la construction dont il s'agit.

« C. Les travaux stipulés aux devis, qui, par des causes *imprévoyables*, auront dû nécessiter *pendant leur construction*, des changemens ou des moyens d'exécution autres, que ceux prévus aux devis. » (Texte de l'arrêté du 31 août 1831.)

Enfin, 5^e l'exemple frappant de ce qui s'est fait au canal de St-Quentin, où la question identique s'est présentée; les prescriptions de la bonne foi, et la demande d'un crédit supplémentaire de quatre cent mille florins pour pouvoir liquider ce *qu'il devait* du chef de ces travaux, *faite par le Gouvernement aux Chambres*, ainsi que l'allèguent les concessionnaires dans leur second écrit notifié.

Et l'on est forcé de reconnaître qu'en principe, les concessionnaires sont fondés à demander au Gouvernement remboursement des dépenses extraordinaires résultantes des infiltrations.

Mais cela devient encore plus positif, si l'on fait attention à ce qu'en première ligne la nature aléatoire de la concession n'est pas démontrée, quelle que soit à cet égard l'opinion personnelle du soussigné.

En effet, on peut fort bien dire que, dans une canalisation, il n'y a rien qui dépende d'un *événement incertain*, ce que la loi requiert absolument pour constituer un contrat aléatoire, que bien au contraire, dans un tel contrat, les travaux sont déterminés par les plans et les conditions, que l'objet et le but de la canalisation sont *certain*, et que ce dernier *doit* nécessairement *être atteint* par les travaux que le Gouvernement lui-même n'a proposés, que lorsqu'il eut acquis *la certitude* que son intention pourrait être remplie : enfin que les concessionnaires *doivent* jouir pendant le temps prévu, de la communication, dont le produit *doit* les indemniser de leurs avances et de leurs labeurs.

Qu'il est vrai que, sous ce rapport, il peut bien exister incertitude, relative aux résultats, mais que cela ne forme par un *événement incertain*, dont peut dépendre toute l'affaire, ainsi que le présupposent les définitions légales des contrats aléatoires.

Que s'il pouvait être vrai que des entreprises ou des concessions pussent dépendre d'événemens incertains et imprévoyables, sans en prévenir les soumissionnaires, chaque mise en adjudication serait, de la part du Gouvernement, une véritable déception; puisqu'elle aurait pour objet d'exposer les adjudicataires chaque fois à des pertes presque certaines, à cause de l'impossibilité constante, *de prévoir tous les obstacles*, ce qui à coup sûr détournerait le dernier entrepreneur.

Qu'il en suit qu'une concession n'est autre chose qu'un contrat ordinaire, bilatéral innommé, *conditio do ut facias*, dont l'effet est d'obliger les concessionnaires à exécuter leurs travaux, et le Gouvernement d'en procurer l'accomplissement et la jouissance pendant le terme fixé, et à payer aux concessionnaires les dépenses en plus pour atteindre son but, s'ils en ont dû faire d'*indispensables*, non *prévues* par les conditions.

Mais, en seconde ligne, il est encore une autre manière d'envisager une concession, beaucoup plus élevée et moins favorable encore à la supposition qu'elle puisse produire, pour les concessionnaires, une perte de dépenses *en plus reconnues nécessaires*, c'est de l'envisager comme une émanation du Pouvoir, de la prérogative royale; et, sous la constitution de 1815, qui laissait au Roi la surveillance suprême de la direction des eaux, ponts et chaussées, par un chapitre spécial, cette sorte d'appréciation d'une concession n'est pas sans fondement.

Cependant, si elle est vraie, il serait *peu digne de l'honneur national*, sous une constitution qui n'admettait pas de responsabilité ministérielle, de prétendre que des concessionnaires, qui auraient contracté *sur la foi du Souverain, traitant pour la nation*,

qui devait recueillir des avantages de la communication à créer, *pourraient devenir les victimes de la confiance placée en lui*, lorsqu'au contraire ils devaient croire, d'après le texte des conditions, qu'en exécutant les travaux exprimés dans la concession, ils jouiraient des avantages attachés à leur exécution.

Ainsi examiné et avisé à Bruxelles, du 1^{er} au 20 août 1832.

REDEMANS.