
Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 24 NOVEMBRE 1834.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Accompagnant le projet de loi relatif à la CONCESSION DU CANAL DE CHARLEROI, présenté par M. le Ministre de l'Intérieur.

MESSIEURS,

J'ai l'honneur de soumettre à vos délibérations un projet de loi qui autorise le gouvernement à donner suite à une convention conclue le 6 de ce mois, entre les concessionnaires du canal de Charleroi à Bruxelles et le département de l'intérieur. Je ferai d'abord un court exposé des précédens de l'affaire, ainsi que des circonstances qui ont donné lieu à la convention dont il s'agit.

Les clauses et conditions de la concession du canal de Charleroi à Bruxelles furent arrêtées le 10 janvier 1826.

L'adjudication eut lieu, au rabais, sur la durée de la concession, le 6 mars suivant. Le sieur F. Nieuwenhuysen, d'Anvers, fut le moindre soumissionnaire. Il demandait 34 années de concession, y compris le temps d'exécution des travaux.

Par arrêté du 6 mai 1826, et en exécution d'un arrêté du 15 avril précédent, le ministre de l'intérieur accepta les cautions réelle et personnelle présentées par le sieur F. Nieuwenhuysen, et le déclara concessionnaire aux termes de sa soumission.

Les frais d'établissement du canal, y compris les achats de terrains et indemnités, étaient évalués au cahier des charges à fl. 4,350,000, et les frais d'entretien et d'exploitation à fl. 58,000 par an. Les travaux devaient être terminés en cinq années.

Le cahier des charges porte que , lorsque le concessionnaire aura employé , de ses propres fonds , une somme de fl. 300,000 , le gouvernement lui facilitera les moyens d'obtenir , s'il le désire , l'avance des fonds restant nécessaires , à un intérêt de 4 1/2 p. c. , à condition d'un remboursement successif , en termes annuels , pendant la durée de la concession et à charge d'hypothéquer le canal et ses revenus , jusqu'au remboursement complet de la somme avancée.

Le concessionnaire réclama l'accomplissement de cette clause du contrat , et , par convention passée à Amsterdam , le 12 septembre 1827 , le syndicat d'amortissement du royaume des Pays-Bas , à ce autorisé par décision et arrêté du Roi , des 6 février et 11 juillet même année , s'engagea à lui faire un prêt de quatre millions de florins.

Aux termes de ladite convention du 12 septembre , le prêt de quatre millions devait être fourni en 4 années , savoir : un million en 1827 , un million en 1828 , un million en 1829 et un million en 1830 , et ce par à-comptes de fl. 100,000 , payables sur certificats des ingénieurs des ponts et chaussées , constatant que pareille somme a été employée en travaux. Le remboursement , avec le paiement des intérêts , devait s'effectuer en 27 années , par versements annuels de fl. 280,000.

Les sommes fournies aux concessionnaires , par le syndicat , jusqu'à la révolution , s'élèvent à fl. 2,900,000 ; les fl. 1,100,000 qui restaient dus à cette époque , ont été avancés , par le gouvernement belge qui , dans cette affaire , s'est mis aux lieu et place du syndicat.

Jusqu'à la révolution , le paiement des à-comptes du prêt de fl. 4,000,000 se fit avec la plus grande régularité ; le département de l'intérieur était toujours nanti d'un mandat de fl. 100,000 en réserve , à délivrer aussitôt après la réception du certificat de l'ingénieur chargé de la direction des travaux justifiant de l'emploi de pareille somme , le gouvernement belge ne fut pas en position de suivre aussi ponctuellement les dispositions de la convention du 12 septembre 1827 ; les fonds ne furent votés que par parties , et presque toujours lorsque les crédits précédens étaient absorbés depuis certain temps. Cette cause de retard n'était pas la seule : les à-comptes de fl. 100,000 qui , aux termes du contrat , devaient être payés en une fois , furent le plus souvent divisés en sommes moindres , payables successivement et à d'assez longs intervalles.

Les concessionnaires ont formé diverses réclamations à charge du gouvernement. Il suffira de mentionner ici celles qui ont été prises en considération dans la convention du 6 novembre.

1° Travaux en plus. — Le percement du souterrain de Beterefaite , au seuil de partage entre les versans de la Somme et du Preton , avait présenté d'immenses difficultés. Les concessionnaires , se fondant principalement sur ce que l'ouvrage avait été reconnu inexécutable par les moyens indiqués aux devis et cahier des charges , sollicitèrent une indemnité de ce chef , et demandèrent en même temps le paiement de divers ouvrages non spécifiés auxdits actes. Une commission d'ingénieurs , nommée par arrêté du 31 août 1831 ,

pour examiner leurs demandes, fit son rapport le 8 novembre suivant, et proposa d'accorder :

| | | | |
|---|-----|---------|----|
| Pour les travaux extraordinaires du souterrain. | fl. | 381,120 | 10 |
| Pour les ouvrages non spécifiés au devis. | » | 105,572 | 17 |
| | | <hr/> | |
| Ensemble. | fl. | 486,692 | 27 |

2° Réduction des droits. — Le cahier des charges assurait aux entrepreneurs, outre les produits de la pêche, des herbages et plantations, la jouissance, pendant la durée de la concession, d'un droit de navigation variable selon la nature des objets transportés et les lieux d'embarquement, et fixé en

| | | | |
|--------------------|---|-------|----------------|
| maximum à. | } | fl. | 1 36 à charge. |
| | | » | 0 34 à vide. |
| | | <hr/> | |
| Ensemble. | | fl. | 1 70 |

par tonneau de mille livres des Pays-Bas, et pour tout le parcours du canal. Le tarif des droits de navigation, déterminé par le cahier des charges, était calculé de telle sorte, que les houilles de Charleroi pussent arriver sur les marchés de Malines, Louvain, Anvers et en Hollande, en concurrence avec les charbons que l'on expédie du couchant de Mons, par le canal de Pommerœul à Antoing et l'Escaut. Le tarif du canal d'Antoing ayant été réduit de moitié, par arrêté du gouvernement provisoire du 9 janvier 1831, l'équilibre que l'on avait cherché à établir se trouva rompu. Cette circonstance a conduit le gouvernement à abaisser également, mais dans une proportion moindre, le tarif du canal de Charleroi. L'arrêté du Roi du 17 septembre 1832, par lequel cette mesure a été prise, établit provisoirement et par manière d'essai, une réduction dans la proportion de fl. 1-70 (montant des droits *maxima* à charge et à vide) à fl. 1-45; il porte en outre que le concessionnaire s'indemnifiera de la différence de recette, par une retenue sur les remboursements annuels à effectuer en exécution de la convention du 12 septembre 1827. Le concessionnaire demanda, avec raison, que cet arrangement provisoire fût converti en mesure définitive.

Il est de toute évidence que dans la position où ils se trouvaient l'un vis-à-vis de l'autre, le gouvernement et le concessionnaire avaient intérêt à la conclusion d'un arrangement définitif. Tel est le premier mais l'unique but de la convention du 6 novembre.

Il importait également de pourvoir à l'exécution des embranchemens vers Mariemont et Houdeng. Lors de l'étude du projet du canal de Charleroi, l'on reconnut que des embranchemens vers les charbonnages du levant de Mons doubleraient son utilité, en mettant en communication avec Bruxelles et l'Escaut, un bassin houiller, dont les produits, par leur spécialité, sont particulièrement recherchés dans le commerce. L'exécution des canaux d'embranchement fut dès-lors arrêtée en principe, et l'on comprit dans l'évaluation des produits du canal principal, les droits à percevoir sur les houilles qui y seraient amenées par cette voie. Je n'ignore point que les extracteurs de Charleroi se sont prononcés contre les embranchemens, qu'ils représentent comme devant donner un avantage marqué à leurs concurrens; mais je fais

observer à cet égard, qu'avant l'établissement du canal, les deux centres d'exploitation étaient soumis aux mêmes frais de transport vers Bruxelles, la distance se trouvant être sensiblement la même, ce qui n'empêchait pas le commerce de Charleroi de prospérer, d'où l'on peut conclure qu'à moyens de communication égaux, la concurrence est possible. L'exécution des embranchemens, par voie de concession, fut mise en adjudication en octobre 1833; un seul concurrent se présenta, c'était le concessionnaire du canal de Charleroi, à qui seul l'entreprise pouvait convenir, par la perspective d'une augmentation notable de recette sur le canal principal. Il est à remarquer que le concessionnaire subordonnait son acceptation à la transformation de la concession de 90 ans en une concession à court terme, au moyen de l'abandon d'une partie du prêt de quatre millions.

Une dernière circonstance vient rendre plus impérieuse la nécessité d'une transaction avec les concessionnaires du canal de Charleroi. Il fut stipulé par la loi du 1^{er} mai dernier, qu'à dater de l'ouverture du chemin de fer entre Liège et Anvers, le péage sur les canaux du Hainaut serait réduit au taux du péage à établir sur le chemin de fer, par tonneau et par kilomètre. Le gouvernement avait, dès-lors, le devoir de se préparer les moyens de modifier les tarifs des canaux concédés du Hainaut.

En résumé, la convention du 6 novembre aura pour résultat :

1^o D'opérer la liquidation des indemnités dues aux concessionnaires, et de rendre impossible toute réclamation ultérieure de leur part, par l'annulation de la concession actuelle, et ce, moyennant une concession nouvelle de 11 1/2 ans de durée, et l'abandon de 4 millions avancés, suivant contrat avec le syndicat d'amortissement ;

2^o D'obtenir l'exécution des embranchemens, moyennant la cession de leurs produits, pendant seize ans et demi, et la prolongation pendant cinq ans de la concession du canal principal ;

3^o De donner au gouvernement les moyens de reprendre, à des conditions équitables et fixées dès maintenant, le canal et ses embranchemens.

Je livre avec confiance cet acte à l'examen de la représentation nationale, persuadé qu'elle reconnaîtra que l'une des affaires les plus contentieuses que nous eût léguées le gouvernement précédent, a été conduite à terme, à l'avantage du commerce, sans préjudice pour le trésor.

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.

Entre les sieurs NIEUWENHUYSEN et compagnie, concessionnaires du Canal de Charleroi à Bruxelles,

ET

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

A ETÉ CONVENU CE QUI SUIT .

ARTICLE PREMIER.

Les sieurs Nieuwenhuysen et compagnie abandonnent au gouvernement la concession du canal de Charleroi à Bruxelles, qu'ils ont obtenue pour vingt-neuf années, le six mars 1826, enregistrée le 30 juin suivant, sauf la réserve de la jouissance temporaire, et aux prix et conditions dont il sera parlé ci-après.

ART. 2.

Pour prix de cet abandon ,

Pour toute indemnité réclamée ou à réclamer, à l'occasion de ladite concession, soit pour travaux en plus, modifications au cahier des charges, abaissement des droits fait antérieurement à la présente convention, soit de tout autre chef sans exception ,

Et sous condition de se soumettre à toutes les clauses de la présente convention et d'accepter les charges qui en résultent,

Le gouvernement belge leur accorde :

1^o La remise du remboursement et des intérêts des quatre millions de florins (fl. 4,000,000), qui leur ont été avancés suivant contrat avec le syndicat d'amortissement du royaume des Pays-Bas ;

2^o L'abandon des recettes opérées jusqu'à ce jour ;

3^o La jouissance, pendant onze ans et demi, à compter du premier octobre mil huit cent trente-quatre, dudit canal et de ses produits, d'après le tarif en vigueur, tel qu'il a été réduit par arrêté du 17 septembre 1832.

ART. 3.

Il doit être entendu :

1^o Que les concessionnaires jouiront du canal tel qu'il existe (sauf son achèvement, conformément aux devis et cahier des charges de la concession de 1826, et son perfectionnement, aux termes de la présente convention) et dans la situation présente des voies de communication et du commerce, tant intérieur qu'extérieur ;

2^o Que les concessionnaires courent la chance des événements et circon-

stances favorables ou défavorables, et que, sous ce rapport, la présente convention est un contrat purement aléatoire ;

3^o Que notamment, ils n'auront aucun recours à exercer, à raison

A. De traités de commerce ou de modifications au tarif des douanes qui leur seraient préjudiciables ;

B. Des dispositions qui pourraient être prises par le pouvoir compétent à l'égard des communications existantes, sauf le cas où, par la réduction ou suppression du droit de barrière, la voie de terre vers Bruxelles serait communément préférée au canal.

C. De l'ouverture de chemins de fer décrétés ou à décréter, et de l'établissement de toutes autres communications, le gouvernement entendant se réserver à cet égard une entière liberté d'action.

ART. 4.

Le règlement de police du canal, du 28 juin 1833, est maintenu ; le gouvernement se réserve néanmoins d'y faire, dans l'intérêt du commerce et de la navigation, telles modifications qu'il jugerait convenir, les concessionnaires entendus.

ART. 5.

Le gouvernement se réserve également de déterminer chaque année l'époque et le maximum de la durée du chômage.

ART. 6.

Le canal, dans toutes ses parties, avec son système d'alimentation tel qu'il est établi et indiqué dans le rapport de M^r l'inspecteur des ponts et chaussées du 29 novembre 1833, sera complètement achevé aux frais et par les soins des concessionnaires.

ART. 7.

Les concessionnaires sont également chargés de tous les ouvrages, en bétonnages et autres, pour empêcher les filtrations partout où elles sont assez considérables pour nuire sensiblement à l'alimentation du canal, ainsi que des travaux à faire pour arrêter les mouvemens de terrain dans le bief de partage, et consolider parfaitement et définitivement cette partie du canal, de manière que la navigation, avec un tirant d'eau de 18 décimètres, y soit toujours libre, sûre et facile.

ART. 8.

Ces travaux constituent une des charges de la présente convention ; les concessionnaires s'interdisent en outre tout recours en indemnité, à raison des dépenses imprévues ou imprévoyables qu'ils pourraient être dans le cas de faire en acquit des engagemens leur imposés par les deux précédens articles.

ART. 9.

Les concessionnaires restent chargés du paiement de tous travaux entrepris ou ordonnés jusqu'à ce jour, de même que des indemnités pour emprises,

occupations ou détérioration de terrains, suppression ou déplacement d'usines, etc., le tout conformément à ladite concession de 1826.

ART. 10.

Tous les travaux prévus aux articles 6 et 7, seront terminés dans un délai de trois ans, de manière à pouvoir être reçus avant le trente-un décembre 1800 trente-sept.

ART. 11.

Le canal et ses dépendances, y compris la machine hydraulique de l'Hutte, seront maintenus dans leurs formes et profils et en bon état d'entretien et de navigabilité, comme il est d'usage pour les canaux de l'État, pendant le temps fixé à l'art. 2, par les soins des concessionnaires; tous frais d'entretien, de perception et d'exploitation étant à leur charge.

ART. 12.

En cas d'inexécution du précédent article, le gouvernement pourra faire exécuter les travaux d'office et récupérer la dépense sur les recettes, par les moyens prévus à l'art. 24.

ART. 13.

Tous ouvrages à faire par les concessionnaires, en exécution de la présente convention, seront établis conformément aux règles de la bonne construction et en matériaux de premier choix, suivant les conditions générales du devis et cahier des charges de la concession de 1826.

ART. 14.

Le plan de délimitation des francs-bords du canal et des terrains nécessaires à son exploitation et entretien, sera établi par M. l'inspecteur des ponts et chaussées pendant l'année 1835.

En prenant pour base la fixation des francs-bords indiqués au devis et en y ajoutant :

1° Les jardins des maisons éclésiastiques et pontonnières et de celle du garde souterrain, tels qu'ils ont été acquis, sans que cependant leur superficie puisse excéder six ares, et pour celles de ces maisons qui n'ont pas de jardins contigus, dans les terrains acquis les plus voisins, sans pouvoir être moindres de quatre ares cinquante centiares; les maisons dites des receveurs auront chacune deux jardins de cette superficie;

2° Tous les terrains acquis sur la rive gauche du canal pour les quais de dix mètres de largeur, depuis le pont Léopold jusqu'à celui de Cureghem;

3° Le chemin de dix mètres de largeur au-dessus de la galerie souterraine et ses raccordemens avec les banquettes. Ce chemin sera convenablement régalaé.

ART. 15.

Tous les terrains d'emprise qui ont été acquis resteront au gouvernement

depuis la 12^me écluse jusqu'au pont de Gouy. Il en sera de même de toute l'emprise le long de la partie appelée le Large de Henriamont.

ART. 16.

Depuis le pont de Gouy jusqu'à celui de pont à Celles, le canal conservera une bande de terrain en dehors du franc-bord de 12 mètres de largeur à une extrémité, et 4 mètres à l'autre.

ART. 17.

Tous autres terrains nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du canal, qui seront désignés au plan, par M. l'inspecteur, resteront au canal, sauf arbitrage en cas de contestation sur la nécessité desdits terrains.

ART. 18.

Après le bornage fait conformément au plan et aux frais des concessionnaires, ceux-ci disposeront à leur volonté de l'excédant des emprises et jouiront, pendant toute la durée du terme susdit, des produits de tous les terrains restant au Gouvernement dont celui-ci ne disposerait pas en faveur de tiers, comme il est dit ci-dessous.

ART. 19.

Le gouvernement pourra disposer des terrains des francs-bords et autres à lui appartenant, pourvu qu'il n'en résulte aucun dommage pour l'entretien et l'exploitation du canal.

ART. 20.

Les plantations le long des rives du canal, suivant le devis de la concession de 1826, seront complètement terminés en décembre 1835, leur entretien et conservation restant au compte des concessionnaires, pendant leur jouissance, suivant les clauses et conditions en usage pour les plantations des grandes routes. Aucun arbre de ces plantations ne pourra être abattu si ce n'est du consentement et au profit du gouvernement.

ART. 21.

Le gouvernement aura toujours la faculté d'établir des ponts fixes sur le canal et d'en autoriser la construction, le chemin de hallage passant au-dessous. Les concessionnaires restent chargés de la construction à leurs frais des ponts à établir sur la Somme, au chemin de Nivelles à Soignies, près de la 34^e écluse et sur le canal à Ruysbroeck, en face du chemin dit *Borrestraet*. Ils contribueront également, jusqu'à concurrence d'une somme de douze cents francs (fr. 1,200) à l'établissement d'un pont à l'usage des piétons, sur le canal, sous la commune d'Anderlecht.

ART. 22.

Le gouvernement pourra, les concessionnaires entendus, autoriser les riverains du canal à embarquer et débarquer sur leurs terrains joignant les francs-

bords sous condition de construire des quais d'embarquement. Ces constructions ne pourront avoir lieu que pendant la durée du chômage.

ART. 23.

Une année avant l'expiration du terme fixé à l'art. 2 se fera la réception du canal pour la reprise; les ouvrages devront se trouver alors en bon état de conservation et d'entretien, comme il est dit à l'art. II, avec une alimentation suffisante pour un transport, vers Bruxelles, de trois cent cinquante mille tonnes (T^s. 350,000), dont moitié passant par le souterrain.

ART. 24.

Pour sûreté de l'accomplissement des obligations imposées aux concessionnaires, par la présente convention, et sans que ceux-ci puissent, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le gouvernement aura la faculté d'exiger la consignation des recettes, et même, si les concessionnaires étaient en demeure de satisfaire aux réquisitions qui leur auraient été faites à cet effet, d'opérer les recettes et d'en consigner le montant par ses propres agens, et ce jusqu'à concurrence d'une somme de trois cent douze mille cinq cents florins (fl. 312,500), laquelle somme ne pourra cependant pas être envisagée comme le maximum des dépenses prévues ou imprévues, qui incombent aux concessionnaires.

Les sommes qui, le cas échéant, auraient été consignées, ainsi qu'il vient d'être dit, seraient fournies aux concessionnaires au fur et à mesure de l'accomplissement de leurs obligations.

ART. 25.

Pendant quatre années, à compter de la date des présentes, le gouvernement aura la faculté de reprendre le canal, de faire cesser la concession et d'exiger des concessionnaires l'accomplissement immédiat de l'art. 23 ci-dessus.

ART. 26.

Dans ce cas il paiera aux concessionnaires une indemnité de trois cent douze mille cinq cents florins (fl. 312,500), pour chaque année de concession restant à courir.

En cas de non exécution par le gouvernement de l'engagement qu'il contracte par le présent article, les concessionnaires pourront, s'ils le jugent à propos, reprendre, de plein droit, l'administration du canal et en percevoir le produit jusqu'à ce qu'ils soient entièrement couverts de l'indemnité qui leur resterait due.

ART. 27.

L'indemnité mentionnée au premier paragraphe de l'art. 26, ne sera pas exigible en masse au moment de la reprise du canal, mais successivement et sans intérêts, au terme de chaque trimestre, à compter de la reprise.

ART. 28.

Pendant toute la durée de la concession , le gouvernement pourra réduire le tarif des péages , sauf à payer aux concessionnaires ce qu'ils auraient perçu en moins par suite de la réduction, et ce à la fin de chaque trimestre.

ART. 29.

Les fonctions de garde du souterrain seront remplies par l'un des pontonniers supprimés, aux frais des concessionnaires, qui solderont le traitement arriéré du garde nommé par la députation des États du Hainaut, et ce à raison de sept cents francs (fr. 700) par an, du 28 novembre 1832 au 6 juin 1834.

Articles additionnels.

ARTICLE PREMIER.

La concession des embranchemens de Mariemont et Houding, pour laquelle les sieurs Nieuwenhuysen et comp^e. se sont portés adjudicataires, sera réduite à seize ans et demi de durée, à compter du premier octobre mil huit cent trente-quatre.

ART. 2.

Comme compensation de cette réduction, les sieurs Nieuwenhuysen et comp^e continueront à jouir de tous les produits du canal de Charleroi, d'après le tarif actuel, pendant cinq autres années, qui prendront cours à l'expiration des onze années et demie mentionnées à l'art. 2 ci-dessus.

ART. 3.

Toutes les stipulations ci-dessus faites par la convention relative au canal principal, sont applicables à ce terme supplémentaire de cinq ans.

ART. 4.

Les clauses reprises sous les nos 2 et 3 de l'art. 3 de la convention pour le canal principal, sont applicables à la concession des embranchemens.

ART. 5.

Il en est de même des art. 25, 26 et 27. En cas de reprise des embranchemens, par application de ces articles, l'indemnité à allouer aux concessionnaires, de ce chef, indépendamment de celle de trois cent douze mille cinq cents florins (fl. 312,500) par année, pour le canal principal, sera de soixantedix mille francs (fr. 70,000) par chaque année de concession restant à courir.

ART. 6.

L'art. 28 ci-dessus est également applicable aux embranchemens.

ART. 7.

Les sieurs Nieuwenhuysen et C^o sont déchargés de l'obligation de fournir le cautionnement exigé par les art. 37 et 38 de la concession des embranchemens ; le gouvernement pourra toutefois, s'il le juge convenable, exiger une consignation supplémentaire de soixante mille francs (fr. 60,000) pour les embranchemens, auquel cas on se conformera aux dispositions de l'art. 24 de la convention pour le canal principal.

ART. 8.

Sauf les modifications résultant de la présente convention, les cahier des charges et devis spécial de la concession des embranchemens sortiront leur plein et entier effet.

ART. 9.

La présente convention ne recevra d'exécution qu'autant qu'elle aura été autorisée par la loi.

Fait en double, à Bruxelles, le 6 novembre 1834.

Le Ministre de l'Intérieur,

Signé, DE THEUX.

J.-A. CLASSEN,

pour la société concessionnaire.

Pour copie conforme :

Le secrétaire-général du Ministère de l'Intérieur,

Signé, DUGNIOLLE.

PROJET DE LOI.

LÉOPOLD, Roi des Belges ,

A tous présens et à venir, salut !

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur ,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Notre Ministre de l'Intérieur présentera aux Chambres ,
en notre nom , le projet de loi dont la teneur suit :

LÉOPOLD, etc.

Vu la convention, en date du 6 novembre 1834 , entre
les sieurs Nicuwenhuysen et C^e., concessionnaires du canal
de Charleroi à Bruxelles, et le Ministre de l'Intérieur ,

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

ARTICLE UNIQUE.

Le gouvernement est autorisé à donner suite à la conven-
tion ci-dessus mentionnée.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 23 novembre 1834.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le Ministre de l'Intérieur,

DE THEUX.