

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 21 AVRIL 1875.

Tramways et raccordements industriels par chemins de fer.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Le réseau des chemins de fer belges est proportionnellement à l'étendue de notre territoire le plus complet qui existe. Dès aujourd'hui 3,431 kilomètres sont exploités, soit par l'État, soit par diverses compagnies, et les lignes en construction ou concédées atteignent ensemble un développement d'environ 4,400 kilomètres.

Ce prodigieux travail, œuvre de quarante années à peine, doit cependant encore, à certains égards, être étendu et complété. — Sans parler des lignes de chemins de fer qu'un avenir plus ou moins rapproché verra créer encore, il faut que des services auxiliaires, établis dans des conditions plus économiques, mettent en rapport avec le réseau des voies principales certains points du pays dont l'importance ne comporterait pas l'établissement d'un chemin de fer.

Ce doit être surtout le rôle des tramways.

Déjà nombreux dans les grandes villes, où ils ont profondément modifié les conditions de circulation et de distances, ils sont également appelés à rendre des services importants aux populations rurales.

Il faut, d'autre part, que l'industrie puisse raccorder dans de meilleures conditions ses établissements aux chemins de fer. La facilité et le bon marché des transports deviennent de plus en plus l'un des éléments essentiels de la prospérité industrielle.

Le projet de loi que nous avons l'honneur de présenter aux Chambres a pour objet de régler ces deux points. Le chapitre I^{er} concerne les tramways à établir sur la voirie ordinaire, le chapitre II les raccordements industriels.

CHAPITRE PREMIER.

Faut-il assimiler les tramways, quant à leur nature, aux chemins de fer ordinaires? Les péages à la perception desquels ils donnent lieu ont-ils le même caractère et partant doit-on leur faire application de la loi du 10 mai 1862?

Ces questions ont donné lieu, dès le principe, à des divergences d'opinion qui n'ont point cessé.

C'est en 1854 qu'il fut question, pour la première fois, en Belgique de l'établissement d'un tramway. Une décision du conseil communal de Bruxelles en date du 14 novembre 1854 et un arrêté royal du 28 juin 1856 accordèrent au sieur Loubat l'autorisation de placer des voies ferrées respectivement dans la rue de Laeken entre la place du Samedi et le débouché de la rue du Pont-Neuf et sur la route de l'État de Bruxelles à Anvers depuis le débouché de la rue du Pont-Neuf jusqu'au pont dit de Laeken, et d'y organiser un service pour le transport des marchandises. L'autorisation royale fut accordée aux clauses et conditions d'une convention et d'un cahier des charges fixant, entre autres, le taux du peage, mais elle resta sans suite.

En 1869, M. Julien demanda au conseil provincial de la Flandre occidentale la concession d'un chemin de fer routier le long de la chaussée provinciale de Dixmude à Ypres. Il s'agissait d'un service de transports à traction animale.

Peu après, M. Julien demanda à pouvoir remplacer les chevaux par une locomobile routière et réclama le privilège d'établir des chemins de fer semblables sur plusieurs autres routes de la même province.

Ces diverses requêtes furent admises par le conseil provincial, la concession étant toutefois limitée à 90 ans, et le chemin de fer devant alors devenir la propriété de la province.

La résolution prise à ce sujet fut l'objet d'un recours du gouverneur et annulée par arrêté royal du 19 décembre 1869. (Voir *Moniteur* du 20.)

« Considérant, y était-il dit, qu'en sollicitant la concession, le demandeur a » évidemment entendu établir un service de transports rétribué, ce qui constitue » un péage ou y aboutit de toute nécessité, que les concessions de péages ne » peuvent être accordées que par la Législature, que le conseil provincial a » conséquemment posé un acte sortant de ses attributions. »

Dès le 16 novembre 1866, la ville de Bruxelles avait concédé pour le même terme de 90 ans à MM. Nyst et Morel un tramway de la porte de Schaerbeek au bois de la Cambre. Ce tramway, construit seulement quelques années plus tard, empruntait sur la plus grande partie de son parcours la grande voirie. Un arrêté ministériel du 16 mai 1867 avait autorisé le placement des rails; la ville ne se pourvut d'aucune autre autorisation.

Le Département des Travaux Publics se demanda cette fois encore s'il ne s'agissait pas d'une concession de péages tombant sous l'application de la loi du 10 mai 1862, et il prit à ce sujet l'avis de la ville de Bruxelles et celui du Département de l'Intérieur.

La ville de Bruxelles prétendit qu'il ne s'agissait nullement de péages et que la concession accordée avait pour objet l'exploitation du transport en commun des

personnes ; « que cette exploitation, disait-elle, ait lieu par le moyen d'omnibus » ordinaires ou d'omnibus marchant sur voie ferrée, la nature de la concession » reste la même. »

Le Département de l'Intérieur émit successivement deux opinions différentes.

Sous la date du 19 mai 1870, il exprimait l'avis que « toute entreprise de » chemin de fer donnant lieu à un péage, si courte que soit la voie ferrée, » quel que soit le mode de traction, que la concession en soit faite par l'État, la » province ou la commune, rentre dans le domaine de la loi du 10 mai 1862 » relative aux concessions de péage. »

Par dépêche du 11 août 1870, il adoptait l'avis contraire, exprimé par le comité de législation institué auprès du Département.

Cet avis, que le comité de législation a eu l'occasion de réitérer depuis à plusieurs reprises, se fondait notamment sur les considérations suivantes :

Le tramway est établi sur des rues existantes ; il n'apporte aucun changement à la direction, à la largeur et à la destination de ces rues et ne constitue qu'un nouveau mode de locomotion. La loi du 10 mai 1862 ne s'applique qu'à des routes, canaux, ponts, chemins de fer et généralement à des ouvrages qui exigent une expropriation pour cause d'utilité publique et qui, une fois construits, deviennent la propriété de l'État, d'une province ou d'une commune.

Dans les cas qui tombent sous l'application de cette loi, les péages sont le prix des travaux que l'entrepreneur s'oblige à faire, le prix de la propriété qu'il crée au profit de l'État, de la province ou de la commune. Pour les tramways au contraire, les péages ne sont que le prix d'un louage ; l'entrepreneur fait payer l'usage de voitures dont il reste propriétaire et « si dans le prix de la place, il » entre quelque chose à cause des rails qui servent à la locomotion, ce n'est là » qu'un accessoire insignifiant qui ne peut caractériser l'entreprise. »

Cette manière de voir souleva de sérieuses objections. L'expropriation disait-on, est presque toujours un moyen nécessaire pour arriver à l'exécution des travaux qui font l'objet d'une concession de péages, mais elle n'en constitue ni l'essence ni le signe caractéristique. Rien n'empêche d'établir un chemin de fer dans le fond d'un canal ou d'une route abandonnée. De même on peut canaliser une rivière. Et dans l'un comme dans l'autre cas l'applicabilité de la loi de 1862 n'est douteuse pour personne. Quant aux péages, ajoutait-on, l'analogie est complète. Pour le chemin de fer ordinaire comme pour le tramway, ils ont un caractère complexe : prix des transports et remboursement des travaux établis par le concessionnaire et dont il ne lui est pas autrement tenu compte. Dans l'un comme dans l'autre cas, le matériel de transport demeure la propriété du concessionnaire tandis qu'il n'a aucun droit à la propriété de la ligne en elle-même.

Dans ce conflit d'opinions opposées, le Département des Travaux Publics adhéra à celle du comité consultatif. Et il parut admis qu'au moins en ce qui concerne les chemins de fer sur lesquels la traction s'opère exclusivement à l'aide de chevaux, l'action de l'autorité communale est libre et sans entrave.

Il s'ensuivit que la plupart de nos villes principales concédèrent successivement et à des conditions qui varient considérablement, des services de tramways dans les limites de leur territoire.

Cependant, ce nouveau mode de locomotion devenu rapidement populaire et

presque indispensable, est appelé à des développements bien autrement considérables, et le Gouvernement croit nécessaire de le régler législativement.

II.

Même en admettant l'opinion de ceux qui considèrent les tramways comme ne tombant pas sous l'application de la loi de 1862 sur les concessions de péages, la situation actuelle prête à de sérieuses critiques.

On a prétendu que les concessions de tramways n'étaient réglées que par l'arrêté royal du 24 novembre 1829 sur les transports en commun.

Or, aux termes de l'art. 1^{er} de cet arrêté, nul ne peut établir de voitures à l'effet de transporter des voyageurs d'un point à un autre, à des époques fixes et déterminées, sans avoir obtenu une concession ; l'art. 5 dispose que ces concessions sont délivrées de la part du Roi, et l'art. 9 réserve au Roi la faculté de retirer même dans des cas imprévus les concessions accordées par l'administration.

Ces dispositions sont exclusives de la compétence absolue que s'est attribuée l'autorité communale. Tout comme la loi de 1862, elles exigeraient l'intervention de l'autorité supérieure.

Mais l'application de l'arrêté de 1829 donnerait lieu à d'autres difficultés. Ses dispositions conçues en vue de services de messageries ordinaires, ne conviennent point à un mode de locomotion différent à bien des égards. Le demandeur en concession ne doit indiquer que ses nom, prénoms et domicile, la description exacte du service, l'espèce et le nombre de voitures, le nombre de places, celui des chevaux, les relais, les heures de départ et d'arrivée, le tarif et le montant du cautionnement.

Les éléments essentiels de l'instruction d'une demande en concession de chemins de fer américains sont évidemment tout différents. Elle doit porter avant tout sur le plan des localités et le tracé à suivre. Il faut des nivellements en long et des profils en travers. L'administration et le public intéressé doivent connaître la largeur de la voie publique sur tous les points du parcours, la distance laissée entre le railway et les habitations, le mode de pose des rails, leur forme et leur force, les croisements et les garages. Il faut une instruction et une enquête analogues à celles exigées pour les chemins de fer ordinaires et même en l'absence de prescriptions législatives à ce sujet, on ne peut pas avoir procédé autrement.

D'autre part, il n'est pas possible d'admettre que l'autorité communale puisse disposer de la grande voirie et y concéder des droits.

Or, il n'est pas de tramway qui n'emprunte des routes appartenant au domaine de l'État. Et comme les concessionnaires n'ont obtenu du Gouvernement que l'autorisation toujours et absolument révocable de placer des rails sur la voirie, ils se trouvent dans une situation juridique incertaine et précaire.

La nécessité de la loi proposée résulte déjà de ce qui précède.

Elle n'est pas moins évidente à d'autres points de vue.

Nous avons rappelé que l'avis exprimé par le comité consultatif institué auprès du Département de l'Intérieur et auquel le Gouvernement a cru devoir se rallier, ne s'applique pas aux chemins de fer routiers sur lesquels la traction se ferait à la vapeur. Ce sont là, disait-il, des chemins de fer ordinaires.

Or, il paraît essentiel que les tramways, quelle que soit leur situation et de quelque nature que soit le moteur à y appliquer, soient régis par des principes et des règles uniformes.

Cela est d'autant plus indispensable que la science s'adonne avec ardeur à la découverte d'un moteur mécanique applicable sans danger à la traction dans les rues les plus fréquentées des grandes villes. Et dans ce siècle ce que la science veut trouver elle le trouve.

III.

A quelle autorité convient-il d'accorder le droit d'établir ou de concéder les tramways ou des chemins de fer routiers ?

D'accord avec le comité consultatif, le Gouvernement propose de distinguer d'après la nature de la voirie sur laquelle le chemin de fer doit être établi.

La concession émanera du Roi, du conseil provincial ou du conseil communal selon qu'il s'agira de grande voirie, de voirie provinciale ou de voirie vicinale ou urbaine.

Toutefois, il a paru indispensable d'exiger dans tous les cas l'approbation royale. L'établissement de tramways ne peut-être envisagé à un point de vue exclusivement local et le Gouvernement aura notamment à veiller à ce qu'à l'aide de concessions isolées et successives, d'habiles spéculateurs ne constituent en les groupant, de véritables réseaux de voies ferrées à l'aide desquelles ils feraient concurrence aux chemins de fer. Tel en effet ne peut-être en aucun cas le rôle des tramways. Ils doivent servir d'affluents au réseau national et mettre en rapport avec lui les localités qui en demeurent éloignées. Mais c'est dans ces limites que doit se restreindre leur action et il ne serait certes pas admissible qu'établies à peu de frais, sur des voies publiques déjà existantes, on prétendit s'en servir pour détourner des transports.

Ce sera encore au Roi à concéder les tramways qui empruntent le territoire de plusieurs provinces, et dès qu'un tramway de nature communale aura à traverser le territoire de plus d'une commune, la concession devra émaner de l'autorité provinciale.

La voie, spécialement dans nos villes change fréquemment de caractère et il ne serait guère possible d'établir de tramway qui ne rencontrât sur son parcours des voies de nature différente. Il convient cependant que la concession de chaque ligne soit unique et émane de la même autorité. C'est par l'élément de la voirie prédominant dans l'ensemble du réseau projeté que se déterminera la compétence.

Toute concession de tramways devra être précédée d'une enquête et elle ne pourra être accordée à des particuliers ou à des sociétés que par voie d'adjudication publique (art. 5) sauf toutefois les cas où il ne s'agirait que du prolongement ou du raccordement de concessions existantes. (Art. 4.)

La durée maxima des concessions sera de cinquante ans (art. 3). Ce terme a paru trop long et sauf dans des cas exceptionnels, il le serait en effet pour les tramways à établir dans les villes, mais les lignes vicinales généralement beaucoup moins productives, exigeront des frais de premier établissement élevés et dans bien des cas, une concession de quelque durée pourra seule déterminer les

entrepreneurs. Ce sera à l'administration à user avec discernement et suivant les cas, des droits que le projet de loi lui accorde.

Les redevances au paiement desquelles les concessions de tramways peuvent donner lieu, reviennent à l'autorité qui concède. C'est la conséquence logique de ses droits sur la voirie et ce n'est d'ailleurs qu'une juste compensation des dépenses toujours croissantes qu'occasionne l'entretien des voies publiques.

Toutefois, il paraît convenable d'admettre à ce principe certains tempéraments.

D'une part, lorsqu'un tramway comprend des voies de diverse nature, l'exacte division des redevances en proportion des droits des intéressés peut ne pas être toujours la meilleure solution. Ce sera dans chaque cas de l'espèce l'objet d'un règlement constaté dans l'acte de concession.

D'autre part, le Gouvernement est dans tous les cas, autorisé à renoncer aux redevances qui reviendraient au trésor public, moyennant accord avec la province ou la commune au profit de laquelle se ferait cette renonciation au sujet des charges auxquelles donne lieu l'entretien de la voirie. Il convient en effet de tenir compte de ce que depuis ces dernières années plusieurs de nos villes effectuent des recettes assez importantes du chef de tramways établis en grande partie sur la grande voirie, bien qu'elles n'aient pu conférer à ce sujet aucun droit aux concessionnaires.

Le projet de loi ne régularise pas les titres de ces derniers, mais il permet d'ailleurs de ménager les situations établies et le paragraphe final de l'art. 5, facilitera à cet égard une entente avec les communes.

C'est dans le système du projet de loi une question délicate que de déterminer ce que doit devenir le matériel fixe établi sur la voie publique à l'expiration de la concession.

Les communes et les provinces accorderont moyennant l'approbation royale la concession de lignes qui emprunteront en partie la grande voirie, mais il n'est pas possible d'admettre en principe qu'elles acquièrent pour elles-mêmes un droit indéfini au maintien des voies sur le domaine de l'État. D'autre part on ne peut non plus autoriser les concessionnaires à faire enlever les voies, puisqu'il en résulterait dans le service des interruptions absolument inadmissibles.

Il a paru convenable d'abandonner pour chaque cas particulier le règlement de ce point à l'acte de concession (art. 6).

Ce sera aussi cet acte qui déterminera les droits et les obligations du concessionnaire. Le Gouvernement aura notamment à y régler la mesure dans laquelle les concessionnaires auront à prêter leur concours aux services de la poste et du télégraphe. On sait que dès aujourd'hui les tramways facilitent et accélèrent la distribution des correspondances télégraphiques et de nouveau progrès restent à faire dans ce sens.

Le § 2 détermine encore d'une manière invariable quelques-uns des points essentiels de tout arrêté de concession et ils ne fait guère à cet égard que reproduire des dispositions habituelles en matière de chemins de fer ordinaires. Le droit d'imposer le parcours commun moyennant indemnité pourra être particulièrement utile pour certaines lignes vicinales et l'expérience a démontré qu'en matière de concession, l'intérêt public s'oppose à toute constitution de monopole et commande la réserve du droit de rachat.

Le projet de loi abandonne à l'autorité qui concède le droit de faire les règlements de police nécessaires, mais ici encore et à raison de la gravité des intérêts engagés il convient d'exiger l'approbation du Gouvernement (art. 7).

L'acte de concession devra déterminer le moteur qui sera appliqué sur le tramway concédé et ce moteur ne pourra être changé par la suite qu'après une nouvelle enquête et de l'autorisation du Gouvernement (art. 8). Cette disposition semble n'avoir pas besoin d'être justifiée.

Enfin, l'art. 9 étend aux concessions de tramways les dispositions de la loi du 23 février 1869, au sujet de la cession des concessions de chemins de fer.

Le projet de loi ne concerne que l'établissement de voies ferrées sur des routes ou rues déjà existantes. Un tramway pour la construction duquel on prétendrait établir une voie nouvelle tomberait sous l'application de la loi du 10 mai 1862. Ce n'est donc que très-exceptionnellement, en vue par exemple de rectifier une courbe d'adoucir une pente ou d'établir quelque dépendance indispensable à l'exploitation que des expropriations pourraient être nécessitées pour l'application de la loi nouvelle. La loi du 27 mai 1870 donne éventuellement au Gouvernement les pouvoirs nécessaires.

IV.

Il ne sera pas sans intérêt de donner ici quelques renseignements sur la législation relative aux tramways dans d'autres pays.

Les tramways sont souvent désignés sous le nom de chemins de fer américains. C'est, en effet, aux États-Unis de l'Amérique du Nord que les chemins de fer urbains ont pris naissance et se sont développés bien longtemps avant qu'il fût question d'en établir en Europe.

Dans ce pays, les autorisations de construire et d'exploiter les chemins de fer de l'espèce sont accordées par les législatures particulières de chaque État et par le congrès en ce qui concerne le district de Colombie.

Les conditions des concessions ne sont pas partout les mêmes. Les actes du congrès, quant à la Colombie donnent la nomenclature des rues, avenues et routes où les tramways peuvent être établis; ils stipulent que ceux-ci seront, en général, placées au milieu des rues: ils fixent la largeur des voies, la largeur minima et maxima des entrevoies et la largeur minima des voitures. Ils fixent aussi le maximum du péage, la durée du service et l'intervalle maximum entre le départ de deux voitures successives. Ils indiquent le mode de traction, ils soumettent l'exploitation et l'entretien des chemins de fer aux règlements municipaux et ils réservent les droits des compagnies propriétaires de certaines routes.

Ils accordent l'autorisation de louer ou d'acheter les terrains et les bâtiments nécessaires à l'établissement de salles d'attente, d'écuries et de remises.

Enfin, ces actes stipulent qu'en tout temps les autorisations qu'ils concèdent peuvent être modifiées, amendées ou révoquées.

En Angleterre, la construction et l'exploitation des tramways sont régies par une loi du 9 août 1870 intitulée: *The tramway act, 1870*.

Cette loi attribue au Board of trade le pouvoir d'autoriser par des ordonnances provisoires la construction de tramways lorsque les entrepreneurs de ces chemins de fer ne sollicitent pas certains droits tels que expropriation forcée.

Lorsqu'ils ont besoin de semblables droits, ils sont tenus de s'adresser directement au Parlement.

Pour sortir tous leurs effets, les ordonnances provisoires du Board of trade doivent être confirmées par le Parlement.

Pour l'obtention d'une ordonnance provisoire, l'assentiment des deux tiers au moins des administrations locales et des autorités chargées de la gestion des voies publiques à parcourir par le tramway projeté est nécessaire.

La même condition n'est pas absolument requise en cas d'une autorisation demandée directement au Parlement. Elle est bien imposée par un règlement de la Chambre des communes ; mais comme elle ne résulte pas de la loi, la Chambre peut en dispenser les demandeurs.

Les tramways à construire dans les villes ensuite d'une ordonnance provisoire du Board of trade doivent être placés autant que possible au milieu des rues et aucun tramway ne peut se trouver dans des conditions telles que sur une longueur de trente pieds ou davantage, il laisse un intervalle de moins de 9 pieds six pouces entre la bordure du trottoir et le rail le plus rapproché si un tiers des propriétaires ou des locataires des habitations riveraines s'y opposent.

Les autorités locales peuvent obtenir l'autorisation de construire des tramways dans leurs districts respectifs mais elles ne sont pas autorisées à y organiser elles-mêmes un service de transport.

La loi de 1870 règle la construction, l'entretien et l'exploitation des tramways établis, soit en vertu d'une ordonnance du Board of trade, soit en vertu d'un acte spécial du Parlement.

A moins de stipulations spéciales, la largeur de la voie des tramways doit être celle des chemins de fer ordinaires (4^m,435) et la traction des véhicules a lieu à l'aide de chevaux.

Aucun tramway ne peut être ouvert au service public avant d'avoir été visité par un officier du Board of trade et reconnu propre à ce service.

Le Board of trade peut ordonner la suppression d'un tramway si le service y reste suspendu pendant trois mois. Il peut aussi sous certaines conditions accorder à des tiers l'autorisation d'exploiter un tramway en même temps que le propriétaire de la ligne si le service organisé par celui-ci ne répond pas aux exigences du public.

Les autorités locales peuvent racheter le tramway à l'expiration de la vingt et unième année, puis à l'expiration de chaque période de sept années, le prix étant établi d'après la valeur réelle du chemin de fer, de ses dépendances et de son matériel au moment du rachat. En cas de désaccord, ce prix est fixé par un arbitre, nommé par le Board of trade.

En France, il est admis que les chemins de fer à traction de chevaux établis sur les routes nationales et départementales et sur les chemins vicinaux constituent par leur nature des entreprises d'intérêt public et qu'en conséquence la construction et l'exploitation de ces chemins de fer ne peuvent être autorisées que par le pouvoir central.

L'État se réserve d'accorder directement à des entrepreneurs la concession de tramways empruntant exclusivement la grande voirie, mais il accorde aux départements et aux villes la concession de tramways à construire sur les voies natio-

nales départementales et municipales et il leur permet de passer des traités avec des compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes qui leur sont ainsi concédées. Le Gouvernement a arrêté à cette effet un cahier des charges type.

La durée des concessions est fixée dans chaque cas. Elle est de vingt-neuf ans pour les tramways de la ville du Havre et de quarante ans pour les tramways de Lille et de Versailles. Un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue a été concédé en 1873 au département de la Seine jusqu'au 31 mai 1910. Mais comme toutes les concessions faites sur le domaine public les concessions de tramways sont toujours révocables sans indemnité, en tout ou en partie, avant le terme fixé pour leur durée.

A l'expiration des concessions le Gouvernement décidera si les voies ferrées seront maintenues pour faire l'objet de concessions nouvelles et les villes auront, le cas échéant, à remettre les lieux dans l'état primitif.

Le Gouvernement se réserve le droit d'autoriser de nouvelles entreprises de transport sur les voies ferrées déjà concédées, à charge par ces entreprises de payer au profit du concessionnaire un droit de circulation.

Il se réserve également la faculté de faire circuler les voitures de concessions nouvelles sur des lignes déjà concédées moyennant le droit de péage.

Les droits de péage et les prix de transport sont fixés dans chaque cas.

Il en est de même de la largeur de la voie, etc.

Dans le royaume des Pays-Bas, les concessions de tramways sont accordées par le Ministre de l'Intérieur.

Les concessionnaires obtiennent l'autorisation de placer leurs voies sur les terrains de l'État mais ils doivent s'entendre avec les propriétaires de tous les autres terrains à occuper. Ils ne peuvent placer des rails dans les parties agglomérées des communes sans l'assentiment des administrations locales.

Le Ministre de l'Intérieur approuve le tarif des prix de transport.

La durée des concessions varie suivant les cas. Dans divers actes de concession, il est de 80 ans.

A l'expiration de la concession, les terrains domaniaux doivent être remis dans leur état primitif.

En Prusse, il n'existe pas de législation spéciale pour les tramways. Les entreprises de ce genre sont assimilées aux services d'omnibus. Or ceux-ci sont soumis, en vertu de l'art. 57 de la loi fédérale du 21 juin 1869, aux règlements de la police du lieu qui statue à l'égard des concessions de tramways.

L'autorisation des propriétaires des rues ou chemins à occuper est nécessaire.

La concession du tramway de Berlin à Charlottenbourg a été accordée pour dix ans; mais elle est révocable en tout temps.

L'entrepreneur paye annuellement une redevance de 8,000 thalers, au minimum.

En Autriche, il n'existe pas non plus de loi spéciale réglant la construction et l'exploitation des tramways. Les concessions de l'espèce sont accordées par le Ministre du Commerce. Elles sont subordonnées à l'assentiment des propriétaires des voies publiques à occuper. Elles ont généralement une durée de trente ans.

En Espagne, une loi du 15 juin 1864 régit la construction et l'exploitation des chemins de fer à traction animale.

Ces chemins de fer peuvent être construits soit par l'administration soit par voie de concession.

Le Gouvernement peut autoriser l'établissement de semblables chemins de fer sur la voie publique, les rues des communes et les grandes routes de toute catégorie.

La durée des concessions est limitée à 60 ans. A l'expiration de la concession, le Gouvernement est subrogé aux droits du concessionnaire. A toute époque l'État peut, moyennant indemnité, révoquer les concessions accordées.

Les concessionnaires jouissent du droit d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les concessionnaires obtiennent gratuitement l'usage du domaine public.

Le *maximum* des péages est fixé dans chaque cas.

CHAPITRE II.

I.

La Chambre sait combien est grande l'influence que les raccordements industriels peuvent exercer sur la prospérité de l'industrie et quelle est, d'autre part, leur importance au point de vue de l'exploitation des voies ferrées

En prolongeant les chemins de fer jusque dans les usines, on supprime des charriages et des transbordements onéreux ; on fait disparaître des faux frais souvent considérables ; on fait baisser le prix de revient des matières premières et des produits fabriqués.

L'établissement industriel non relié au chemin de fer est, en quelque sorte, assimilable à une propriété enclavée ; n'avoir pas de communication avec les voies ferrées, c'est pour l'industrie n'avoir pas d'issue sur la voie publique. On peut dire que la voie de raccordement est quant à l'usine, le passage que l'art. 682 du Code civil accorde à l'agriculture enclavé le droit de réclamer.

A d'autres points de vue, les raccordements industriels ne sont pas moins nécessaires au chemin de fer qu'à l'industrie elle-même. Non-seulement ils augmentent les transports, mais ils permettent de donner aux stations des propositions moins étendues. Ils sont le complément indispensable des chemins de fer belges, où le transport des matières pondéreuses est considérable.

II.

Le nombre des établissements de toute espèce raccordés aux chemins de fer belges est actuellement de plus de 600.

De ces raccordements les uns ont un caractère purement privé, les autres ont été établis par application, soit de l'art. 42 de la loi du 2 mai 1837 sur les mines, soit de la loi sur les concessions de péages.

La loi du 2 mai 1837 (1) autorise le Gouvernement à déclarer sur la proposition du Conseil des mines et après enquête, qu'il y a utilité publique à établir

(1) L'art. 42 de la loi du 2 mai 1837 est conçu comme suit :

Art. 42. Le Gouvernement sur la proposition du conseil des mines, pourra déclarer qu'il y

des communications dans l'intérêt d'une exploitation de mines, mais il n'existe rien de semblable au profit d'aucun autre genre d'industrie.

Dans la session de 1862, les conseils provinciaux du Hainaut, de Liège et de Namur ont exprimé le vœu que l'art. 12 de la loi de 1837 fût entendu aux *minières et aux carrières*.

Ce vœu fut appuyé par les chambres de commerce de Mons, de Charleroi, de Liège, de Namur, de Verviers et de Tournai.

La chambre de commerce d'Arlon exprima le même vœu en faveur des ardoisières.

Il n'y a été donné jusqu'aujourd'hui aucune suite.

Et cependant, il faut bien le reconnaître, les considérations qui ont déterminé les Chambres à autoriser, moyennant certaines garanties, la déclaration d'utilité publique pour des voies de communication desservant des exploitations de mines, peuvent être invoquées avec la même raison en faveur des raccordements destinés à desservir d'autres industries.

Est ce à dire qu'il y ait la une lacune dans notre Législation?

On peut dire que le Gouvernement puise dans la loi sur les concessions de péages le droit d'autoriser la construction de chemins de fer industriels, dès qu'il reconnaît qu'il a utilité publique.

C'est ainsi, en effet qu'antérieurement à la loi du 2 mai 1837 sur les mines, le Gouvernement a concédé dans l'intérêt des charbonnages du couchant de Mons les chemins de fer du Haut-Flénu et le chemin de fer de Saint-Ghislain et, dans l'intérêt des charbonnages du Centre, les chemins de fer qui forment le prolongement jusqu'à la grande route charbonnière du Rœulx à la chapelle Herlaymont, des embranchements du canal de Charleroi.

C'est ainsi que plus récemment il a concédé des chemins de fer auxquels l'art. 12 de la loi du 2 mai 1837 n'était pas applicable : le chemin de fer qui raccorde les carrières de Quenast au canal de Charleroi et celui qui rattache les carrières de Soignies au railway de l'État.

Mais la question est douteuse et il importe dès lors qu'elle soit législativement tranchée.

Dans ces dernières années, le Gouvernement a été autorisé à diverses reprises, par des lois spéciales à accorder des concessions de raccordements industriels sans l'accomplissement des formalités exigées par la loi sur les concessions de péages.

Voici la clause insérée à cet effet dans divers actes de concession.

« Le Gouvernement pourra concéder directement au concessionnaire des lignes décrites ci-dessus, aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges y annexé et sans accomplissement préalable des formalités

a utilité publique à établir des communications dans l'intérêt d'une exploitation de mines. La déclaration d'utilité publique sera précédée d'une enquête. Les dispositions de la loi du 17 avril 1835, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et autres lois sur la matière, seront observées, l'indemnité dû au propriétaire sera fixée au double.

Lorsque les biens ou leurs dépendances seront occupés par leurs propriétaires, les tribunaux pourront prendre cette circonstance en considération pour la fixation des indemnités.

prescrites par la loi du 10 mai 1862, tous embranchements ayant 5 kilomètres ⁽¹⁾ au plus ayant pour objet de raccorder des charbonnages ou autres établissements industriels aux dites lignes, etc. »

Cette clause a été admise pour la première fois en 1866.

Elle est insérée dans les conventions relatives aux chemins de fer de ceinture de Charleroi, de Luttre à Châtelineau et des extensions du chemin de fer de Frameries à Chimay concédés à cette époque.

Elle a été étendue plus tard aux concessions des chemins de fer des plateaux de Herve, de Welkenraedt à la frontière d'Allemagne, par Bleyberg, et de Liège (Vivegnis) à Bleyberg, par Aubel.

Ces dispositions spéciales prêtent à de sérieuses objections.

Elles permettent d'accorder un véritable privilège aux établissements industriels dont le siège est à portée des chemins de fer qu'elles concernent.

Elles ne sont pas en harmonie avec l'art. 12 de la loi du 2 mai 1837 en faveur des exploitations minières et n'offrent pas aux propriétaires expropriés, les mêmes garanties, puisqu'elles suppriment l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique.

D'autre part, c'est dépasser le but que de construire pour le service d'une usine un chemin de fer satisfaisant à toutes les conditions des grandes lignes à voyageurs et à marchandises et entraînant pour les riverains les mêmes servitudes que celles-ci. C'est dépasser le but que d'accorder une concession de 90 ans pour l'exploitation d'un chemin de fer desservant un établissement industriel dont la durée peut être beaucoup moindre.

Enfin, ce n'est pas à un tiers, mais bien au propriétaire de l'établissement à raccorder qu'il appartient de construire le raccordement puisqu'il constitue une véritable dépendance de l'usine, qui est sa raison d'être et qu'il doit disparaître avec elle ⁽²⁾.

Il convient donc que la loi fasse, par voie de disposition générale, pour tous les raccords industriels, ce que la loi du 2 mai 1837 avait fait en faveur des exploitations de mines seulement.

C'est l'objet du chapitre II du projet de loi.

III.

Le principe du projet de loi ne paraît pas exiger de justification.

Le Gouvernement a le droit de décréter l'expropriation des particuliers en vue de l'utilité publique et lorsqu'une industrie importante a besoin de se raccorder à la voie ferrée, il y a utilité publique à lui en donner le moyen.

(1) Dans un cas, cette distance est de trois kilomètres.

(2) Ces inconvénients viennent d'être mis en relief à propos des embranchements industriels, se rattachant au chemin de fer de ceinture de Charleroi et à celui de Luttre à Châtelineau. Ces embranchements concédés à la Société des Bassins Houillers doivent par suite de la convention du 25 avril 1870, être exploités par l'État moyennant une redevance à payer durant 90 ans. L'État exige des industriels qu'ils lui garantissent pendant 20 ans un transport mensuel de 2,000 tonnes de marchandises et ces conditions sont jugées onéreuses par les intéressés.

C'est ce qu'ont compris toutes les nations industrielles.

En Angleterre, les propriétaires de mines, de fabriques, etc., qui désirent relier leurs établissements aux chemins de fer et ne disposent pas des terrains intermédiaires, obtiennent du Parlement le droit d'exproprier (power of compulsory purchase) dès que le caractère d'utilité publique est reconnu.

En France, l'établissement des chemins de fer industriels destinés en général à l'exploitation de mines ou d'établissements métallurgiques est déclaré d'utilité publique, après enquête et par décret délibéré en conseil d'État. Cette déclaration est accordée sous la condition qu'un service public de voyageurs ou marchandises, ou des deux natures de transport, soit établi dès qu'après enquête la nécessité en est reconnu par le Gouvernement.

En Prusse, le droit d'expropriation est accordée dès que le raccordement projeté paraît nécessaire ou entièrement désirable pour des motifs de bien public.

En Suisse, une loi fédérale récente règle la construction et l'exploitation des raccordements industriels. L'expropriation y est soumise à la législation des cantons où les biens sont situés.

En Belgique, il ne s'agit d'ailleurs que de généraliser des dispositions prises jusqu'ici isolément et sans esprit de système et d'appliquer aux industries de toute nature le régime établi par l'art. 12 de la loi de 1837 pour les exploitations de mines.

Cette dernière disposition a reçu de nombreuses applications

L'annexe A n'énumère pas moins de 79 arrêtés royaux intervenus au sujet de son exécution. Il ne paraît pas cependant que la loi de 1837 ait jamais donné lieu à aucun abus et ce sera une raison de plus pour que la Chambre n'hésite pas à en généraliser désormais le principe.

IV.

Aux termes de la loi du 2 mai 1837, l'indemnité due au propriétaire exproprié est fixée au double et les tribunaux peuvent prendre en considération la circonstance que les biens ou leurs dépendances sont occupés par leurs propriétaires.

Cette disposition a été considérée en 1837 comme une garantie nécessaire pour la propriété privée. La double indemnité devait, disait-on, mettre obstacle à toute expropriation non absolument nécessaire.

Et il faut reconnaître qu'à ce point de vue le but du législateur a été atteint et que l'expropriation dans les termes de la loi de 1837 n'est guère appréhendée.

Convenait-il de prendre aujourd'hui une mesure analogue ?

Il y a assurément de graves raisons pour l'affirmative, mais, non sans hésitation, le Gouvernement croit devoir proposer aux Chambres une solution différente.

Il semble que dès que l'utilité publique commande le sacrifice de la propriété privée, il n'y a lieu au profit du propriétaire exproprié qu'à juste et préalable indemnité. L'allocation d'une indemnité fixée au double ne se justifie par aucun principe, et dans tous les cas où il y a lieu à expropriation, il convient, paraît-il, que le règlement se fasse dans les mêmes conditions et d'après les mêmes bases.

On n'a jamais prétendu faire payer la double indemnité aux compagnies con-

cessionnaires de chemins de fer dont le but essentiel est l'industrie des transports. Pourquoi se montrerait-on plus rigoureux à l'égard d'autres industries pour lesquels le transport par raccordement n'a plus qu'un intérêt accessoire?

Mais ce qui a surtout déterminé le Gouvernement à proposer de réduire l'indemnité à la valeur vénale, c'est que tel est le régime sous lequel ont été concédés tous les raccordements industriels qui forment l'accessoire des lignes de Luttre à Châtelineau, de la ceinture de Charleroi, etc. Il y a là un précédent dont il convient, semble-t-il, à tous égards de tenir compte.

Il est encore à remarquer qu'aucune autre législation n'a fixé l'indemnité au double.

Les voies de raccordement ne peuvent être admises que pour autant qu'elles soient compatibles avec la sécurité et la régularité de l'exploitation du chemin de fer auquel elles doivent se raccorder.

Le Gouvernement apprécie si ces conditions sont remplies et fixe, le cas échéant, d'après les circonstances, les conditions de construction et d'exploitation de l'embranchement. C'est ce que dit l'art. 10.

Les dispositions de l'art. 12 de la loi du 2 mars 1837 aux termes desquelles la déclaration d'utilité publique doit être précédée d'une enquête et le Gouvernement ne statue que de l'avis conforme du Conseil des mines, sont reproduites (art. 11).

L'intervention du Conseil des mines constituera une garantie sérieuse que la loi nouvelle sera toujours équitablement appliquée.

L'art. 12 du projet constitue une disposition nouvelle. Pour l'éventualité où un raccordement cesserait d'être utile, il donne aux propriétaires des terrains originaires morcelés le droit de réclamer la rétrocession des biens expropriés. L'inutilité du raccordement sera, le cas échéant, constatée par une déclaration du Gouvernement et cette déclaration sera précédée d'une enquête si, à cet égard, il y a contestation entre les anciens propriétaires et le concessionnaire du raccordement.

En règle générale, la jurisprudence attribue le droit de rétrocession à l'ancien propriétaire exproprié et non à son ayant droit, le propriétaire actuel de l'héritage démembre. Mais semblable disposition, déjà sujette à critique dans le cas ordinaire où la demande en rétrocession s'applique à un terrain qui n'a point reçu la destination en vue de laquelle il a été exproprié, produirait des effets absolument fâcheux relativement à des demandes en rétrocession qui ne peuvent s'ouvrir qu'après un certain nombre d'années.

L'art. 13 a pour but de soustraire dans certains cas les propriétés voisines des raccordements aux servitudes qui font l'objet des art. 1, 2, 4 et 5 de la loi du 15 avril 1845. Ces charges onéreuses peuvent être inutiles notamment pour les raccordements où la traction s'effectue à l'aide de chevaux, et dans ce cas le Gouvernement a besoin de pouvoirs plus étendus que ceux que lui confère le dernier § de l'art. 1^{er} de la loi précitée.

L'art. 14 prévoit le cas où il y aurait utilité à approprier un raccordement au service public, des marchandises et des voyageurs et impose au Gouvernement, l'obligation de se réserver dans les arrêtés d'autorisation la faculté de rendre

1
es raccordements communs en tout ou en partie à d'autres établissements industriels.

Cette dernière clause se trouve dans la plupart des arrêtés royaux pris en exécution de l'art. 12 de la loi du 2 mai 1837.

L'art. 12 de la loi du 2 mai 1837 concerne toutes les voies de communication à établir dans l'intérêt d'une exploitation de mines. Il s'ensuit qu'à côté des chemins de fer de raccordement désormais réglés par la loi nouvelle, les chemins de fer conduisant aux canaux et rivières et les voies de communication d'une autre nature continueraient à être régis par la loi de 1837.

Il paraît préférable de ne pas soumettre deux situations aussi analogues à des régimes différents et c'est pour ce motif que l'art. 13 rend la loi proposée applicable à toutes les voies de communication auxquelles s'applique actuellement l'art. 2 de la loi du 2 mars 1837.

Ce dernier article est par suite abrogé.

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

PROJET DE LOI.



ROI DES BELGES.

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de Nos Ministres de l'Intérieur et des Travaux Publics, et de l'avis de notre conseil des Ministres,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics présentera à la Chambre des Représentants, en Notre Nom, le projet de loi dont la teneur suit :

CHAPITRE PREMIER.

ARTICLE PREMIER.

Les tramways sont concédés :

A. Par les conseils communaux, lorsqu'ils ne s'étendent pas sur le territoire de plus d'une commune, et qu'ils sont établis exclusivement sur la voirie communale ou principalement sur cette voirie et accessoirement sur les routes de l'État et de la province.

B. Par les conseils provinciaux :

1° Lorsqu'ils s'étendent sur le territoire de plus d'une commune dans la même province et qu'ils sont établis exclusivement ou principalement sur la voirie communale ;

2° Lorsque, sans dépasser les limites de la province, ils sont établis exclusivement sur la voirie provinciale ou principalement sur cette voirie et accessoirement sur la voirie communale ou sur la grande voirie.

C. Par le Gouvernement :

1° Lorsqu'ils sont établis exclusivement ou principalement sur la grande voirie ;

2° Lorsque, quelle que soit la nature de la voirie, ils s'étendent sur le territoire de plus d'une province.

ART. 2.

Les concessions accordées par les conseils communaux

sont soumises à l'avis de la députation permanente du conseil provincial et à l'approbation du Roi.

Aucune concession n'est accordée par les conseils provinciaux, sans que les communes intéressées aient été entendues. Elle doit recevoir l'approbation du Roi.

Aucune concession n'est accordée par le Gouvernement, sans que les communes et les provinces intéressées aient été entendues.

Toute concession sera précédée d'une enquête sur l'utilité de l'entreprise, le tracé de la voie, la durée de la concession et le taux des péages.

ART. 3.

Les concessions de tramways ne peuvent être accordées à des particuliers ou à des sociétés que par voie d'adjudication publique, pour cinquante années au plus.

L'adjudication portera sur la durée de la concession ou sur le taux des péages, ou sur le montant des redevances.

ART. 4.

Lorsque la demande de concession aura pour objet de prolonger un tramway existant ou de relier entre eux deux tramways, la concession pourra être accordée, après enquête, sans adjudication publique, aux concessionnaires desdits tramways ou à l'un d'eux.

ART. 5.

La redevance à payer éventuellement par le concessionnaire est attribuée à l'Etat, à la province ou à la commune, selon la nature de la voirie où le tramway est établi.

Lorsque le tramway emprunte des voies de diverse nature, les actes de concession déterminent la répartition des redevances.

Le Gouvernement est autorisé à renoncer à la part revenant au trésor public, à charge par la province ou par la commune de supporter, en tout ou en partie, les frais d'entretien de la grande voirie parcourue.

ART. 6.

Les actes de concession déterminent les droits et obligations du concessionnaire à l'expiration de sa concession.

Ils réservent aux autorités compétentes : 1° le droit d'autoriser d'autres tramways, soit à s'embrancher sur les lignes concédées ou à s'y raccorder; 2° le droit d'accorder à ces entreprises nouvelles, moyennant indemnité, la faculté de faire circuler leurs voitures sur des sections du tramway concédé; 3° le droit de racheter la concession et les conditions de ce rachat.

Ils stipulent les obligations que le Gouvernement juge

utile d'imposer aux concessionnaires dans l'intérêt de certains services publics, tels que la poste et le télégraphe.

Ils ne peuvent empêcher l'octroi de concessions concurrentes. Toute stipulation contraire serait nulle.

ART. 7.

Les règlements de police relatifs à l'exploitation des tramways, seront arrêtés par l'autorité dont émanera la concession. Ils devront, dans tous les cas, être approuvés par le Gouvernement.

ART. 8.

Le mode de traction, tel qu'il est réglé par l'acte de concession, ne pourra être changé qu'après enquête et avec l'autorisation du Gouvernement, le conseil provincial ou communal entendu. Dans le cas où la traction se ferait par machine à vapeur, le Gouvernement pourra rendre applicables, en tout ou en partie, les dispositions de police énoncées dans la loi du 13 avril 1843.

ART. 9.

La loi du 25 février 1869 est rendue applicable aux concessions de tramways.

CHAPITRE II.

ART. 10.

Le Gouvernement est autorisé à déclarer d'utilité publique l'établissement de chemins de fer de raccordement ayant pour but de relier des établissements industriels aux chemins de fer exploités par l'État ou par des concessionnaires.

Il arrête les conditions relatives à la construction et à l'exploitation de ces raccordements.

ART. 11.

La déclaration d'utilité publique devra être précédée d'une enquête et ne se fera que de l'avis conforme du conseil des mines.

ART. 12.

Lorsqu'un chemin de fer de raccordement dont la construction aura été autorisée en vertu de la présente loi, cessera d'être utile, les propriétaires des terrains originairement morcelés pourront en demander la rétrocession, et elle sera ordonnée en justice, sur la déclaration du Gouvernement qu'il y a lieu de supprimer le chemin de fer. Cette déclaration sera précédée d'une enquête.

Le prix des terrains à rétrocéder sera fixé par le tribunal de la situation, si mieux n'aime l'ancien propriétaire resti-

tuer le montant de l'indemnité qu'il a reçue. Le prix ne pourra, en aucun cas, excéder cette indemnité.

ART. 13.

Le Gouvernement pourra exonérer les propriétés riveraines des chemins de fer à construire, soit pour le tout, soit pour partie, de l'application des art. 1, 2, 4 et 5 de la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

ART. 14.

Dans les arrêtés d'autorisation le Gouvernement se réservera la faculté de rendre, moyennant indemnité, les chemins de fer de raccordement communs à d'autres établissements industriels.

Il se réservera également le droit de faire servir ces chemins de fer, en tout ou en partie, à un service public de transport, moyennant indemnité.

ART. 15.

L'art. 12 de la loi du 2 mai 1837 est abrogé, et les dispositions de la présente loi sont applicables à toutes les voies de communications à établir dans l'intérêt des exploitations de mines.

Donné à Laeken, le 19 avril 1875.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

A. BEERNAERT.

Le Ministre de l'Intérieur,

DELCOUR.

ANNEXE A.*Relevé des arrêtés royaux intervenus par application de l'art. 12 de la loi du 2 mai 1837.*

DATE des ARRÊTÉS ROYAUX.		DATE de L'INSERTION AU MONITEUR.		NOMS DES MINES.
8 février	1859	11 février	1859	Romarin-Kessales, à Jemeppe.
1 juin	1859	5 et 4 juin	1859	Hayer à Chaufour, à Jemmapes.
17 août	1859	18 août	1859	Sars-lez-Moulins, à Courcelles.
24 mars	1841	27 mars	1841	Benne-sans-Fosse, à Courcelles.
6 mai	1842	40 mai	1842	Coune et Colladios, à Mons près Jemeppe.
24 août	1846	28 août	1846	Levant d'Élouges, à Élouges.
21 février	1847	24 février	1847	Escouffiaux, à Hornu.
28 —	1847	5 mars	1847	Rieu du Cœur, à Quaregnon.
5 octobre	1847	8 octobre	1847	Coune-Colladios et Valentin.
14 janvier	1848	20 janvier	1848	Midi de Dour et Chevalières.
16 février	1848	20 février	1848	Grands-Makets.
50 avril	1848	5 mai	1848	Avroy et Boverie.
20 novembre	1848	24 novembre	1848	Chartreuse, à Grivegnée.
30 décembre	1849	9 janvier	1850	Caroline, à Seraing (Société Cockerill).
50 août	1850	5 septembre	1850	Haine-Saint-Pierre et La Hestre.
9 novembre	1850	15 novembre	1850	Belle-Vue et Bien-Venue, à Herstal.
4 février	1851	8 février	1851	Belle-Vue-Baisieux, à Élouges.
16 —	1851	22 —	1851	Sarts-au-Berleur.
11 août	1851	15 août	1851	Agrappe-Grisceuil et Escouffiaux.
7 septembre	1851	12 septembre	1851	Sacré-Madame, à Dampremy.
7 —	1851	12 —	1851	Corphalie.
25 juin	1852	1 juillet	1852	Coune-Colladios, Valentin Cocq et Grand-Maket.
18 juillet	1852	22 —	1852	Hayes-Monet.
18 —	1852	22 —	1852	Rotton et Masse-Saint-François.
14 octobre	1852	22 octobre	1852	Piéton.

DATE des ARRÊTÉS ROYAUX.		DATE de L'INSERTION AU MONITEUR.		NOMS DES MINES.
28 avril	1855	30 avril	1855	Roton, à Farciennes.
15 juin	1855	19 juin	1855	Baulet.
10 décembre	1855	14 décembre	1855	Welkenraedt.
15 janvier	1854	19 janvier	1854	Angleur.
15 —	1854	19 —	1854	Sart-d'Avette-aux-Awirs.
16 juillet	1855	22 juillet	1855	Grande-Veine-du-bois-d'Espinois.
19 novembre	1855	22 novembre	1855	Vallée du Piéton.
14 février	1856	17 février	1856	Marcinelle-Nord.
5 mai	1856	8 mai	1856	Nord de Charleroi.
21 novembre	1856	25 novembre	1856	Marcinelle-Nord.
6 février	1857	11 février	1857	Bonne-Espérance, à Montigny-sur-Sambre.
30 avril	1857	5 mai	1857	Baulet.
10 août	1857	19 août	1857	Tamines.
20 octobre	1857	24 octobre	1857	Nord de Charleroi.
25 —	1857	29 —	1857	La Louvière.
15 mars	1858	19 mars	1858	Longterne-Ferrand, à Élouges.
10 août	1858	14 août	1858	Poirier, à Montigny-sur-Sambre.
5 septembre	1858	9 septembre	1858	L'Agrappe.
22 février	1859	27 février	1859	Grisœuil et Jolimet-Roinge.
26 novembre	1859	29 novembre	1859	Patience-Beaujone.
5 février	1860	8 février	1860	Bonne-Espérance, à Montigny-sur-Sambre.
31 août	1860	9 septembre	1860	Batterie, à Liège.
31 —	1860	9 —	1860	Péronnes.
12 septembre	1860	15 —	1860	Masse-Saint-François.
12 —	1860	15 —	1860	Longterne-Trichères.
2 novembre	1860	6 novembre	1860	Belle-Vue-Baisieux.
9 —	1860	15 —	1860	Chevaliers et Midi de Dour.
24 mars	1861	29 mars	1861	Espérance, à Montegnée.
10 avril	1861	14 avril	1861	Haine-Saint-Pierre.
15 —	1861	17 —	1861	Charbonnages Réunis de Charleroi.

DATE des ARRÊTÉS ROYAUX.		DATE de L'INSERTION AU MONITEUR.		NOMS DES MINES.
15 avril	1861	17 avril	1861	Courcelles-Nord.
23 mai	1862	29 mai	1862	Grand-Mambourg-Liège.
15 janvier	1865	18 janvier	1865	Poirier.
15 octobre	1864	21 octobre	1864	Strépy-Bracquegnies.
10 septembre	1866	15 septembre	1866	Engis.
22 octobre	1866	28 octobre	1866	Hasard, à Micheroux.
31 décembre	1867	8 janvier	1868	Bonne-Espérance, à Montigny-sur-Sambre.
10 avril	1870	14 avril	1870	Ham-sur-Sambre.
23 —	1870	1 mai	1870	Kessales, à Jemeppe.
26 novembre	1870	2 décembre	1870	Ans.
17 décembre	1870	22 décembre	1870	Bray-Maurage-Boussoit.
1 mars	1872	7 mars	1872	La Haye, à Liège.
12 juin	1872	15 juin	1872	Caroline (Société Cockerill).
5 août	1872	9 août	1872	Rieu du Cœur.
10 octobre	1872	16 octobre	1872	Patience-Beaujonc, à Ans.
21 mars	1875	26 mars	1875	Hasard, à Tamines.
25 juillet	1875	29 juillet	1875	Bois de La Haye, à Anderlues.
16 août	1875	24 août	1875	Centre de Jumet.
30 septembre	1875	16 octobre	1875	Petit-Try, à Lambusart.
30 —	1875	18 —	1875	Masse-Diarbois, à Ramart.
6 novembre	1875	14 novembre	1875	Sacré-Madame, à Dampremy.
6 juin	1874	10 juin	1874	Unis de l'Ouest de Mons.
28 —	1874	5 juillet	1874	Nord du Flénu, à Ghlin.
20 octobre	1874	29 octobre	1874	Basse-Sambre, à Moignelée.