

(N° 20.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 1839.

CONCESSIONS DE PÉAGES.

LOI DU 19 JUILLET 1832.

CONCESSIONS DE PÉAGES.

RENOUVELLEMENT DE LA LOI DU 19 JUILLET 1832.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

Messieurs,

La loi du 19 juillet 1832, qui autorise le gouvernement à faire établir des communications par voie de concession de péages, expire au 31 décembre courant.

Une nouvelle prorogation est devenue nécessaire; le roi m'a chargé de vous la proposer.

Usant des pouvoirs que lui donne la loi du 19 juillet 1832, le gouvernement a, dans le cours de l'année 1839, concédé :

5 routes, dont la propriété est réservée à l'État;

7 routes, dont la propriété est réservée aux provinces;

Et 2 canaux.

Un grand nombre de demandes en concession de routes, de chemins de fer ou de canaux, antérieures au 1^{er} janvier 1839, ou formées depuis, sont en instruction; les tableaux ci-joints vous indiquent la situation de chaque affaire.

Ils indiquent également les communications dont la concession a été accordée en 1839.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

PROJET DE LOI.

Leopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,
Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre ministre des travaux publics est chargé de présenter
aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la
teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

La loi du 19 juillet 1832, sur les concessions de péages
(*Bulletin officiel*, n° 519, LIII), est prorogée au 1^{er} jan-
vier 1841.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 5 décembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

ANNEXES.



I.

*Routes dont la concession a été autorisée ou adjugée
depuis le 1^{er} janvier 1839.*

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DE LA ROUTE.	PROVINCE où la route est située.	NOM du demandeur en concession.	ARRÊTÉ qui autorise la concession.	ARRÊTÉ qui adjuge la concession.
-------------------------	--------------------------------	--	---------------------------------------	--	--

Concessions dont la propriété est réservée à l'État.

1	Marchienne-au-Pont à Charle- roy	Hainaut.	Wautelet et con- sorts.	1 ^{er} janvier 1838.	16 mars 1839.
2	Wainage au Mazy	Namur et Hai- naut.	X. Tarte.	3 juin 1838.	1 ^{er} janvier 1839.
3	Everghem à Watervliet	Flandre orien- tale.	Les communes de Sleydinge, Lembeke, Ca- pryke et Wa- tervliet.	15 juillet 1839.	16 octobre 1839.
4	Vaux-sous-Chèvremont à la route de la Vesdre	Liège.	De Beghein et consorts.	8 août 1839.	»
5	Charleroy à Montignies-sur-Sam- bre.	Hainaut.	Baudour.	22 nov. 1839.	»

Concessions dont la propriété est réservée aux provinces.

1	Tournay vers Roubaix	Hainaut.	»	25 juillet 1838.	22 janvier 1839.
2	Chimay vers Rocroy	Hainaut.	»	31 juillet 1838.	»
3	Chimay vers Couvin	Hainaut.	»	23 sept. 1838.	»
4	Lobbes à Sartiau	Hainaut.	Marquis d'Aoust.	28 mars 1839.	»
5	Pâturages à Givry	Hainaut.	»	25 nov. 1838.	»
6	Fleurus à Gosselies	Hainaut.	»	26 nov. 1838.	»
7	Mons au Rœulx	Hainaut.	»	4 mars 1839.	10 août 1839.

DURÉE de la concession.	SUBSIDÉ.	NOM du concessionnaire.	OBSERVATIONS.
90 ans.	»	Wantelet et con- sorts.	
90 ans.	»	X. Tarte.	
90 ans.	»	Les communes de Sleydinge, Lembeke, Ca- pryke et Wa- tervliet.	
»	»	»	Cette route a été mise en adjudication publique, mais les demandeurs ont sollicité des modifications au cahier des charges.
»	»	»	Il sera procédé incessamment à la mise en adjudication de cette route.
90 ans.	140,000 fr., dont 30,000 par l'É- tat.	Duchateau-Man- froy et Duchateau.	
90 ans.	140,000 fr., dont 70,000 par l'É- tat.	»	Les sieurs Baudour et Cordier ont soumissionné la construction de cette route, mais ils n'ont pas été déclarés concessionnaires, attendu qu'ils n'ont pas fourni le cautionnement.
90 ans.	45,000 fr., dont 23,500 par l'É- tat.	»	Même observation que ci-dessus.
»	»	»	Il sera procédé prochainement à la mise en adjudication de cette route.
»	L'État fournira 116,750 fr.	»	Le sieur Accarain qui avait soumissionné cette route, y a depuis renoncé. Elle sera en conséquence remise en adjudication.
90 ans.	101,900 fr., dont 50,950 par l'É- tat.	»	La construction de cette route a été soumissionnée par le sieur Orléa, mais il n'a pas encore été déclaré concessionnaire, attendu qu'il n'a pas fourni le cautionnement.
90 ans.	199,000 fr., dont 71,703 par l'É- tat.	Comte de Bocar- mé et consorts.	

II.

*Routes en instruction, dont la concession a été
demandée avant ou depuis le 1^{er} janvier 1839.*

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DE LA ROUTE.	PROVINCE où la route est située.	NOM du demandeur en concession.	DATE de la demande.
1	Châtelet à Morialmé.	Hainaut et Namur.	Fechrolle.	26 juin 1838.
2	Charleroy à Florennes.	Idem.	Baudour.	5 octobre 1838.
3	Route de la nouvelle porte Waterloo à Bruxelles, jusqu'au viaduc au-dessus de la montagne St-Gilles, sur la route de Bruxelles vers Genappe.	Brabant.	Jourdan et De Joncker.	20 août 1839.
4	Aywaille à Xhoris.	Liège.	Richard-Lamar- che et consorts.	2 février 1839.
5	Chaussée pavée, entre la route de 1 ^{re} classe n ^o 6, et la commune de Wachtebeke.	Flandre orientale.	Van Overloop et consorts.	9 mars 1839.
6	Elversele à St-Nicolas.	Idem.	L'administration communale de Hamme.	23 juillet 1839.
7	Feluy à Moers, commune d'Arquennes.	Hainaut.	Pieret.	19 octobre 1839.
8	Tamines à Châtelet.	Namur et Hainaut.	Tarte.	21 novembre 1838.

DURÉE de la concession.	DEGRÉ D'AVANCEMENT DU PROJET.
»	Par suite de la connexité qui existe entre ces deux projets, ils ont été soumis à une même enquête.
»	Le projet du sieur Baudour ayant obtenu la priorité, il va être procédé à la mise en adjudication de cette route.
»	La possibilité d'exécution de ce projet vient d'être constatée par une commission d'ingénieurs.
»	L'inspecteur-général des ponts et chaussées est chargé de faire rédiger le programme et le cahier des charges.
»	Ce projet a été soumis à l'enquête.
»	Soumis à l'avis de l'inspecteur-général.
»	Ce projet est soumis à une commission d'ingénieurs, chargée de constater la possibilité d'exécution.
»	En instruction.

12

III.

*Chemins de fer dont la concession a été demandée
avant ou depuis le 1^{er} janvier 1839.*

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU CHEMIN DE FER.	PROVINCE où le chemin de fer est situé.	NOM du demandeur en concession.	DATE de la demande.	DURÉE de la concession.
1	Chemin de fer de Cuesmes au canal de Mons à Condé.	Hainaut.	J.-F. Bouilliez de Jemmapes.	3 février 1836.	90 ans.
2	Chemin de fer du Flénu à la Sambre.	Hainaut.	F. Basse.	23 juillet 1835.	90 ans.
3	Chemin de fer de Florennes à la Meuse.	Namur.	Springard.	15 sept. 1836.	90 ans.
4	Chemin de fer de la Sambre à Oret.	Hainaut et Namur.	Springard.	22 sept. 1836.	90 ans.
5	Chemin de fer de Charleroy à Mons.	Hainaut.	Dubois-Nihoul.	10 février 1836.	90 ans.
6	Chemin de fer de Charleroy à Mons.	Hainaut.	De Puydt, Peruez et Lebon.	3 janv. 1836.	90 ans.
7	Chemin de fer du vallon de la Haine, avec trois embranchements.	Hainaut.	Van der Elst.		90 ans.
8	Chemin de fer de Houdeng à la Dendre.	Hainaut.	Dubois-Nihoul.		90 ans.

DEGRÉ D'AVANCEMENT DU PROJET.	OBSERVATIONS.
<p>La commission d'enquête s'est montrée favorable au projet. Ce n'est que moyennant certaines modifications, que la députation permanente du conseil provincial et la chambre de commerce de Mons lui reconnaissent un caractère d'utilité publique. Invité à présenter ses observations sur les modifications demandées, l'auteur du projet a laissé sans réponse les différentes lettres de rappel du gouverneur de la province de Hainaut. Il est donc permis de considérer ce projet comme abandonné.</p> <p>L'enquête a été favorable au projet, le demandeur en concession a été invité à donner son acceptation au projet du cahier des charges; jusqu'ici il n'a pas fait connaître sa détermination.</p>	<p>Ce chemin ferait concurrence à la branche du haut Flénu, du chemin de fer concédé du haut et du bas Flénu.</p>
<p>A la suite des enquêtes, ces deux projets ont été renvoyés à l'inspecteur-général des ponts et chaussées, qui, par un rapport du 12 mai 1838, a répondu à diverses questions qui lui avaient été posées.</p>	<p>Depuis l'époque indiquée ci-contre, aucune nouvelle démarche n'a été faite par le demandeur en concession.</p>
<p>Ce projet qui n'a point subi d'instruction, le demandeur en concession n'ayant point fourni à la commission d'ingénieurs les renseignements demandés par elle, doit être considéré comme abandonné.</p>	
<p>Par suite de la direction, adoptée par le gouvernement, pour les lignes du chemin de fer se dirigeant vers Mons et Namur, il est probable qu'il ne sera pas donné suite à ce projet.</p>	
<p>Ce projet, dont l'utilité publique n'a pas été contestée dans l'enquête, doit être, aujourd'hui, considéré comme abandonné, par suite de la direction, adoptée par le gouvernement, pour les lignes du chemin de fer se dirigeant vers Mons et Namur.</p>	
<p>Après deux enquêtes, les pièces ont été transmises, le 16 septembre 1836, à l'inspecteur-général des ponts et chaussées, chargé de la rédaction du cahier des charges.</p>	<p>Le silence gardé depuis l'époque indiquée ci-contre par le demandeur en concession, autorise à penser que ce projet est aujourd'hui abandonné par lui.</p>

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU CHEMIN DE FER.	PROVINCE ou le chemin de fer est situé.	NOM du demandeur en concession	DATE de la demande.	DURÉE de la concession.
9	Chemin de fer de Mons à Ath et Lessines.	Hainaut.	Augustin et Valentin Van der Elst.	4 juin 1836.	90 ans.
10	Chemin de fer d'Ath à Tournay, en prolongement de celui de Mons à Ath.	Hainaut.	Van der Elst frères, ingén ^r civils à Cuesmes.	10 oct. 1836.	90 ans.
11	Chemin de fer de Louvain à Châtelineau.	Brabant et Hainaut.	Bénard et Laurillard-Fallot.		90 ans.
12	Chemin de fer de Namur à Tirlemont.	Brabant et Namur.	Tarte et consorts.		90 ans.
13	Chemin de fer de Liège à Seraing.	Liège.	Magis et Engels.		90 ans.
14	Embranchements destinés à réunir au chemin de fer de Liège à Seraing, les établissements industriels de la rive gauche de la Meuse, situés entre Jemeppe et Chokier.	Liège.	Magis et Engels.	18 avril 1836.	90 ans.
15	Chemin de fer de Namur à Liège.	Liège et Namur.	Laurillard-Fallot, Bénard et Bidaut.	21 avril 1836.	90 ans.
16	Chemin de fer de Seraing à la frontière de France, en suivant le vallon de la Meuse.	Liège et Namur.	R. De Puydt et C ^o .	14 mai 1836.	90 ans.
17	Chemin de fer de Charleroy à Tubize, par Nivelles.	Hainaut et Brabant.	Alvin et C ^o .	16 déc. 1836.	90 ans.
18	Chemin de fer de Courtray sur Roulers.	Flandre occidentale.	J.-F. Maertens.	11 juillet 1836.	90 ans.
19	Chemin de fer de St-Nicolas à Termonde, avec embranchement sur Lokeren.	Flandre orientale.	Guillery frères.	24 nov. 1837.	90 ans.

DEGRÉ D'AVANCEMENT DU PROJET.	OBSERVATIONS.
<p>Ces deux projets ont été réunis dans une même enquête avec divers projets de canaux et de canalisation d'Ath vers Mons, d'une part, et vers Alost, d'autre part (voir nos 2, 3 et 4 du tableau n° V). Dans sa séance du 14 mai 1838, la commission d'enquête a reconnu, à l'unanimité, l'utilité publique des deux chemins de fer projetés.</p>	<p>Depuis l'époque indiquée ci-contre, les sieurs Van der Elst n'ont plus fait aucune démarche tendant à obtenir la concession demandée par eux.</p>
<p>Les enquêtes ayant eu lieu, la commission d'ingénieurs, chargée de la rédaction du cahier des charges, a présenté son travail sous la date du 25 mai 1837.</p>	<p>Ce projet était connexe à celui du chemin de fer à établir par l'État, pour rattacher Namur au système général. Depuis le mois d'octobre 1838, les demandeurs en concession ont suspendu toutes démarches.</p>
<p>Les enquêtes ayant eu lieu, la commission d'ingénieurs, chargée de la rédaction du cahier des charges, a présenté son travail le 3 avril 1837.</p>	<p>Ce projet était connexe à celui du chemin de fer à construire par l'État, pour rattacher Namur au système général.</p>
<p>L'enquête ayant été favorable au projet, la commission d'ingénieurs a été chargée, le 17 novembre 1836, de la rédaction du cahier des charges.</p>	<p>Depuis le 29 avril 1838, les demandeurs en concession ont suspendu toutes démarches.</p>
<p>L'instruction qui a été suspendue en attendant la décision sur le tracé du chemin de fer aux abords de Liège, n'a pas été reprise.</p>	
<p>Les enquêtes sont terminées. Les deux projets sont en concurrence telle, que l'adoption de l'un entraîne le rejet de l'autre. Dans la province de Namur, on a donné la préférence au projet Laurillard-Fallot, dans celle de Liège au projet De Puydt.</p>	<p>Toutes démarches sont suspendues de la part des demandeurs en concession.</p>
<p>L'utilité publique de ce projet a été reconnue par la commission d'enquête.</p>	<p>L'abandon de ce projet est la conséquence de la direction adoptée par le gouvernement, pour les lignes du chemin de fer se dirigeant vers Mons et Namur.</p>
<p>Le sieur Maertens a été invité à renouveler sa demande, en l'appuyant des pièces et documents exigés par l'art. 2 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836.</p>	<p>Toutes démarches sont suspendues de la part du demandeur en concession.</p>
<p>L'enquête ayant eu lieu, une commission d'ingénieurs a été chargée de la rédaction du cahier des charges.</p>	<p>Le demandeur en concession, invité à s'entendre au préalable avec le génie militaire, a suspendu toutes démarches depuis le mois de mai 1838.</p>

IV.

*Canaux dont la concession a été adjudgée depuis le
1^{er} janvier 1839.*

N° D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU CANAL.	PROVINCE où le canal est situé.	NOM du demandeur en concession.	DATE de l'arrêté royal qui adjuge la concession.	DURÉE de la concession.
1	Canal d'embranchement à la Sambre, sur le territoire de la commune de Marchienne-au-Pont.	Hainaut.	J. Pirmez.	28 mars 1839.	90 ans.
2	Canal de l'Espierre, en prolongement du canal français de Roubaix, destiné à établir une ligne navigable entre l'Escaut et la Deule.	Hainaut.	F. Corbisier.	14 nov. 1839.	90 ans.

NOMS DES CONCESSIONNAIRES.	OBSERVATIONS.
<p>Le sieur Jean Wautelet, négociant, domicilié à Charleroy, agissant tant en son nom qu'en celui d'une société qu'il représente.</p> <p>Jacques Messen, natif de Nieuport, demeurant à Roubaix.</p>	<p>La soumission du sieur Jean Wautelet est la seule qui ait été déposée, lors de l'adjudication publique.</p> <p>Cette soumission n'a point présenté de rabais sur les péages dont le tarif a été fixé en <i>maximum</i> par le cahier des charges de cette entreprise.</p> <p>Les plans définitifs du canal à construire, ont été approuvés par arrêté ministériel du 8 octobre 1839.</p> <p>Pour les détails, nous renvoyons à la note ci-après, pag. 27.</p>

2

V.

*Canaux dont la concession a été demandée avant ou
depuis le 1^{er} janvier 1839.*

N ^o D'ORDRE.	DÉSIGNATION DU CANAL.	PROVINCE où le canal est situé.	NOM du demandeur en concession. •	DATE de la demande.	DURÉE de la concession.
1	Canal de Mons à la Sambre.	Hainaut.	Van der Elst frères.	7 décem. 1834.	90 ans.
2	Canal de Mons à la Dendre (Mons à Ath).	Hainaut.	Dubois-Nihoul.	7 juillet 1836.	90 ans.
3	Canalisation de la Dendre, de- puis Ath jusqu'à Alost.	Hainaut et Flan- dre orientale.	Van der Elst frères.	9 septem. 1836.	90 ans.
4	Canal latéral à la Dendre, de- puis Ath jusqu'à Alost.	Hainaut et Flan- dre orientale.	Vellut et C ^o .	24 août 1836.	90 ans.
5	Canal d'Anvers au canal de Lierre à Herenthals.	Anvers.	Eugène Riche.	24 juillet 1839.	90 ans.
6	Canalisation de la Campine.	Anvers et Lim- bourg.	Ch. Lecocq et C ^o .	Avril 1837.	90 ans.
7	Canal de Bossuyt à Courtray.	Flandre occiden- tale.	F. Verrue-La- Francq.	5 mai 1838.	90 ans.

DEGRÉ D'AVANCEMENT DU PROJET.	OBSERVATIONS.
<p>Un arrêté royal du 28 août 1838 a décrété la construction du canal de Mons à la Sambre.</p>	<p>Cette affaire se trouve dans la même situation qu'il y a un an. (Voir pag. 4 du n° 44 des pièces imprimées par ordre de la Chambre. Session de 1838-1839.)</p>
<p>Le cahier des charges a été accepté par le demandeur en concession, mais la question du passage à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville de Mons, a fait l'objet d'un incident resté jusqu'ici sans solution.</p>	<p>La question du passage du canal, à l'intérieur ou à l'extérieur de la ville de Mons, a donné naissance à des discussions entre l'autorité communale et le demandeur en concession.</p>
<p>Ces trois projets connexes ont été réunis dans une seule et même enquête.</p>	<p>Dans une conférence qui eut lieu, dans le courant du mois d'octobre 1838, entre quelques membres de l'administration communale et le sieur Van der Elst, demandeur en concession, il fut convenu que ce dernier dresserait, d'après les indications qui lui furent données, un avant-projet du tracé du canal à l'intérieur et aux abords de la ville.</p>
<p>L'utilité publique de chacun d'eux a été unanimement reconnue par la commission d'enquête qui, à la majorité de 16 voix contre 4, a toutefois pensé que la préférence doit être accordée au canal latéral à la Dendre, sur le projet de canalisation de cette rivière.</p>	<p>Ce travail n'a pas été produit; il paraît même indéfiniment ajourné par le sieur Van der Elst; sous la date du 1^{er} octobre 1839, le sieur Van der Elst, répondant au gouverneur, après un intervalle de six mois, lui a fait savoir que ses nombreuses occupations l'avaient mis, pendant la dernière campagne, dans l'impossibilité de lui répondre plus tôt; il a, en outre, ajourné la production de son travail, à l'époque où l'on pourra entrevoir quelque chose de fixe touchant le démantèlement de la place de Mons et la station du chemin de fer dans cette ville.</p>
<p>Le sieur Dubois-Nihoul, demandeur en concession du canal de Mons à la Dendre, et le sieur Vellut, demandeur en concession du canal latéral à la Dendre, depuis Ath jusqu'à Alost, se sont réunis pour présenter au département des travaux publics, dans le courant du mois de septembre 1839, le projet complet d'un canal de Mons à Alost.</p>	
<p>Ce projet est soumis à l'examen d'une commission d'ingénieurs, présidée par l'inspecteur-général des ponts et chaussées, et appelée à se prononcer sur diverses questions d'art.</p>	
<p>Ce projet est soumis à une enquête, conformément à l'arrêté royal du 29 novembre 1836.</p>	
<p>L'ingénieur, chef de service dans le Limbourg, a été chargé, par arrêté du 24 octobre 1838, de coordonner et de compléter les divers projets. Il s'occupe activement de ce travail.</p>	
<p>L'exécution du canal a été décrétée par un arrêté royal du 11 octobre 1839; la séance d'adjudication a eu lieu le 9 novembre; mais aucune soumission n'a été déposée.</p>	<p>Pour les détails, nous renvoyons à la note spéciale, ci-après, pag. 27.</p>

26

VI.

Canaux de l'Espierre et de Bossuyt à Courtray.

CONVENTION DU 27 AOUT 1839 ET ACTES QUI L'ONT SUIVIE.

Note relative aux canaux de Bossuyt et de l'Espierre.

Le projet du canal de l'Espierre a été soumis à deux enquêtes.

La première enquête qui ne concernait que le canal de l'Espierre, a été ordonnée par un arrêté ministériel du 26 novembre 1833.

Aucune décision n'était intervenue. lorsqu'en mai 1838, le sieur Verrue-Lafrancq forma sa demande en concession du canal de Bossuyt à Courtray.

Comme, à certains égards, il y avait connexité entre les canaux de Bossuyt et de l'Espierre, et qu'il paraissait impossible de parvenir à une solution satisfaisante en considérant l'un des projets isolément, le ministre des travaux publics ordonna, par arrêté du 31 mai 1838, une enquête commune aux divers projets, de manière à embrasser la question dans toute sa généralité.

Il fit imprimer en même temps un travail destiné à faciliter les opérations de l'enquête (v. *session de 1837-1838*, n° 5); travail qui comprenait l'exposé complet des faits. Il était appuyé de toutes les pièces qu'il importait de connaître.

Les opérations de l'enquête et de l'instruction qui les a suivies, ont fait l'objet d'une seconde publication. (V. *session de 1837-1838*, n° 5^{bis}.)

La commission d'enquête s'est réunie le 3 septembre 1838.

Elle a reconnu purement et simplement l'utilité publique du canal de Bossuyt à Courtray.

En ce qui concerne le canal de l'Espierre, la commission a cru devoir adopter un amendement de la teneur suivante :

« Le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher : 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent

faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. »

Le gouvernement a pensé que les conditions de garantie, indiquées par la commission d'enquête, ne pourraient être obtenues, d'une manière complète, qu'avec le concours du gouvernement français.

Des négociations ont été ouvertes à ce sujet.

Elles ont conduit à l'adoption d'une convention signée à Paris le 27 août dernier (*voir ci-après*), et ratifiée par la France le 15 septembre et par la Belgique le 11 octobre.

La convention du 27 août 1839, embrasse les deux faces de la question : la navigation sur Dunkerque et le marché de la haute Lys réservé au canal de Bossuyt.

Le moyen arrêté dans la convention pour empêcher que la navigation sur Dunkerque puisse être transportée dans les eaux françaises, au détriment des canaux des Flandres, consiste à exiger de tout batelier, à son entrée dans le canal de l'Espierre, une consignation dont il n'obtient la restitution qu'en rapportant la preuve que sa cargaison n'a pas été déchargée dans un rayon déterminé du port de Dunkerque.

En ce qui concerne la protection demandée par la commission d'enquête en faveur du canal de Bossuyt, la convention du 27 août permet à la Belgique de percevoir, à l'écluse de Commines, située sur la partie mitoyenne de la Lys, un droit assez élevé pour assurer au canal de Bossuyt le marché des rives de la Lys en aval de la dite écluse.

L'exécution, par voie de concession de péages, des deux canaux de Bossuyt et de l'Espierre, a été décrétée par arrêté royal du 11 octobre. (*Voir ci-après.*)

Les deux canaux ont été mis en adjudication publique, en une seule et même séance, le 9 novembre dernier.

Pour le canal de l'Espierre, indépendamment de l'offre du demandeur en concession, une soumission a été présentée par le sieur Messen, qui a fait un rabais de 6 p. % sur les péages stipulés au cahier des charges, rabais qui devait avoir pour effet d'évincer le demandeur en concession; en conséquence, le sieur Messen a été déclaré concessionnaire, sur réserve de l'approbation du roi.

Aucune soumission n'a été déposée pour le canal de Bossuyt à Courtray.

L'adjudication de la concession du canal de l'Espierre, au profit du s^r Messen, a été approuvée par arrêté royal du 14 novembre 1839. (*Voir ci-après.*)

CANAUX DE BOSSUYT A COURTRAY

ET DE L'ESPIERRE.

CONVENTION ENTRE LA BELGIQUE ET LA FRANCE.

Leurs Majestés le roi des Belges et le roi des Français, désirant, autant que possible, satisfaire aux réclamations élevées dans le département du Nord, au sujet des droits établis sur l'entrée des charbons étrangers, et considérant que ce but peut être atteint en créant une voie directe de communication entre le centre de ce département et le Hainaut, tout en écartant les dangers que cette voie pourrait offrir pour la navigation intérieure de la Belgique,

Ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir : Sa Majesté le roi des Belges, le sieur Charles-Aimé-Joseph comte Le Hon, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi des Français, officier de l'ordre royal de Léopold, grand officier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, grand'croix de l'ordre de Charles III d'Espagne, etc., etc., etc.

Et Sa Majesté le roi des Français, le sieur Jean-de-Dieu Soult, duc de Dalmatie, maréchal et pair de France, grand'croix de son ordre royal de la Légion-d'Honneur, et de l'ordre royal de Léopold, etc., etc., etc., son ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères, président de son conseil des ministres.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu les articles qui suivent :

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement belge décrétera l'exécution du canal dit *de l'Espierre*, destiné à servir de prolongement au canal français de Roubaix, jusqu'à l'Escaut, vers Warcoing.

ART. 2.

Aussitôt et aussi long-temps que la nécessité en sera reconnue par le gouvernement belge, dans l'intérêt de la navigation belge sur Dunkerque, les conducteurs de tous bateaux venant de l'Escaut et entrant dans le canal de l'Espierre, seront astreints à faire une consignation dont ils obtiendront la restitution, en produisant la preuve que leurs cargaisons n'auront point été déchargées sur des parties du territoire français situées au delà de Watten, ou

au delà de Cassel, dans l'hypothèse de l'ouverture d'un canal d'Hazebrouck à Bergues.

ART. 3.

Cette preuve sera faite au moyen d'un certificat délivré par le maire de la commune où la cargaison aura été déchargée, et par le chef du poste de douane le plus voisin.

ART. 4.

Dans le cas où le contrôleur de la navigation belge de l'Espierre, ou toute autre autorité belge, déléguée à cet effet, aurait des doutes sur l'exactitude du certificat exigé par l'article précédent, il pourra être sursis à la restitution de la somme déposée, jusqu'à ce que les faits aient été vérifiés.

ART. 5.

A partir de l'époque à laquelle le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendraient la Lys, chargés de pierres, de houille ou de chaux, seront tenus de payer, au profit du concessionnaire de ce canal, à leur passage à l'écluse de Commines, un droit spécial, à fixer par le gouvernement belge et destiné à assurer au canal de Bossuyt le marché des rives de la Lys. en aval de cette écluse.

ART. 6.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Paris, dans le délai d'un mois, ou plus tôt si faire se peut.

Fait à Paris le vingt-septième jour du mois d'août, de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

(L. S.) Comte LE HON.

(L. S.) Maréchal duc DE DALMATIE.

RATIFICATIONS DE S. M. LE ROI DES BELGES.

Nous Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Ayant vu et examiné la convention relative à l'établissement du canal de l'Espierre en Belgique, devant servir de prolongement au canal de Roubaix en France, conclue à Paris, le vingt-septième jour du mois d'août de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf, par notre plénipotentiaire muni de pleins pouvoirs spéciaux, avec le plénipotentiaire également muni de pleins pouvoirs en bonne et due forme, de la part de notre très cher et très aimé bon frère et beau-père Sa Majesté le roi des Français, de laquelle convention la teneur suit :

(*Fiat insertio.*)

Nous, ayant pour agréable la susdite convention, en toutes et chacune des dispositions qu'elle renferme, déclarons, tant pour nous que pour nos héritiers et successeurs, qu'elle est approuvée, acceptée, ratifiée et confirmée, et, par les

présentes signées de notre main, nous l'approuvons, acceptons, ratifions et confirmons ; promettant, en foi et parole de roi, de l'observer et de la faire observer inviolablement, sans jamais y contrevenir ni permettre qu'il y soit contrevenu, directement ou indirectement, pour quelque cause et sous quelque prétexte que ce soit.

En foi de quoi, nous avons fait mettre notre sceau à ces présentes.

Donné au château de Laeken, le onzième jour du mois d'octobre de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

(L. S.) LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des affaires étrangères et de l'intérieur,

DE THEUX.

RATIFICATIONS DE S. M. LE ROI DES FRANÇAIS.

Louis-Philippe, roi des Français, à tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut. Ayant vu et examiné la convention relative à l'ouverture d'un canal dit de l'*Espierre*, sur le territoire belge, devant servir de prolongement au canal français de Roubaix, ladite convention conclue à Paris, le vingt-sept du mois d'août de la présente année, entre la France et la Belgique, par notre plénipotentiaire, muni de pleins pouvoirs spéciaux, avec le plénipotentiaire, également muni de pleins pouvoirs en bonne forme, de la part de Sa Majesté le roi des Belges ;

De laquelle convention la teneur suit :

(*Inseratur.*)

Nous, ayant agréable la susdite convention en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues, déclarons, tant pour nous que pour nos héritiers et successeurs, qu'elle est approuvée, acceptée, ratifiée, et confirmée, et, par ces présentes, signées de notre main, nous l'approuvons, acceptons, ratifions et confirmons ; promettant, en foi et parole de roi, de l'observer et de la faire observer inviolablement, sans jamais y contrevenir ni permettre qu'il y soit contrevenu, directement ni indirectement, pour quelque cause et sous quelque prétexte que ce soit.

Donné en notre palais de Saint-Cloud, le quinzième jour du mois de septembre de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

(L. S.) LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Maréchal duc DE DALMATIE.

PROCÈS-VERBAL D'ÉCHANGE DES RATIFICATIONS.

Les soussignés s'étant réunis pour procéder à l'échange des ratifications de Sa Majesté le roi des Belges et de Sa Majesté le roi des Français, sur la convention conclue et signée, le vingt-sept août de la présente année, par les plénipotentiaires respectifs de leurs dites Majestés, et relative à l'ouverture, sur le territoire belge, d'un canal dit *de l'Espierre*, devant servir de prolongement au canal français de Roubaix; les instruments de ces ratifications ont été produits, et ayant été trouvés, après collation, en bonne et due forme, l'échange en a été opéré. En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent procès-verbal, qu'ils ont signé en double expédition et revêtu du cachet de leurs armes.

Fait à Paris, ce jourd'hui seize octobre mil huit cent trente-neuf.

L'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le roi des Belges,

(L. S.) Comte LE HON.

Le ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères, président du conseil,

(L. S.) Maréchal duc DE DALMATIE.

Arrêté royal décrétant l'exécution des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la demande du sieur Verrue-Lafrancq, en concession d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, dans la direction de Bossuyt sur Courtray;

Vu également la demande du sieur Corbisier (F.), en concession d'un canal dit *de l'Espierre*, destiné à opérer la jonction de l'Escaut à la Deule, par le prolongement du canal français de Roubaix, depuis la frontière jusqu'à l'Escaut belge, vers Warcoing;

Vu les procès verbaux de l'enquête commune aux deux canaux, ordonnée par arrêté ministériel du 31 mai 1838, ainsi que les autres pièces de l'inspection;

Considérant :

En ce qui concerne le canal de Bossuyt sur Courtray,

Que l'utilité publique en a été reconnue purement et simplement;

En ce qui concerne le canal de l'Espierre,

Que la commission d'enquête a cru devoir adopter un amendement de la teneur suivante :

« Le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de

la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher : 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent, à l'avenir, faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. »

Vu la convention conclue entre la France et la Belgique, sous la date du 27 août dernier ;

Vu la loi du 19 juillet 1832, prorogée par celle du 23 décembre 1838 ;

De l'avis de notre conseil des ministres,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit, par voie de concession de péages :

1° Un canal de navigation de Bossuyt à Courtray, pour la jonction de l'Escaut à la Lys ;

2° Un canal de navigation entre l'Escaut, à Warcoing, et la frontière de France, au point où aboutit la cunette du canal français de Roubaix.

ART. 2.

Le canal de Bossuyt à Courtray partira de l'Escaut à Bossuyt, et traversera, de l'est à l'ouest, le territoire de cette commune, ainsi que celles de Moen et de Sweveghem, recoupera au sud un angle du territoire de Harlebeek, arrivera à Courtray, près la porte de Gand, et s'embouchera ensuite dans la Lys, après avoir suivi au nord les fossés de cette ville.

Pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, il devra s'élever, sur les territoires qu'il traversera, d'environ 10 mètres au-dessus de l'étiage ordinaire de la Lys, en été, à Courtray, et d'environ 8^m,50 au-dessus du même étiage de l'Escaut, à Bossuyt. Le bief supérieur du canal pourra être abaissé, au gré du concessionnaire. La différence de niveau qui existe entre le bief culminant du canal et les deux cours d'eau qu'il est destiné à joindre, sera rachetée par des écluses à sas, qui auront les mêmes dimensions que celles du canal d'Antoing; le nombre de ces écluses, leur espacement et leur chute seront déterminés d'après les localités; toutefois il ne pourra y avoir entre le busc amont et le busc aval d'un sas éclusé, plus de trois mètres de différence de niveau.

Le canal aura, dans les déblais, une profondeur de 3 mètr., entre son plafond et la ligne droite qui joindrait ses arêtes intérieures; dans les remblais, cette dimension pourra être réduite à 2^m,50. La ligne de flottaison sera, dans chaque bief, à 2^m,10 au-dessus du busc des écluses.

La section du canal de Bossuyt sera de 10 mètr. au plafond, de 19 mètr. en gueule, dans les déblais, et de 17^m,50 dans les remblais. Les talus dans les

tranchées auront 45 degrés ; toutefois, cette inclinaison ne sera pas absolue, elle pourra changer suivant la nature du terrain à traverser.

Dans les tranchées qui auront plus de 8 mètr. de hauteur verticale, du plafond du canal au sol actuel, la section pourra être réduite à 6 mètr. de largeur au plafond et à 12 mètr. à la ligne de flottaison.

Dans les courbes, la section s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les règles de l'art.

Les chemins de halage auront, dans les déblais, 3 mètr. de largeur, et, dans les remblais, 4 mètr.

Les dimensions des contre-fossés seront déterminées suivant les localités.

Au lieu d'une tranchée ouverte, au point le plus élevé du terrain traversé par le canal, il pourra être établi une voûte souterraine d'environ 600 mètr. de longueur.

ART. 3.

Le canal de Warcoing à la frontière de France, ou canal de l'Espierre, partira d'un point de l'Escaut, situé vis-à-vis le village de Warcoing, à 1,100 mètr. environ de l'embouchure de la rivière l'Espierre, où sera placée l'écluse n° 1. Il s'élèvera d'abord sur la hauteur de Warcoing, en coupant la route de Tournay à Audenarde, à environ 370 mètr. de la limite de la Flandre occidentale, pour, de là, aller traverser la grande route de Tournay à Courtray, à 110 mètr. environ du pont existant sur la rivière l'Espierre, et venir ensuite occuper le lit de la dite rivière, vis-à-vis l'église de St-Léger, qu'il laissera à sa gauche.

A partir de ce point, le canal ne quittera plus la partie basse de la vallée de l'Espierre jusqu'à la frontière française, où il s'arrêtera entre les fermes l'Avril et Labouade, au point où la cunette du canal de Roubaix vient aboutir.

Deux écluses, n°s 2 et 3, placées, l'une vers St-Léger, l'autre à 275 mètres environ de la frontière française, partageront le canal en trois biefs.

Une rigole d'alimentation sera conduite le long d'une des digues du premier bief, pour porter les eaux de l'Escaut au deuxième bief, d'où elles seront reprises, pour être jetées dans le bief supérieur.

La cote des eaux ordinaires de navigation, au point de départ à l'Escaut, étant prise pour point de repère, la pente totale du canal de l'Espierre sera de 7^m,80 environ, partagée en trois chutes égales de 2^m,60 environ.

Le nombre des chutes pourrait être porté à quatre, si cette disposition était reconnue préférable.

La hauteur des eaux dans le canal sera constamment de 2 mètr., le tirant des bateaux étant de 1^m,80.

Le canal aura une largeur de 10 mètr. au plafond, avec des digues dont les talus auront $\frac{7}{4}$ à l'intérieur et $\frac{6}{4}$ à l'extérieur ; dans les déblais les talus des berges auront $\frac{5}{4}$.

Dans les courbes, la section du canal s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les règles de l'art.

Les chemins de halage auront 4 mètr. de largeur, étant élevés de 0^m,80 au-dessus de l'étiage du canal. Cette largeur se réduira à 2 mètr. au pied des talus des rigoles d'alimentation.

Une berme de 1 mètr. à 1^m,50, bordée d'un contre-fossé de dimensions suffisantes, longera les talus de toutes les digues en remblai.

Les talus des digues qui seront établies pour la formation des rigoles, auront l'inclinaison indiquée ci-dessus pour les digues du canal.

Il sera pratiqué dans le premier bief, à l'Escaut, une gare ou bassin, ayant 250 mètr. de longueur et 30 mètr. de largeur au plafond.

ART. 4.

Toutes les propriétés bâties ou non bâties, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit, définitivement, pour l'établissement des deux canaux et de leurs dépendances, soit, provisoirement, pour en extraire des matériaux ou y faire des dépôts et emprunts de terre, seront acquises ou occupées conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

ART. 5.

A partir de l'époque qui sera déterminée par nous, et aussi long-temps que nous en reconnaitrons la nécessité, dans l'intérêt de la navigation belge sur Dunkerque, les conducteurs de tous les bateaux venant de l'Escaut et entrant dans le canal de l'Espierre, consigneront, entre les mains d'un contrôleur de la navigation, à nommer par le gouvernement, une somme de 25 centimes par tonneau.

Cette somme sera restituée aux bateliers, lorsqu'ils auront produit la preuve que leurs cargaisons n'ont point été déchargées sur des parties du territoire français, situées au delà de Watten, point de jonction du canal de la haute Colme et de la rivière l'Aa, ou au delà de Cassel, dans l'hypothèse de l'ouverture d'un canal d'Hazebrouck à Bergues.

La preuve dont il s'agit, sera faite au moyen d'un certificat délivré par le maire de la commune où la cargaison aura été déchargée et par le chef du poste de douane le plus voisin.

La consignation pourra être remplacée par une caution personnelle solvable et au gré du contrôleur préposé pour la recevoir.

A défaut par le batelier de faire la preuve prévue au § 2 du présent article, la somme consignée sera acquise à l'État, ou, s'il y a caution personnelle, cette dernière sera tenue de verser au trésor la somme pour laquelle elle se sera engagée, et ce dans les trois jours de la notification qui lui sera faite par le contrôleur de la navigation, ou en son nom.

ART. 6.

Le bureau du contrôleur prémentionné sera établi à la deuxième écluse du canal de l'Espierre du côté de l'Escaut.

Le passage de cette écluse sera interdit à tout bateau qui n'aura pas effectué la consignation ci-dessus stipulée.

S'il arrivait que le passage fût livré à un bateau, nonobstant cette défense, fait qui, le cas échéant, pourrait être constaté par procès-verbal du contrôleur de la navigation ou de son délégué, le concessionnaire du canal de l'Espierre deviendrait débiteur de la consignation calculée sur le plus fort tonnage des bateaux qui fréquenteront la ligne de l'Espierre. A défaut par le concessionnaire d'effectuer la dite consignation dans les 24 heures de la notification du procès-verbal, il y sera pourvu par la saisie des droits de navigation.

ART. 7.

Le contrôleur du canal de l'Espierre prendra, le cas échéant, des renseignements sur le point de déchargement des cargaisons des bateaux qui auront fait usage du canal pour se rendre en France.

ART. 8.

Dans le cas où ce fonctionnaire aurait des doutes sur l'exactitude du certificat produit en exécution de l'art. 5, il sera sursis à la restitution de la somme consignée ou à la décharge de la caution, jusqu'à ce que les faits aient été vérifiés.

ART. 9.

Pour empêcher que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys, il est encore arrêté qu'à partir de l'époque à laquelle le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendraient la Lys, chargés de pierres, de houille ou de chaux, ne seront admis à être éclusés à l'écluse de Commines, que moyennant le paiement d'un droit spécial de deux francs par tonneau.

Ce droit sera perçu au profit du concessionnaire du canal de Bossuyt.

ART. 10.

Les consignations et droits repris aux art. 5 et 9 du présent arrêté, seront calculés et perçus par tonneau de 1,000 kilog. de chargement effectif.

Les bateliers seront tenus d'exhiber, à la première réquisition du contrôleur du canal de l'Espierre ou de son délégué, ou à celle du receveur de l'écluse de Commines, leurs lettres de jauge qui pourront toutefois être vérifiées par un nouveau mesurage, et, en cas de différence, les droits ou consignations seront calculés d'après la contenance effective reconnue et constatée par les contrôleur ou receveur.

ART. 11.

Dans le cas où le taux de la consignation ou du péage mentionné ci-dessus serait reconnu insuffisant pour empêcher les canaux de l'Espierre et de Roubaix de nuire à la navigation belge sur Dunkerque et la haute Lys, le gouvernement

se réserve le droit de l'augmenter, sans que, de ce chef, le concessionnaire du canal de l'Espierre puisse élever de réclamation.

ART. 12.

Le gouvernement se réserve le droit de racheter la concession du canal de l'Espierre, sur le pied des stipulations qui seront faites à cet égard dans le cahier des charges.

ART. 13.

Les deux canaux seront mis en adjudication, à la diligence de notre ministre des travaux publics et sur les cahiers des charges, qui seront arrêtés par lui.

Les adjudications auront lieu, soit pour chaque canal séparément, soit en même temps pour les deux canaux.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné au château de Laeken, le 11 octobre 1839.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

Arrêté ministériel, approuvant les cahiers des charges et fixant le jour de l'adjudication publique.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté du roi, en date du 11 de ce mois, qui décrète la construction par voie de concession de péages, des canaux de Bossuyt à Courtray, et de l'Espierre, et notamment l'art. 13, ainsi conçu :

« Les deux canaux seront mis en adjudication, à la diligence de notre ministre des travaux publics et sur les cahiers des charges qui seront arrêtés par lui.

» Les adjudications auront lieu, soit pour chaque canal séparément, soit en même temps pour les deux canaux. »

En ce qui concerne le cahier des charges à arrêter pour la concession du canal de Bossuyt,

Considérant que, sous la date du 5 mai 1838, le sieur Verrue-Lafrancq (F), demandeur en concession du canal de Bossuyt à Courtray, a présenté un cahier des charges susceptible d'être adopté par l'administration ;

Que, sous la date du 9 octobre courant, le sieur Verrue-Lafrancq a demandé

que l'art. 12 du dit cahier des charges fût modifié, à l'effet de rendre impossible l'exécution du canal de l'Espierre ;

Vu à cet égard la loi du 19 juillet 1832, portant, art. 3 :

« Le gouvernement ne pourra stipuler en faveur des concessionnaires que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé. »

Considérant que la modification demandée par le sieur Verrue-Lafrancq, ne fût-elle pas inadmissible par elle-même, devrait être repoussée comme contraire à la loi; qu'en conséquence il y a lieu de s'en tenir au cahier des charges du 5 mai 1838, complété par son auteur, sous la date du 25 du même mois, sauf à y ajouter les stipulations de garantie en faveur du canal de Bossuyt, qui dérivent de la convention avec la France.

En ce qui concerne le cahier des charges à arrêter pour la concession du canal de l'Espierre,

Considérant que le sieur F. Corbisier, demandeur en concession de ce canal, a donné son adhésion au cahier des charges arrêté provisoirement par l'administration, sous la date du 14 de ce mois,

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Le cahier des charges sur lequel il sera procédé à l'adjudication publique de la concession du canal de Bossuyt à Courtray, se composera :

- 1^o Du projet présenté par le sieur Verrue-Lafrancq, le 5 mai 1838 ;
- 2^o Des articles supplémentaires proposés par le sieur Verrue-Lafrancq, le 25 mai 1838 ;
- 3^o Des stipulations de garantie en faveur du canal de Bossuyt, qui dérivent de la convention avec la France. (*Voir ci-après.*)

En conséquence, ce cahier des charges est arrêté, tel qu'il se trouve ci-annexé.

ART. 2.

Le cahier des charges, provisoirement arrêté par l'administration, sous la date du 14 octobre 1839, pour la concession du canal de l'Espierre, et auquel le demandeur en concession a donné son adhésion, sous la date du 15 du même mois, est définitivement arrêté, tel qu'il se trouve ci-annexé.

ART. 3.

Il sera procédé, par-devant le ministre des travaux publics ou son délégué, à l'hôtel du ministère, rue de la Loi, à Bruxelles, et sur les cahiers des charges arrêtés ainsi qu'il vient d'être dit, à l'adjudication publique de la concession des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre. Cette adjudication se fera, pour les deux canaux, en une seule et même séance, laquelle est fixée au samedi 9 novembre prochain, à midi.

Bruxelles, le 20 octobre 1839.

CAHIER DES CHARGES

Pour la concession du canal de Bossuyt à Courtray.

PREMIÈRE SECTION.

Tracé.

ARTICLE PREMIER.

Le canal de Bossuyt à Courtray partira de l'Escaut, au village de Bossuyt, traversera, de l'est à l'ouest, le territoire de cette commune, ainsi que celles de Moen et de Sweveghem, recoupera au sud un angle du territoire d'Harlebeek, arrivera à Courtray, près la porte de Gand, et s'embouchera ensuite dans la Lys, après avoir suivi au nord les fossés de cette ville.

DEUXIÈME SECTION.

Profil longitudinal.

ART. 2.

Ce canal, pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, devra s'élever, sur les territoires qu'il traverse, d'environ 10 mètres au-dessus de l'étiage ordinaire de la Lys en été, à Courtray, et à environ 8^m,50 au-dessus du même étiage de l'Escaut, à Bossuyt. Le bief supérieur du canal pourra être abaissé au gré du concessionnaire; la différence de niveau qui existe entre le bief culminant du canal et les deux cours d'eau qu'il est destiné à joindre, sera rachetée par des écluses à sas, chacune de la contenance d'un bateau. Le nombre de ces écluses, leur espacement et leur chute, seront déterminés par les localités; toutefois il ne pourra y avoir, entre le busc amont et le busc aval d'un sas éclusé, plus de 3 mètr. de différence de niveau.

Chaque sas aura 42 mètr. de longueur entre ses buses et 5^m,20 de distance entre ses bajoyers. Les chambres de chaque écluse auront chacune 5 mètr. de longueur. Le canal aura, dans ses déblais, 3 mètr. entre son plafond et la ligne droite qui joindrait ses arêtes intérieures; dans les remblais, cette dimension pourra être réduite à 2^m,50; sa ligne de flottaison sera, dans chaque bief, 2 mètr. au-dessus du busc des écluses.

TROISIÈME SECTION.

Profil transversal.

ART. 3.

La section du canal sera de 10 mètr. au plafond, de 19 mètr. en gueule dans les déblais, et de 17^m,50 dans les remblais. Les talus dans les tranchées auront 45 degrés sexagésimaux d'inclinaison. Toutefois, cette inclinaison ne sera pas absolue; elle pourra changer suivant la nature du terrain à traverser.

Dans les tranchées qui auront plus de 8 mètr. de hauteur verticale, du plafond du canal au sol actuel, la section pourra être réduite à 6 mètr. de largeur au plafond et à 12 mètr. à la ligne de flottaison.

Dans les courbes, la section s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les principes de l'art.

Les chemins de halage auront, dans les déblais, 3 mètr. de largeur, et, dans les remblais, 4 mètr.

Les dimensions des contre-fossés seront déterminées suivant les besoins des localités.

Il pourra être établi, au lieu de tranchée ouverte, une voûte souterraine d'environ 600 mètr. au point le plus élevé du terrain traversé par le canal.

QUATRIÈME SECTION.

Ouvrages d'art.

ART. 4.

Les ouvrages d'art, sans distinction, seront construits sur de bonnes et solides fondations. Ces fondations seront appropriées à la nature du sol sur lequel ces ouvrages doivent être construits.

Les pierres, briques, moellons et autres matériaux, qui entreront dans la construction des ouvrages, seront de bonne qualité, et la chaux à employer dans ceux de ces ouvrages destinés à être immergés, sera entièrement hydraulique.

Tous ces ouvrages seront construits d'après les principes de l'art et avec les dimensions propres aux usages auxquels ils sont destinés.

Les têtes des ponts-dormants, soit entièrement en maçonnerie, soit partie en maçonnerie, partie en bois, seront accompagnées de murs en aile ou en prolongement des pieds-droits ou des têtes, qui seront jugés nécessaires, soit pour contrebutter celles-ci, soit pour soutenir des talus, etc., etc. Il en sera de même pour les ponts mobiles.

Toutes les arêtes quelconques vues des ouvrages en maçonnerie seront en pierres de taille appareillées avec soin.

CINQUIÈME SECTION.

Dépendances.

ART. 5.

Il sera construit, près de chaque écluse et de chaque pont mobile, une maison pour la demeure de l'éclusier ou du pontonnier; ces maisons auront au moins 7 mètr. de longueur sur 5 mètr. de largeur et 4^m,50 de hauteur, du sol à la corniche. Elles consisteront en une cave, un rez-de-chaussée et des mansardes.

Elles seront construites selon les règles de l'art et avec solidité.

Il pourra aussi être construit une maison d'administration ou d'agence générale. Ce bâtiment sera considéré comme une dépendance du canal.

SIXIÈME SECTION.

Matériaux, mode de construction, époques d'achèvement des travaux, bornage, entretien.

ART. 6.

Tous les ouvrages, sans distinction, seront exécutés conformément au présent cahier des charges et aux projets approuvés par le département des travaux publics, d'après les règles de l'art et avec tout le soin nécessaire.

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité que les localités puissent fournir, et, en tous cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

En général, les maçonneries de parement seront exécutées en briques, et celles de fondation et de remplissage en moellons et libages bruts, ou aussi en briques. Les voûtes des ponts, aqueducs, pourront être faites en briques; les arêtes et les tablettes de recouvrement seront en pierre de taille. Les socles et les cordons seront en moellons piqués sur toutes les faces vues.

ART. 7.

La totalité du canal sera établie et livrée à la circulation endéans deux ans, à courir du jour où le procès-verbal d'adjudication aura été approuvé.

Les travaux s'exécuteront sans interruption.

ART. 8.

Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et dépendances; il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des écluses, ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif des écluses, etc., sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

ART. 9.

Pendant toute la durée de la concession, le canal et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la circulation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés et même reconstruits au besoin.

L'état du canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'administration.

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du canal et de ses dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de fr. 1,000, au profit de l'État.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque du canal et de ses dépendances, le gouvernement aurait l'option ou de réduire temporairement

la totalité des péages concédés, d'une quantité qui pourrait aller jusqu'à 50 p. %, et ce jusqu'au moment où les ouvrages seraient remis à l'entretien régulier, ou d'exécuter les travaux d'office pour compte du concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES.

SEPTIÈME SECTION.

Conditions générales.

ART. 10.

Le concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux années, à partir de la date de l'approbation royale, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal de Bossuyt à Courtray.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat ; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 11.

En acceptant le présent cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de l'exécuter dans toutes ses parties. Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes qui pourraient s'y trouver.

ART. 12.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, de Bossuyt à Courtray, ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même :

1° Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières ou les péages, tant sur les voies de communication existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° Des modifications au tarif des douanes, et de toutes autres mesures prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'administration.

ART. 13.

Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le canal concédé, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées.

HUITIÈME SECTION.

Projets définitifs.

ART. 14.

Endéans un an à compter de la date de l'arrêté de concession, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du département des travaux publics, les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter conformément au présent cahier des charges.

Ces projets pourront être fournis par parties successives; mais chaque partie sera tout-à-fait complète, par rapport à une portion du développement total du canal.

Les projets dont il s'agit, se composeront, pour le corps du canal, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison; et, pour les écluses, ponts, pontceaux, aqueducs et tous ouvrages d'art, des détails généraux de construction. Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages. Le concessionnaire devra indiquer sur les plans à produire par lui, la position et le tracé des bassins. Si les projets définitifs s'écartaient, en quelques points, des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le gouvernement n'admettrait qu'autant qu'il le jugerait convenable. Le ministre des travaux publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera, dans le délai de deux mois, les projets définitifs dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation.

NEUVIÈME SECTION.

Frais à charge du concessionnaire.

ART. 15.

Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques, et tous les ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue, pour la complète réalisation du canal de Bossuyt à Courtray et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1^o De tous les frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, et de reconstructions, pendant la durée de la concession;

2^o Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien.

ART. 16.

Tous les terrains, bâtis ou non, et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit, définitivement, pour l'établissement du canal et de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit,

provisoirement, pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terres à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication avec les lieux ou rivages d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

Le concessionnaire prend également à sa charge toutes indemnités pour détériorations de terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et généralement pour tous dommages quelconques résultant des travaux.

Pour le cas de non-arrangement amiable dans l'acquisition des propriétés ou terrains en général, nécessaires à l'exécution du canal de Bossuyt à Courtray, l'expropriation sera poursuivie au nom du gouvernement et dans les formes voulues par les lois en vigueur sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

DIXIÈME SECTION.

Péages.

ART. 17.

Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le concessionnaire jouira, à titre d'indemnité pour la dépense qu'il s'engage à faire et les soins qu'il apportera dans l'exécution du canal de Bossuyt à Courtray, de la perception, à son profit, pendant la durée de 90 ans, des droits suivants, la capacité du bateau prise pour mesure et le tonneau de 1,000 kilog. :

1° En destination des rives de la Lys, en amont des écluses d'Harlebeek, et <i>vice versa</i>	} à charge fr. 2 25 à vide, allée et retour. » 60
2° En destination des rives de la Lys, en aval d'Harlebeek, et <i>vice versa</i>	
3° En destination de Sweveghem et environs et <i>vice versa</i>	} à charge 2 00 à vide » 50
4° Si, pendant la durée de la concession, il se construit un canal de jonction de la Lys à l'Yper- lée, les bateaux destinés à passer par ce canal, paieront, pour le parcours de celui de Bossuyt à Courtray, et <i>vice versa</i>	

ONZIÈME SECTION.

Durée de la concession, mode et conditions de l'adjudication de la concession.

ART. 18.

La durée de la concession sera de 90 ans, à partir du jour où le canal concédé aura pu être livré à la navigation.

ART. 19.

La concession sera offerte en adjudication publique, par voie de soumissions et sous réserve de l'approbation du gouvernement.

Les soumissions devront indiquer le rabais pour cent que les soumissionnaires offriront de faire sur le montant ci-dessus stipulé du droit à percevoir par le

concessionnaire. Ce rabais sera nécessairement indivisible et portera sur la totalité des droits.

Si les rabais indiqués par les soumissions ne s'élèvent pas à 5 p. %, l'auteur du projet sera déclaré concessionnaire.

S'il est fait un rabais de 5 p. % ou au delà, celui qui aura fait le plus fort rabais sera déclaré concessionnaire, sauf l'approbation du gouvernement.

Dans ce cas, celui qui sera déclaré concessionnaire par le gouvernement, paiera à l'auteur du projet 60,000 fr.

Tous les frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession et des enquêtes préalables, seront exclusivement à la charge du concessionnaire.

Ceux d'enregistrement seront acquittés au droit fixe d'un franc.

DOUZIÈME SECTION.

Garanties, mesures coercitives et de répression.

ART. 20.

Le concessionnaire, quel qu'il soit, fournira, endéans trois mois après l'adjudication, un cautionnement de 100,000 fr., en immeubles, en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux, et dont il obtiendra la main-levée ou le remboursement, six mois après l'achèvement complet de tous les travaux, constaté par procès-verbal de l'ingénieur qui aura été chargé d'en faire la réception.

A défaut, par le concessionnaire, de fournir le cautionnement prescrit, dans le délai de trois mois, le gouvernement pourra le déclarer déchu de tous ses droits.

ART. 21.

Si, aux époques stipulées à l'art. 14 du présent cahier des charges, le concessionnaire n'avait pas soumis à l'approbation du département des travaux publics les projets définitifs mentionnés au dit article, ou s'il n'avait pas exécuté les travaux de premier établissement du canal à l'époque fixée par l'art. 7, et que les retards éprouvés, soit pour la production des projets définitifs, soit pour l'achèvement des travaux, ne pussent pas être attribués, avec raison, à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci serait déchu de tous ses droits, et il suffira, pour que sa déchéance soit prononcée, en ce qui concerne l'époque de l'achèvement des travaux, qu'il soit constaté, par un procès-verbal dressé par un ingénieur des ponts et chaussées, que le délai, endéans lequel les ouvrages devaient être exécutés, est expiré et que les travaux ne sont pas achevés.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant que, dans les dix jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir repro-

cher à l'administration ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés, ou dans les dix jours au plus tard.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra baser une demande ou réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 22.

En cas de déchéance du concessionnaire, le gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication à laquelle il sera procédé aux clauses et conditions du présent cahier des charges, avec cette modification, que la concession sera adjudgée à celui des soumissionnaires qui aura offert la plus forte somme, ou le prix le plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Il sera indiqué une mise à prix représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est, toutefois, expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu pour un prix inférieur à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier.

ART. 23.

Le concessionnaire déchu de ses droits perdra en outre le cautionnement qu'il aura fourni en conformité de ce que prescrit l'art. 20 du présent cahier des charges. Ce cautionnement sera acquis à l'État.

ART. 24.

Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, et sans que celui-ci puisse, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, exiger la consignation des recettes, et même, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence d'une somme de 30,000 fr., sur laquelle, le cas échéant, sera récupéré le montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende.

Si la somme ci-dessus de 30,000 fr. se trouvait réduite par suite d'exécution d'office, le gouvernement pourra toujours exiger ou opérer, comme il vient d'être dit, des consignations supplémentaires, pour en rétablir le montant.

Le gouvernement pourra, en outre, se rembourser des avances qu'il aurait faites en exécution de l'art. 9, en opérant les recettes directement ou par voie d'adjudication.

TREIZIÈME SECTION.

Surveillance de la part du gouvernement.

ART. 25.

Le gouvernement fera surveiller, par ses agents, l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du canal.

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire. A cet effet, celui-ci versera, d'abord, endéans cinq mois, après l'approbation du procès-verbal d'adjudication de la concession, dans la caisse qui lui sera indiquée, une somme de 3,000 fr., et, en outre, pendant toute la durée de la concession et endéans le 1^{er} trimestre de chaque année, 200 fr. par an.

La surveillance dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle est exclusivement d'intérêt public et n'emporte aucune direction.

Tous ordres de service de la part des agents préposés à la surveillance, seront donnés par écrit; le concessionnaire aura toujours la faculté de considérer les ordres verbaux comme nonavenus.

ART. 26.

Si, pendant l'exécution des travaux, et même après leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art, ou aux clauses et conditions du présent cahier des charges ou du devis spécial des travaux, et qu'ils laissent quelque chose à désirer, soit sous le rapport des dimensions, soit sous celui du mode d'exécution et de la nature ou de la qualité des matériaux, le département des travaux publics les fera démolir, en tout ou en partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis; faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième, à titre d'amende, sera récupéré sur le cautionnement.

QUATORZIÈME SECTION.

Agents du concessionnaire.

ART. 27.

Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux par des agents de son choix, et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'entretien du canal et à la perception des droits, etc.

Toutefois, les cantonniers devront être, au préalable, agréés par le département des travaux publics ou son délégué.

Le gouvernement accordera aux agents choisis par le concessionnaire, et sur la proposition de ce dernier, telles qualités qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions.

Ces mêmes agents seront, en outre, assermentés devant qui de droit. à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions. Ils devront être congédiés, si le département des travaux publics l'exige.

QUINZIÈME SECTION.

Remise du canal à l'expiration de la durée de la concession.

ART. 28.

À l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 8, et il entrera immédiatement en jouissance du canal, de ses dépendances et de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien le canal avec tous ses ouvrages et dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, maisons de gardes et de surveillants, bureau de perception et maison d'agence générale ou d'administration, machines, et en général tous autres objets immobiliers.

Dans les cinq années qui précéderont immédiatement le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal concédé et de les employer à rétablir en bon état ce canal et toutes ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, ils resteront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée à dire d'experts.

Le concessionnaire conservera également la propriété de tous objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, et il pourra exiger que le gouvernement les reprenne à dire d'experts; de son côté, le gouvernement pourra en exiger la cession, également à dire d'experts.

SEIZIÈME SECTION.

Contentieux.

ART. 29.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et les concessionnaires, à l'occasion ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront soumises et décidées à et par trois arbitres. Leur décision sera définitive; les parties contractantes renoncent, dès à présent pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation.

Les parties ont désigné pour leurs arbitres communs, le président de la cour d'appel de Bruxelles, le procureur-général près la même cour, et le président du tribunal de première instance de la même ville.

DIX-SEPTIÈME SECTION.

Faculté pour le concessionnaire de former une société en nom collectif ou anonyme avec émission d'actions.

ART. 30.

Le concessionnaire pourra céder ses droits à telle société qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs, à cet égard, aux lois sur la matière.

DIX-HUITIÈME SECTION.

Domicile du concessionnaire.

ART. 31.

Le concessionnaire sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où lui sera adressée toute la correspondance; si plusieurs personnes se réunissent pour soumissionner l'entreprise, elles devront avoir constamment un mandataire spécial, ayant pouvoir de les représenter et d'agir en leur nom, en tout ce qui concerne la concession. Elles seront en outre solidaires pour toute l'entreprise.

Si, en exécution de l'art. 30, le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations, qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

En cas de non-désignation de l'un des membres ou administrateurs de la compagnie, ou de non-élection de domicile par le membre ou administrateur désigné, toute signification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la province de Brabant.

Bruxelles, le 3 mai 1838.

Proposé par le demandeur en concession,

F. VERRUE-LAFRANÇO.

Articles supplémentaires.

1° Les écluses seront à sas et en pierres et briques; les sas auront les mêmes dimensions que ceux du canal d'Antoing.

2° Si on fait usage de la faculté de construire une partie souterraine, la moindre épaisseur de la voûte sera de 50 centimètres.

3° Les machines d'alimentation seront toutes métalliques, sans qu'il entre du bois dans leur système.

4° Le concessionnaire s'engage, pendant toute la durée de la concession,

hors les temps de chômage, ordinairement fixés du 15 août au 15 octobre de chaque année, à maintenir les eaux du canal à l'étiage de 2^m,10 au-dessus des buses des écluses.

Bruxelles, le 25 mai 1838.

F. VERRUE-LAFRANCO.

Stipulations de garantie en faveur du canal de Bossuyt à Courtray.

1^o A partir de l'époque à laquelle le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendront la Lys, chargés de pierres, de houille ou de chaux, ne seront admis à être éclusés à l'écluse de Commines, que moyennant le paiement d'un droit spécial, destiné à assurer au canal de Bossuyt le marché des rives de la Lys en aval de la dite écluse.

2^o Ce droit qui sera perçu par l'éclusier de Commines, au profit du concessionnaire du canal de Bossuyt, est fixé à 2 fr. par tonneau de 1,000 kil. de chargement effectif.

3^o Le gouvernement se réserve de l'augmenter, pour le cas où ce taux serait reconnu insuffisant.

4^o Les bateliers seront tenus d'exhiber, à la première réquisition de l'éclusier, leurs lettres de jauge, qui pourront toutefois être vérifiées par un nouveau mesurage, et, en cas de différence, les droits seront calculés d'après la contenance effective, reconnue et constatée par l'éclusier.

Arrêté par le ministre des travaux publics.

Bruxelles, le 20 octobre 1839.

NOTIONB.

CAHIER DES CHARGES

Pour la concession du canal de l'Espierre.

ARTICLE PREMIER.

Le canal aura son origine à un point de l'Escaut, situé vis-à-vis le village de Warcoing, à 1,100 mètr. environ de l'embouchure de la rivière l'Espierre, où l'écluse n^o 1 sera placée. Il s'élèvera d'abord sur la hauteur de Warcoing, en coupant la route de Tournay à Audenarde, à environ 370 mètr. de la limite de la Flandre occidentale, pour, de là, aller traverser la grande route de Tournay à Courtray, à 110 mètr. environ du pont existant sur la rivière l'Espierre, et venir ensuite occuper le lit de la dite rivière vis-à-vis l'église de St-Léger, qu'il laisse à sa gauche.

A partir de ce point, il ne quitte plus la partie basse de la vallée de l'Espierre, jusqu'à la frontière française, où il s'arrête entre les fermes L'Avril et Labourde, au point où la cunette du canal de Roubaix vient aboutir.

Deux écluses , nos 2 et 3, l'une vers St-Léger, l'autre à 275 mètr. environ de la frontière française, partageront le canal en trois biefs.

La longueur totale du canal sera de 8,300 mètr.

Une rigole d'alimentation sera conduite le long d'une des digues du premier bief, pour porter des eaux de l'Escaut au deuxième bief, d'où elles seront reprises pour être jetées dans le bief supérieur.

ART. 2.

La cote des eaux ordinaires de navigation, au point de départ à l'Escaut, étant prise pour point de repère, la pente totale du canal sera de 7^m,80 environ, partagée en trois chutes égales, de 2^m,60 environ.

Le nombre des chutes pourrait être porté à quatre, si cette disposition était reconnue préférable.

ART. 3.

La hauteur des eaux dans le canal sera constamment de 2 mètr., le tirant des bateaux étant de 1^m,80.

ART. 4.

Le canal aura une largeur de 10 mètr. au plafond, avec des digues dont les talus auront $\frac{7}{4}$ à l'intérieur et $\frac{6}{4}$ à l'extérieur; dans les déblais, les talus des berges auront $\frac{5}{4}$.

Dans les courbes, la section du canal s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les règles de l'art.

Les chemins de halage auront 4 mètr. de largeur, étant élevés de 80 centim. au-dessus de l'étiage du canal. Cette largeur se réduira à 2 mètr. au pied des talus des rigoles d'alimentation.

Une berme de 1 mètr. à 1^m,50, bordée d'un contre-fossé de dimensions suffisantes, longera les talus de toutes les digues en remblai.

Il sera pratiqué, dans le premier bief à l'Escaut, une gare ou bassin, ayant 250 mètr. de longueur et 30 mètr. de largeur au plafond.

ART. 5.

Il sera construit trois écluses avec réservoirs pour économiser les eaux de navigation, et maisons éclusières. Ces écluses auront 2^m,60 de chute environ.

ART. 6.

La communication sera rétablie sur ceux des chemins interceptés par le canal, dont le maintien sera jugé indispensable; des ponts, pontceaux et aqueducs, chaussées pavées, en déblai ou en remblai, seront construits à cet effet; les chemins seront d'ailleurs exhausés ou abaissés, sans que les rampes de raccordement aient nulle part plus de 3 centimètr. d'inclinaison par mètr.

Il y aura spécialement un pont mobile sur la deuxième écluse, ainsi qu'aux

traversées des routes de Tournay à Audenarde et à Courtray, aux grands chemins de St-Léger à Dottignies et à Gougnyes, à celui de Leers-nord à Estanpuis (1); deux ponts de piétons seront élevés à St-Léger et à 500 mèl. environ de la troisième écluse.

Il sera pareillement construit des aquéducs en nombre suffisant pour l'écoulement libre des eaux sous le canal et les chaussées qui le traversent.

ART. 7.

L'alimentation aura lieu, savoir : d'abord par une prise d'eau faite dans l'Espierre au-dessus de la 3^e écluse, d'autres prises d'eau dans cette rivière pouvant encore avoir lieu pour l'alimentation des biefs inférieurs;

Ensuite, par le canal français de Roubaix (2), dont l'étiage se trouvera de niveau avec le troisième bief du projet.

(1) « Pour lever tous les doutes, il sera inséré dans le § 2 de l'art. 6 du cahier des charges pour le canal de l'Espierre, les mots suivants :

« *Un tunnel au point de rencontre du canal et du chemin de fer de Tournay à la frontière ; ce tunnel devant être à la charge du concessionnaire.* »

(Extrait du procès-verbal d'adjudication du 9 novembre 1839; Moniteur du 10, n° 314.)

(2) « En ce qui concerne l'alimentation, le concessionnaire actuel du canal français de Roubaix a renouvelé, par la déclaration ci-jointe *, l'engagement pris par son prédécesseur, de sorte qu'il est bien entendu que cet engagement est pris au profit d'un concessionnaire quelconque du canal belge. »

(Extrait du procès-verbal d'adjudication du 9 novembre 1839.)

* Le soussigné, concessionnaire du canal français de Roubaix,

Vu le cahier des charges arrêté le 20 octobre dernier, pour la concession du canal de l'Espierre, et portant art. 7 :

« L'alimentation aura lieu, savoir : d'abord par une prise d'eau faite dans l'Espierre, au-dessus de la 3^e écluse, d'autres prises d'eau dans cette rivière pouvant encore avoir lieu pour l'alimentation des biefs inférieurs ;

• Ensuite, par le canal français de Roubaix, dont l'étiage se trouvera de niveau avec le 3^e bief du projet.

• Les eaux d'alimentation seront réduites, le plus possible, au moyen de réservoirs adaptés à chaque écluse et économisant un tiers des éclusées.

• Si ces moyens n'étaient pas suffisants, l'alimentation se compléterait par le jeu de pompes à vapeur qui puiseraient les eaux de l'Escaut, aux environs de la 1^{re} écluse, et les porteraient, soit directement, soit à plusieurs reprises, au 3^e bief du canal. »

Considérant que, par une déclaration datée de Lille, le 24 octobre 1826, le sieur Brame, concessionnaire primitif du canal de Roubaix, a pris l'engagement suivant :

« Le soussigné prend l'engagement, dans le cas où son canal serait prolongé, par le gouvernement des Pays-Bas, jusqu'à l'Escaut, à l'endroit du village de l'Espierre, de donner gratuitement l'eau nécessaire à l'alimentation du dit canal des Pays-Bas, aux niveaux fixés par sa navigation.

• Il promet qu'il n'établira aucune écluse entre la frontière des deux royaumes et la ville de Roubaix, dont l'intérêt, de cette manière, deviendra le même que celui des Pays-Bas, pour l'alimentation du dit canal.

• Il s'entendra avec le gouvernement des Pays-Bas, pour que les chômages annuels aient lieu en même temps dans les deux royaumes.

• Il fait ces promesses sous les restrictions suivantes :

• 1^o Que le canal des Pays-Bas sera construit sur les mêmes dimensions que le sien, tant pour la largeur que pour le tirant d'eau et les dimensions des écluses;

• 2^o Que la chute d'eau, à la 1^{re} écluse des Pays-Bas, près de la frontière, ne dépassera pas 3^m,40;

• 3^o Que l'alimentation qu'il promet, sera uniquement dans le but de la navigation de la Marque à l'Escaut, et non pour toute prise d'eau ou autre canal qui pourrait y aboutir dans la suite ;

• 4^o Enfin, que les écluses seront entièrement en maçonnerie. »

Déclare, tant pour lui qu'au nom de ses cointéressés, renouveler la déclaration qui précède, en concourant à l'alimentation, dans le sens du § 2 de l'art. 7 ci-dessus transcrit.

Bruxelles, le 8 novembre 1839.

J. MESSON.

Les eaux d'alimentation seront réduites, le plus possible, au moyen de réservoirs adaptés à chaque écluse et économisant un tiers des éclusées.

Si ces moyens n'étaient pas suffisants, l'alimentation se compléterait par le jeu de pompes à vapeur, qui puiseraient les eaux de l'Escaut aux environs de la première écluse, et les porteraient, soit directement, soit à plusieurs reprises, au troisième bief du canal.

Les talus des digues qui seront établies pour la formation des rigoles, auront l'inclinaison indiquée ci-dessus pour celles du canal.

ART. 8.

Les remblais pour l'établissement des digues seront élevés avec le plus grand soin, pour éviter les filtrations et les éboulements.

Avant de livrer le canal à la navigation, il faudra régulariser les terrassements sur toute leur longueur, suivant les profils en travers arrêtés par le gouvernement, aux termes de l'art. 12.

ART. 9.

Les écluses avec réservoirs et ponts-levis auront les mêmes dimensions de passage que celles du canal de Pommerœul à Antoing.

Les ponts pour piétons auront une largeur de 1^m,20 entre les garde-fous.

S'ils sont fixes, il leur sera donné assez de hauteur et de longueur pour que le chemin de halage soit établi en dessous, et que les bateaux puissent y passer librement avec leurs cheminées.

La prise d'eau à l'Espierre, avec barrage à vannes ou à poutrelles, aura les dimensions nécessaires de débouché pour que les eaux ne puissent se relever au-dessus de l'étiage *maximum* du bief supérieur du canal.

Les aquéducs sous le canal et les pontceaux sous les chemins aux abords des ponts, auront une ouverture proportionnée au volume d'eau qui devra y passer.

ART. 10.

Les pierres des chardonnets des écluses, celles des buses et toutes les tablettes et bornes des ouvrages d'art proviendront des carrières de Maffles, Écaussines et Soignies; celles de deuxième échantillon pour chaînes, radiers, assises, pourront être tirées des carrières dites *d'Antoing et de Tournay*, sans qu'elles puissent avoir plus de 27 centimètres d'épaisseur.

Les briques, si les terres sont reconnues bonnes, pourront être faites sur les lieux.

La chaux sera nécessairement de la qualité dite *maigre* de Tournay.

Tous les ouvrages d'art présenteront d'ailleurs, de même que leurs abords, sous le rapport des dimensions particulières et de l'appareil, une construction analogue à celle des ouvrages de même nature du canal de Pommerœul à Antoing.

Les maisons éclusières et cantonnières auront un jardin de 6 ares au moins de superficie.

ART. 11.

Tous les ouvrages sans distinction seront exécutés conformément au présent cahier des charges et aux projets approuvés par le département des travaux publics, d'après les règles de l'art et avec tout le soin nécessaire.

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité que les localités puissent fournir, et, en tout cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

En général, les maçonneries de parement seront exécutées en briques et celles de fondation et de remplissage en moellons et libages bruts ou aussi en briques.

Les voûtes des ponts, aqueducs, pourront être faites en briques, les arêtes et les tablettes de recouvrement seront en pierres de taille. Les socles et les cordons seront en moellons piqués sur toutes les faces vues.

ART. 12.

Endéans les trois mois à compter de l'approbation de l'adjudication, le concessionnaire soumettra à l'approbation du gouvernement les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter aux termes du présent devis et cahier des charges.

Ces projets se composeront, pour le canal proprement dit, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison, et, pour les écluses, ponts, maisons éclusières et pontonnières, aqueducs, pontceaux, machines, rigoles, etc., de plans, coupes, élévations et détails de construction.

Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

Si les projets dont il s'agit s'écartaient, en quelques points, des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le gouvernement n'admettrait qu'autant qu'il le jugerait convenable.

Le ministre des travaux publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera les projets définitifs dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation spéciale.

ART. 13.

Tous les terrains bâtis ou non, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit, définitivement, pour l'établissement du canal et de ses dépendances, soit, provisoirement, pour en extraire des matériaux ou y faire des dépôts et emprunts de terre, seront acquis et occupés par le concessionnaire, et à ses frais.

Le concessionnaire prend également à sa charge toutes indemnités pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et généralement pour tout dommage résultant des travaux.

ART. 14.

A défaut d'arrangement à l'amiable entre le concessionnaire et les propriétaires des terrains mentionnés à l'article précédent, l'acquisition et l'occupation

de ces terrains se feront conformément aux lois en vigueur. Les plans parcelaires seront produits par le concessionnaire qui supportera tous frais quelconques d'instance administrative et judiciaire.

ART. 15.

Le canal et ses dépendances devront être complètement achevés et livrés à la navigation, dans un délai de 18 mois, prenant cours à la date de l'approbation des plans par le ministre des travaux publics, sauf telle prolongation que le gouvernement jugerait convenable d'accorder.

ART. 16.

Pendant toute la durée de la concession, le canal et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la navigation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés ou même reconstruits au besoin.

L'état du canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'administration.

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du canal et de ses dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de 1,000 fr. au profit de l'État.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque du canal, le gouvernement aurait l'option, ou de réduire temporairement les péages concédés, d'une quantité qui pourrait aller jusqu'à 50 p. %, et ce jusqu'au moment où les ouvrages seraient remis à l'état d'entretien régulier, ou d'exécuter les travaux d'office, pour le compte du concessionnaire.

ART. 17.

Le gouvernement, en prenant pour point de départ à l'Escaut, la cote des eaux ordinaires de navigation, n'entend prendre sur ce point aucun engagement, ni se soumettre à aucune responsabilité, non plus que sur la marche de la navigation de l'Escaut et les ouvrages qui pourraient y être exécutés dans l'intérêt de cette navigation.

ART. 18.

Le concessionnaire entreprend à ses frais, risques et périls, et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal et de ses dépendances. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 19.

En acceptant le présent devis et cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de

l'exécuter dans toutes ses parties. Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes qui pourraient s'y trouver.

ART. 20.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans toute contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner lieu à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même :

1° Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières ou les péages, tant sur les voies de communication existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° Des modifications au tarif des douanes et de toutes autres mesures prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'administration.

ART. 21.

Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le canal concédé, le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées.

ART. 22.

Il sera également permis à qui que ce soit, sauf, s'il y a lieu, l'autorisation du gouvernement, d'établir des embranchements aboutissant au canal. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de routes ou canaux s'embranchant sur le canal ici concédé, ou en prolongement de ce même canal.

ART. 23.

Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques, et tous ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue pour la complète réalisation du canal de l'Espierre et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1° De tous frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, et de reconstructions pendant la durée de la concession ;

2° Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien.

ART. 24.

Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal ; il fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'admi-

nistration , un état descriptif des écluses , ponts , machines , maisons éclusières et pontonnières , et généralement de tous les ouvrages dépendant du canal ; une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage , du plan cadastral et de l'état descriptif , sera déposée , aux frais du concessionnaire , dans les archives de l'administration .

ART. 25.

La durée de la concession est de 90 ans , à partir du jour où le concessionnaire aura commencé à percevoir les péages .

Le tarif des droits à percevoir par le concessionnaire est réglé ainsi qu'il suit , sauf le rabais éventuel de l'adjudication : 80 centimes par tonneau à charge , pour toute espèce de marchandise , les fumiers , cendres et engrais destinés à l'agriculture exceptés et ne payant que moitié , et 20 centimes à vide .

Pour les bateaux qui ne parcourront pas le canal entier , le droit sera , par kilomètre , de 0 fr. 10 c. par tonneau à charge , et de 0 fr. 025 c. à vide .

Par charge est entendu le chargement effectif du bateau , et , par vide , le tonnage de son plus grand chargement légal .

Aucune perception ne pourra être exercée avant l'achèvement des ouvrages , constaté par procès-verbal de réception de l'ingénieur compétent .

ART. 26.

Le concessionnaire aura le droit de planter sur le chemin de halage , sous la réserve qu'il se conformera à la décision du département des travaux publics , en ce qui concerne l'emplacement et l'essence des arbres .

ART. 27.

Le concessionnaire aura , pendant la durée de la concession , la jouissance des produits de la pêche , des herbages et plantations du nouveau canal .

ART. 28.

Il ne pourra être établi sur le canal , pendant la durée de la concession , aucun nouveau péage , ni perçu aucun droit , soit au profit de l'État ou de la province , soit de communes ou de particuliers .

ART. 29.

La concession sera adjugée publiquement , sous réserve de l'approbation du roi .

L'adjudication se fera par voie de soumissions et au rabais sur les péages .

Les soumissions devront indiquer les rabais , d'un , deux , trois , quatre , cinq , etc. , pour cent , que l'on consent à faire sur les péages repris à l'art. 25 , considérés comme un tout indivisible .

Cependant , si la société , auteur du projet , acceptait au préalable les conditions du présent cahier des charges , et justifiait , à la séance de l'adjudication ,

d'avoir déposé le cautionnement de 40,000 fr. exigé par le présent cahier des charges, et que le rabais de l'adjudication ne s'élevât pas à 5 p. %, son offre obtiendrait la préférence et la concession lui serait dévolue.

Tous les frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession et des enquêtes préalables, seront exclusivement à la charge du concessionnaire.

Ceux d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante-dix centimes.

ART. 30.

Ne seront admises à concourir à l'adjudication que les personnes qui justifieront, par production de la quittance de versement, qu'elles ont versé chez le caissier général de l'État, à Bruxelles, ou chez son agent à l'un des chefs-lieux de province du royaume, et sous l'imputation de : *Cautionnement pour la concession du canal de l'Espierre*, une somme de 55,000 fr. en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux.

Cette somme comprend :

- 1^o 40,000 fr. à titre de cautionnement proprement dit ;
- 2^o 15,000 fr. à titre de prime, pour le cas d'éviction, en faveur de la société F. Corbisier, auteur du projet.

Le concessionnaire, quel qu'il soit, n'obtiendra le remboursement du cautionnement proprement dit, que six mois après l'achèvement complet des travaux, constaté par procès-verbal de l'ingénieur qui aura été chargé d'en faire la réception.

Les soumissionnaires évincés recevront, dans les trois jours qui suivront l'adjudication, le remboursement des sommes par eux déposées.

La société F. Corbisier recevra, le cas échéant, du caissier général de l'État, également dans les trois jours, les fr. 15,000 qui auront été déposés à son profit, à titre de prime, par l'adjudicataire.

ART. 31.

Si, dans le délai stipulé à l'art. 12 du présent cahier des charges, le concessionnaire n'avait pas soumis à l'approbation du département des travaux publics les projets définitifs mentionnés au dit article, ou s'il n'avait pas exécuté les travaux de premier établissement du canal, à l'époque fixée par l'art. 15, et que les retards éprouvés, soit pour la production des projets définitifs, soit pour l'achèvement des travaux, ne pussent pas être attribués, avec raison, à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci serait déchu de tous ses droits, et il suffira, pour que sa déchéance soit prononcée, en ce qui concerne l'époque de l'achèvement des travaux, qu'il soit constaté, par un procès-verbal dressé par un ingénieur des ponts et chaussées, que le délai, endéans lequel les ouvrages devaient être exécutés, est expiré et que les travaux ne sont pas achevés.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant

que, dans les 20 jours des événements ou circonstances, d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir reprocher à l'administration ou à ses agents; il ne serait admis à en argumenter, qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés, ou dans les 10 jours au plus tard.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra baser une demande ou une réclamation quelconque, sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 32.

En cas de déchéance du concessionnaire, le gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication, à laquelle il sera procédé, aux clauses et conditions du présent devis et cahier des charges, avec cette modification que la concession sera adjugée à celui des soumissionnaires qui aura offert la plus forte somme ou le prix le plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Il sera indiqué une mise à prix, représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est toutefois expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu pour un prix inférieur à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier. Mais il perdra le cautionnement qu'il aura fourni en exécution de l'art. 30. Ce cautionnement sera acquis à l'État.

ART. 33.

Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, et sans que celui-ci puisse, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, exiger la consignation des recettes, et même, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cette fin, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence d'une somme de 20,000 fr. sur laquelle, le cas échéant, sera récupéré le montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende.

Si la somme ci-dessus de 20,000 fr. se trouvait réduite par suite d'exécutions d'office, le gouvernement pourra toujours exiger ou opérer, comme il vient d'être dit, des consignations supplémentaires, pour en rétablir le montant.

Le gouvernement pourra, en outre, se rembourser des dépenses qu'il aurait faites en exécution de l'art. 16, en opérant les recettes directement ou par voie d'adjudication.

ART. 34.

Le gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du canal.

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

A cet effet, celui-ci versera, d'abord, endéans trois mois à dater de l'approbation de la concession, dans les bureaux du gouvernement provincial à Mons, une somme de 1,500 fr., et, en outre, pendant toute la durée de la concession et avant l'expiration du premier trimestre de chaque année, 200 fr. par an.

La somme susmentionnée de 1,500 fr. sera, le cas échéant, ultérieurement augmentée en proportion du retard que l'achèvement des travaux de construction aurait souffert, après l'expiration des 18 mois qui leur sont assignés par l'art. 15.

La surveillance dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle est exclusivement d'intérêt public, et n'emporte aucune direction.

Tout ordre de service, de la part des agents préposés à la surveillance, sera donné par écrit; le concessionnaire aura toujours la faculté de considérer les ordres verbaux comme non venus.

ART. 35.

Si, pendant la durée des travaux de premier établissement, ou même après leur achèvement, il est reconnu que certains ouvrages n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art ou aux clauses et conditions du présent devis et cahier des charges, et qu'ils laissent quelque chose à désirer, soit sous le rapport des dimensions, soit sous celui du mode d'exécution et de la nature ou de la qualité des matériaux, le ministre des travaux publics les fera démolir, en tout ou en partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis; faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième, à titre d'amende, serait récupéré sur le cautionnement.

ART. 36.

Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux, par des agents de son choix et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'entretien du canal et la perception des droits, etc.

Toutefois, les cantonniers devront être, au préalable, agréés par le département des travaux publics ou son délégué.

Le gouvernement accordera aux agents choisis par le concessionnaire, et sur la proposition de ce dernier, telles qualités qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions.

Ces mêmes agents seront en outre assermentés devant qui de droit, afin d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions. Ils devront être congédiés si le département des travaux publics l'exige.

ART. 37.

Les réglemens de police et de navigation du canal seront arrêtés par le gouvernement, le concessionnaire entendu.

ART. 38.

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 24, et il entrera immédiatement en jouissance de tous les revenus du canal.

Le canal et ses dépendances seront, à l'époque susdite, remis au gouvernement en bon état d'entretien.

Dans les cinq dernières années de la concession, le gouvernement aura le droit de faire saisie-arrêt sur le produit des péages, et de l'employer à rétablir le canal et ses dépendances dans l'état prescrit, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles, approvisionnements de tous genres, ils resteront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée, à dire d'experts.

ART. 39.

Les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et le concessionnaire, à l'occasion ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront, au choix du gouvernement, soumises à des arbitres ou à la juridiction ordinaire des tribunaux. En cas d'arbitrage, la décision des arbitres sera définitive; les parties contractantes renonçant, dès à présent, pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation. Les parties désignent pour leurs arbitres communs, le président de la cour d'appel de Bruxelles, le procureur-général près la même cour et le président du tribunal de première instance de la même ville.

ART. 40.

Le concessionnaire sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où lui sera adressée toute la correspondance. Si plusieurs personnes se réunissent pour soumissionner l'entreprise, elles devront avoir constamment un mandataire spécial, ayant pouvoir de les représenter et d'agir en leur nom, en tout ce qui concerne la concession. Elles seront en outre solidaires pour toute l'entreprise.

Si, en exécution de l'article suivant, le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

En cas de non-désignation de l'un des membres ou administrateurs de la compagnie, ou de non-élection de domicile, par le membre ou administrateur désigné, toute signification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la province de Hainaut.

ART. 41.

Le concessionnaire pourra céder ses droits à telle association qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs, à cet égard, aux lois sur la matière.

Articles additionnels.

ARTICLE PREMIER.

A partir de l'époque qui sera déterminée par le gouvernement, et aussi long-temps qu'il en reconnaîtra la nécessité, dans l'intérêt de la navigation belge sur Dunkerque, les conducteurs de tous les bateaux, venant de l'Escaut et entrant dans le canal de l'Espierre, consigneront, entre les mains d'un contrôleur de la navigation à nommer par le gouvernement, une somme de 25 centimes par tonneau.

Cette somme sera restituée aux bateliers, lorsqu'ils auront produit la preuve que leurs cargaisons n'ont point été déchargées sur des parties du territoire français situées au delà de Watten, point de jonction du canal de la haute Colme et de la rivière l'Aa, ou au delà de Cassel, dans l'hypothèse de l'ouverture d'un canal de Hazebrouck à Bergues.

La preuve dont il s'agit, sera faite au moyen d'un certificat délivré par le maire de la commune, où la cargaison aura été déchargée et par le chef du poste de douane le plus voisin.

La consignation pourra être remplacée par une caution personnelle solvable et au gré du contrôleur préposé pour la recevoir.

A défaut par le batelier de faire la preuve prévue au § 2 du présent article, la somme consignée sera acquise à l'État, ou, s'il y a une caution personnelle, cette dernière sera tenue de verser au trésor la somme pour laquelle elle se sera engagée, et ce dans les trois jours de la notification qui lui sera faite par le contrôleur de la navigation, ou en son nom.

ART. 2.

Le bureau du contrôleur prémentionné sera établi à la deuxième écluse du canal de l'Espierre du côté de l'Escaut.

Le passage de cette écluse sera interdit à tout bateau qui n'aura pas effectué la consignation ci-dessus stipulée.

S'il arrivait que le passage fût livré à un bateau, nonobstant cette défense, fait qui, le cas échéant, pourrait être constaté par procès-verbal du contrôleur de la navigation ou de son délégué, le concessionnaire du canal de l'Espierre deviendrait débiteur de la consignation calculée sur le plus fort tonnage des bateaux qui fréquenteront la ligne de l'Espierre. A défaut par le concessionnaire d'effectuer la dite consignation, dans les 24 heures de la notification du procès-verbal, il y sera pourvu par la saisie des droits de navigation.

ART. 3.

Le contrôleur du canal de l'Espierre prendra, le cas échéant, des renseignements sur le point de débarquement des cargaisons des bateaux qui auront fait usage du canal, pour se rendre en France.

ART. 4.

Dans le cas où ce fonctionnaire aurait des doutes sur l'exactitude du certificat produit en exécution de l'art. 1^{er} additionnel, il sera sursis à la restitution de la somme consignée ou à la décharge de la caution, jusqu'à ce que les faits aient été vérifiés.

ART. 5.

Pour empêcher que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys, il est encore arrêté qu'à partir de l'époque à laquelle le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendraient la Lys, chargés de pierres, de houille ou de chaux, ne seront admis à être éclusés à l'écluse de Commines, que moyennant le paiement d'un droit spécial de 2 fr. par tonneau. Ce droit sera perçu au profit du concessionnaire du canal de Bossuyt.

ART. 6.

Les consignation et droit repris aux art. 1^{er} et 5 additionnels seront calculés et perçus par tonneau de 1,000 kilog. du chargement effectif.

Les bateliers seront tenus d'exhiber, à la première réquisition du contrôleur du canal de l'Espierre ou de son délégué, ou à celle du receveur de l'écluse de Commines, leurs lettres de jauge, qui pourront toutefois être vérifiées par un nouveau mesurage, et, en cas de différence, les droits ou consignations seront calculés d'après la contenance effective, reconnue et constatée par le contrôleur ou receveur.

ART. 7.

Dans le cas où le taux de la consignation ou du péage, mentionnés ci-dessus, serait reconnu insuffisant pour empêcher les canaux de l'Espierre et de Roubaix de nuire à la navigation belge sur Dunkerque et la haute Lys, le gouvernement se réserve le droit de l'augmenter, sans que, de ce chef, le concessionnaire du canal de l'Espierre puisse élever de réclamation.

ART. 8.

Le gouvernement se réserve le droit de racheter la concession du canal, pendant dix ans, à partir de l'ouverture de la navigation, moyennant le remboursement de la dépense d'exécution, à déterminer par expertise contradictoire, plus le cinquième de cette dépense, à titre de prime.

Les revenus du canal perçus jusqu'à l'époque du rachat, seront acquis au concessionnaire, qui ne sera chargé des frais d'entretien et d'exploitation que jusqu'à la même époque.

Arrêté provisoirement par le ministre des travaux publics.

Bruxelles, le 14 octobre 1839.

NOTHOMB.

Accepté par le demandeur en concession.

Bruxelles, le 15 octobre 1839.

F. CORBISIER.

Arrêté définitivement par le ministre des travaux publics.

Bruxelles, le 20 octobre 1839.

NOTHOMB.

ARRÊTÉ ROYAL

Portant concession du canal de l'Espierre.

Léopold , roi des Belges ,

A tous présents et à venir, salut.

Revu notre arrêté du 11 octobre 1839, qui décrète la construction , par voie de concession de péages , des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication , en date du 9 novembre courant ;

Considérant

Qu'aucune soumission n'a été déposée pour le canal de Bossuyt à Courtray ;

Que , pour le canal de l'Espierre , indépendamment de l'offre du demandeur en concession , une soumission a été présentée par le sieur Messen , lequel a fait un rabais de 6 p. % sur les péages stipulés au cahier des charges , rabais qui devait avoir pour effet d'évincer le demandeur en concession ;

Qu'en conséquence , le sieur Messen a été déclaré concessionnaire , sous réserve de notre approbation ;

Vu la loi du 19 juillet 1832 , prorogée par celle du 25 décembre 1838 ;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

L'adjudication de la concession du canal de l'Espierre , à laquelle il a été procédé , par devant notre ministre des travaux publics , le 9 novembre courant , est approuvée ; en conséquence , le sieur Jacques Messen , natif de Nieupoort , faisant élection de domicile à Bruxelles , est déclaré concessionnaire du canal de l'Espierre , et ce , sous les clauses et conditions qui résultent :

1° Du cahier des charges arrêté par notre ministre des travaux publics , le 20 octobre 1839 , et de la convention conclue avec la France , le 27 août ;

2° De la soumission du dit sieur Messen , en date du 9 novembre 1839 (1) ;

(1) SOUMISSION.

Je soussigné Jacques Messen , né à Nieupoort , Flandre occidentale , entrepreneur de travaux publics , demeurant , en ce moment , hôtel de Suède , à Bruxelles , où je fais élection de domicile , après avoir pris connaissance du cahier des charges publié dans le *Moniteur* du 22 octobre dernier , concernant les travaux du canal de l'Espierre , m'engage à exécuter les dits travaux , à mes risques et périls , et déclare me soumettre à toutes les clauses et conditions qui y sont énoncées , moyennant une réduction de 6 p. % sur les péages fixés par le dit cahier des charges.

Pour garantie de la présente soumission , j'ai déposé à la caisse de M. l'agent du caissier-général de l'État , à Gand , la somme de cinquante-cinq mille francs , suivant le récépissé ci-inclus.

Bruxelles , le 9 novembre 1839.

J. MESSEN.

(Annexe n° 4 du procès-verbal d'adjudication du 9 novembre 1839.)

3^e Du procès-verbal d'adjudication en date du même jour, 9 novembre 1839 (1).

ART. 2.

Les propriétés bâties ou non bâties, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit définitivement, pour l'établissement du canal et de ses dépendances, soit, provisoirement, pour en extraire des matériaux ou y faire des dépôts et emprunts de terre, seront acquises ou occupées, conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Wiesbaden, le 14 novembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

(1) Voir les notes 1 et 2, pag. 52.

bb

TABLE.

	Pag
Exposé des motifs	3
Projet de loi	4

ANNEXES.

I. Tableau des routes dont la concession a été autorisée ou adjudgée depuis le 1 ^{er} janvier 1839	5
II. Tableau des routes en instruction, dont la concession a été demandée avant ou depuis le 1 ^{er} janvier 1839.	9
III. Chemins de fer dont la concession a été demandée avant ou depuis le 1 ^{er} janvier 1839	13
IV. Canaux dont la concession a été adjudgée depuis le 1 ^{er} janvier 1839	19
V. Canaux dont la concession a été demandée avant ou depuis le 1 ^{er} janvier 1839	23
VI. Note relative aux canaux de l'Espierre et de Bossuyt a Courtray.	27
Convention du 27 août 1839, entre la Belgique et la France	29
Ratifications du gouvernement belge, du 11 octobre 1839	30
Ratifications du gouvernement français, du 15 septembre 1839	31
Procès-verbal d'échange des ratifications, du 16 octobre 1839	32
Arrêté royal du 11 octobre 1839, qui décrète les deux canaux	Ib.
Arrêté ministériel, du 20 octobre 1839, qui approuve les cahiers des charges et fixe le jour de l'adjudication	37
Cahier des charges pour la concession du canal de Bossuyt	39
Cahier des charges pour la concession du canal de l'Espierre	50
Arrêté royal du 14 novembre 1839, portant concession du canal de l'Espierre	64