

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 3 MAI 1845.

RAPPORT

Fait par M. LESOINNE, au nom de la commission ⁽¹⁾ chargée d'examiner le projet de loi relatif à la concession des chemins de fer de Liège à Namur et des charbonnages du centre à Manage et à Mons ⁽²⁾.

MESSIEURS,

L'honorable M. Cogels, dans le rapport qu'il vous a présenté le 24 avril dernier, sur le projet de concession du chemin de fer de Louvain à la Sambre, vous a expliqué les motifs qui ont empêché votre commission de vous soumettre un travail complet sur les différentes demandes en concessions de chemins de fer qui lui ont été renvoyées. Une clause commune à tous les projets de convention impose au Gouvernement l'obligation de soumettre à la sanction de la Législature toutes ces demandes en concession de chemins de fer, pendant la présente session. Malgré le peu de temps qui lui est laissé pour remplir convenablement sa tâche, votre commission s'est efforcée d'apporter les plus grands soins dans l'examen de ces différents projets. Je viens, en son nom, vous présenter le rapport sur le projet de concession des chemins de fer de Liège à Namur et des charbonnages du centre à Manage et à Mons.

⁽¹⁾ La commission était composée de MM. D'HOFESCHMIDT, *président*, DUMONT, DONNY, ZOUDE, COGELS, MAST DE VRIES et LESOINNE, *rapporteur*.

⁽²⁾ Projet de loi, n° 380.

Comme pour les deux projets, dont les rapports vous ont déjà été présentés, notre attention s'est portée sur les points suivants :

- 1° Ces deux lignes ont-elles un caractère d'utilité générale ?
- 2° Quelle pourra être leur influence sur les recettes du railway de l'État ?
- 3° Les garanties présentées par les demandeurs en concession sont-elles suffisantes ?

Comme ces deux lignes sont distinctes, nous les examinerons séparément.

Chemin de fer de Liège à Namur.

Comme le dit l'Exposé des motifs, ce chemin de fer doit relier les trois provinces du Hainaut, de Namur et de Liège et mettre en communication les nombreux établissements industriels de la vallée de la Meuse avec le railway de l'État. Son utilité ne peut donc être mise en doute.

Quant à son influence sur les recettes des chemins de fer de l'État, votre commission pense que cette influence sera plutôt favorable que nuisible. En effet, comme le dit l'Exposé des motifs, la statistique des chemins de fer démontre que la grande circulation sur les chemins de fer a lieu surtout entre les localités placées à de courtes distances l'une de l'autre.

Les transports tant, en voyageurs qu'en marchandises, qui vont directement d'une frontière à l'autre, sont peu considérables. si l'on en excepte les convois des marchandises entre l'Escaut et le Rhin, et, quant à ce dernier transport, il est invariablement acquis au railway de l'État.

La ligne projetée, qui traverse la vallée si populeuse et si industrielle de la Meuse, reliera la ville de Huy aux stations de Namur et de Liège et formera ainsi deux affluents considérables vers ces deux derniers points.

Votre commission a adopté la convention passée entre le Gouvernement belge et les concessionnaires, avec la modification proposée pour l'art. 3 de la convention relative au chemin de fer de la Dendre, modification qui a pour objet d'empêcher que ces différentes concessions ne deviennent en Belgique l'occasion d'un jeu de bourse.

L'art. 3 sera conçu en ces termes :

« Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée » par l'art. 52 du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou » une société anonyme avec émission d'actions, ces actions ne pourront être » émises en Belgique par souscription ouverte au public, ni être cotées aux » bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin » de fer. »

Le cahier des charges étant presque identiquement le même que celui des deux projets dont les rapports vous ont déjà été présentés et qui nous ont paru

offrir des garanties suffisantes. je me bornerai à vous rendre compte des observations qui ont été faites ou communiquées au sein de la commission.

Des objections ont été faites contre le tracé du chemin de fer entre Huy et Liège, par la rive gauche de la Meuse. On a manifesté la crainte qu'en construisant le railway sur cette rive, où se trouve déjà la grande route de Liège à Namur et le chemin de halage de la rivière, il n'en résultât des dangers pour la circulation sur la route et sur le halage.

M. le Ministre des Travaux Publics, auquel ces observations ont été soumises, a répondu que le cahier des charges ne suppose pas l'établissement obligé du chemin de fer sur cette rive. Toutefois, comme c'est sur la rive gauche que se trouvent le plus de population et le plus d'établissements industriels, tels que fabriques de zinc, alunières, carrières, fours à chaux, etc., il pourra être désirable, sous ce rapport, de voir construire le chemin de fer sur cette rive ; mais, dans ce cas, le Gouvernement imposerait des conditions telles que la circulation sur la route et le chemin de halage ne pût présenter aucun danger.

Un membre ayant demandé si la partie du tracé qui se trouve entre le railway de l'État, près du pont du Val-Benoît et la station projetée de Longdoz, avait été étudiée de manière à ce que sa construction ne créât pas de nouveaux dangers, soit pour la ville de Liège, soit pour la Boverie, pendant les inondations, M. le Ministre des Travaux Publics a aussi répondu que l'on prendrait à cet égard les plus sévères précautions.

L'art. 35 sera aussi modifié comme pour les autres demandes en concession, en ce sens que le mot *homologué* doit être remplacé par le mot *approuvé*.

Votre commission vous propose également d'ajouter à l'art. 54 du cahier des charges du chemin de fer de Namur à Liège, et à l'art. 53 du cahier des charges de celui de Mons à Manage, la même disposition qui a été adoptée par la Chambre pour le chemin de fer de Louvain à Jemeppe, laquelle est ainsi conçue :

« S'il arrivait qu'un chemin de fer à construire par l'État ou une société dût
 » suivre une partie du tracé de la ligne qui fait l'objet de la présente conces-
 » sion, cette partie du tracé pourra être déclarée commune aux deux lignes,
 » et, dans ce cas, les concessionnaires devront livrer passage aux convois dési-
 » gnés par le Gouvernement, moyennant une indemnité à fixer de gré à gré ou
 » à dire d'experts. »

La même erreur se trouve encore ici dans le projet de tarif pour le transport des fonds. Il doit être entendu que, pour chaque mille au-dessus de fr. 1,000, on payera 50 centimes, jusqu'à 5,000 fr.

Les trois derniers articles du cahier des charges sont relatifs au prolongement éventuel du chemin de fer de Liège à Namur jusqu'à Dinant et aux frontières françaises. Les concessionnaires sont tenus d'exécuter ce prolongement si, endéans les dix premières années, on construisait en France, dans la vallée de la Meuse, un chemin de fer, de la frontière à Vireux, ou à tout autre point supérieur de cette vallée.

Ils demandent en même temps à être autorisés à prolonger le chemin de fer de Liège à Namur, jusqu'à Dinant ou la frontière, dans le cas où il ne serait pas également prolongé sur le territoire français.

Votre commission vous propose de rédiger l'art. 65 du cahier des charges du chemin de fer de Namur à Liège, de la manière suivante :

« En cas de concurrence pour la construction de *tout ou partie* du chemin » de fer de Namur à Dinant ou à la frontière, la préférence serait acquise aux » concessionnaires de celui de Namur à Liège. »

Nous avons cru devoir ajouter les mots *tout ou partie*, parce que des demandes en concession de chemins de fer destinés à relier le Luxembourg au railway de l'État, par la vallée de la Meuse, entre Namur et Dinant, viennent d'être adressées au Gouvernement, et qu'il est, par conséquent, indispensable que rien ne puisse s'opposer à leur exécution.

Les concessionnaires ayant aussi demandé, pendant l'examen du présent projet, à être autorisés à prolonger le chemin de fer de Namur à Liège, soit jusqu'à Visé soit jusqu'à la frontière néerlandaise, votre commission, d'accord avec M. le Ministre des Travaux Publics, vous propose d'ajouter au cahier des charges un article ainsi conçu :

« ART. 66. Les concessionnaires sont également autorisés, à leurs frais, risques et périls, et sous le régime du présent cahier des charges, à prolonger le chemin de fer de Namur à Liège, soit jusqu'à Visé, soit jusqu'à la frontière néerlandaise, dans le cas où une concession serait accordée par le gouvernement des Pays-Bas, sur la rive droite de la Meuse, vers la frontière de Belgique. »

Chemin de fer de Manage à Mons.

Ce chemin de fer, qui est destiné à mettre en communication les charbonnages du levant de Mons ou du centre avec le railway de l'État et le canal de Mons à Condé, sera construit, comme le dit l'Exposé des motifs, d'après un système de pentes et de courbes, convenable pour des convois à petite vitesse transportant des marchandises, mais peu propre au transport des voyageurs.

Sous ce rapport, le préjudice qu'il pourrait causer aux recettes du railway de l'État sera tout à fait nul.

Ce chemin de fer a, du reste, un caractère d'utilité réelle pour le transport des houilles et autres marchandises pondéreuses, dans la direction de Bruxelles et Charleroy, d'une part, et dans celle de Mons, de l'autre.

Mais, précisément à cause de la position favorable qu'il ferait aux charbonnages du centre, il soulève des réclamations de la part des autres bassins houillers du Hainaut. Les exploitants du couchant de Mons et de Charleroy ont prétendu que la création de cette nouvelle communication, par cela même

qu'elle favorisait les houillères du centre, plaçait les charbonnages des deux autres bassins dans des conditions d'infériorité, quant à la vente de leurs produits.

De nouvelles demandes en concession adressées au Gouvernement paraissent devoir lever cette difficulté; les nouvelles lignes demandées auraient l'heureux résultat de rétablir l'équilibre entre les trois bassins houillers du Hainaut, équilibre qu'il semble, du reste, être généralement désirable de maintenir.

M. le Ministre a donné connaissance à la section centrale des négociations entamées avec les demandeurs en concession de ces lignes nouvelles et il lui a communiqué deux conventions passées avec une compagnie belge, pour l'exécution d'un canal de Mons à la Sambre et de la branche ferrée, des charbonnages du centre à Erquelinnes, ainsi qu'une convention conclue avec une autre compagnie, pour la construction d'une branche de chemin de fer, de Marchienne au même point d'Erquelinnes.

Parmi les pétitions qui nous ont été renvoyées, deux s'opposent à la construction du railway de Manage à Mons. L'une est du conseil communal de Rœulx, l'autre de plusieurs membres du conseil d'administration, commissaires et actionnaires de la route de Mons à Rœulx. Les signataires de ces deux pétitions se plaignent du tort que leur causerait la route ferrée de Manage à Mons, qui leur enlèverait tout le transport qui se fait actuellement par la chaussée de Mons à Rœulx, six ans à peine après qu'ils en ont obtenu la concession et pour l'exécution de laquelle il a été dépensé plus de 500 mille francs.

Votre commission n'a pas cru avoir à se prononcer sur le contenu de ces pétitions; elle a cependant jugé la position des pétitionnaires digne d'intérêt et elle a proposé de renvoyer ces pétitions à l'examen de M. le Ministre des Travaux Publics.

Votre commission vous propose, en conséquence de ce qui précède, à l'unanimité, d'accorder votre approbation au projet de loi qui vous est soumis, moyennant les modifications que votre commission a cru convenable d'introduire et avec l'addition, au projet, de deux articles relatifs aux lignes nouvelles, articles qui seraient formulés dans les termes suivants :

« ART. 2. Le Gouvernement est autorisé à concéder à la compagnie représentée par les sieurs J.-R. Bischoffsheim et Joseph Oppenheim et aux conditions posées dans les conventions annexées à la présente loi,

» 1^o Le canal de Mons à la Sambre, par la vallée de la Trouille;

» 2^o La branche de chemin de fer, ayant son origine au chemin de fer de Manage à Mons et aboutissant à la Sambre vers Erquelinnes.

» ART. 3. Le Gouvernement est autorisé à accorder à la compagnie représentée par le sieur A.-H. Neville et aux conditions posées dans la convention annexée à la présente loi, la concession d'un chemin de fer, de Marchienne-au-Pont à la frontière de France, par la vallée de la Sambre. »

Les conventions qui font l'objet des art. 2 et 3 accompagnant le présent

rapport, auquel nous joignons également une note explicative, transmise par le Département des Travaux Publics.

Les deux concessions de lignes nouvelles de chemins de fer seraient régies par les cahiers des charges de Liège à Namur et de Manage à Mons.

Pour ce qui est du canal de Mons à la Sambre, on maintiendrait, sauf quelques modifications, le cahier des charges arrêté par le Gouvernement en 1838, et qui est aussi reproduit comme annexe du rapport.

Le rapporteur,

LESOINNE.

Le président,

C. D'HOFFSCHMIDT.

ANNEXES.

N^o 1.

Les conventions ci-jointes ont pour objet l'établissement de communications nouvelles, que l'on doit considérer comme formant le complément du chemin de fer de Manage à Mons.

Ces communications sont :

- 1^o Le canal de Mons à la Sambre, par la vallée de la Trouille;
- 2^o Un chemin de fer de Marchienne-au-Pont à la frontière de France, par la vallée de la Sambre;
- 3^o Un chemin de fer des charbonnages du Centre vers la Haute-Sambre.

Ce dernier chemin de fer était déjà compris, mais comme éventualité, dans le cahier des charges de la concession du chemin de Manage à Mons.

Le canal de Mons à la Sambre a été décrété par un arrêté royal du 28 août 1838, à la suite d'une enquête et d'une instruction fort étendue, dont M. l'inspecteur Vifquain a fait l'historique, pag. 281 et suiv., de son travail sur les voies navigables de la Belgique.

Ce canal est incontestablement l'un des ouvrages les plus utiles que l'on puisse entreprendre en Belgique; on l'a regardé, pendant longtemps, comme inexécutable sans subside de l'État; l'on doit donc saisir avec empressement l'occasion qui se présente aujourd'hui, d'en obtenir la réalisation, non-seulement sans charge pour le trésor de l'État, mais, de plus, avec un rabais notable sur le taux de péages admis en 1838.

Nous avons dit plus haut qu'il s'agit ici d'un complément du chemin de fer de Manage à Mons.

Voici comment :

Le chemin de fer de Manage à Mons, destiné à mettre les charbonnages du Centre en communication avec le canal de Mons à Condé, remplace aujourd'hui le canal projeté en 1841, qui, partant de Goegnies, point de bifurcation des embranchements du canal de Charleroy, devait descendre, par les vallées du Thiriau et de la Haine, jusqu'au canal de Mons.

L'enquête ouverte sur ce projet de canal a constaté :

Que, depuis longtemps, l'on avait reconnu la nécessité de relier entre eux les trois bassins houillers du Hainaut et de les mettre en communication directe et facile avec les principaux points de consommation, afin de détruire le monopole de chaque centre houiller sur certains marchés et de faire disparaître les hausses subites, souvent exagérées, qui frappent le consommateur;

Que, par la réunion de ces bassins, la position de l'industrie métallurgique se trouvera améliorée, la houille propre à la fabrication du coak ne devant

plus manquer, comme cela est arrivé en 1837 et 1838, époque à laquelle les hauts-fourneaux de Charleroy durent recourir aux charbons du Centre et à ceux de Mons;

Que, si l'on considère l'ensemble des grandes lignes navigables du pays, on est frappé de l'inconvénient de la lacune qui existe entre Mons et la Sambre, d'un côté, et Mons et le canal de Charleroy, de l'autre.

La commission d'enquête déclara, à l'unanimité, l'utilité publique du canal de Goegnies à Mons par le Thiriau et la Haine, sous la condition que le Gouvernement accorderait un subside de la moitié de la dépense réelle d'exécution du canal de Mons à la Sambre et ferait adjudger les deux entreprises le même jour, sans, toutefois, que l'inexécution de l'un de ces canaux pût empêcher l'exécution de l'autre.

Les considérations invoquées par la commission d'enquête, en 1841, ont encore aujourd'hui toute leur valeur; la jonction des trois bassins charbonniers du Hainaut, est aujourd'hui, comme elle l'était alors, une chose infiniment désirable dans l'intérêt du consommateur comme dans celui des divers centres de production.

Le chemin de fer de Manage à Mons établit cette jonction au profit surtout des charbonnages du Centre qu'il met en relation, d'une manière certaine, avec Mons et l'Escaut et, éventuellement (art. 64 du cahier des charges), avec la Haute-Sambre.

Mais il restait à rendre la Sambre accessible aux produits des charbonnages du couchant de Mons et à établir une communication appropriée au transport économique des matières pondéreuses entre Charleroy, Mons et l'Escaut.

Ce double résultat sera atteint par l'établissement du canal de Mons à la Sambre, qui lève ainsi la seule objection que pouvait rencontrer le chemin de fer de Manage à Mons.

Le chemin de fer de Marchienne-au-Pont à la frontière de France, indépendamment des facilités et des avantages qu'il assure aux populations et à l'industrie de la vallée de la Sambre, permettra aux produits de l'arrondissement de Charleroy d'atteindre le point d'Erquelines sur la Haute-Sambre belge, à des conditions analogues à celles offertes aux produits du Centre, par l'embranchement du chemin de fer de Manage à Mons.

Les trois conventions nouvelles formant, ainsi que nous l'avons dit, le complément des propositions du Gouvernement relatives au chemin de fer de Manage à Mons, il y aura lieu d'ajouter, par amendement, au projet de loi destiné à sanctionner la concession de cette voie de communication, deux articles nouveaux, ainsi rédigés :

- « ART. 2. Le Gouvernement est autorisé à concéder à la compagnie représentée par les sieurs J.-R. Bischoffsheim et Joseph Oppenheim,
- » 1^o Le canal de Mons à la Sambre, par la vallée de la Trouille;
- » 2^o La branche de chemin de fer, ayant son origine au chemin de fer de Manage à Mons et aboutissant à la Sambre vers Erquelines.
- » Les conditions de ces deux concessions seront celles des conventions ci-annexées.

» ART. 3. Le Gouvernement est autorisé à accorder à la compagnie repré-
» sentée par le sieur A.-H. Neville, la concession d'un chemin de fer de Mar-
» chienne-au-Pont à la frontière de France, par la vallée de la Sambre. Les
» conditions de cette concession seront celles de la convention annexée à la
» présente loi. »

Pour les deux concessions de chemins de fer, on s'en réfère aux cahiers des charges de Liège à Namur et de Manage à Mons, actuellement soumis à l'examen de la Chambre.

Les conditions de la concession du canal de Mons à la Sambre seraient réglées par le cahier des charges adopté, en 1838, pour ce canal, sauf les quelques modifications qui résultent des dispositions de la convention.



CANAL DE MONS A LA SAMBRE.

CONVENTION.

Entre les sieurs J.-R. Bischoffsheim, administrateur de la Banque de Belgique, demeurant à Bruxelles, et Joseph Oppenheim, négociant, demeurant également à Bruxelles;

Et le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Travaux Publics,
A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les comparants de première part s'engagent à fournir les fonds nécessaires pour l'établissement d'un canal de Mons à la Sambre, et à exécuter ce canal, à leurs frais, risques et périls, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges, arrêté par le Ministre des Travaux Publics, le 25 août 1838, lequel cahier des charges sera obligatoire entre parties et sortira son plein et entier effet, en tant qu'il n'y est pas dérogé par la présente convention.

ART. 2. Les premiers contractants, pour assurer l'exécution de l'engagement par eux pris aux termes de l'article précédent, verseront, à la première demande du Gouvernement, un cautionnement de huit cent mille francs, en numéraire, bons du trésor ou obligations des emprunts nationaux; ce capital sera remis au Gouvernement qui en demeurera dépositaire, sans devoir aucun intérêt; il sera restitué aux concessionnaires, par cinquièmes, à mesure qu'ils auront exécuté des travaux ou acquis des propriétés pour une somme double de celle dont ils réclameront le remboursement.

ART. 3. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le Ministre des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, de deux millions de francs, y compris le cautionnement mentionné à l'art. 2.

ART. 4. Les concessionnaires ont la faculté de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, en se conformant, du reste, aux lois et règlements sur la matière. Cette émission ne pourra se faire qu'en titres sur lesquels il aura été versé 30 p. %.

Ces titres ou actions ne pourront être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du canal, ou après le versement intégral du montant des actions.

Si les concessionnaires usent de la faculté que leur confère le § 1^{er} du présent article, ils n'en restent pas moins personnellement obligés, envers le Gouvernement, pour l'entière et bonne exécution des travaux, dans les limites de la présente convention, même dans le cas où ils formeraient une société anonyme approuvée par le Gouvernement; l'approbation qui serait donnée aux statuts d'une semblable société, ayant uniquement pour but de lui assurer une existence légale, mais nullement de substituer un nouvel obligé aux obligés primitifs qui seraient déchargés.

ART. 5. Les concessionnaires font un rabais de 40 p. %, sur les péages indiqués à l'art. 35 du cahier des charges.

ART. 6. Ils prennent à leur charge les indemnités qui pourraient être dues aux auteurs du projet, en vertu des dispositions en vigueur sur la matière.

ART. 7. L'addition suivante est faite au dernier paragraphe de l'art. 26 du cahier des charges :

« Et dans ce cas il aurait le droit de s'approprier toutes les recettes, jusqu'à concurrence du montant des fournitures et travaux exécutés d'office, majoré d'un cinquième, à titre de dommages-intérêts. »

ART. 8. Les concessionnaires se trouveront en demeure d'exécuter les obligations qui leur incombent dans les différents cas prévus au cahier des charges, par la seule expiration du terme leur accordé à cet effet, et sans qu'il soit besoin d'aucun acte judiciaire.

ART. 9. Dans le cas où l'on découvrirait dans les fouilles à faire pour l'établissement du canal et de ses dépendances, quelques objets d'art, d'antiquité, de numismatique, d'histoire naturelle, etc., ces objets deviendraient la propriété de l'État.

ART. 10. Dans le cas où le Gouvernement décréterait l'établissement d'un chemin de fer, du chemin de fer de l'État vers la Sambre, les concessionnaires auraient, à conditions égales, la préférence pour l'exécution de ce chemin de fer.

ART. 11. Les droits d'enregistrement seront fixes et s'élèveront en principal à fr. 1-70.

ART. 12. Les art. 41, 42 et 51 du cahier des charges sont supprimés.

ART. 13. Le remboursement du cautionnement pourra être immédiatement réclamé, dans le cas où la loi de concession ne serait pas votée dans la présente session, ou si les Chambres législatives apportaient aux présentes des changements que les capitalistes soumissionnaires ne pourraient admettre.

ART. 14. Le Ministre des Travaux Publics accepte les conditions et stipulations qui précèdent, et s'oblige à les soumettre à la sanction de la législature, avant la fin de la présente session; si la sanction de la législature était refusée, la convention qui précède serait regardée comme non avenue.

Fait en double à Bruxelles, le 5 mai 1845.

A. DECUAMPS.

J.-R. BISCHOFFSHEIM.

JOSEPH OPPENHEIM.

CANAL DE MONS A LA SAMBRE.

LÉOPOLD, Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la demande du sieur Vander Elst (V.-J.), ingénieur civil à Cuesmes, en concession d'un canal de Mons à la Sambre ;

Vu le procès-verbal d'enquête et les autres pièces de l'instruction ;

Vu le cahier des charges souscrit par le demandeur en concession ;

Considérant que le canal de Mons à la Sambre, en achevant la réunion des bassins de l'Escaut et de la Meuse, fera disparaître une des principales lacunes du système des voies navigables de la Belgique ;

Vu la loi du 19 juillet 1832, portant :

« ART. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à concéder des péages pour un terme qui n'excédera pas 90 ans, en se conformant aux lois existantes.

» ART. 4. Aucune concession ne peut avoir lieu que par voie d'adjudication publique, et qu'après enquête sur l'utilité des travaux, la hauteur du péage et sa durée. »

Vu les lois du 8 mars 1810 et du 17 avril 1835, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Sur la proposition de notre Ministre des Travaux Publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ART. 1^{er}. Il sera construit un canal de jonction entre la Sambre et le canal de Mons vers Condé.

ART. 2. Ce canal aura son origine dans le bief supérieur de la Sambre en Belgique, près du village d'Erquelinnes.

Il traversera d'abord ce village et se dirigera, en laissant celui de Grand-Reng sur la gauche, vers la ferme du Grand-Rignœux, à Rouveroy.

Il descendra ensuite dans la vallée de la Trouille, et traversera le village de Givry, en se tenant généralement sur la rive droite de cette rivière, qui sera redressée en plusieurs endroits.

Immédiatement en aval de Givry, le canal franchira la Trouille pour se placer sur la rive gauche de cette rivière, qu'il suivra à peu près parallèlement à son cours, et en traversant les territoires des communes de Harmignies et de Spiennes ; de ce point, il se dirigera sur le canal de Mons à Condé, soit par Cuesmes, soit en traversant la ville de Mons.

ART. 3. La disposition générale du tracé est indiquée aux plans annexés au présent arrêté, sous les n^{os} 1, 2 et 3, visés par notre Ministre des Travaux Publics.

ART. 4. Le canal, pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, devra s'élever, sur le territoire d'Erquennes, de 10 à 16 mètres au-dessus du plafond de la Sambre, et se tenir au même niveau jusqu'à la ferme du Grand-Rignoux, puis racheter la pente qui existe entre ce bief culminant et le bief supérieur du canal de Mons à l'Escaut.

Les pentes des deux parties du canal séparées par le bief de partage, seront rachetées par des écluses de 2 mètres de chute au plus, et dont le nombre et l'emplacement seront déterminés d'après les localités. Les écluses seront à sas; elles auront 42 mètres de longueur entre les buses, et 5^m,20 de largeur entre les bajoyers.

La ligne de flottaison sera établie dans chaque bief à 2^m,10 au-dessus des buses des écluses.

ART. 5. Le canal aura 10 mètres de largeur au plafond.

Les chemins de halage auront 4 mètres de largeur en crête.

ART. 6. Pour l'alimentation du canal, on conduira au bief de partage les eaux des ruisseaux qui coulent sur le territoire de la commune de Peissant, et on y élèvera, à l'aide de machines à vapeur, les eaux du bief supérieur de la Sambre.

ART. 7. Il sera construit, sous le canal, des ponts, ponceaux, aqueducs ou siphons en nombre suffisant, et dont le débouché sera déterminé d'après le volume d'eau auquel chacun d'eux devra livrer passage.

ART. 8. Il sera établi sur le canal, pour le maintien des communications existantes, et aux emplacements à déterminer par le Gouvernement, seize ponts, dont six ponts isolés et dix ponts sur écluses.

ART. 9. Les propriétés nécessaires à l'établissement et à la construction du canal et de ses dépendances, seront emprises et occupées conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

ART. 10. Il sera procédé à l'adjudication publique de la concession du canal, conformément au cahier des charges approuvé par notre Ministre des Travaux Publics et souscrit par le demandeur en concession.

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Ostende, le 28 août 1838.

LÉOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Travaux Publics,

НОТНОМВ.

DEVIS ET CAHIER DE CHARGES.

PREMIÈRE SECTION.

Tracé.

ART. 1^{er}. Le canal aura son origine dans le bief supérieur de la Sambre en Belgique, près du village d'Erquelinnes.

Il traversera d'abord ce village et se dirigera, en laissant celui de Grand-Reng sur la gauche, vers la ferme du Grand-Rignœulx, à Rouveroy.

Il descendra ensuite dans la vallée de la Trouille et traversera le village de Givry, en se tenant généralement sur la rive droite de cette rivière qui sera redressée en plusieurs endroits.

Immédiatement en aval de Givry, le canal franchira la Trouille, pour se placer sur la rive gauche de cette rivière, qu'il suivra à peu près parallèlement à son cours et en traversant les territoires des communes de Harmignies et de Spiennes; de ce point, il se dirigera sur le canal de Mons à Condé, soit par Cuesmes, soit en traversant la ville de Mons.

ART. 2. Les divers alignements du tracé seront raccordés entre eux par des courbes régulières de 150 mètres au moins de rayon.

ART. 3. La disposition générale du tracé du canal est indiquée aux plans annexés au présent devis et cahier de charges, sous les n^{os} 1, 2 et 3.

II^e SECTION.*Profil longitudinal.*

ART. 4. Le canal, pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, devra s'élever, sur le territoire d'Erquelinnes, de 10 à 16 mètres au-dessus du plafond de la Sambre, supposé à 2 mètres au-dessous de la flottaison du premier bief en Belgique, et se tenir au même niveau jusqu'à la ferme du Grand-Rignœulx, puis racheter la pente qui existe entre ce bief culminant et le bief supérieur du canal de Mons à l'Escaut.

Les pentes des deux parties du canal séparées par le bief de partage, seront rachetées par des écluses à sas, de 3 mètres de chute au plus, et dont le nombre et l'emplacement seront déterminés d'après les localités.

Le canal aura 2^m,80 de profondeur depuis l'arête intérieure des chemins de halage jusqu'au niveau du plafond.

Cette profondeur pourra néanmoins, suivant les localités et avec l'autorisation du Gouvernement, être réduite à 2^m,60 pour des cas spéciaux justifiés par les circonstances.

La ligne de flottaison sera établie dans chaque bief à 2^m,10 au-dessus des buses des écluses.

III^e SECTION.*Profil transversal.*

ART. 5. Le canal aura 10 mètres de largeur au plafond ; sa largeur en gueule sera déterminée d'après l'inclinaison des talus intérieurs, qui sera réglée suivant la nature du terrain et les localités. Il en sera de même de l'inclinaison et des dimensions des talus extérieurs des bermes et des contre-fossés ; partout où de besoin, les talus s'appuieront sur des murs de soutènement ou seront revêtus de perrés

Les chemins de halage auront 4 mètres de largeur en crête.

ART. 6. Si le canal traverse la ville de Mons, le Ministre des Travaux Publics autorisera, s'il y a lieu, telle modification aux dimensions fixées à l'article précédent, qui serait jugée nécessaire par suite des arrangements à intervenir éventuellement entre l'administration communale et le concessionnaire.

Il est entendu toutefois que, eu égard d'ailleurs à l'établissement éventuel des gares ou bassins, deux bateaux devront pouvoir s'y croiser partout sans difficulté.

Les arrangements entre le concessionnaire et la ville de Mons n'auront d'effet que par la ratification du Gouvernement ; ils devront consacrer, en faveur de la navigation traversant la ville, l'affranchissement de toutes charges ou impositions locales.

IV^e SECTION.*Alimentation.*

ART. 7. Le concessionnaire assurera l'alimentation du canal : 1^o en conduisant au bief de partage les eaux des ruisseaux qui coulent sur le territoire de la commune de Peissant, et celles de tous autres cours d'eau pour lesquels il obtiendrait, à cet effet, l'autorisation spéciale du Gouvernement ; 2^o en y élevant, à l'aide de machines à vapeur, les eaux du bief supérieur de la Sambre.

Pour compenser, dans ce dernier bief, la perte d'eau qui en résulterait pour la navigation de la Sambre, le concessionnaire dirigera, vers l'amont de l'écluse de Solre, les eaux du ruisseau de Thure, qui a aujourd'hui son embouchure en aval de cette écluse.

Il est expressément stipulé qu'en aucun temps le concessionnaire ne pourra prendre au bief supérieur de la Sambre une quantité d'eau plus grande que le produit de la Thure, jaugée dans son état moyen, et qu'il devra maintenir l'étiage de ce bief à sa jauge légale.

Le détournement de la Thure sera opéré au moyen d'un barrage avec ventellerie et de tous autres ouvrages nécessaires pour assurer le prompt écoulement des eaux surabondantes et prévenir tous dommages aux propriétés riveraines.

La manœuvre de cette ventellerie sera confiée à l'agent de la navigation de la Sambre, qui est chargé de celle du déversoir de l'écluse de Solre.

Le Gouvernement s'interdit la faculté de céder aucune prise d'eau dans le premier bief ou bief supérieur de la Sambre, le surplus des eaux nécessaires à l'alimentation de cette rivière canalisée étant réservé pour subvenir éventuellement à l'alimentation du canal de Mons à la Sambre.

V^e SECTION.

Terrassements.

ART. 8. Les remblais seront élevés avec le plus grand soin, de manière à prévenir, autant que possible, toutes filtrations ou éboulements après que les eaux auront été mises dans le canal.

Avant de livrer le canal à la navigation, les terrassements devront être régularisés sur toute leur longueur, suivant les profils en travers arrêtés par le Gouvernement aux termes de l'art. 32 ci-après.

ART. 9. Il sera, le cas échéant, suppléé à l'aide d'emprunts, à l'insuffisance des déblais. Dans le cas contraire, les terres inutiles seront déposées à 1 mètre au moins au-delà des limites du canal.

Toutefois le concessionnaire pourra employer les terres excédantes à l'exhaussement et à l'élargissement des digues, partout où il le trouvera convenable.

VI^e SECTION.

Ouvrages d'art et intersections du canal avec les routes et chemins.

ART. 10. Les écluses à sas auront 42 mètres de longueur, entre les buses, et 5^m,20 de largeur, entre les bajoyers ; les chambres des portes d'amont et d'aval auront chacune 5 mètres de longueur.

ART. 11. Il sera construit sous le canal des ponts, ponceaux, aqueducs ou siphons en nombre suffisant, et dont le débouché sera déterminé d'après le volume d'eau auquel chacun d'eux devra livrer passage.

Le cas échéant, le concessionnaire serait seul responsable de tout dommage quelconque qui pourrait être causé à des tiers, soit par l'effet de la position de ces ouvrages d'art, soit parce que le débouché ménagé au passage des eaux ne serait pas suffisant, et tous dommages-intérêts de ce chef tomberaient à sa charge exclusive.

ART. 12. Il sera établi sur le canal, pour le maintien des communications existantes, seize ponts, savoir : six ponts isolés et dix ponts sur écluses.

Les emplacements de ces ponts seront déterminés par le Gouvernement, le concessionnaire entendu.

Les ponts à établir seront fixes ou mobiles.

Les ponts fixes offriront au passage de la navigation une largeur de 6^m,70 au moins, y compris le chemin de halage. Il leur sera donné assez de hauteur pour que les bateaux naviguant actuellement sur le canal de Mons à l'Escaut et

et à la Sambre, puissent les franchir à vide sans difficulté. Ils offriront à la circulation des voitures, piétons, etc. une largeur de 4 mètres au moins.

Les ponts mobiles et les ponts sur les écluses auront les largeurs usitées sur les canaux de l'État.

La passe des ponts mobiles sera en rapport avec les dimensions des écluses.

ART. 13. Si, pour faire passer une route par-dessus le canal, il est nécessaire de l'exhausser ou de l'abaisser, cette modification, à son profil longitudinal, ne pourra avoir pour résultat de donner à la route une inclinaison de plus de 0^m,03 par mètre, sans une autorisation expresse du Département des Travaux Publics.

Les rampes à établir à cette fin seront, au besoin, pourvues d'aqueducs.

Tout ce qui vient d'être stipulé, par rapport à la traversée des routes, est applicable aux intersections du canal avec les chemins vicinaux et autres, sauf que les pentes et rampes pourront s'élever jusqu'à 0^m,05 par mètre. Ces pentes et rampes devront, au besoin, être pourvues d'une chaussée pavée.

ART. 14. Tous les ouvrages d'art, sans distinction, seront exécutés conformément aux règles de la bonne construction; ils seront établis sur de bonnes et solides fondations, appropriées d'ailleurs à la nature du sol.

Leurs abords seront, en cas de besoin, mis en état de résister à l'impulsion des eaux

VII^e SECTION.

Dépendances du canal.

ART. 15. Les machines à vapeur destinées à élever les eaux de la Sambre jusqu'au bief de partage, auront, en tout temps, la force nécessaire pour que leur produit, ajouté à celui des ruisseaux dont il est parlé au § 1^{er} de l'art. 7, suffise pour assurer la marche active de la navigation, quel que soit le développement que l'avenir lui réserve.

Elles seront de l'espèce réputée la plus perfectionnée, confectionnées avec tout le soin nécessaire pour fonctionner sans embarras, sans difficulté et sans danger, et offrir toutes les garanties désirables.

Les chaudières auront des dimensions appropriées à la force des machines, et seront également confectionnées avec tout le soin possible. Il y en aura toujours une en réserve.

Le tout sera renfermé dans un bâtiment parfaitement approprié à sa destination et assez vaste pour qu'indépendamment des machines qu'il doit contenir, le personnel nécessaire pour la manœuvre de celles-ci puisse y être commodément logé.

Les machines seront pourvues de tous les accessoires; attirails et engins nécessaires pour les faire fonctionner.

ART. 16. Il sera construit près de chaque écluse et de chaque pont mobile, une maison destinée au logement de l'éclusier ou du pontonnier; ces maisons auront au moins 7 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur, et 4^m,50 de hauteur, depuis le sol du rez-de-chaussée, jusqu'à la corniche; elles consisteront en un cave, une rez-de-chaussée et des mansardes.

ART. 17. Il sera construit, à proximité du canal, sur un emplacement à fixer ultérieurement de concert entre le Gouvernement et le concessionnaire, un bâtiment destiné à recevoir la direction ou l'agence générale du canal : ce bâtiment sera envisagé comme dépendance de celui-ci.

ART. 18. Tous les bâtiments dont il est parlé aux trois articles précédents, seront construits selon les règles de l'art et avec la solidité nécessaire pour en assurer la durée.

Chaque maison éclusière ou pontonnière sera accompagnée d'un jardin de 10 ares au moins de superficie, et les deux bâtiments destinés, l'un à l'agence générale, et l'autre au logement des préposés aux machines à vapeur, auront chacun un jardin de 20 ares au moins.

Ceux de ces maisons ou bâtiments qui seraient construits en la ville de Mons, n'auront pas nécessairement de jardin.

ART. 19. A partir de l'origine du canal à Erquelionnes, il sera placé, le long de celui-ci, des bornes kilométriques en pierre calcaire.

VIII^e SECTION.

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

ART. 20. Tous les ouvrages, sans distinction, seront exécutés conformément au présent devis et cahier de 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 des parements seront exécutées en moellons calcaires épincés ou en briques, et celles des fondations et de remplissage en moellons et libages bruts. Les socles et les cordons seront en moellons piqués sur toutes les faces vues. Les voûtes des ponts, ponceaux, aqueducs, etc., pourront être faites en briques, toutefois avec des têtes en moellons piqués ; les arêtes, les tablettes de recouvrement et les rampants seront en pierre de taille.

La chaux employée dans les ouvrages destinés à être immergés sera entièrement hydraulique.

ART. 21. Sauf les pieux qui pourront être en bois de hêtre, mais fraîchement coupés, il ne sera fait usage pour tous les travaux du canal, sans distinction, que de bois de chêne.

ART. 22. Les pavés et bordures à mettre en œuvre pour le raccordement des chemins coupés par le canal avec les ponts à établir sur celui-ci, seront respectivement du 4^e et du 3^e échantillon en usage dans les travaux des ponts et chaussées.

ART. 23. Tous les ouvrages seront totalement achevés et le canal livré à la

circulation endéans un délai de trois mois, prenant cours du jour où le procès-verbal d'adjudication aura été approuvé.

ART. 24. Lorsque les travaux seront complètement terminés, il sera procédé à leur réception générale en présence des commissaires que l'administration désignera à cet effet, et qui seront chargés de reconnaître si le concessionnaire a bien rempli les obligations qui lui étaient imposées; il sera procédé, également en présence des commissaires, à la reconnaissance et à la graduation des échelles métriques que le concessionnaire aura dû faire tracer préalablement sur les bajoyers d'amont et d'aval des écluses, et sur les culées des ponts, aqueducs, déversoirs, réservoirs, etc. Le point zéro de ces échelles correspondra à la profondeur prescrite pour le mouillage, et, dans chaque bief, cette profondeur sera rapportée au buse des écluses et au radier des autres ouvrages d'art. Le but de cette mesure est de donner les moyens de s'assurer si, en tous temps, le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage est constamment le même et si la surface des eaux ne s'est pas insensiblement relevée, par l'exhaussement de la cunette, au préjudice des propriétaires riverains.

Les procès-verbaux des commissaires devront être soumis à l'approbation du Gouvernement.

ART. 25. 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 de ses dépendances; il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des écluses, ponts, maisons éclusières et pontonnières, ponceaux, aqueducs et autres ouvrages d'art; 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. 26. 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, sauf les temps de chômage. 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 ou de ses dépendances, le concessionnaire sera passible de dommages et intérêts envers la partie lésée.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque du canal ou de ses dépendances, le Gouvernement, après deux avertissements réitérés à huit jours d'intervalle, pourra faire exécuter les travaux d'office pour compte du concessionnaire.

ART. 27. Lors de l'exécution des travaux de construction et d'entretien, aux endroits où le canal traversera des communications pavées ou autres, le concessionnaire assurera, au moyen de mesures provisoires convenables, la liberté du roulage dans l'intérêt duquel on suivra, au besoin, la marche indiquée à l'article précédent.

IX^e SECTION.*Conditions générales.*

ART. 28. 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 de Mons à la Sambre 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. 29. 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. 30. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, entre Mons et la Sambre, ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée du canal, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même :

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

ART. 31. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le canal ici concédé, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées, sauf indemnité en cas d'entraves à la navigation et la réparation de tout dommage matériel résultant des travaux.

X^e SECTION.*Projets définitifs.*

ART. 32. 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 de 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, ponceaux, aqueducs et tous ouvrages d'art, ainsi que pour les maisons, etc., de 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 des écluses et des ponts.

Si les projets définitifs s'écartaient, en quelques points, des données du

cahier de 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.

XI^e SECTION.

Frais à charge du concessionnaire.

ART. 33. Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier de charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles proposées par le concessionnaire, dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue, pour la complète réalisation du canal de Mons à la Sambre 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 frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, et de reconstructions pendant la durée de la concession ;

2^o Des frais d'exploitation ;

3^o Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le Département des Travaux Publics, tant sur les constructions que sur l'entretien et sur l'exploitation, et dont le montant est fixé à l'article 46.

ART. 34. 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, de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit provisoirement pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terre à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication entre le canal et 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.

A défaut d'arrangement à l'amiable entre le concessionnaire et les propriétaires des terrains mentionnés ci-dessus, l'acquisition et l'occupation de ces terrains se feront conformément aux lois en vigueur concernant l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les plans parcellaires seront produits par le concessionnaire, qui supportera tous les frais quelconques d'instance administrative et judiciaire.

Le concessionnaire prend également à sa charge toute indemnité pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et généralement pour tous dommages quelconques résultant des travaux.

XII^e SECTION.

Péages et exploitation.

ART. 35. Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le péage à percevoir par le concessionnaire est fixé, par tonneau et par kilomètre, ainsi qu'il suit :

1^o Pour les bateaux chargés ,

a. *Un centime et demi* à raison du tonnage du bateau, tel qu'il sera déterminé par son procès-verbal de jaugeage,

b. *Quatre centimes et demi* à raison du chargement effectif du bateau, indiqué par son échelle d'immersion;

2^o Pour les bateaux vides.

Un centime et demi à raison de la capacité du bateau, d'après son procès-verbal de jaugeage.

Tout kilomètre entamé sera censé parcouru en entier.

Toute perception faite avant le parfait achèvement des travaux, dûment constaté par procès-verbal de réception, à moins qu'à raison de circonstances particulières, elle n'ait été anticipativement autorisée par le Gouvernement, sera réputée illicite et rendra le concessionnaire passible d'une amende de fr. 500 au profit de l'État.

ART. 36. Il ne pourra être établi sur le canal de Mons à la Sambre, pendant la durée de la concession, aucun péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de la province, soit au profit d'une ou plusieurs communes.

ART. 37. Il sera loisible à qui que ce soit d'établir, le long du canal et sur un point à son choix, des magasins, quais ou abordages, avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et le déchargement des bateaux, à condition qu'ils ne puissent ni entraver, ni empêcher la libre circulation sur le canal et les chemins de halage.

Le Gouvernement se réserve, dans ce cas, d'autoriser l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ART. 38. 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 canaux s'embranchant sur le canal ici concédé.

Le concessionnaire du canal de Mons à la Sambre ne pourra, en même temps, mettre obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à sa charge, ni aucune perte d'eau pour le canal.

ART. 39. Indépendamment des péages sur la navigation, le concessionnaire jouira de la pêche, du produit des herbages, des plantations et généralement de tous les fruits quelconques du canal et de ses dépendances.

XIII^e SECTION.

Durée de la concession; mode et conditions de l'adjudication; cautionnement.

ART. 40. La concession prendra cours du jour où le canal aura pu être livré à la circulation et, au plus tard, à l'expiration du délai accordé pour l'exécution à l'art. 23.

Elle sera de quatre-vingt-dix ans.

ART. 41. La concession sera offerte en adjudication publique, par voie de soumissions et sous réserve de l'approbation du Gouvernement.

Ne seront admis à prendre part à l'adjudication que les particuliers ou sociétés qui justifieront, par quittance de versement ou certificat de dépôt, d'avoir, au préalable, fourni un cautionnement de fr. 300,000 en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux.

Cette quittance ou ce certificat devra être annexé à la soumission déposée par chaque concurrent.

Les soumissions devront indiquer le rabais pour cent que les soumissionnaires offrent de faire sur le montant ci-dessus stipulé des droits à percevoir par le concessionnaire

Si les rabais indiqués par les soumissions ne s'élèvent pas à 5 p. ‰, le sieur Van der Elst (Valentin-Joseph), de Cuesmes, auteur du projet, sera déclaré concessionnaire, pour autant, toutefois, qu'il ait également déposé, avant l'adjudication, le cautionnement dont il est parlé ci-dessus, déduction faite de l'indemnité de fr. 50,000, qui sera stipulée plus bas en sa faveur.

S'il est apporté 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, le Gouvernement paiera à l'auteur du projet, endéans les 15 jours, à dater de l'approbation de l'adjudication, une prime de fr. 50,000, qui sera prélevée sur le cautionnement de fr. 300,000 déposé par le concessionnaire, moyennant quoi celui-ci deviendra propriétaire des plans et pièces du projet primitif.

Tous frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession des enquêtes préalables, seront exclusivement à la charge du concessionnaire. Ceux d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à fr. 1-70 en principal.

ART. 42. Le cautionnement de fr. 300,000 stipulé à l'article précédent, sauf déduction de l'indemnité allouée à l'auteur du projet, sera remboursé au concessionnaire aussitôt après l'exécution constatée de travaux et de dépenses d'indemnités à concurrence d'une somme de fr. 500,000.

XIV^e SECTION.

Mesures coercitives et de répression.

ART. 43. Dans le cas où les travaux ne seraient pas achevés au terme fixé à l'art. 23, le concessionnaire pourrait être déchu de son entreprise. Les retards provenant de la force majeure ou indépendants du fait du concessionnaire, sont expressément exceptés.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure qu'autant que, dans le mois 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 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 le mois 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. 44. 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 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.

ART. 45. Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, et en ce qui concerne les travaux d'entretien, le Gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, 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 du montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un dixième à titre d'amende, le tout en exécution du dernier paragraphe de l'art. 26.

XV^e SECTION.

Surveillance de la part du Gouvernement.

ART. 46 Le Gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution des travaux tant de premier établissement que d'entretien du canal et de ses dépendances.

Cette surveillance sera exécutée aux frais du concessionnaire.

A cet effet, celui ci versera dans la caisse qui lui sera indiquée :

1^o Endéans les trois mois après l'approbation du procès-verbal d'adjudication de la concession, une somme de six mille francs pour la première année de surveillance des travaux d'établissement du canal ;

2^o Une semblable somme d'année en année, jusqu'à l'achèvement complet des ouvrages, et

3^o Pendant toute la durée de la concession, et endéans le premier trimestre de chaque année, douze cents francs 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 non venus.

ART. 47. Si, pendant l'exécution des travaux ou même à leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles

de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le Département des Travaux Publics pourra les faire 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.

XVI^e SECTION.

Agents du concessionnaire.

ART. 48. Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux par des agents à son choix et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'exploitation du canal, la perception des droits, la surveillance, etc.

Toutefois, les éclusiers, pontonniers et gardes devront être au préalable agréés par le Département des Travaux Publics, ou son délégué.

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.

XVII^e SECTION.

Police et règlements.

ART. 49. Toutes les lois et tous les règlements généraux en matière de grande voirie, actuellement en vigueur ou à intervenir, par rapport aux canaux de l'État, seront applicables au canal de Mons à la Sambre.

Le Gouvernement arrêtera, après avoir entendu le concessionnaire, les règlements, mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du canal et de ses dépendances.

Le concessionnaire devra se soumettre à ces règlements, mesures et dispositions, en tant qu'ils ne consacreront rien de contraire aux clauses du présent cahier de charges.

XVIII^e SECTION.

Remise du canal après l'expiration de la concession.

ART. 50. A 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 au plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 25. Il entrera immédiatement en jouissance du canal et de ses dépendances et de tous leurs produits.

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien le canal avec tous ses ouvrages, dépendance et accessoires de tout genre.

Dans les cinq années qui précéderont immédiatement le terme de la con-

cession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal concédé, et de les employer à rétablir en bon état le canal et toutes ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

XIX^e SECTION.

Contentieux.

ART. 51. Toutes 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 trois arbitres ou à la juridiction ordinaire des tribunaux.

En cas d'arbitrage, la décision des arbitres 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 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.

XX^e SECTION.

Faculté pour le concessionnaire de former une société.

ART. 52. 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.

XXI^e SECTION.

Domicile du concessionnaire.

ART. 53. 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. 52, 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 de la province de Brabant.

Bruxelles, le 23 août 1838.

Le Ministre des Travaux Publics,

NOTHOMB.

Accepté par le demandeur en concession :

V.-J. VANDER ELST.

N^o 4.

CHEMIN DE FER

DES CHARBONNAGES DU CENTRE VERS LA HAUTE-SAMBRE.

CONVENTION.

Entre les sieurs J.-R. Bischoffsheim, administrateur de la Banque de Belgique, demeurant à Bruxelles, et Joseph Oppenheim, négociant, demeurant également à Bruxelles, d'une part ;

Et le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Travaux Publics, d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les comparants de première part s'engagent à fournir les fonds nécessaires et à exécuter à leurs frais, risques et périls, et conformément au cahier des charges, adopté le 14 avril, pour le chemin de fer de Manage à Mons, un chemin de fer partant du tronc principal de ce dernier chemin et aboutissant à la Sambre vers Erquelines. Il est toutefois entendu que le tarif sera de quarante-cinq centimes par tonneau et par lieue, pour les marchandises de 1^{re} classe.

ART. 2. Les premiers contractants, pour assurer l'exécution de l'engagement par eux pris aux termes de l'article précédent, verseront, à la première demande du Gouvernement, un cautionnement d'un demi million de francs.

ART. 3. Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 53 du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, cette émission ne pourra se faire qu'en titres sur lesquels il aura été versé 30 p. %.

Ces titres ou actions ne pourront être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin de fer, ou après le versement intégral du montant des actions.

ART. 4. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés, avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le Ministre des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, d'un million 250,000 francs, y compris le cautionnement mentionné à l'art. 2.

ART. 5. Le remboursement du cautionnement pourra être immédiatement réclamé, dans le cas où la loi de concession ne serait pas votée dans la présente session, ou si les Chambres législatives apportaient aux présentes, des changements que les capitalistes soumissionnaires ne pourraient admettre.

ART. 6. Le Ministre des Travaux Publics accepte les conditions et stipulations qui précèdent, et s'oblige à les soumettre à la sanction de la législature, avant la fin de la présente session ; si la sanction de la législature était refusée, la convention qui précède serait regardée comme non avenue.

Fait en double à Bruxelles, le 5 mai 1845.

A. DECHAMPS.

J.-R. BISCHOFFSHEIM.

JOSEPH OPPENHEIM.

CONVENTION.

Entre le sieur Alfred Henri Neville, ingénieur, agissant tant en son nom qu'au nom des sieurs :

Louis-Joseph-Etienne Cordier, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées en retraite, membre de la chambre des députés, demeurant à Paris ;

Le marquis Henri de Dion, propriétaire, demeurant au château de Vendôme (Pas-de-Calais) ;

Victor-Théodore Kysaeus, junior, banquier, demeurant à Paris ;

Charles-William Graham, chef de la maison Charles Graham et C^e de Londres ;

Sir Josua Walmsley, directeur des chemins de fer de Birkenhead et Chester, demeurant à Liverpool ;

William Jackson, Esquire, président des chemins de fer de Birkenhead et Chester, demeurant à Liverpool ;

Charles-Marie-Armand de Formigies de Beaupuy, propriétaire, demeurant à Paris ;

Charles-Louis Delvigne du Roizel, propriétaire et manufacturier, demeurant à St-Quentin ;

Louis-Antoine Muzias, propriétaire, demeurant à Paris ;

Gustave-Edouard-Hippolyte Lebon, ingénieur civil, demeurant à Marchiennes ;

De Haussy, sénateur, demeurant à Fontaine-l'Evêque ;

Tercelin-Sigart, banquier, demeurant à Mons, d'une part ;

Et le Gouvernement belge, représenté par M. le Ministre des Travaux Publics, d'autre part,

A été convenu ce qui suit :

ART. 1^{er}. Les comparants de première part s'engagent à fournir les fonds nécessaires et à exécuter à leurs frais, risques et périls, un chemin de fer, allant de la frontière française vers Erquelines, province de Hainaut, jusqu'à la rencontre du chemin de fer de l'Etat, à Marchienne-au-Pont, près Charleroy.

Ce chemin de fer sera établi à double voie ; ses pentes ne pourront dépasser trois millimètres par mètre et ses courbes ne pourront être décrites d'un rayon de moins de 500 mètres.

Les projets en seront dressés de manière à ne point porter préjudice à la navigabilité du canal de la Sambre ; la traversée de la Sambre et, éventuellement, celle du canal de Mons à Erquelines, devra se faire au moyen de ponts fixes, établis à une hauteur convenable au-dessus de la flottaison.

Toutes modifications aux ouvrages de la Sambre, rendues nécessaires par l'établissement du chemin de fer, seront à la charge de la société concessionnaire.

Les conditions de la concession seront celles du cahier des charges, arrêté le 14 avril 1845, pour le chemin de fer de Liège à Namur.

ART. 2. Les premiers contractants, pour assurer l'exécution de l'engagement par eux pris, aux termes de l'article précédent, verseront, à la première demande du Gouvernement, un cautionnement de six cent mille francs.

ART. 3. Si les premiers contractants voulaient user de la faculté qui leur est laissée par l'art. 52 du cahier des charges, de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions, cette émission ne pourra se faire qu'en titres sur lesquels il aura été versé 30 p. %.

Ces titres ou actions ne pourront être cotés aux bourses d'Anvers et de Bruxelles, qu'après l'entier achèvement du chemin de fer.

ART. 4. Aucune expropriation, aucuns travaux ne pourront être entamés avant qu'il n'ait été dûment justifié, à la satisfaction de M. le Ministre des Travaux Publics, de la réalisation d'un premier versement, en Belgique, d'un million et demi de francs, y compris le cautionnement mentionné à l'art. 2.

ART. 5. Le remboursement du cautionnement pourra être immédiatement réclamé, dans le cas où la loi de concession ne serait pas votée dans la présente session, ou si les Chambres législatives apportaient aux présentes des changements que les capitalistes soumissionnaires ne pourraient admettre.

ART. 6. Le Ministre des Travaux Publics accepte les conditions et stipulations qui précèdent, et s'oblige à les soumettre à la sanction de la législature, avant la fin de la présente session ; si la sanction de la législature était refusée, la convention qui précède serait regardée comme non avenue.

Fait en double à Bruxelles, le 5 mai 1845.

A. DECHAMPS.

A.-H. NEVILLE.
