
Chambre des Représentans.

*Commission pour l'examen du projet relatif aux embranchemens du
Canal de Charleroy.*

PIÈCES DIVERSES.

DÉVELOPPEMENS *des motifs qui ont engagé le Gouvernement à conclure la convention du 6 novembre 1834, relative à la concession du canal de Charleroy, présentée comme projet de loi par le Ministre de l'Intérieur, motifs tirés des divers rapports faits sur cette affaire par l'inspecteur des ponts et chaussées, consulté à ce sujet.*

La construction de ce canal, projetée et dirigée par les soins de l'inspecteur soussigné, a présenté dans l'exécution de son percement souterrain, dans la maintenue et la consolidation des hautes berges de la grande tranchée qui lui sert de bief de partage, dans l'étanchement des terrains pierreux au travers desquels il est creusé, et dans l'exigence des communes et propriétés particulières qu'il traverse, des imprévus à ses devis, plans et moyens d'exécution, de telle force majeure qu'ils n'ont pu être évités, et de telle importance vis-à-vis une concession à court terme, qu'il a bien fallu les admettre comme titres irrécusables à indemnité.

1^o La montagne qu'il fallut percer renfermait au niveau de la voûte du percement des couches de sable boulant remplies d'eau, qui, s'écrasant sur elles-mêmes, inondèrent de sable et d'eau tous les ouvrages et appareils, et rendirent impuissans les moyens prévus indiqués au devis, et qui avaient servi de base à l'estimation de la dépense. Il fallut déblayer, construire à ciel ouvert et recouvrir, élargir et solidifier les maçonneries, travailler en mine écrasée avec des difficultés extrêmes et par rempiètement. Une commission d'ingénieurs, nommée par M. le Ministre de l'Intérieur, le 31 août 1831, estima la

plus-valeur de cet imprévu de force majeure à fl. 381,120 10
 (Malgré cet imprévu, ce souterrain est encore resté pour la dépense au-dessous de tous ceux exécutés dans de pareils terrains et circonstances.)

2^o Creusé, sur des lieues entières, dans le calcaire, le schiste et le gravier, malgré tous les soins donnés à la formation des digues, il se manifesta de telles filtrations, surtout dans les déblais, que l'emprise dans le canal de toutes les eaux disponibles de la vallée devint insuffisante, et il y avait impossibilité de navigation régulière et du tirant d'eau voulu par le cahier des charges et promis au commerce (comme la chose a eu lieu au canal de St-Quentin pendant plus de dix années), quoique le canal fût établi dans les termes du devis. Là donc, force majeure absolue fut de couvrir d'immenses étendues des parois intérieures du canal d'une couche de béton, moyen qui réussit à merveille et qui fit taire la plupart des réclamations élevées de tous côtés par les usiniers sur quinze lieues d'étendue. Mais ce travail coûta la somme de fl. 120,000 »

Le Ministre nomma une commission d'ingénieurs pour constater cette dépense.

Il n'est pas inutile de faire remarquer que le Gouvernement français a accordé une concession de 22 années des péages du canal de St-Quentin au S^r Honorez, pour opérer le même travail; on peut juger par là de l'économie qui fut apportée dans notre opération.

3^o Le devis avait dit : le bief de partage sera creusé de telle manière, avec tels talus, telles berges, etc., etc., mais creusé ainsi, les terrains des hautes berges, posés par la nature sur des bancs de pierre recouverts de terre glaise glissante placés bien au-dessous du fond du canal, glissèrent sur ces couches onctueuses, soulevèrent le fond du canal en entravant la navigation, et le fermèrent même tout-à-fait en se joignant par le pied. De tels accidens arrivèrent partiellement quelquefois, mais la grandeur des éboulemens, leur importance, les immenses terrassemens qu'ils exigèrent, les bouveaux ou galeries de suction qu'il fallut construire pour les arrêter, établissent un fait de dépense totalement imprévu, de telle importance pour une concession à court terme, et d'une force majeure si absolue, que la justice et l'équité doivent l'admettre comme titre à indemnité; ces travaux, y compris ceux du même genre qui restent à faire, coûteront (a) fl. 110,000 »

A REPORTER. . . . fl. 611,210 10

(a) La Chambre, à la vue de ces imprévus, demandera peut-être pourquoi l'ingénieur n'a pas porté jusque là ses prévisions? Je me permettrai alors de faire observer que ces trois chefs d'imprévus sont de l'espèce qu'on n'admet jamais que forcément, parce qu'on en peut rarement faire la preuve à l'avance, et auxquels on ne croit pas avant l'expérience, et qu'en

REPORT. . . . fl. 611,120 10

Nous devons rappeler ici que, lors du rachat par le Gouvernement de la concession du canal d'Antoing, opération si favorable à l'État, on augmenta le prix de 100,000 florins, qui furent employés à adoucir les hauts talus de la grande tranchée de Grand-Camp, et que la Chambre a voté encore au Budget de 1834, 50,000 francs pour la réparation d'énormes éboulemens qui s'y étaient opérés.

4° Les communes et les particuliers demandèrent et obtinrent du Gouvernement l'exécution de ponts et aqueducs non compris aux devis de la concession, pour une somme qui fut évaluée par la commission d'ingénieurs fl. 105,572 17

5° Il faut ajouter à ces motifs d'excédans de dépense de force majeure les pertes de matériaux, d'intérêts de fonds engagés pendant les retards occasionnés par la non observance des conditions du prêt des quatre millions du syndicat, qui voulaient que les travaux fussent payés aussitôt leur exécution, ce qui n'eut plus lieu dans les temps qui suivirent la révolution. Cette dépense, aussi de force majeure, peut s'élever à fl. 20,000 »

TOTAL. . . . fl. 736,692 27

Somme ronde . . . fl. 737,000 »

Ces sommes, avec leurs intérêts, seraient à rembourser au concessionnaire sur les premiers termes de l'annuité du prêt des quatre millions qu'il doit à l'État.

Voyons maintenant ce que devient cette annuité, qui s'élève à fl. 280,000 » pendant vingt-sept années, les vingt-huitième et vingt-neuvième années de perception appartenant en entier au concessionnaire :

1° D'abord elle se trouve réduite de toute la différence du péage primitif de fl. 1 70 c^{es} à celui fixé à fl. 1 45 c^{es} par l'arrêté du Gouvernement Provisoire du 9 janvier 1831, en supposant comme le fait le mémoire joint au cahier des charges de l'adjudication, un tonnage moyen de 250,000 tonneaux, qui sera au bout de quelques années dépassé, on trouve que cette différence donne annuellement fl. 250,000 × 25 c^{es}. fl. 62,500 »

2° Ensuite, pourrait-on avec justice laisser subir par le concessionnaire sans réparation aucune, la perte notable que la

A REPORTER. . . . fl. 342,500 »

ce genre de difficultés de premier ordre, le talent de l'ingénieur est moins de les prévoir, puisqu'elles ne s'annoncent presque jamais au dehors et n'apparaissent point dans les sondages d'essai, que de les surmonter et vaincre avec économie lorsqu'ils se présentent inopinément.

REPORT. fl. 342,500 »

séparation d'avec la Hollande cause aux transports sur le canal créé aussi dans le but évident, patent et consigné dans les pièces jointes au cahier des charges d'adjudication, d'une plus grande exportation de charbon vers ce pays avec retour de cendres de mer et autres marchandises?

Il est hors de doute que plus de 80,000 tonneaux de charbon marcheraient en plus sur le canal, s'il pouvait entrer dans les eaux hollandaises.

J'ai toujours pensé qu'il était impossible de regarder cette entreprise comme soumise à toutes les chances ordinaires des industries particulières, créées dans un but spéculatif, en effet:

Des produits, des fabricats marchent sur toutes les voies, le charbon de Charleroy ira en France s'il ne va pas en Hollande; mais le canal a une direction fixe, il ne peut se tourner à tous les vents capricieux de la politique et des besoins de l'industrie, c'est une œuvre à but fixe.

On a dit formellement au concessionnaire: Faites cette grande dépense et vous aurez le produit des transports, plus spécialement ceux pour exportation. La dépense est faite sous l'empire de cette promesse qui doit être tenue autant que possible. Ce titre à indemnité est au moins équitable, et s'il doit être indemnisé, il exigerait une réduction sur l'annuité de $1,70 \times 80,000$ fl. 136,000 »

3^o Viendra bientôt le grand chemin de fer apporter de nouvelles réductions à cette annuité. *Pour mémoire.*

Sans juger la question au fond, le Gouvernement n'est-il pas dans la perspective de voir l'annuité se réduire au-dessous de fl. 100,000 »
du moins jusqu'à la paix avec la Hollande?

Si maintenant on considère que les dépenses extraordinaires ci-dessus, doivent, avec leurs intérêts, être remboursés par ces annuités de 100,000 florins, il faudra neuf années environ pour les éteindre.

Le concessionnaire ne pourrait-il pas exiger immédiatement le paiement de ladite somme de 737,000 florins pour dépenses imprévues, alors que le Gouvernement devrait encore trouver un fonds d'un million et demi de francs, pour la construction des canaux d'embranchemens, dont l'exécution a été arrêtée en principe et les droits à y percevoir compris dans l'évaluation des produits du canal principal, et que dans son plus haut intérêt il ne peut retarder au risque de perdre plus tard un revenu annuel de plus de 150,000 florins.

C'est par ce résultat que se démontre la nécessité et l'urgence de la mesure qui fait l'objet du présent projet de loi.

Il n'est pas nécessaire de démontrer que la concession modifiée, vaut mieux pour l'État que le paiement des indemnités avec l'éventualité de la réduction indiquée de l'annuité des 4 millions, puisque dans le premier cas l'État, après la courte concession de $11 \frac{1}{2}$ années, devient propriétaire de tous les produits qui ne sauraient être moindres de 300,000 florins annuellement,

tant que par le second, il se trouvera réduit d'abord à ne rien percevoir pendant neuf années, et à n'avoir ensuite qu'une bien faible annuité.

Nous allons faire voir que, par le projet présenté, l'État a la chance certaine de rentrer dans toutes ses mises, au terme de la concession, ou à très-peu près.

En effet, le Gouvernement, d'après le contrat de prêt, doit percevoir vingt-sept annuités de 280,000 florins, formant, au terme des vingt-sept années, avec les intérêts, le capital de fl. 16,000,000 (1)

Ce qui vaut aujourd'hui un peu plus de 4,000,000

Or, lorsqu'on considère l'augmentation continue de la consommation de charbon, la disparition des forêts, les nouveaux transports que va faire naître l'exécution des embranchemens (2), la rentrée de nos charbons en Hollande, dont certes, ce pays n'aura pas la folie de se passer encore bien long-temps, il est impossible de ne point admettre un tonnage moyen de moins de 300,000 tonneaux de charbon, et de 30,000 autres tonneaux en marchandises de toutes espèces, entre la douzième et la vingt-neuvième année de la concession.

Or, 330,000 tonneaux à fl. 1 70 c. . fl. 561,000 »

Produit des herbages et pêche. 5,000 »

Produit annuel de 40,000 pieds d'arbres de haute-futaie, placés le long des digues, à 30 c. 12,000 »

TOTAL. fl. 578,000 »

A déduire pour entretien, qui alors sera arrivé à son *minimum*. 50,000 »

REVENU ANNUEL. fl. 528,000 »

Ce revenu annuel, cumulé avec ses intérêts pendant 17 $\frac{1}{2}$ années, forme, au terme de la concession, le capital de 15,000,000 de florins (3).

Qui vaut aujourd'hui au delà de fl. 4,000,000 »

somme à peu près égale à la précédente.

Le contrat n'est donc point onéreux au Gouvernement, puisque ce tonnage sera probablement dépassé, et qu'il se trouve immédiatement débarrassé pour le passé et l'avenir de difficultés réelles, devant nécessairement conduire à un procès.

(1) FORMULE 1.
$$C = a (1 + i) \frac{[(1 + i)^n - 1]}{i}.$$

FORMULE 2.
$$a = \frac{C}{(1 + i)^n}.$$

(2) Celle de la canalisation de l'Escaut et du canal de Roubaix.

(3) FORMULE 1.
$$C = a (1 + i) \frac{[(1 + i)^n - 1]}{i}.$$

Veut-on s'assurer maintenant de l'avantage que donne le contrat proposé au concessionnaire :

1^o D'abord, aux termes du contrat de prêt, il a exécuté avant d'obtenir le premier à-compte sur les quatre millions pour 300,000 florins de travaux, ci fl. 300,000 »

2^o Il a dû ensuite parfaire le complément au devis estimatif, qui s'élève à fl. 4,350,000 50,000 »

3^o Nous avons vu qu'il avait droit à une indemnité de 737,000 florins pour travaux imprévus et exécutés en plus. . 737,000 »

En cédant la concession des vingt-neuf années, le concessionnaire abandonne :

4^o La différence des produits des péages sur l'annuité du syndicat.

250,000 tonneaux à fl. 1-70 c.	425,000 »	
Déduisant { entretien moyen 50,000 » }		
{ annuité . . . 280,000 » }	330,000 »	
RESTE.	<u>95,000 »</u>	

Cette somme annuelle, perçue pendant vingt-sept années avec les intérêts, vaut fl. 5,454,330 (1);

Aujourd'hui fl. 1,460,000 »

5^o Produit net entier de vingt-huit et vingt-neuf années, qui se trouve être alors de 904,000 florins, dont la valeur actuelle doit être prise au $\frac{1}{4}$ 226,000 »

6^o Le produit des herbages et pêche de 5,000 avec celui de 1,500 florins pour l'alimentation des embranchemens, valant, au terme des vingt-neuf années, fl. 425,000, et aujourd'hui 103,000 »

7^o Le produit des plantations des 40,000 pieds d'arbres, valant en 1862 fl. 280,000, et aujourd'hui 68,000 »

Total de la valeur actuelle de la concession et des dépenses imprévues dans la supposition d'un transport de 250,000

tonneaux (supposition primitive du Gouvernement) . fl. 2,944,000 »

Cette somme avec ses intérêts forme, au terme de treize années, un capital de près de. fl. 5,542,384 »

Or, dans la supposition bien raisonnable d'un tonnage moyen de 225,000 tonneaux dans les premières années, on trouve :

225,000 tonneaux au droit réduit de fl. 1-45 c.	fl. 326,250 »
Herbages et pêche	5,000 »
Produit de l'alimentation des embranchemens	1,500 »
Revenu net annuel	<u>332,750 »</u>
Déduisant la somme d'entretien.	58,000 »
Revenu net annuel	<u>274,750 »</u>
ROND	<u>275,000 »</u>

Ce revenu capitalisé avec ses intérêts devient , au terme de
treize années fl. 5,110,875 »

Différence en faveur du Gouvernement. . . fl. 431,509 »

Examinons de la même manière la proposition de concession modifiée des canaux et chemins de fer d'embranchemens de Marimont-Houdeng.

Comme nous l'avons déjà dit , l'exécution des embranchemens est une nécessité pour le Gouvernement.

D'abord parce que ses transports présumés ayant été pris en considération dans l'évaluation des produits du canal principal, le concessionnaire qui n'a entrepris que sous la foi de l'accomplissement de ces promesses, demande avec raison qu'elles soient réalisées par l'exécution.

Ensuite parce que, pour le Gouvernement encore plus que pour le concessionnaire, cette exécution est d'une urgence absolue pour faire arriver à Seneffe, point où le droit sur le canal se paie encore en entier, tous les transports venant du district houiller du centre.

Ce fut une nécessité et en même temps une justice de n'établir que les droits les plus modérés sur ces branches; d'abord pour empêcher toute concurrence de marche vers un point d'arrivée plus bas sur le canal où les droits sont moindres, et pour ne point augmenter ceux déjà au *maximum* sur le grand canal à Seneffe, dont se sont tant plaints les exploitans du centre.

On voit de suite que l'exécution des embranchemens, considérée isolément, ne pouvait par là être une bonne spéculation, et les bénéfices devaient se trouver sur l'augmentation des produits du canal principal.

C'est à cette circonstance qu'il faut attribuer l'absence de tout amateur à l'adjudication des embranchemens autre que le concessionnaire du canal de Charleroy à qui seul elle convenait; encore celui-ci ne s'y rendit que sous la promesse formelle de l'administration que la concession de 90 années qui lui écherrait serait remplacée en une concession plus courte sur les deux canaux, comme elle est maintenant soumise à la Chambre.

Le Gouvernement n'a pas cru devoir demander à la Chambre un crédit de 15 à 16 cent mille francs pour l'exécution directe de ce canal.

Voyons maintenant les calculs sur lesquels le terme de la concession modifiée a été établi.

Le coût total, intérêts des fonds compris, pendant l'exécution, vu les difficultés imprévues du souterrain à y construire, des chemins de fer qui, dans l'exécution, montrent tant de mécomptes et les difficultés toujours plus grandes de l'expropriation, ne restera pas au-dessous de fr. 1,600,000 »

On ne peut raisonnablement compter les frais annuels moindres de 9 p. $\%$ du fonds d'exécution pour un ouvrage de ce genre, dont le remboursement et les bénéfices ne peuvent avoir lieu qu'au terme moyen de quatorze années.

Ces 9 p. $\frac{1}{2}$ ainsi partagés :

6 p. $\frac{1}{2}$ pour l'intérêt ;

3 p. $\frac{1}{2}$ d'entretien et exploitation, eu égard aux
grands déblais et aux chemins de fer.

Ce qui exige un produit annuel de fr. 144,000 »

Or, en supposant, ce qui ne saurait être taxé d'exagération
ni en plus ni en moins, 125,000 tonneaux de transport moyen
annuel, pendant les quinze premières années, au prix du péage
moyen de 90 centimes, on aura le revenu annuel de 112,500 »

Il y aura donc chaque année un déficit de fr. 31,500 »

Ce déficit annuel, avec ses intérêts capitalisés à 6 p. $\frac{1}{2}$,
au bout de 16 $\frac{1}{2}$ années, forment un total de fr. 899,304 »

Si on lui ajoute le capital primitif d'exécution à rembour-
ser, ci-dessus 1,600,000 »

On trouve que le canal principal devra suppléer pour cette
époque une somme de 2,499,304 »

En nombre rond. 2,500,000 »

Or, d'après le contrat, on abandonne au concessionnaire,
pour le rembourser de cette somme, et pour l'annulation au
profit de l'État de la concession de 90 années, cinq années du
revenu du canal principal, après la concession de 11 $\frac{1}{2}$ années.

Les supposant d'un transport moyen de 225,000 tonneaux
à fr. 3-07 c^s de droit ou 690,000 francs, et déduisant 122,400
francs pour l'entretien, etc., il reste un revenu net annuel de
567,600 francs, qui, capitalisé avec intérêts, forme au terme
de 16 $\frac{1}{2}$ années une somme de 3,130,000 »

Somme excédant la précédente de 630,000 »

Qui n'a aujourd'hui qu'une valeur moindre de . . . fr. 270,000 «

Il ne paraît pas possible de courir les risques d'une pareille entreprise à des
conditions plus modérées avec une prime de gain si faible, les seuls avantages
du canal principal ayant décidé le concessionnaire à s'en charger.

Il est en outre à remarquer qu'il est peu probable qu'il puisse terminer ce
travail dans les 18 mois accordés pour l'exécution dont deux sont déjà écoulés.

On objectera peut-être que les suppositions faites de tonnage sont faibles ;
mais alors l'excédant, si l'expérience l'amenait, agirait avec la même force sur
les produits après comme avant le terme des concessions modifiées, ce qui ra-
mènerait les calculs à peu près à des résultats identiques ; d'ailleurs M. le Mi-
nistre de l'Intérieur s'est réservé, aux articles 25 et 26 et 5 additionnel, la
faculté du rachat, qui garantit l'État pour les cas de prospérité extraordinaire
et tous autres événemens imprévus.

Si les produits restent au-dessous des prévisions, le concessionnaire se rem-
boursera à peine de ses débours, s'ils excèdent notablement, le Gouvernement
peut s'en emparer.

Le projet présenté à l'approbation des Chambres est prudemment combiné.

Si, enfin, on considère que le concessionnaire administre et entretient les canaux et chemins de fer pendant les premiers temps de leur existence où ils coûtent beaucoup, tandis que les produits sont les plus faibles, les développemens des voies qui y doivent aboutir n'ayant pu encore qu'être ébauchés, tandis que le Gouvernement les reprend après un temps bien court, débarrassées de dépenses éventuelles et jouit des produits dans leur plus grande prospérité, il ne restera aucun doute sur les avantages de la convention pour l'État.

Ainsi modifiée, si la concession est avantageuse à la société concessionnaire composée de personnes déjà âgées, pères de famille sans enfans qui préfèrent un moindre gain mais plus rapproché à des rentrées plus profitables mais éloignées, elle l'est encore plus à l'État qui, vivant toujours, peut faire un léger sacrifice de ses revenus pendant quelques années, pour obtenir dans un avenir très-rapproché des produits dont il serait difficile d'assigner la limite.

Fait et dressé par l'inspecteur des ponts et chaussées,

J.-B. VIFQUAIN.

Bruxelles, le 5 décembre 1834.



CLAUSES ET CONDITIONS auxquelles sera concédée l'entreprise d'une nouvelle communication par eau de Bruxelles à Charleroy.

ART. 1. — Tracé du canal.

La nouvelle communication sera un canal à point de partage moyenne section.

Elle partira de la rive gauche de la Sambre à 1,000 aunes du sas de Charleroy, où sera placée la première écluse, et entrera immédiatement dans la vallée du Piéton, en coupant la grande route de Mons à Charleroy.

Laissant à droite Dampremy, et s'appuyant sur le coteau gauche de la rivière, le tracé suivra les sinuosités de la vallée en passant par le Roux, Sartles-Moines, le Grand-Sart, les fermes du Grand et du Petit Hamal et le hameau de l'Hutte, où commencera le bassin de partage; le canal s'élèvera dans cet intervalle, qui a 14,587 aunes de longueur, de 22 aunes de hauteur.

Arrivé à l'Hutte, le canal occupe le milieu du vallon, en laissant sur la gauche le village de Pont-à-Celles, puis il avance en tranchée ouverte entre Gony, Henriamont et le château Vander Beck jusqu'au seuil de partage qui sépare le bassin du Piéton de celui de la Senne, qu'il traverse sous l'endroit nommé Bestrefaite par une galerie souterraine, et débouche dans le vallon du bois de Bommeré qui s'unit à celui de la Samme; ce bief de partage, de niveau a 10,675 aunes de longueur, la galerie souterraine étant comprise pour 900 aunes.

De l'extrémité du bassin de partage, il descendra du vallon du bois de Bommeré dans celui de la Samme, en occupant le coteau droit qu'il ne quitte plus jusqu'au village d'Arquennes, en passant dans Seneffe, laissant la cense Flotem à droite et coupant en avant d'Arquenne la grande route de Marimont à Bruxelles.

Dans Arquennes, il occupera le cours actuel de la Samme qui sera entièrement détournée, sortant il s'appuiera de nouveau sur le coteau droit dudit vallon, traversera le village de Feluy, côtoiera les jardins du château de la Roque et le village de Ronquière, passera entre le moulin d'Askipont et le rocher, laissera Verginal et Oisquercq à gauche, et après s'être serré contre la forge de Clabeck il courra par le milieu des prairies de Tubise, ménageant ensuite le plus possible les jardins du château de Lembeck, il arrivera au-dessous de Hals sans abandonner nulle part l'edit coteau gauche.

Ici le tracé abandonne la rive droite pour passer sur la gauche par un pont canal à 3-arches sur la Senne, puis il court vers Bruxelles, laissant à droite Buysinghen, Eysinghen, Ruysbroeck et le moulin d'Aa, et à gauche Anderlecht et la grande route de Mons à Bruxelles, traversant cette dernière à Cureghem, laissant le petit moulin à droite, il vient ensuite déboucher à la porte de Ninove; après avoir coupé la route de ce nom à la ferme de Ransfort et la dérivation de la Senne sur un pont canal à trois arches, et restant dans les anciens fossés autant que possible, il contourne en bassin l'intervalle de ladite porte de Ninove au grand canal actuel. Cette partie du canal inclinée vers Bruxelles a 49,267 aunes de longueur et 107^a, 75^v de pente.

Pour opérer ce tracé, le Piéton d'un côté, la Samme et la Senne de l'autre seront détournés partout où il sera nécessaire.

Ce tracé et les détournemens de rivières seront d'ailleurs exécutés dans les détails suivant les plans approuvés.

ART. 2. — *Longueur et pente du canal.*

La longueur totale du tracé de la Sambre au canal de Bruxelles sera de 74,529 aunes, dont 14,587^a en pente vers la Sambre, 49,267^a vers Bruxelles et 10,675^a de niveau au bief de partage.

La pente vers la Sambre sera rachetée par 11 écluses de 2 aunes de chute, celle vers Bruxelles par 12 écluses de 2 aunes de chute jusques Arquennes; puis la chute s'augmentant, les 11 écluses suivantes auront 2^a,40 de hauteur, les 20 autres écluses jusqu'à la dérivation près de Bruxelles auront une chute de 2^a,735 et la dernière ayant 2^a,65.

ART. 3. — *Dimensions du canal.*

Le canal aura généralement 6 aunes au fond avec une profondeur totale de 2,80 dont 2 de mouillage, avec 2 chemins de hallage de 4 aunes de largeur chacun, les digues ayant intérieurement $\frac{2}{3}$ de talus et $\frac{1}{2}$ à l'extérieur, dans les déblais les talus des berges seront de $\frac{5}{4}$.

Pour les embarcations vers Charleroy, le canal aura 15 aunes de largeur au plafond sur 1,200 aunes de longueur.

Dans Arquennes et Feluy ainsi que de la chaussée de Ninove à l'avant dernière écluse, pour la facilité des tournans et la capacité d'eau convenable, le canal aura sur 1,000 aunes 15 aunes de largeur au plafond.

Dans Bruxelles, entre la dernière écluse et le canal actuel, le bassin aura 15^a au fond, se terminant par une partie circulaire de 37,50 de rayon.

Le concessionnaire, sauf approbation spéciale, pourra dans les lieux d'embarcations où ils seront reconnus convenables, établir des bassins de 10 à 15 aunes de largeur au fond.

ART. 4. — *Redressement de rivières et de ruisseaux.*

Pour le placement du canal les rivières du Piéton et de la Senne seront détournées convenablement, ainsi que le ruisseau de la Samme, dans de nouveaux lits creusés sur les dimensions fixées.

ART. 5. — *Alimentation.*

Pour l'alimentation, quatre rigoles partant de l'amont des deux écluses supérieures contre le bief de partage, iront avec la pente de 0,02, chercher les eaux des ruisseaux et sources voisins.

La rigole dite du Petit-Hamal avec une section moyenne de 2 aunes, cherchera les eaux des sources voisines et celles du Petit-Hamal.

La rigole du Vieuville, sur 2,50 de section moyenne, cherchera les ruisseaux de Liberchies, Sommielte et Thumeon.

La rigole de la Samme avec une section de 1,75, ira jusqu'à la rencontre des ruisseaux de la Samme et de Scaimont qu'elle recevra et mènera au canal.

La rigole du bois de Bommeré ira prendre toutes les sources qui descendent du bois de Bommeré et des cotéaux voisins.

Des rigoles de 2 aunes à 2,50 de section seront établies pour les prises d'eau du Roux, d'Arquiennes, de Bornival et de Ronquières.

Aux prises d'eau desdits ruisseaux on formera des étangs pour le dépôt des eaux troubles.

Et pour la réserve des grandes eaux il sera formé 5 réservoirs :

Celui de Piéton, dans la vallée de ce nom à son étranglement à Gouy, sera soutenu à 7,36 de hauteur, par une digue de 8,40 de hauteur, de 5 de couronnement, de $\frac{1}{2}$ en dedans et $\frac{1}{2}$ en dehors pour les talus ;

Celui d'Obay, dans le vallon de ce nom, à l'endroit resserré au-dessus de Pont-à-Celles, à une hauteur d'eau de 3,18 ;

Celui d'Odoumont de 5,26 de hauteur d'eau, au-dessus de ce village ;

Celui de la Samme à l'embranchement des deux ruisseaux qui la forment, aura 4,33 de hauteur d'eau ;

Enfin le réservoir de Bornival, établi au-dessus du moulin de ce nom, aura à son empellement la hauteur de 6,20.

Ces digues seront revêtues de pierres plates sur le talus intérieur.

Au-dessus de ces réservoirs, on formera des rigoles pour l'écoulement des grandes eaux troubles qui ne seront pas reçues dans le canal.

Ces moyens d'alimentation seront d'ailleurs établis suivant les détails du devis général et des plans approuvés.

ART. 6. — *Ouvrage d'art pour le canal. — Percement souterrain.*

Pour la traversée du seuil de partage, une galerie souterraine, commencée à une profondeur de 14^a de tranchée ouverte au chemin de hallage, sur une longueur de 900 aunes, sera formée.

Elle aura 3,00 de largeur à la ligne d'eau avec un trottoir de 1,30 et garde-fous.

La profondeur d'eau sera au milieu de 2,30, le trottoir s'élevant à 0,50 au-dessus de la ligne d'eau et l'intrados de la voûte à 2,70 au-dessus de ce dernier. Cette galerie sera entièrement maçonnée suivant le plan approuvé.

Les têtes du percement seront courbes ; il y aura 5 puits d'airage de 2^a de diamètre.

Écluses.

Pour gravir les pentes du canal il sera construit :

23 écluses de 2,00 aunes de chute ;

11 écluses de 2,40 de chute ;

20 écluses de 2,735 de chute ;

1 écluse de 2,65.

Les écluses de 2 aunes de chute auront 27,20 de long entre les faces d'amont et d'aval avec un sas de 21,20 de long entre les saillies de buses ; la largeur de l'écluse sera de 2,70, ces écluses, pour les dimensions particulières, leur construction et appareil suivant ce qui est décrit au devis général approuvé.

Les deux dernières écluses vers Bruxelles seront séparées par un bassin de 50 aunes de long sur 35 de large au plafond, maçonnées en pierres sèches.

Les écluses de 2,40, 2,735 et 2,65 de chute seront en tout semblables aux précédentes avec des dimensions proportionnelles à la chute.

Ponts.

Il sera établi pour les communications 34 ponts sur le canal et 2 ponts sur le bassin à Bruxelles.

Ils se partagent en deux ponts fixes isolés de 3,50 de largeur, avec une ouverture de 4,10 et chemin de hallage;

10 ponts mobiles isolés à engrenage de 3,20 de largeur avec une ouverture de 2,80;

12 ponts fixes sur écluses de 3,20 de largeur;

9 ponts mobiles à engrenage sur écluses de 3,20 de largeur;

1 pont mobile à engrenage sur la dernière écluse, de 5 aunes de largeur;

2 ponts tournans en fer aux portes de Flandre et du rivage à Bruxelles, de 4^a de largeur sur 6,20 d'ouverture.

Ces ponts en tout sont décrits au devis général.

Maisons de pontonniers et éclusiers.

Il sera construit pour le logement des pontonniers et éclusiers 64 maisons à un étage, sur les dimensions et détails du devis général.

Ponts-canal.

Pour la traversée de la Senne à Hal et de la dérivation près de Bruxelles, on construira 2 ponts-canal qui auront un coffre de 2^a80 de profondeur sur 2,70 de largeur, avec 2 chemins de hallage.

Le passage de la rivière à Hal aura lieu sous 3 arches de 22 aunes d'ouverture ensemble, celle de la dérivation sera de 13 aunes comme aux plan et devis détaillés.

Aqueducs sous le canal et ponceaux sous les chemins aux abords des ponts.

Pour le passage des eaux sous le canal on établira 34 aqueducs et buses, dont :

- 1^o 3 de 3 aunes d'ouverture pour les ruisseaux de Bornival, d'Ittre et de St-Pierre-Leeuw;
- 2^o 2 de 3 aunes d'ouverture sous les écluses;
- 3^o 2 de 2 id. sous les écluses;
- 4^o 4 de 2 id. sous le canal;
- 5^o 7 de 1 id. sous les écluses;
- 6^o 6 de 1 id. sous le canal;
- 7^o 10 buses de 0.60 sous le canal.

On construira pour les abords des ponts sous les chemins 30 ponceaux, dont 2 de 3 aunes d'ouverture.

8	de 2 aunes d'ouverture.	
8	de 1 aune	id.
12	de 0.60	id.

Le tout comme aux devis et plan général.

ART. 7. — *Ouvrage d'art pour l'alimentation. — Empellements dans les digues des réservoirs.*

Pour la distribution des eaux des réservoirs, il sera établi au point le plus bas des réservoirs et dans la digue, des empellements avec vannes de décharge à engrenage, suivant les détails des plans et devis.

L'empellement de la digue de Piéton aura 8,40 de hauteur.

Celui d'Obay	4,18
d'Andoumont	6,26
de la Samme.	5,33
de Bornival	7,20

Prises d'eau.

On recevra les eaux dans le canal par :

- 1° 3 prises d'eau simples;
- 2° 5 prises d'eau simples avec vannes;
- 3° 4 prises d'eau avec vannes de décharge;
- 4° 12 prises d'eau simples avec clapets et épanchoirs.

Ponts sur les rigoles.

Pour la traversée des rigoles par les chemins et routes, on formera 25 ponts de 1,50 d'ouverture sur 5 de largeur.

Ponts-aqueducs sur rigoles.

Les rigoles, en arrivant au bief de partage, devant passer sur les ruisseaux, il sera construit 2 ponts-aqueducs de 2 aunes de largeur au coffre, et 2 aunes d'ouverture pour le passage des ruisseaux suivant les plans et devis général.

ART. 8. — *Acquisition des terrains, indemnités de maisons et moulins.*

Les entrepreneurs feront l'acquisition de tous les terrains nécessaires au placement du canal, des rivières à détourner, des rigoles, réservoirs, enfin de tout l'emplacement nécessaire à son exécution et exploitation.

Ils indemniseront de tous autres terrains dont la possession momentanée leur serait nécessaire, ainsi que des eaux dont ils s'empareront pour l'alimentation, ainsi que des propriétés bâties dont l'emprise sera jugée nécessaire.

ART. 9. — *Estimation de la dépense d'exécution actuelle de terrain, indemnités, entretien et exploitation.*

L'estimation de tous les ouvrages tels que creusement de canal, rigoles et détournemens de rivières, réservoirs, construction d'écluses, ponts, ponts-canal, percement souterrain, ponceaux, etc., etc., enfin de tous travaux et fournitures quelconques nécessaires à l'établissement et mise en action du canal, a été calculée à		fl. 2,985,520	} fl. 4,350,000
l'achat des terrains et indemnités pour maisons, moulins, etc., etc		fl. 1,364,480	
L'entretien annuel et de ses dépendances à		fl. 36,000	
Traitement des éclusiers, pontonniers		15,000	
Frais de perception et exploitation		7,000	
TOTAL.		fl. 58,000	

ART. 10. — *Conditions générales.*

Les entrepreneurs devront exécuter tous les susdits travaux pour leur compte et à leurs frais, rien excepté, conformément aux devis et plans détaillés qui en seront formés, le tout approuvé par le Département de l'Intérieur, qui leur en fera remettre un exemplaire.

Ils ne pourront, sous aucun prétexte, s'écarter des conditions que ces devis prescriront, sans en avoir obtenu l'autorisation spéciale.

ART. 11.

Dans le cas où ils croiraient que l'exécution des travaux, leur entretien ou l'achat des terrains et indemnités des eaux excèderaient le montant des dépenses présumées, les entrepreneurs ne pourront, sous aucun prétexte, se prévaloir de ladite estimation pour prétendre quelque indemnité de ce chef; d'autre part, le Gouvernement n'entrera dans aucun compte avec les entrepreneurs, sous prétexte que les frais d'établissement n'auraient pas occasionné une dépense égale à l'estimation préalable.

ART. 12. — *Durée de l'exécution.*

Tous les travaux devront être terminés en cinq années.

ART. 13. — *Surveillance.*

Le Gouvernement se réserve de faire surveiller les travaux par tels employés qu'il jugera convenir. Toute autre surveillance est aux frais des entrepreneurs.

ART. 14. — *Tenir des registres et renseignemens à fournir aux ingénieurs chargés de la surveillance.*

Les entrepreneurs devront toujours tenir un registre exact du nombre

d'ouvriers à leur service, qu'ils devront produire à l'ingénieur chargé de la surveillance des travaux chaque fois qu'ils en seront requis. Ils seront tenus de lui donner tels renseignements qu'il pourrait leur demander sur le degré d'avancement des travaux.

ART. 15. — *Renvoi des employés du concessionnaire par la direction.*

L'ingénieur chargé de la surveillance des travaux, pourra renvoyer tous ceux des employés ou ouvriers des entrepreneurs qui donneraient des sujets fondés de plainte.

ART. 16. — *Assistance à fournir aux ingénieurs.*

Les entrepreneurs fourniront tous les matériaux et ouvriers dont les employés chargés de la surveillance auront besoin pour exercer cette surveillance, et pour lever et vérifier les travaux.

ART. 17. — *Matériaux.*

On n'emploiera pour l'exécution et construction des travaux que des matériaux de la meilleure qualité; tous autres pourront être refusés.

ART. 18. — *Mesure de contrainte contre le concessionnaire.*

Le Gouvernement se réserve le droit de faire démolir aux frais des entrepreneurs tous ouvrages mal construits, dont les dimensions ne seraient point conformes aux devis et plans approuvés.

ART. 19. — *Domages aux frais du concessionnaire.*

Tous dommages et intérêts résultant de la construction du canal, sont à la charge des entrepreneurs.

ART. 20. — *Entretien des communications ou passages.*

Toutes routes ou chemins à couper par le canal devront rester libres pour le passage jusqu'au parfait achèvement des ponts à y construire.

ART. 21. — *Entretien des travaux, etc.*

Le canal et ses dépendances seront entretenus par les entrepreneurs en bon état, pendant toute la durée de la concession des droits à y percevoir; à l'expiration de l'octroi, il sera remis en bon état d'entretien.

ART. 22. — *Chances et périls à la charge du concessionnaire.*

Les entrepreneurs prendront à eux toutes chances et périls d'exécution, d'entretien ou autres; dans aucun cas, ils ne pourront réclamer d'indemnité de ce chef.

ART. 23. — *Expropriations.*

Toute la première instance de la loi du 8 mars 1810, relative aux formes à suivre dans la mise en occupation des terrains, bâtimens et eaux dont l'emprise d'occupation sera nécessaire pour l'établissement et l'action du canal, jusqu'au refus de la part soit du propriétaire, soit de l'entrepreneur, d'acceptation des offres à l'amiable, sera traitée par deux commissaires nommés par les États Députés de la province et l'ingénieur chargé de la direction des ouvrages, qui procèderont, sans désenparer, par communes successivement désignées par le concessionnaire, qui en fera lever les plans parcellaires. Dans le cas de non-arrangement à l'amiable, l'expropriation en sera faite suivant les lois et réglemens en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. Le Gouvernement fera à cet égard les dispositions nécessaires.

ART. 24. — *Pêche, herbages et plantations.*

Les entrepreneurs auront, pendant toute la durée de la concession, la jouissance des produits de la pêche, des herbages et des plantations que les digues et les bords du nouveau canal et les réservoirs pourront fournir.

ART. 25. — *Droits à percevoir sur le canal au profit du concessionnaire.*

§ 1^{er}. A partir de l'ouverture de la navigation, les droits suivans seront perçus sur les bateaux naviguant sur le nouveau canal, le tonneau étant de 1,000 livres des Pays-Bas.

BATEAUX CHARGÉS DE

Charbon de toute espèce	Provenant de la Sambre ou embarqué au canal de Charleroy à Arquennes, transporté à Bruxelles	à charge fl. 1.36 à vide » 0.34
	Embarqué au canal à Ronquières et au-dessous, transporté à Bruxelles	à charge fl. 0.52 à vide » 0.13
	Embarqué au canal d'Arquennes à l'extrémité appelée du bief de partage, transporté à la Sambre	à charge fl. 0.32 à vide » 0.08
Pierre de taille, marbre de toute espèce	Provenant de la Sambre ou embarqué dans un des dix premiers biefs vers Charleroy	à charge fl. 1.36 à vide » 0.34
	Embarqué au canal depuis Seneffe jusqu'à la Roque, transporté à Bruxelles	à charge fl. 1.12 à vide » 0.28
	Provenant des Escausines et Soignies, embarqué à Ronquières et au-dessous, transporté à Bruxelles	à charge fl. 0.52 à vide » 0.13
Pierres à diguer.	Embarquées d'Arquennes à Ronquières, transportées à Bruxelles	à charge fl. 0.40 à vide » 0.10
Chaux à bâtir.	Venant de la Sambre ou embarquée dans l'un des dix biefs vers Charleroy, pour Bruxelles.	à charge fl. 1.36 à vide » 0.34
	Chaux grasse, embarquée d'Arquennes à la Roque pour Bruxelles.	à charge fl. 1.00 à vide » 0.25
Grès, pierres à pavé	Embarqués dans l'un des dix biefs vers Charleroy, pour Bruxelles.	à charge fl. 0.80 à vide » 0.20
	Embarqués de Ronquières à Lembeck pour Bruxelles	à charge fl. 0.32 à vide » 0.08
Cendre de mer, fumier, engrais de toute espèce	Sur toute la longueur du canal par lieue de 5,000 aunes	à charge fl. 0.015 à vide » 0.01
	Par écluse	à charge fl. 0.01 à vide » 0.005
Pour toutes autres marchandises et distances intermédiaires spécifiées au présent tarif	Sur toute la longueur du canal par lieue de 5,000 aunes	à charge fl. 0.04 à vide » 0.01
	Par écluse.	à charge fl. 0.02 à vide » 0.005

§ 2. Si quelque chose se trouvait omis dans ce tarif, ou qu'il devînt nécessaire d'y faire des additions, ou donner des explications, le Gouvernement se réserve le droit d'y pourvoir.

§ 3. Le placement des bureaux de perception sera soumis au Gouvernement et décidé par lui de manière à gêner le moins la navigation, tout en assurant la recette.

§ 4. Les bateaux seront jaugés sur leur plus fort tonnage avec une échelle graduée, de manière que le paiement sera *de charge* pour la charge effective, et de vide pour toute la différence entre la charge et le plus fort tonnage.

§ 5. Tout le montant de cette perception sera au profit des entrepreneurs, pendant un nombre déterminé d'années. L'octroi en sera concédé à celui des soumissionnaires qui, à cet égard, fera les offres les plus avantageuses.

ART. 26. — *Perception des droits par le concessionnaire.*

Les droits ci-dessus indiqués seront perçus par les entrepreneurs.

ART. 27. — *Nomination des employés du concessionnaire.*

Ils auront la faculté de nommer tels employés qu'ils jugeront nécessaires, tant pour la perception des droits ci-dessus, que pour la bonne surveillance des travaux du canal et toutes ses dépendances. On pourra leur accorder telle qualité publique qui sera jugée nécessaire pour exercer leurs fonctions.

ART. 28. — *Aucun nouveau droit à établir sur le canal pendant la concession.*

Pendant le temps que durera la concession, aucun nouveau droit de passage ne sera établi sur le canal projeté, soit au profit du Gouvernement, soit à celui de quelque province, commune ou particulier; et pour ce qui concerne le canal de Bruxelles au Petit-Willebroeck, le maximum des droits qu'on pourrait y établir ne pourra dépasser celui fixé par l'article 25 du présent cahier des charges, pour la navigation du canal projeté, de *Bruxelles à Hal, Lembeek et à Tubise.*

ART. 29. — *Associations à former et avance de fonds.*

Il sera facultatif aux entrepreneurs de former telles associations et mettre en circulation telles actions aliénables qu'ils croiront nécessaires, se conformant toutefois aux lois existantes sur la matière.

Cependant, après que le concessionnaire aura employé de ses propres fonds, à son entreprise, la somme de fl. 300,000, on lui facilitera les moyens d'obtenir, s'il le désire, l'avance des fonds restant nécessaires, à un intérêt de 4½ pour cent par an, et à condition d'un remboursement successif en termes annuels pendant la durée de la concession, à la charge par lui de fournir la garantie nécessaire, en hypothéquant l'ouvrage entier et les revenus annuels du canal jusqu'au remboursement complet de la somme avancée, sous telles clauses et conditions qui seront réglées ultérieurement par convention spéciale.

NB. Un contrat a été passé entre le syndicat et la société, par lequel le premier s'engage à fournir 4,000,000 pour l'exécution de ladite entreprise.

ART. 30. — *Caution du concessionnaire.*

Pour assurer la bonne et solide exécution des travaux endéans le temps fixé, ainsi que leur entretien convenable, les entrepreneurs devront fournir une caution, soit en immeubles ou leur valeur, soit personnelle, laquelle caution sera réglée, avant la signature du contrat, d'après que les entrepreneurs seront le mieux à même de fournir l'une ou l'autre, mais toujours à la satisfaction du Gouvernement.

ART. 31. — *Qualité du concessionnaire.*

On ne recevra des offres que des concurrens reconnus pour être en état et capables d'exécuter des travaux de cette espèce. Le Gouvernement, dans tous les cas, se réserve le droit de ne point accepter une soumission, même celle qui paraîtrait la plus avantageuse.

ART. 32. — *Frais à charge du concessionnaire.*

Le contrat à passer sera, comme tous les autres contrats, soumis au droit proportionnel de l'enregistrement, que les entrepreneurs paieront, de même que ceux de timbre et de léges, montant à $\frac{1}{2}$ pour cent.

ART. 33. — *Décision en cas de contestation.*

Toute contestation qui pourrait s'élever au sujet de l'exécution des travaux et de ce qui a rapport à cette entreprise, sera jugée administrativement.

Arrêté par disposition de ce jour, n° 99 A.

La Haye, le 10 janvier 1826.

Le Ministre de l'Intérieur,

L. VAN GOBBELSCHROY.

22

RAPPORT de l'inspecteur des ponts et chaussées , sur les propositions des concessionnaires du canal de Charleroy et des embranchemens en canaux et chemins de fer de Houdeng et de Mariemont de transformation de concession.

La proposition des concessionnaires ci-jointe, présentée ensuite d'une démarche faite auprès d'eux dans le courant de septembre 1832, par M. l'avocat Redemans et le soussigné, en vertu d'un ordre verbal de M. le Ministre de l'Intérieur, consiste à abandonner au Gouvernement :

1^o La concession pendant 29 années qui leur a été adjugée des péages du canal de Charleroy, à fl. 1-70 par tonneau, avec les produits des plantations, herbages et pêche.

En retour d'une autre concession sur le même canal du péage, à fl. 1-45 par tonneau, pendant dix années, à partir du 1^{er} juillet 1835, époque de l'achèvement des embranchemens d'Houdeng et Mariemont y compris le produit de la pêche et des herbages.

En outre, de la libération vis-à-vis le domaine, du prêt de quatre millions à eux fait, la recette opérée jusqu'aujourd'hui sur le canal et la somme de 24,000 florins avancée à la société, par M. le gouverneur du Hainaut, sur les fonds de l'industrie leur restant sans répétition.

Ils s'engagent à mettre à la disposition du Gouvernement, et par quart, une année après l'exécution des embranchemens, la somme de 125,000 florins pour être employée par lui en travaux d'amélioration au canal.

Les concessionnaires ont ajouté à leur proposition quelques conditions relatives aux terrains d'emprises au canal.

2^o A remettre aussi au Gouvernement la concession pendant 90 années des canaux et chemins de fer d'embranchemens de Houdeng et de Mariemont, pour prendre en retour la concession des mêmes canaux et chemins, pendant (1) années, plus une bonification de la perception des péages sur le canal de Bruxelles à Charleroy, pendant (2) années à partir du terme de la concession modifiée dudit canal de Charleroy.

Avant de passer à la vérification des calculs produits par le concessionnaire à l'appui de sa demande, il est je pense convenable et même nécessaire, d'établir sur des bases fixes et arrêtées, le canal dans toutes ses parties, tel qu'il reviendra à l'État au terme d'une concession aussi courte.

L'ancien Gouvernement, provoqué par les pétitions qui lui furent adressées et les obligations résultant des emprises de terrain et expropriations forcées, fut amené dans l'exécution à des modifications au projet primitif, qui doivent être aujourd'hui régularisées.

En conséquence, nous procéderons d'abord à l'examen des questions suivantes :

1^o Si les modifications apportées dans l'exécution des ouvrages sont susceptibles d'observations.

(1) Plus de quinze années.

(2) Plus de quinze années.

2° Si l'alimentation du canal telle qu'elle se trouve établie aujourd'hui, équivaut à celle indiquée aux devis et cahier des charges et quelle est la limite à fixer pour celle qui devra être fournie au terme de la concession modifiée?

3° Quelles bases sont à fixer pour la délimitation des terrains sur lesquels le canal se trouve assis, et ceux nécessaires à son entretien, conservation et exploitation.

4° Quelles mesures sont à fixer pour la garantie de l'entretien et la conservation des plantations.

Vous trouverez, M. l'inspecteur-général, dans le travail qui va suivre, ma réponse à vos lettres du 21 septembre et 5 octobre derniers, nos 3312 et 3361, relatives aux ponts mobiles et fixes établis sur ce canal.

La concession devenant très-courte, et par conséquent l'intérêt concessionnaire de la compagnie pour la bonne exécution diminuant comme cette durée, il sera aussi nécessaire de fixer d'une manière positive les moyens de garanties pour l'accomplissement des conditions de l'entreprise.

Je passe à l'examen des diverses questions.

QUESTION I. — A quelles observations les modifications apportées aux clauses du devis pendant l'exécution des ouvrages donnent-elles lieu?

1° **EMPRISES DE TERRAINS.** — Les terrains acquis par les concessionnaires, ensuite des plans d'emprise que j'ai formés, sont pour le placement du canal et ses francs bords, plus grands, plus étendus que la quantité reprise au devis; en effet, vers Charleroy, le cahier de charges disait : le canal aura 15 aunes de plafond sur 1200 mètres de longueur, tandis que dans l'intérêt des exploitations qui ne se trouvent point agglomérées vers ce point, mais répandues sur 2 lieues d'étendue, le concessionnaire a fait 3500 mètres de canal en grande section.

Le canal se trouve encore exécuté en grande section, soit dans l'intérêt des embarquemens et le retour des bateaux, ou pour la marche plus facile de l'alimentation :

Dans la moitié du 14^e bief et le 15^e;

le 16^e id.

le 23^e id.

le 29^e id.

dans le 48^e id. une grande partie vers l'écluse

n° 49 et vis-à-vis la ville de Hal, depuis le pont de bois jusqu'au pont-canal.

Depuis la hauteur de Cureghem, jusqu'au canal d'Anvers, cette quantité de surface en plus est notable; elle a singulièrement amélioré la navigation.

Quoique les devis n'en parlent point, j'ai toujours compris à chaque maison éclusière un terrain pour jardin de la longueur de l'écluse sur la profondeur de 20 mètres, y compris la maison.

Quant aux terrains pour dépôts et emprunts de terres pour la formation des digues, il est plus difficile de bien juger si ce qui a été acquis est plus ou moins étendu que ce qui a été porté au devis; mais tous ceux nécessaires ont été

acquis ou indemnisés ; là se trouve la limite des obligations du concessionnaire sur ce point.

Je renvoie à l'article *alimentation* de parler des emprises pour réservoirs, étangs et rigoles.

Ainsi du chef des terrains nécessaires au canal, je ne pense pas qu'il y ait lieu à autre observation, si ce n'est que leur surface est plus grande que celle jugée nécessaire au devis.

2^o TERRASSEMENS. — Les digues du canal et sa cunette ont été partout élevées ou creusées comme le demande le devis ; beaucoup d'ouvrages en déblais dans les boulans et en remblais contre les rivières ont été souvent refaits deux fois par force majeure ; en beaucoup de points la digue a été renforcée aux parties attaquées par les eaux de la Senne.

Ainsi sans aucun doute le cube total des terrassements exécutés est beaucoup plus grand que celui calculé au devis. Je ne parlerai pas du bief de partage qui a été rabaisé, c'est un fait relatif à l'alimentation dont il sera fait mention à cet article.

Ainsi du chef des terrassements, il serait facile d'établir un gros cube de terrassements exécutés en dehors des indications du devis et cahier des charges.

3^o OUVRAGES D'ART. — *Percement souterrain.* — Ce travail si coûteux a été réglé par la commission des ingénieurs instituée par arrêté du Ministre de l'Intérieur du 31 août 1831, n^o 2148, pour les travaux imprévoyables.

Ponts-canal. — Ces ouvrages des plus difficiles et des plus coûteux d'une navigation, ont certainement exigé 25 pour 100 de travail et de fourniture de plus qu'au devis.

Écluses. — Les écluses sont toutes exécutées comme il est repris aux devis et plans. Dix ont des réservoirs d'économie d'eau accolés à leur bajoyer ; mais ces ouvrages se rapportent à l'alimentation.

Aqueducs et ponceaux. — Tous les aqueducs et ponceaux repris au devis, sont exécutés : la susdite commission d'ingénieurs a réglé ceux de ces ouvrages exécutés en plus dans l'état joint à son rapport du 8 novembre 1831.

Ponts. — Les ponts qui sont établis sur le canal se partagent en deux catégories :

1^o Ceux repris au cahier des charges ;

2^o Ponts exécutés ensuite des réclamations des communes.

Nous parlerons d'abord des premiers.

Au devis, il est dit que le concessionnaire fera trente-six ponts, dont 2 ponts fixes isolés, à *Pont-à-Celles* et à *Gouy* ;

11 ponts mobiles isolés, 2 à *Dampremy*, et 1 à *Pont-à-Celles*, *Arquennes*, *Fauqué*, *Oisquercq*, *Lembeek*, *Hal*, *Loth*, *Cureghem* et *Bruxelles* ;

12 ponts fixes sur écluses, sur la 25^e à *Arquennes*, 27^e et 33^e à *Fetuy*, 38^e et 39^e à *Ronquières*, 40^e à *Pied'eau*, 42^e à *Askempont*, 46^e à *Clabeek*, 48^e et 49^e à *Eysinghen*, 52^e à *Ruysbroeck*, 53^e au moulin d'Aa ;

9 ponts mobiles sur écluses, sur la 4^e au *Roux*, 6^e à *Gosselies*, 8^e à *Vieuville*, 10^e à *Pont-à-Celles*, 11^e à *l'Hutte*, 14^e, 16^e et 20^e à *Seneffe*, et 55^e à *Bruxelles*.

34 ponts, non compris

2 ponts tournans à *Bruxelles*.

Ces trente-six ponts ont été modifiés dans l'espèce, lors de l'exécution, de la manière suivante, le tout à l'avantage de la navigation et de la circulation :

<i>Ponts fixes isolés,</i>	1	à la grande route de Mons à Charleroy,
	1	au village du Roux,
	1	à La Ferté, sur la route charbonnière,
	2	à Pont-à-Celles,
	1	à Gouy,
	1	à Fauqué,
	1	à Askimpont,
	1	à Oisquercq,
	1	à Hal,
	1	à la route de Waterloo,
	1	à Cureghem.

TOTAL.	12	ponts fixes isolés; ci	12
--------	----	----------------------------------	----

<i>Ponts mobiles isolés,</i>	1	dessous la 16 ^e écluse, dans Seneffe,
	1	à la tête du pont-canal à Bruxelles.

TOTAL.	2	ponts mobiles isolés; ci	2
--------	---	------------------------------------	---

<i>Ponts fixes sur écluses,</i>	1	sur la 8 ^e écluse,
	1	sur la 10 ^e id.,
	1	sur la 11 ^e id.,
	1	sur la 24 ^e id.,
	1	sur la 25 ^e id.,
	1	sur la 28 ^e id.,
	1	sur la 38 ^e id.,
	1	sur la 39 ^e id.,
	1	sur la 40 ^e id.,
	1	sur la 46 ^e id.,
	1	sur la 47 ^e id.,
	1	sur la 49 ^e id.,
	1	sur la 51 ^e id.,
	1	sur la 52 ^e id.,
	1	sur la 53 ^e id.,
	1	sur la 55 ^e id.

TOTAL.	16	ponts fixes sur écluses; ci.	16
--------	----	--------------------------------------	----

<i>Ponts mobiles sur écluses,</i>	1	sur la 2 ^e écluse,
	1	sur la 14 ^e id.,
	1	sur la 20 ^e id.,
	1	sur la 33 ^e id.

TOTAL.	4	ponts mobiles sur écluses; ci	4
--------	---	---	---

TOTAL.	34	ponts.
--------	----	--------

Non compris	<i>s tournans à Bruxelles;</i>
	1 à la porte de Ninove,
	1 à la porte du Rivage.

TOTAL.	2	ponts tournans.
--------	---	-----------------

On voit donc que dans le système du devis, il se trouvait :

2 ponts fixes isolés à	fl. 4,400	fl. 8,800 »
11 ponts mobiles isolés à	2,600	28,600 »
12 ponts fixes sur écluse à	1,100	13,200 »
9 ponts mobiles sur écluse à	1,700	15,300 »
Ainsi Total de la dépense pour les ponts (système du devis).		65,900 »

Tandis que par l'exécution il se trouve être :

12 ponts fixes isolés à	fl. 4,400	fl. 52,800
2 ponts mobiles isolés à	2,600	5,200
16 ponts fixes sur écluse à	1,100	17,600
4 ponts mobiles sur écluse à	1,700	6,800
TOTAL.		fl. 82,400 — 82,400 »

Différence de la plus dépense pour le système actuel . fl. 16,500 »

Par cette transformation on a obtenu la suppression de 9 maisons pontonnières, tandis qu'on a dû exécuter 4 maisons doubles, une pour le garde du souterrain (1) et 3 autres aux 1^e, 14^e et 46^e écluses pour les receveurs et éclusiers; ce qui réduit l'économie réelle sur les maisons à quatre, lesquelles au prix de 2,400 florins donnent fl. 9,600.

D'où il résulte que le nouveau système de ponts, bien préférable à l'ancien, a coûté la somme de fl. 6,900 en plus. fl. 6,900

La compagnie a encore exécuté depuis l'examen de la commission des ingénieurs un nouveau pont à Ruysbroeck, coûtant, y compris les grandes rampes d'arrivées et les terrains expropriés. 6,000

TOTAL. fl. 12,900

Mais dans le nouveau système de ponts plus fixe, on a supprimé l'emploi de 9 pontonniers qu'il faut réduire à 8, parce que je proposerai le remplacement d'un de ces pontonniers par le garde du souterrain.

Or, ces pontonniers sont payés 200 florins par année, ce qui fait pour les huit, 1,600 florins, représentant un capital d'environ 15,000 florins, pour une concession de 12 à 13 années, l'économie qui en résultera ensuite revenant au Gouvernement.

Nous voyons donc que le nouveau système est, sous le rapport de la dépense, du personnel et du matériel, à très-peu près égal; mais il est infiniment plus économique d'entretien et de difficultés pour la navigation et la circulation.

Quant aux autres ponts exécutés sur le canal, ou bien ils sont le résultat de décisions des tribunaux dans les expropriations, ou bien établis sur les demandes des communes et l'approbation de l'autorité, ceux dans ce cas sont compris dans l'état réglé par la commission des ingénieurs, ou bien sur les fonds mêmes des communes (2).

(1) Cette maison double n'est pas comprise au devis.

(2) La commission des ingénieurs a réglé les indemnités pour les ponts extraordinaires élevés sur le canal à la Flechère, à Seneffe, à Flotem, au chemin de Nivelles à Soignies, à la 41^e écluse, à Oisquercq, à Lembeck, à Ruysbroeck. Des ponts fixes au Roux et à Clabecq, ont été payés par les communes.

Il résulte de toute cette discussion, M. l'Inspecteur-général, que la masse des ouvrages d'art exécutés est plus grande que celle reprise au devis, et cependant je n'ai point parlé du passage souterrain de Lembeck, si coûteux.

La conclusion est que lorsqu'il sera reconnu que tous ces ouvrages sont exécutés et complètement achevés suivant les clauses et conditions du devis, il ne peut être rien réclamé des concessionnaires pour les modifications, toutes d'amélioration apportées aux ouvrages décrits au devis.

QUESTION 2^e. — L'alimentation du canal, telle qu'elle se trouve établie aujourd'hui, équivaut-elle à celle indiquée au devis ? et quelle est la limite à fixer pour celle qui devra exister au terme de la concession modifiée ?

Le système d'alimentation du projet décrit au devis, se formait de l'établissement de quatre réservoirs dans les vallées respectives du Piéton, d'Obay, d'Odoumont et de la Dodaïne ;

De cinq étangs aux prises d'eau de Petit - Hamal, de Vieuville, de la Samme, de Liberchies, de Sommiètte ; plus de 4 rigoles de Petit - Hamal, de Vieuville, de la Samme, de Bommeré, allant chercher les eaux de ces noms.

Il y avait ensuite deux prises d'eau partielles au ruisseau de l'Ilutte dont les roues du moulin devaient être relevées, à celui de la Samme près de la scierie Dubois.

Aux ruisseaux de Vieuville et de Scaymont, du Roux et de la Samme à Ronquières.

Par ce système, les eaux étaient recueillies et mises en réserve en hiver et lors des grandes pluies dans ces réservoirs, situés au-dessus de l'étiage supérieur du bief de partage, et devaient venir réparer les pertes des eaux d'écluse, de filtration et d'évaporation jusqu'à Bruxelles et Charleroy.

Les prises d'eau partielles, faites plus bas, devaient parer à l'augmentation de la perte d'eau des écluses opérée par une plus grande chute.

On sent de suite que tout ce système reposait sur la supposition que les biefs inférieurs ou les plus éloignés de celui de partage, n'auraient point de grandes pertes d'eau en infiltration, car dans ce cas, les eaux venant d'en haut où elles sont les plus rares, auraient manqué en bas, ou bien, il devait s'établir un tel courant dans les biefs pour la conduite de ces eaux, que la navigation en serait retardée ou même empêchée.

C'est justement ce qui arriva, cette supposition, comme tant d'autres, ne se réalisa pas. C'est comme cela que les questions d'alimentation n'ont jamais été résolues *à priori* ; elles dépendent trop de données inconnues avant l'expérience.

Aussi, le canal à peine mis en navigation, fut-il reconnu sinon impraticable du moins extrêmement difficile de porter de si grandes masses d'eau d'en haut vers le bas, les filtrations en absorbant une si grande quantité que toute réserve eût été insuffisante.

Pour le passage de ces eaux, la navigation devait être arrêtée aux écluses, et il arrivait à chaque instant, ou que les biefs inférieurs manquaient d'eau, ou bien que ceux supérieurs débordaient ; les bateaux se trouvant arrêtés tout court. Ce courant attaquait les digues, les rompait souvent et rendait d'ailleurs la marche des navires en remonte extrêmement pénible.

Force fut donc d'aviser à un autre moyen d'alimentation des biefs inférieurs.

Cette alimentation des biefs inférieurs ne pouvant, d'après les localités, se faire qu'à la hauteur de Ronquières, les biefs creusés dans le schiste se trouvant au-dessous et la rivière la Senne présentant à cette hauteur et dans tous les temps des eaux suffisantes, la principale prise d'eau y fut établie et trouvée convenable.

Il ne s'agissait donc alors plus au bief de partage que de réunir celles nécessaires à l'alimentation vers Charleroy, et à celle depuis ce bief jusqu'à Ronquières.

Ce système rendait ainsi inutile l'établissement des grands réservoirs du bief de partage, et les prises d'eau partielles par les rigioles, qui, en définitive, n'auraient été que d'un très-faible secours.

Ce second système, devenu une nécessité, changeait tout-à-fait le mode de dépense.

Dans le premier, elle se portait sur l'établissement des grands réservoirs et sur des indemnités aux meuniers;

Dans le second, l'établissement des réservoirs, au bief de partage, se réduisait à des surfaces bien moindres, mais d'autres ouvrages plus convenables devaient y suppléer, et l'indemnité devenait plus grande vis-à-vis des usines. Quel que fût le résultat financier de cette mesure, elle ne pouvait être évitée; les pertes d'eau par les filtrations s'étaient déclarées avec trop de violence dans les biefs vers Oisquercq et Hal. Les étangs à faire aux prises d'eau de Piéton et d'Obay, à l'Hutte et à celle à Ronquières furent agrandis en réservoirs, et il résulta de leur placement l'immense avantage de serrer toute la manœuvre et la surveillance des prises d'eau contre le canal, ce qui réduisait le personnel de surveillance et diminuait de beaucoup la dépense d'entretien, qui aurait été fort grande pour la conservation des digues de ces grands réservoirs, tant exposées aux vents, et leur dévasement annuel; car ayant peu de profondeur et beaucoup d'étendue, les eaux boueuses de l'hiver y eussent apporté annuellement des dépôts considérables de vase.

C'est ici le moment de rappeler que le bief de partage ayant présenté quantité de sources à un niveau très-bas, il fut regardé comme très-avantageux d'approfondir ce bief de 40 centimètres, pour en obtenir le plus d'eau possible et la tenir en réserve.

Les eaux de la rivière de l'Hutte qui sont très-abondantes, même dans les sécheresses, devant être menées au bief de partage au moyen de relèvement des roues de ce moulin, 5,000 florins avaient été portés au devis pour cet objet.

Mais après mille sollicitations et des pourparlers qui durèrent plus d'une année, le propriétaire de ce moulin se refusa audit relèvement, et exigea l'acquisition du moulin au prix énorme de 100,000 florins.

Vous sentirez aisément, M. l'Inspecteur général, qu'il était impossible de songer à satisfaire une pareille exigence, et vu le revenu et la bonté de l'usine, l'expropriation par les tribunaux ne promettait aucune chance heureuse.

D'un autre côté, cette prise d'eau n'étant nécessaire, d'après le nouveau système d'alimentation, que pendant les quelques mois de sécheresse de l'année, et en quelques cas particuliers, la société concessionnaire préféra faire construire une machine de 12 chevaux de force, faisant fonctionner une vis d'Archimède de 1^m, 75^c de diamètre, inclinée à 30 degrés, que de faire cette acquisition.

Le nouveau système, bien plus simplifié que l'ancien, se compose donc : de 3 réservoirs, 2 dans la vallée du Piéton, commune de l'Hutte, et celui de la Samme à Ronquières, d'une superficie ensemble de 27 hectares environ, avec deux prises d'eau et déversoirs,

Le réservoir de gauche est muni à son entrée :

D'une porte tournante avec retenue;

D'une machine à feu à l'Hutte, relevant les eaux de la rivière de ce nom, de 2,50, et puisant dans un réservoir de $\frac{1}{2}$ d'hectare de superficie;

De deux prises d'eau à Feluy dans la Samme et la rivière de Feluy;

D'une prise d'eau à Ronquières et une autre un peu plus bas à la rivière d'Ittre;

De plusieurs autres petites prises d'eau vers Bruxelles et Charleroy.

Les usines d'Arquennes et de Feluy ayant fait des réclamations auprès du Gouvernement, et l'intérêt général réclamant leur conservation, des réservoirs d'économie d'un tiers des eaux d'éclusage furent établis contre les 24, 25, 26, 27, 28 et 29^e écluses, pour éviter la ruine de ces usines.

De semblables réservoirs furent construits contre les écluses 4, 5 et 6^e, pour nuire le moins possible au moulin de la Ferté et à celui du Roux vers Charleroy.

Un déversoir dans le dernier bief vers la Sambre, et un autre réservoir contre la 1^{re} écluse furent aussi construits pour rendre une partie de ses eaux au moulin de Dampremy.

Ce système, tel qu'il est aujourd'hui en activité, aurait dû, pour la convenance la mieux établie, être préféré, si la nécessité la plus absolue ne l'eût imposé.

Sous le rapport de l'entretien et du personnel de surveillance, il est infiniment préférable.

Examinons-le, sous le rapport de la dépense.

L'alimentation est estimée aux devis pour les emprises de terrain, les travaux de terrassements, ouvrages d'art et indemnités aux moulins, fl. 403,000 »

Le coût de celle d'aujourd'hui s'élève :

Pour l'acquisition de 40 hectares de prairie pour les grands réservoirs de Piéton, d'Obay, Henriamont et de Feluy-Ronquières;

Pour les rigoles et étangs aux prises d'eau des ruisseaux d'Ittre, de Bornival, de Feluy et autres ouvrages pour l'alimentation vers Bruxelles et Charleroy;

Pour le réservoir de la machine à vapeur et autres derrières les grandes tranchées y compris les rigoles;

Pour l'approfondissement du bief de partage et emprises pour dépôts.

1^o Donc 40 hectares à 2,200 », compris toutes indemnités fl. 88,000 »

2^o Pour les ouvrages en terrassements des digues des grands réservoirs, étangs et rigoles 50,000 à 0 - 25 c. fl. 12,500 »

3^o Ouvrages d'art aux grands réservoirs, consistant en retenues fixes, barrages avec poutrelles, vannes à portes tournantes, prises d'eau. fl. 20,000 »

4^o Ouvrages d'art pour les prises d'eau d'Ittre, de Bornival, de Feluy, de la 39^e écluse, et autres décharges d'eaux vers Bruxelles et Charleroy, ainsi qu'au bief de partage. fl. 15,000 »

A REPORTER. fl. 135,500 »

REPORT.	fl.	135,500 »
5 ^o Machine à vapeur de l'Hutte avec tous ses accessoires, bâtiment, magasin, perrés du réservoir et écluses de décharge	fl.	20,000 »
6 ^o Établissement de dix réservoirs d'économie des eaux d'éclusage à 1,200 florins.	fl.	12,000 »
7 ^o Approfondissement du bief de partage, pour obtenir le produit des basses sources, et former une réserve de 10 mètres cubes par mètre courant sur 9,300 mètres, 93,000 mètres cubes à 60 cents.	fl.	55,800 »
8 ^o Il est juste d'ajouter à cette dépense la somme de 25,000 florins, pour le relèvement des éboulemens auxquels le surplus de profondeur a donné lieu.	fl.	25,000 »
Total du coût des travaux faits, et indemnités de terrain pour l'alimentation actuelle.	fl.	248,300 »

Viennent ensuite les indemnités à payer :

Vers Charleroy, au moulin de la Ferté, au moulin du Roux, au moulin de Dampremy ;

Vers Bruxelles, à ceux de Ronquières, Askempont, Oisquercq et Clabecq, et probablement aux moulins de Lembecq et de Hal.

Pour que ce dernier mode ne fût pas plus coûteux que le premier, il faudrait que les indemnités payées déjà, en chômage et autres, et celles à payer à ces moulins ne s'élevassent pas au delà de fl. 154,700 ».

Cette question, je ne la déciderai point, car rien n'est plus trompeur que les calculs faits à l'avance sur les décisions des tribunaux.

L'administration pourrait, si elle le désirait, se charger de la poursuite des procès relatifs à ces indemnités, que les concessionnaires paieront jusqu'à concurrence de la somme ci-dessus de 154,700 florins.

Mais je n'oserais le lui conseiller.

Pour le Gouvernement, il est évident qu'au terme de la concession, il possèdera une alimentation plus simple et moins coûteuse d'entretien de la moitié de celle du projet primitif, la grande dépense ne se faisant plus en grands ouvrages très-coûteux de conservation, mais en indemnités qui, une fois payées, ne laissent plus de trace.

Et, ce qui se présente de très-particulier dans ce nouveau système, M. l'Inspecteur-général, c'est qu'il ne sort point des limites du devis ; là est la raison qui, jusqu'aujourd'hui, ne m'a pas donné lieu à rien proposer pour cet objet à l'administration.

Reste à examiner quelles limites de l'alimentation, le Gouvernement doit imposer au concessionnaire au terme de sa concession modifiée.

Si le concessionnaire conservait sa concession de vingt-neuf années, il serait sans doute inutile de faire aucune stipulation sur ce point ; car au terme de vingt-neuf années, le canal ayant pris à peu près tout son développement, et ses infiltrations étant réduites au minimum, il est hors de doute qu'à cette époque l'alimentation usitée ne fût convenable.

Mais aujourd'hui qu'il est question d'une concession de bien plus courte durée, mon opinion est qu'il la faut décider. Or, comme on le voit dans la proposition des concessionnaires, supposant la rentrée de nos charbons en Hollande, le tonnage sur le canal, s'élèvera à 300,000 tonneaux.

Cette supposition de transport que , je pense , on contredirait difficilement , doit faire adopter ce chiffre et même un peu plus élevé , pour la limite d'alimentation à fixer. Aujourd'hui que les infiltrations des biefs dans le schiste usent encore tant d'eau , on pourrait suffire à une navigation de plus de 300,000 tonneaux sans le moindre embarras.

QUESTION III. — Quelles bases sont à fixer pour la délimitation des terrains sur lesquels le canal se trouve assis, et ceux nécessaires à son exploitation et entretien ?

Cette question doit être résolue d'une manière claire et précise.

Le concessionnaire doit à l'État le canal dans ses francs bords, d'après les stipulations du devis et du cahier des charges.

Dans ses francs bords doivent être compris :

1^o Toutes les parties de terrain acquises par la société pour l'établissement des quais dans Bruxelles et jusqu'au pont de Cureghem;

2^o Le chemin de dix mètres de largeur par dessus la percée souterraine ;

3^o Les jardins des maisons éclésiastiques et pontonnières et du garde du souterrain qui ne pourront être moindres de 4 ares 50^c.

Il faut maintenant avoir dans tous les cas les moyens de pourvoir à la conservation, l'exploitation et l'entretien du canal.

Pour la conservation du canal dans les hautes tranchées, il est nécessaire que la totalité des emprises faites lui reste depuis la 12^e écluse jusqu'au pont de Gouy , et que depuis ce pont jusqu'à celui de Pont-à-Celles une bande de 4^m à cette extrémité et 12^m à l'autre , en dehors des francs bords, lui reste de même en propriété (1).

Pour l'entretien et exploitation, il est nécessaire en beaucoup de points, qu'il serait difficile d'indiquer généralement , de pouvoir déposer des terres ou faire quelque emprise de terres pour remblais.

Pour cet objet, il faudra dire au contrat que ces terrains nécessaires seront désignés endéans une année, et que pour cela il sera dressé par l'inspecteur , et aux frais du concessionnaire , un plan du canal à l'échelle d'un millimètre par mètre, d'après lequel le bornoyage aura lieu.

Si , pour la détermination des terrains nécessaires, il y avait contestation, elle serait arbitrée contradictoirement.

Après ce bornoyage, le concessionnaire sera le maître de disposer du surplus des emprises.

Il aura aussi pendant le temps de la concession modifiée, la jouissance de tous les terrains restant au Gouvernement , dont ce dernier ne disposerait pas en faveur de tiers.

QUESTION IV. — Quelles mesures sont à fixer pour la garantie de l'entretien et la conservation des plantations ?

Les plantations devront être complétées pour le 1^{er} décembre 1834.

(1) Toutes les emprises à droite et à gauche du canal sur la longueur du bœulant dit le large d'Henriamont , doivent aussi rester au Gouvernement.

Leur entretien et surveillance seront au compte du concessionnaire et soumis aux réglemens et conditions des plantations des routes mises en entreprise.

Voyons maintenant quels seraient les ouvrages supplémentaires encore à faire pour mettre le canal dans un parfait état de navigation et d'entretien.

Le bief de partage depuis le chemin des Nardons jusqu'au delà de celui de Navarre présente un terrain sourceux dont le fond se soulève, le pied des talus se détruit et cause ainsi un rehaussement du plafond qui nuit singulièrement à la marche de la navigation.

Un perré en maçonnerie deviendra une nécessité sur ce point.

La rivière la Samme, ou la Senne, serrée comme elle l'est contre le canal en beaucoup de points, met souvent ses digues en danger; quelques ouvrages en pierres de renforcement y sont nécessaires.

Malgré la grande dépense déjà faite en bétonnage dans les terrains schisteux, il y a encore de bien grandes filtrations; je pense que sous ce rapport l'administration doit se réserver les moyens de les faire diminuer encore.

L'administration doit aussi se donner la faculté de pouvoir faire établir encore quelques ponts, si la nécessité vient à en être démontrée.

Pour toutes ces prévisions de travaux, je demande que le concessionnaire tienne à la disposition de l'administration une somme de 125,000 florins.

Il sera en outre nécessaire de stipuler :

1^o L'époque de l'achèvement total du canal;

2^o Que toute personne a droit d'embarquer au canal et de débarquer éventuellement sur son terrain, en traversant les francs bords, et en permanence, en construisant un quai d'embarquement;

3^o Que le Gouvernement peut aliéner et disposer des terrains du franc bord ou autres à lui appartenans, pourvu qu'il n'en résulte aucun dommage à l'entretien et exploitation du canal;

4^o Que le Gouvernement aura le droit d'établir et de faire établir des ponts fixes, le chemin de halage passant au-dessus, là où il le jugera nécessaire, sans nuire à la navigation;

5^o Que les fonctions de garde au souterrain seront remplies par un des pontonniers supprimés et payé par le concessionnaire depuis son entrée en service.

Nous allons maintenant procéder à la vérification des calculs sur lesquels sont établies les demandes d'années de concession des concessionnaires.

J'ignore où le concessionnaire a vu que j'avais établi qu'il fallait quarante-huit années et huit mois de concession pour se rembourser du capital d'exécution et de ses intérêts; le fait est que cette entreprise leur a été adjugée pour vingt-neuf années de perception des droits.

Je pense qu'il est inutile de chercher à prouver que la révolution, fait de force majeure, a été seule cause du retard de seize mois qu'a éprouvé l'ouverture de la navigation, fait qui ne peut être imputé en faute aux concessionnaires.

Le concessionnaire suppose par les motifs qu'il allègue un tonnage moyen pendant les vingt-neuf années de concession de 300,000 tonneaux.

Suivons d'abord ses calculs, dans cette supposition, 300,000 tonneaux $\times$ 1,70 = 510000 produit brut de la recette annuelle. D'où déduisant le remboursement au domaine de 280,000 florins, et les 58,000 florins d'entretien annuel,

Le produit net se trouve être de fl. 172,000 »
 Cette somme annuelle, avec ses intérêts pendant le terme de
 vingt-sept années que doit durer le remboursement, produira,
 d'après la *formule* (1), un capital de. fl. 9,872,000 »

Cherchant par la *formule* (2) la valeur actuelle de ce capital
 existant au terme des vingt-sept années, on trouve . . . 2,644,000 »

On ajoute à cette somme :

1^o Le produit net entier des vingt-huitième et vingt-neu-
 vième années qui se trouve être alors de 904,000 florins, dont
 la valeur actuelle peut être prise au $\frac{1}{2}$ 226,000 »

2^o Le produit des herbages et de la pêche, qui a été porté
 à 5,000 florins au *mémoire*, avec celui de 1,500 florins pour
 l'alimentation des embranchemens, ou 6,500, valant au terme
 des vingt-neuf années, un capital de 425,000 florins, qui, par
 la *formule* (3), vaut aujourd'hui 103,000 »

3^o Le produit des plantations; or, il y aura le long du canal,
 sur 60,000 mètres, quatre rangs d'arbres à la distance de 7
 mètres, donc 35,000 arbres estimés 8 florins, au terme de vingt-
 neuf années, donc 280,000, qui valent actuellement. 68,000 »

4^o Les travaux extraordinaires réglés par la commission
 d'ingénieurs nommée par arrêté du Ministre du 31 août 1831,
 et estimés à la somme de 486,000 »

Valeur nette actuelle de la concession fl. 3,527,000 »
 droit de fl. 1 70 c. par tonneau, d'après les bases ci-dessus.

Or, le concessionnaire dit que le revenu des péages à fl. 1 45 c. par ton-
 neau, suivant le tarif modifié sur 225,000 tonneaux, tonnage moyen pen-
 dant les dix-huit premières années; plus le produit de la pêche et herbages
 de 6,500 florins, et déduction faite de la somme d'entretien, donnent un re-
 venu net actuel de 275,000 florins, ce qui égale un revenu qui, au terme
 de dix-huit années, formera un capital vingt-neuf fois et demie plus grand,
 ou 8,112,000 florins, valant aujourd'hui environ 3,400,000 florins, c'est-à-
 dire, moins que la valeur actuelle de ladite concession.

Tout en reconnaissant l'exactitude de ces calculs, qui montrent que la nou-
 velle concession devrait être de dix-huit années, je ne puis admettre la base
 de 300,000 tonneaux pour moyen tonnage de la concession des vingt-neuf
 années, tandis qu'on ne porterait qu'à 225,000 tonneaux le transport moyen
 pendant les dix-huit premières années.

$$(1) \quad \frac{A = a \times 1 + 1^2 (c 1 + 1 +) \frac{27}{1} - 1}{1^2}.$$

$$(2) \quad \frac{a = A}{(1 + 1^2) 27}.$$

$$(3) \quad \frac{a - A}{(1 + 1^2) 29}.$$

Si nos charbons entrent en Hollande, il n'est pas douteux que le chiffre de 300,000 tonneaux ne soit atteint; mais il est peu probable que le Gouvernement hollandais baisse son tarif en notre faveur au détriment de l'industrie hollandaise elle-même, de manière que nous ne pouvons compter que sur une vente déterminée par les qualités particulières de nos charbons.

Dans tous mes rapports précédens, où je me suis fait un devoir de rester dans les termes les plus raisonnables, je n'ai admis pendant la concession des vingt-neuf années qu'un tonnage de 250,000 tonneaux, tandis que ce tonnage se trouvait évalué à 225,000 tonneaux pendant les douze à treize années.

D'après ces données, je trouve 250,000 tonn ^x . à fl. 1-70 ^{cts} .	fl.	425,000	»
A déduire fl. 280,000	»	dus au domaine,	
58,000	»	d'entretien,	
fl. 338,000	»	.	338,000 »
Produit net annuel pendant vingt-sept ans.	fl.	87,000	»
Ce produit annuel, au terme de vingt-sept années, vaut			
fl. 4,993,800, et aujourd'hui		1,335,000	»
Ajoutant les autres produits ci-dessus pour les vingt-huitième			
et vingt-neuvième années		226,000	»
Moindre entretien de 8,000 florins		122,000	»
Herbages, pêche et revenu des embranchemens		103,000	»
Plantations		68,000	»
Travaux extraordinaires		486,000	»
Valeur nette actuelle de la concession dans la supposition			
de 250,000 tonneaux		2,340,000	»

Or, lorsqu'on cherche quel nombre d'années il faut du revenu de fl. 275,000 annuellement pour éteindre ce capital, on trouve près de onze années et demie.

Ce résultat, M. l'Inspecteur-général, auquel je suis déjà arrivé dans les divers rapports qui m'ont été demandés sur cette affaire, et qui sans doute se trouvent à la farde, prouve que la demande des concessionnaires est fondée en raison.

Il y a plus, je la crois dans le plus haut intérêt de l'État, car faite sur une base de tonnage au *minimum*, si peu qu'on veuille comparer le développement du transport sur ce canal, à ce qui se passe ailleurs dans des circonstances pareilles, il est hors de doute qu'elle sera dépassée. En outre, le Gouvernement trouvera dans la conclusion de cette affaire le moyen d'éviter des réclamations qui pourraient lui devenir très-onéreuses.

Je vous prie de remarquer que je me suis tenu bien éloigné de l'exagération qu'on pourrait un peu reprocher aux démonstrations du concessionnaire, et que, si le terme de dix-huit années qu'il atteint avec ses suppositions est trop élevé, on pourrait peut-être trouver celui de onze années et demie un peu bas; toutefois c'est mon avis de l'adopter. Il reste cependant à rendre compte de la recette opérée depuis l'ouverture du canal, qui, je pense, déduction faite de la dépense d'entretien, doit s'élever à 200,000 florins payés sur les ouvrages extraordinaires; en totalité 224,000 florins.

Avant et depuis l'ouverture du canal, de grands ouvrages en bétonnage ont été faits pour fermer les filtrations dans les terrains schisteux, et par sa disposition du 4 septembre 1832, 4^{me} division, n° 2804, M. le Ministre de l'Intérieur décida que ces ouvrages seraient réglés et estimés par la commission des ingénieurs, dont il est déjà fait mention.

Or, j'estime que ces ouvrages en bétonnage monteront, avec quelques additions qu'il y a encore à faire, à 120,000 florins; je regarde cette somme comme fixe, la commission d'ingénieurs ayant à s'assurer que du bétonnage a été ou soit fait pour cette quotité.

Je demande en outre qu'une somme de 125,000 florins soit mise à la disposition du Gouvernement une année après l'exécution des embranchemens pour travaux à exécuter par lui au bief de partage, etc., etc. Cette somme ne vaut aujourd'hui que 110,000 florins environ.

Ainsi, la recette de 224,000 fl., et peut-être de quelques milliers de florins de plus, sera compensée par la dépense de 120,000 florins en bétonnage et 110,000 florins, en travaux encore à faire à la disposition du Gouvernement.

Je conclus donc à ce que l'administration, dans le véritable intérêt de l'État, accepte la proposition du concessionnaire, et qu'il soit fait mention au contrat à intervenir des clauses suivantes :

1^o Que le canal, dans toutes ses parties, ainsi que le système d'alimentation, tel qu'il est établi et indiqué dans ce rapport, sera terminé complètement pour être reçu avant le 31 décembre 1834;

2^o Que le plan de délimitation des francs bords du canal et des terrains nécessaires à son exploitation et entretien, sera établi par l'inspecteur des ponts et chaussées, aux frais du concessionnaire, pendant l'année 1834, en prenant pour base la fixation des francs bords indiqués au devis, dans lesquels seront compris :

1. Les jardins des maisons éclésières et pontonnières qui ne pourront être moindres de 4 ares 50 centiares, pris dans les terrains acquis les plus voisins. Les maisons dites de receveurs auront deux jardins de cette superficie chacune.

2. Tous les terrains acquis pour les quais dans Bruxelles et jusqu'au pont de Cureghem.

3. Le chemin de dix mètres de largeur au-dessus de la galerie souterraine.

4. Que tous les terrains d'emprise, qui ont été acquis, resteront au Gouvernement, depuis la douzième écluse jusqu'au pont de Gouy, ainsi que toute l'emprise le long de la partie appelée le large de Henriamont.

5. Que depuis le pont de Gouy jusqu'à celui de Pont-à-Celles, le canal conservera une bande de terrain en dehors le franc bord de douze mètres de largeur à une extrémité, et quatre mètres à l'autre.

6. Que tous autres terrains nécessaires à l'entretien et l'exploitation du canal, qui seront désignés audit plan, par l'inspecteur, resteront au canal : sauf arbitrage contradictoire, s'il y avait contestation sur la nécessité desdits terrains.

3^o Qu'après le bornage fait en suite de ce plan, et aux frais du concessionnaire, celui-ci disposera à sa volonté de l'excédant des emprises, et jouira pendant tout le temps de la concession modifiée de l'usufruit de tous ceux restans au Gouvernement, dont celui-ci ne disposerait pas en faveur de tiers, comme il est dit ci-dessus.

4° Que le Gouvernement pourra disposer des terrains des francs bords et autres à lui appartenans, pourvu qu'il n'en résulte aucun dommage à l'entretien et à l'exploitation du canal.

5° Que les plantations seront complètement terminées en décembre 1834, leur entretien et conservation restant au compte du concessionnaire, suivant les clauses et conditions en usage pour les plantations des grandes routes.

6° Que le concessionnaire mettra à la disposition du Gouvernement, une année après le terme fixé pour l'achèvement des embranchemens, une somme de 125,000 florins par quart et d'année en année, pour être employée en travaux d'amélioration au canal qu'il désignera.

7° Qu'à l'époque (1) la réception du canal aura lieu pour la reprise, il devra être alors dans un bon état de conservation, avec une alimentation suffisante pour un transport vers Bruxelles de 350,000 tonneaux, dont moitié passant dans le souterrain, les terrains acquis pour le canal et alimentation payés et quittes et libres et toutes indemnités soldées.

8° Que le Gouvernement aura toujours la faculté d'établir et de faire établir des ponts fixes sur le canal, le chemin de halage passant au-dessous.

9° Que toute personne a le droit d'embarquer et de débarquer au canal éventuellement sur son terrain joignant le franc bord, et en permanence, en construisant un quai d'embarquement.

10° Que si le concessionnaire n'entretient pas convenablement le canal en bon état de navigation et dans ses profils, il y sera pourvu par l'administration, les dépenses étant récupérées sur les premières recettes.

11° Si lors du fournissement de la somme réservée de 125,000 florins, le concessionnaire ne s'exécutait pas, comme aussi, si le canal et son alimentation, au terme prescrit pour la réception de remise, n'étaient point conformes aux stipulations des devis, cahier des charges et du présent acte, il y serait pourvu directement par le Gouvernement au moyen de la recette des péages.

Tout le travail précédent suppose, M. l'Inspecteur-général, les canaux et chemins de fer d'embranchemens d'Houdeng et Mariemont exécutés.

Nous passerons donc à l'examen de la proposition du concessionnaire à cet égard.

Le concessionnaire arrive à un résultat qui tend à prouver qu'il faut plus de 5 années des revenus du canal de Charleroy, ensuite des dix premières, pour, avec les produits des embranchemens pendant 15 années, balancer la cession de la concession de 90 années dont il est adjudicataire, ou bien pour le rembourser des dépenses auxquelles l'exécution des embranchemens l'entraînera; en conséquence il a présenté des doubles calculs : il importe d'abord de bien constater une de ses assertions, que l'exécution des canaux et chemins de fer d'embranchemens n'est point une spéculation profitable, mais au contraire ruineuse en elle-même, si on les sépare du sort du canal de Charleroy, et que ce n'est que sur celui-ci que les déficits peuvent être recouvrés, et que les profits resultans de leur exécution peuvent être opérés.

Dans l'établissement du projet de ces embranchemens j'avais 2 choses à éviter :

La première, d'augmenter l'espèce d'injustice résultant de ce que le Gouver-

(1) Une année avant le terme de la concession modifiée.

nement avait établi primitivement des péages égaux sur les charbons partant Senefse comme de Charleroy;

La seconde, d'établir de tels prix de transport pour les houillères dites Mariemont, Houdeng et Braquegnies, qu'elles eussent un véritable intérêt à venir embarquer au canal de Charleroy.

Il importait aussi de faire préférer ce point d'arrivée du canal à Senefse pour les houillères de Haine-St-Pierre, Houdeng et Braquegnies, à celui de Ronquières, où les droits, au lieu d'être de fl. 1-45 c. par tonneau, ne sont plus que de fl. 0-55 c. Justice et force ont donc été de fixer le *maximum* des droits comme ils l'ont été à fl. 0-75 et 0-90 c. indubitablement trop peu élevés.

Il n'était pas douteux qu'aucun amateur ne vînt à l'adjudication, à ces conditions, les seuls concessionnaires du canal de Charleroy, qui, devant retirer les fruits de cette nouvelle entreprise sur leur canal le pouvaient et devaient la vouloir absolument. Le résultat de l'adjudication est venu justifier cette prévision.

Le Gouvernement, et vous particulièrement, M. l'Inspecteur-général, avez apprécié la véritable position de cette question, et avez voulu la résoudre.

En effet, pour le concessionnaire comme pour le Gouvernement qui lui succède, qu'importe où il prendra ses bénéfices pourvu qu'ils lui viennent de la manière la plus favorable au commerce? Pour le Gouvernement, il y avait une espèce de réparation due.

Revenons aux calculs.

Apprécions d'abord la solidité de la base du transport supposé par le concessionnaire.

Dire que les houillères du Levant ou celles de la Chapelle-Herlaimont, Bascoup, l'Olive, Mariemont, Haine-St-Pierre, Sart-long-Champ, Lalouvière, Labarette, Bois-du-Luc, Houdeng et Braquegnies, d'une étendue de près 7¼ de lieue, et presque toutes en première qualité de charbon bien supérieur à celui du district houiller de Charleroy, fourniront au canal la moitié du transport, c'est, selon moi, se mettre plutôt au-dessous qu'au-dessus de la réalité.

Il reste à savoir si cette moitié peut être portée à 150,000 tonneaux comme moyenne des 90 années.

Les concessionnaires ont supposé la moyenne de 300,000 tonneaux pendant les vingt-neuf années de leur concession (1). Cette supposition, déjà bien difficile à contester, est cependant plus haute que la précédente; je pense donc qu'on peut l'adopter.

Partant de cette base, les calculs du concessionnaire sont exacts par les formules (1 et 2), et prouvent que cette concession de 90 années à 150,000 tonneaux, vaut aujourd'hui fl. 2,376,000.

Le concessionnaire suppose ensuite que, pendant les quinze premières années, le tonnage moyen n'ira pas au delà de 100,000 tonneaux.

Il est vrai que les charbons de Charleroy s'exploitent à si bon marché, que quantité de houillères se trouvent si près du canal que, jusqu'à ce que le commerce de ce district ne se soit porté, invité par de plus grands gains, vers la France

(1) Moi, dans mon mémoire, je l'ai portée à 250,000; mais je la supposais plus élevée, car mes calculs n'étaient qu'à cinq pour cent.

par le canal de l'Oise, ou vers la fabrication d'énormes masses de fer, comme l'avenir de nos relations avec les Français doit nous le faire présager, il est certain que ces charbons lutteront par la modicité du prix avec ceux d'Houdeng et de Mariemont; si on ajoute à cela que des chemins de fer doivent être établis pour arriver au canal d'Houdeng et de Braquegnies, et que ce n'est qu'après un certain laps de temps qu'un canal se développe, comme on l'a vu au canal de Mons à Condé, on jugera comme très-probable que pendant la moyenne de quinze années, le transport ne s'élèvera pas au delà de 100,000 tonneaux.

Je sais très-bien qu'on peut contredire ces données et soutenir qu'il y aura de plus grands produits, mais ces mêmes concessions qu'on veut céder au Gouvernement, deviennent plus lucratives, et dans ces suppositions, il faudrait alors augmenter les bases des deux parts, ce qui changerait peu les résultats.

Cette base de 100,000 tonneaux admise pour la moyenne des quinze premières années; les calculs présentés sont exacts, et on voit que les produits de la concession des embranchemens à ce terme valent . fl. 15,855,000 »
 aujourd'hui, . . . fl. 762,000 »

et, qu'en conséquence, le canal de Charleroy devrait, pour couvrir la différence, la somme actuelle de fl. 1,614,000; tandis que les produits avec les intérêts pendant les cinq années qui suivront la concession modifiée du canal de Charleroy, ne valent actuellement que fl. 1,500,800.

Ce qui prouve que le terme de cinq années est insuffisant.

Dans son second calcul, destiné à vérifier celui dont nous venons de nous occuper, le concessionnaire établit le devis des dépenses à faire par les modifications qui ont été introduites dans le projet, par suite des observations de la commission d'enquête et le trop peu de hauteur de mes estimations.

Il est vrai que la commission d'enquête a demandé :

1° Que la branche vers Bascoup fût reportée un peu plus à gauche; la commission des ingénieurs a jugé que mille mètres d'embranchemens vers ce point étaient nécessaires.

2° Qu'une double branche de canal et bassin fût établie à la droite du ruisseau de Gognies; elle a 1,400 mètres.

3° Que la branche du chemin de fer qui aboutissait à la route charbonnière près des fosses de Haine-St.-Pierre, passât au-dessous de cette chaussée.

4° Que la montagne fût abaissée en cet endroit.

5° La commission des ingénieurs a cru devoir insérer au cahier des charges que le pont sur la grande route à Senefle serait agrandi de toute la largeur de la route.

6° Que l'intervalle entre les rails des chemins de fer serait pavé.

De son côté, le concessionnaire déclare que l'estimation des terrains portés à fl. 1850 moyenne l'hectare, montera à fl. 2400. Il est impossible de repousser aucun de ces chefs de dépenses pour travaux en plus. Quant à la valeur des terrains, il est hors de doute que la coalition des propriétaires de Senefle apportera d'extrêmes difficultés aux expropriations, et en feront élever considérablement la valeur.

La suite des calculs de la proposition est exacte, et la conclusion l'est aussi, puisque, si on refait les calculs des déficits annuels à 6 p. $\%$, au lieu de 5, on arrive à une somme à payer par le canal de Charleroy qui surpasse celle de 3,135,500, qu'il peut produire en cinq années.

Il est donc encore prouvé que ces cinq années de revenus sont insuffisantes.

Mes conclusions sont, Monsieur l'Inspecteur-général, que la concession de quatre-vingt-dix années soit rachetée par le Gouvernement, au moyen de la concession des droits sur ces mêmes embranchemens, pendant quinze années, à partir de leur achèvement, qui serait fixé au 1^{er} juillet 1835. — Plus, celles des péages du canal de Charleroy, à fl. 1 45 par tonneau, avec toutes les charges de la concession modifiée, suivant la proposition du concessionnaire, pendant les cinq ou cinq années et demie qui suivront les dix années proposées.

Fait à Bruxelles, le 29 novembre 1833.

L'inspecteur des ponts et chaussées,

(Signé) J.-B. VIEQUAIN.

Bruxelles , le 31 octobre 1832.

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 18 septembre dernier, 4^e division, n^o 2804, vous me demandez mon avis sur les propositions jointes des concessionnaires du canal de Bruxelles à Charleroy.

La proposition a pour objet une réduction à dix années de jouissance des revenus du canal, de la concession de 29 années, moyennant laquelle le canal a été entrepris et exécuté.

Mais à partir seulement de l'ouverture d'un canal d'embranchement sur Houdeng, embranchement qui serait fait par le Gouvernement, sauf que les concessionnaires s'en chargeraient à leurs frais, si les plans et devis leur étaient remis assez à temps pour pouvoir achever les travaux en 1833; et ce, moyennant soit la jouissance perpétuelle de ce canal d'embranchement, soit une prolongation de six années de jouissance des revenus du canal de Charleroy et de son embranchement sur Houdeng, qui seraient abandonnés pendant quinze ans au lieu de dix, à l'expiration desquels dix ou quinze ans, les deux canaux deviendraient propriétés disponibles du Gouvernement.

Sans doute qu'un traité, basé sur cette proposition alternative, emporterait de la part du Gouvernement l'abandon de l'avance des fonds qui a été faite aux concessionnaires et employés à la construction du canal de Charleroy.

Et de la part des concessionnaires, renonciation à toute espèce d'indemnités pour travaux extraordinaires ou excédant ceux du devis;

Pour réduction des tarifs des droits de navigation du canal de Charleroy, du canal d'Antoing, de la canalisation de la Sambre;

Pour l'introduction en franchise des charbons français, etc.;

Pour déficit sur le tonnage de la navigation, s'il ne répondait pas à l'évaluation qui en a été faite par les plans à 250,000;

En un mot, de manière à mettre fin à toute réclamation et prétention pour le passé, le présent et l'avenir.

C'est de cette donnée que je pars pour apprécier la proposition, en recourant aux calculs que m'a fournis M. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées, par sa lettre du 21 août dernier, litt. k., n^o 404, que l'émargement indique vous avoir été remise et à laquelle je me réfère.

Il résulte des calculs que cette lettre présente que le tonnage de la navigation pendant 29 années, estimé année commune à 250,000, doit être réduit d'un dixième pour une période de 13 années, soit 225,000

Et que le produit net du droit de navigation au tarif réduit à 1^{fr} 35, serait de 250,750
 annuellement, y compris la pêche et les herbages pour fl. 5,000, et qu'il faut près de treize années de jouissance de ce produit pour couvrir la valeur capitale de la concession pendant 29 ans supputée aujourd'hui à 2,317,800.

A Monsieur le Ministre de l'Intérieur.

Il serait donc avantageux de traiter sur le pied de la proposition d'une réduction de jouissance de la concession à dix années.

Le Gouvernement ferait lui-même, ou par une concession particulière, l'embranchement sur Houdeng, car les frais de ce canal, les supputant à 600,000 ou 700,000 florins, seraient plus que couverts, indépendamment de ses propres produits, par le rapprochement de la jouissance du canal de Charleroy de cinq ans, jouissance qui présente un produit de 1,250,000, percevable par 5^e, dans 11, 12, 13, 14 et 15 ans, qui vaut maintenant autant que ce que coûterait le canal d'embranchement d'Houdeng, remboursé dans les mêmes termes.

Je suis donc d'avis que la première partie de la proposition des concessionnaires est acceptable, parce que les travaux en plus du devis estimés à 525,000 sont par là payés ;

Que les indemnités pour réduction du tarif de 1-70 à fl. 1-35, sont réglées ;

Que les prétentions qui peuvent naître du changement des tarifs des canaux de la Sambre et d'Antoing et de la loi qui admet les charbons de France en franchise, sont prévenus ;

Et que dix-neuf années de rapprochement de la jouissance du produit total du canal de Charleroy couvre, et au delà, l'avance de 4,000,000 recouvrable en 29 ans, avance réduite des 525,000 fl. pour les travaux au delà du devis, de la réduction du tarif de 1-70 à fl. 1-35, et des autres chefs de réclamations ; car, enfin, il ne peut pas être révoqué en doute qu'après les dix premières années de navigation, le tonnage de 225,000 tonneaux supputé pour les dix premières années sera beaucoup plus considérable, et qu'en le supposant seulement à 300,000, on a en 19 ans fl. 6,600,000 de produit.

Tandis que les frais d'entretien supputés à 58,000 par an, diminueront certainement après dix ans par l'affermissement et le perfectionnement progressif des travaux.

Le Ministre des Finances,

AUG. DUVIVIER.

Transformation de la concession de 90 années.

Nous supposons que la moyenne du tonnage, pendant 90 années, est de 150,000 tonneaux, un peu plus que la moitié de celui du canal de Charleroy, motivé sur la qualité du charbon, ce qui est très-équitable; dont :

60,000 tonneaux à 75 c ^s venant de Mariemont	
et Bascoup	fr. 45,000 »
90,000 tonneaux venant de Houdeng à 1 fr.	90,000 »
	fr. 135,000 »
A déduire pour personnel et entretien	20,000 »
	fr. 115,000 »

Ce produit annuel, avec ses intérêts composés, quant au terme de 90 années, fait fr. 192,000,000.

Cette valeur, ramenée au moment actuel, vaut . . . fr. 2,376,000 »

En supposant que le tonnage moyen, pendant les quinze années, sera de 100,000 tonneaux, vu les chemins de fer à construire, les houillères à ouvrir, l'ouverture du canal de l'Oise, l'état de guerre avec la Hollande, le revenu sera :

40,000 tonneaux à fr. 0-75.	fr. 30,000
60,000 id. à 1 »	60,000
	fr. 90,000 »
Otant pour l'entretien et le personnel.	20,000 »
Reste en produit net moyen	fr. 70,000 »

Or, ce revenu annuel, cumulé avec ses intérêts composés, vaut au terme de quinze années 1,585,000 fr., et ramené au moment actuel. 762,000 »

Otant cette somme de celle ci-dessus, il restera encore à payer sur les revenus du canal de Charleroy, la somme actuelle de fr. 1,614,000 »

Or, le tonnage moyen du canal de Charleroy ne peut être calculé au plus, pendant les quinze premières années, qu'à 225,000 tonneaux, au droit de fl. 1 45 c., ou 326,000 florins, d'où ôtant l'entretien et exploitation portés à 58,000 florins, il reste en produit net, chaque année, la somme de 268,000 florins ou 567,000 francs, rond.

Or, ce produit annuel perçu pendant cinq années, après les dix années de la concession du canal de Charleroy, vaut, avec ses intérêts pendant quatre années seulement, parce qu'on ne pourra commencer le placement qu'au milieu de la onzième année, et que les derniers six mois de la quinzième année ne produiront aucun intérêt, 3,135,500 francs au terme des quinze années 3,135,500 fr., qui équivaut aujourd'hui à la somme de fr. 1,508,000 »

Cette valeur étant inférieure à celle de 1,614,000 francs, restant à payer ainsi qu'il est dit ci-dessus, il en résulte qu'il faut plus de cinq années des produits du canal de Charleroy pour la permutation de la concession des embranchemens.

Si nous faisons les mêmes recherches au moyen d'un compte de clerc à maître, nous trouverons d'abord qu'il faut ajouter au devis estimatif, qui est de 557,453 42 et de beaucoup insuffisant :

1 ^o La valeur de 1,000 mètres de chemins de fer ajoutés à la branche vers Bascoup	20,000 »
2 ^o Celle de 1,400 mètres de canal ajoutés à l'embranchement d'Houdeng	28,000 »
3 ^o Déblais supplémentaires à l'extrémité de la branche du chemin de fer vers le bois d'Illaine	2,000 »
4 ^o Passage voûté sous la route charbonnière à l'extrémité de ladite branche, avec le démontage et remontage du pavé . .	8,000 »
5 ^o Pavage entre les rails du chemin de fer	10,000 »
6 ^o Élargissement du pont à Senefle	3,500 »
7 ^o Plus-valeur pour 80 hectares de terre à acquérir, qui n'ont été portés qu'à la moyenne de 1,850 fl., tandis qu'ils coûteront incontestablement 2,400 fl. moyen ; donc 80 hectares à 550 fl.	44,000 »
	fl. 672,953 42
1/25 d'imprévu	26,918 »
	fl. 699,871 42
Nombre rond.	
	fl. 700,000 »
Intérêts de ce capital d'exécution à 6 p. $\frac{1}{2}\%$, pendant une année	42,090 »
	fl. 742,000 »
En francs, rond.	fr. 1,570,000 »

On ne peut porter moins de 10 p. $\frac{1}{2}\%$ pour entretien, exploitation et prime de gain. fr. 157,000 »

Tandis que, d'autre part, le revenu des embranchemens est de 90,000 »

Déficit annuel. fr. 67,000 »

Or, ce déficit annuel, avec ses intérêts à 5 p. $\frac{1}{2}\%$, vaut, au terme de quinze années. fr. 1,517,550 »

Ajoutant le capital primitif 1,570,000 »

Valeur des embranchemens au terme de la quinzième année. fr. 3,087,550 »

Tandis que le produit des cinq années du canal de Charleroy, est de fr. 3,135,500 »

Ce résultat est atteint dans la supposition des intérêts du déficit à 5 p. $\frac{1}{2}\%$. Il est donc démontré, de cette manière, qu'il faut plus de cinq années des produits du canal de Charleroy, de la 11^e à la 15^e, à partir de l'achèvement des embranchemens, pour cette permutation de concession,

Bruxelles, le 10 novembre 1833.

Monsieur l'Inspecteur,

Nous avons l'honneur de vous soumettre, conformément aux ordres de monsieur l'Inspecteur-général, du 21 dernier, les calculs qui justifient nos propositions relatives aux embranchemens à construire de nos propres deniers entre le canal de Charleroy et la grande route charbonnière du Roeulx, à la chapelle Herlaymont.

Nous vous prions de remarquer que la base des produits, admise par nous, pour Houdeng et Mariemont, est extrêmement raisonnable.

En effet, les exploitations de cette contrée, la plus riche en produits, qui tous sont de la première qualité que fournit la Belgique, généralement préférés pour les machines à vapeur, et se trouvent entre les mains des grands capitalistes du pays, qui tous ont des machines de la plus grande force, n'ont aucun autre débouché que le canal de Charleroy, tandis que Charleroy, qui n'a de charbons que de moindre qualité, et dont les exploitations sont possédées en grande partie par des sociétés impuissantes, qui n'ont pas le moyen de se procurer les machines nécessaires, et exploitent au moyen des chevaux et même à bras, trouvera plus d'avantages à diriger ses houilles vers la France, dès que la Sambre française sera canalisée, et que le canal de l'Oise, dont les travaux doivent être terminés dans les cinq années, sera ouvert, sans compter ses débouchés vers Namur et par la route de Sombreffe et l'immense consommation des usines en fer, circonstances qui amèneront nécessairement que Mariemont et Houdeng fouriront plus vers Bruxelles que Charleroy.

On sent tout immédiatement que ce résultat ne sera atteint qu'au bout d'un certain nombre d'années, ainsi que nous l'avons déjà démontré pour le canal de Charleroy; remarque qui est d'une application plus rigoureuse pour Houdeng et Mariemont, où il faudra commencer par établir des routes ferrées de chaque exploitation, pour arriver aux routes et canaux des embranchemens, de manière qu'en prenant pour base du produit des embranchemens, pendant les premières 16 années, une moyenne de 100,000 tonnes, c'est faire une supposition de gradation peut-être trop rapide, et ce d'autant plus qu'aujourd'hui la vente vers Bruxelles ne monte pas à plus de soixante mille tonnes.

Les calculs pour la permutation présentent un résultat qui dépasse cinq années.

Si, comme nous l'avons fait, nous faisons les calculs par le compte de la dépense à faire pour construire les embranchemens, non en nous basant sur le devis qui a été fait dans la vue d'attirer nécessairement vers le canal de Charleroy les houilles d'Houdeng et de Braquegnies, et de les empêcher aussi d'aller embarquer à Ronquières, mais sur la dépense réelle qui est bien plus grande, comme nous le prouvons, et qui s'élève à 1,570,000 francs, nous

*A Monsieur J.-B. VIFQUAIN, Inspecteur
des ponts et chaussées.*

trouvons que les embranchemens, avec les accumulations des déficits de chaque année, nous coûteront au-delà de 3,200,000 francs, au terme de 15 années, tandis que le produit pendant cinq années de perception sur le canal de Charleroy, qui ne porteront intérêt que pendant quatre années, ne monte pas à cette somme, ce qui vérifie le premier mode de calcul.

Nous avons porté pour intérêts d'argent, entretien, exploitation et prime de gain 10 pour % annuellement, ce qui paraît très-raisonnable lorsqu'on appréciera la difficulté de trouver des capitaux à emprunter, dans les circonstances actuelles, sur des produits dont les éventualités et le retard effraient les capitalistes qu'on ne peut déterminer à de pareils prêts qu'au moyen d'intérêts onéreux; on sentira toute l'étendue du sacrifice que nous faisons en nous chargeant de l'exécution des embranchemens, à l'adjudication desquels nous n'aurions jamais dû penser, s'il n'y avait pas eu nécessité pour nous comme pour le Gouvernement qui doit nous succéder, de faire arriver à Seneffe les houilles qui pouvaient et voulaient se rendre à Lessines ou à Ronquières, résultat qui ruinait le canal de Charleroy.

Nous nous flattons, M. l'Inspecteur, que vous voudrez bien transmettre dans le plus bref délai possible nos propositions à M. l'Inspecteur-général, afin que nous puissions arriver à une solution, et commencer les expropriations sans autre perte de temps, perte plus nuisible encore aux intérêts de l'État qu'à ceux de la concession.

Nous vous prions, etc., etc.

(Signé) **J.-A. CLASSEN.**

Bruxelles , le 10 novembre 1833.

A Monsieur VIRQUAIN, Inspecteur des ponts et chaussées.

Conformément aux ordres que nous a donnés M. l'Inspecteur - général, à la réunion du 21 octobre dernier, et en réponse à vos honorées des 30 suivant et 9 du courant, nous avons l'honneur de vous remettre ci-bas nos calculs pour la permutation de notre concession; nous nous flattons, Monsieur, qu'ils vous convaincront de tout le désir de la société de terminer d'une manière agréable au Gouvernement.

Transformation de la concession de 29 années.

Quoique l'auteur du projet du canal de Chaleroy ait établi qu'il fallait 48 années et deux mois pour rembourser le capital avec ses intérêts, que coûterait cette grande création, les concessionnaires n'ont pas craint, en 1826, de se rendre adjudicataires par une concession de vingt-neuf années, sûrs qu'ils étaient de fournir les charbons nécessaires au service des phares maritimes, des bateaux à vapeur appartenans au Gouvernement, et des escadres qui prenaient du charbon en lest pour les Indes, où ils servaient aux bateaux à vapeur qui font le service d'Inde en Inde, fourniture qui seule leur assurait un tonnage de 100 à 200 mille tonneaux, de manière qu'ils pouvaient compter avec certitude, en y comprenant la consommation de l'intérieur des provinces septentrionales du ci-devant Royaume des Pays-Bas, desquelles les charbons de la Belgique sont maintenant exclus, et dans lesquelles d'ailleurs ces charbons ne pourraient jamais entrer en concurrence avec ceux d'Angleterre et de Prusse, depuis la suppression des droits dont ces charbons étrangers étaient alors frappés, sur un tonnage total de 400 à 500,000 tonneaux. L'état des choses actuel ne permet plus de compter sur un tonnage au delà de 300,000 tonneaux, dans un terme de 30 années qui suivront.

Or, 300,000 tonneaux à fl. 1-70, donneront un produit annuel de fl. 510,000, d'où déduisant fl. 280,000, à payer au domaine, et fl. 58,000, à l'entretien, ensemble fl. 338,000, il reste aux concessionnaires un produit net annuel de fl. 172,000, qui, au terme de 27 années, forme un capital de fl. 9,800,000 environ.

Cette somme, ramenée à sa valeur actuelle, donne comme valeur de la concession à ce jour, la somme de . . . fl. 2,600,000 »

A laquelle il convient d'ajouter :

1^o Le produit des vingt-huitième et vingt-neuvième années, qui, déduction faite des 58,000 florins par an, pour l'entretien, vaut, au terme des vingt-neuf années, 904,000 florins, qui réduites à leur valeur actuelle, donnent un capital de . . . 226,000 »

A REPORTER. . . fl. 2,826,000 »

	REPORT.	fl 2,826,000 »
2°	Le produit des herbages et de la rente du canal d'embranchement, ensemble 6,500 florins, ce qui, au bout de vingt-neuf années, vaut 425,000 florins, qui, réduites à leur valeur actuelle, donnent plus de	100,000 »
3°	Les arbres produiront, au bout de trente années, 280,000 florins, qui valent aujourd'hui	70,000 »
4°	La valeur des travaux extraordinaires, réglés par la commission des ingénieurs	486,000 »
	Valeur actuelle de la concession	<u>3,482,000 »</u>

Or, en admettant comme base du tonnage, pendant les premières dix-huit années, 225,000 tonneaux à fl. 1-45 c., ils produiront, y compris les 6,500 florins des herbages et de la rente des embranchemens, et déduction faite des 58,000 florins d'entretien, un revenu net annuel de 275,000 florins, qui valent vingt-neuf fois autant, ou 7,975,000 florins, qui valent aujourd'hui moins de 3,400,000 florins; ainsi les dix-huit premières années de revenus du canal ne représentent pas tout-à-fait la valeur de la concession.

Il est donc de toute évidence que les concessionnaires, en consentant à accepter la proposition de M. le Ministre, sous condition que les dix années de revenus qu'on leur offre ne partiront que du jour de l'ouverture du canal d'embranchement, ont fait un grand sacrifice, puisqu'en y ajoutant dix-huit mois pour la construction de l'embranchement, ils n'auront réellement que onze années et demie de revenus, quand nous avons vu que dix-huit années ne représentent pas même tout-à-fait la valeur de la concession, et alors que la recette, depuis l'ouverture du canal et celle à faire jusqu'au 1^{er} janvier 1834, ne suffiront pas pour faire face aux 125,000 florins demandés par le Gouvernement pour travaux d'amélioration à exécuter, et au montant des travaux extraordinaires en bétonnage faits dans la pierre et le schiste, ainsi que cela peut être vérifié par MM. les ingénieurs.

En acceptant l'arrangement proposé par M. le Ministre, la société comprend que le Gouvernement et le syndicat renoncent à toutes prétentions à sa charge du chef des quatre millions et leurs intérêts, avancés par le domaine, et l'à-compte payé sur les ouvrages extraordinaires; comme de son côté elle renonce à toutes prétentions qu'elle serait en droit de faire valoir relativement à sa position vis-à-vis du Gouvernement, entre autres du chef de la séparation de la Hollande, et de la loi qui autorise l'entrée des charbons français en Belgique, comme du chef du défaut du tirant d'eau de 2 mètres dans la Sambre, qui avait été garanti et qui n'existe pas; qu'au paiement des travaux extraordinaires, exécutés en dehors du cahier des charges, et à la réduction des 25 cents, opérée par le Gouvernement sur la perception du droit de fl. 1-70 c. par tonneau, moyennant quoi le canal et ses dépendances sera remis en bon état d'entretien au Gouvernement à l'expiration des dix années qui auront pris cours à partir du jour de l'ouverture du canal d'embranchement, soit à l'expiration des onze années et demie, à partir du 1^{er} janvier 1834.

Nous pensons du reste, Monsieur, que le canal pourra être dans ses francs bords déterminés par le devis, que les terrains d'emprises des grands remblais

du bief de partage du pont de la Flechère jusque près de la douzième écluse, acquis par la concession, peuvent rester au Gouvernement, ainsi que toutes autres parties où il y a danger d'éboulement.

Le passage au-dessus du souterrain, sur dix mètres de largeur, et les terrains acquis près de Bruxelles, pour la formation des quais jusqu'au pont de Cureghem, peuvent également rester au Gouvernement; mais il doit y avoir évidemment erreur dans l'étendue que vous supposez aux jardins des maisons éclusières, qui n'ont en général que 3 à 4 perches, suivant les plans compris dans les francs bords du canal.

Il sera nécessaire, Monsieur, que vous indiquiez, dans le courant de l'année 1834, les terrains que vous jugerez nécessaires pour la construction et l'exploitation du canal, et qu'en cas de non-reconnaissance par la concession de cette nécessité, la question soit mise en arbitrage, comme la délimitation et l'abornement devront avoir lieu dans le courant de l'année 1834.

La société ne peut pas prendre l'engagement d'acquérir de nouveaux terrains; elle consent à donner tous ceux qu'elle possède et dont la nécessité sera reconnue, mais si le Gouvernement juge à propos de faire de nouvelles acquisitions, elles devront être entièrement étrangères aux concessionnaires.

Nous vous prions, M. l'Inspecteur, d'agréer, etc.

Pour la société concessionnaire,

(Signé) **J. A. CLASSEN.**

PIÈCES DIVERSES

CONCERNANT

LE CANAL DE CHARLEROY.

CONTRAT entre le Syndicat d'Amortissement et les Concessionnaires de ce Canal.

La commission permanente du syndicat d'amortissement, résidant à Amsterdam, province de Hollande (Nord), agissant en vertu d'une décision de S. M. en date du 6 février 1827, n° 106, et de l'Arrêté Royal du 11 juillet, n° 166, d'une part, et Jean-Auguste Classen, négociant à Amsterdam, et Jean-Baptiste Castinel, ingénieur à Mons (Hainaut), associés sous la raison de Nieuwenhuisen et comp., domiciliés à Seneffe, province de Hainaut, et comme tels concessionnaires du canal de Bruxelles à Charleroy, suivant le procès-verbal fait avec S. E. le Ministre de l'Intérieur, à La Haye, le 6 mars 1826, et approuvé par arrêté dudit Ministre, en date du 6 mai 1826, enregistré à La Haye, par le receveur Muller, le 30 juin 1826, vol. 29, fol. 11, recto, case une et suiv., qui en a reçu, y compris les augmentations, soixante treize mille quatre cent quarante-cinq florins quarante cents, (fl. 73,445 40), succédant à Thomas Nieuwenhuisen, négociant à Anvers, dont la concession susdite porte le nom, mais qui déclare et confirme par sa signature apposée ci-dessous, que cette concession ne le concerne pas et qu'il la cède sans aucune réserve, avec tous les avantages et toutes les charges qui y sont attachés, à la raison susdite, Van Nieuwenhuisen et comp., d'autre part, ont fait la convention qui suit :

De permanente commissie uit het Amortisatie Sijndicaat, residerende te Amsterdam, provincie Holland, noordergedeelte, handelende krachtens decisie van Zijne Majesteit van den 6 februarij 1827, n° 106, en opgevolgd Koninklijk Besluit van den 11 julij daaraan, n° 166, ter eenre, en Jean-Auguste Classen, koopman te Amsterdam, en Jean-Baptiste Castinel, ingenieur te Bergen, in Henegouwen, te zamen handelende onder de firma van Nieuwenhuisen en Compagnie, gedomicilieerd te Seneffe, in de provincie Henegouwen, en als zodanig concessionarissen van het kanaal van Brussel naar Charleroy, krachtens proces-verbaal gesloten met Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken, te 's Gravenhage, den 6 maart 1826, en goedkeurend besluit van opgemelden Heer Minister van den 6 mei 1826, geregistreert te 's Gravenhage door den ontvanger Muller, den 30 juni 1826, deel 29, fol. 11, recto, casu een en volgende, die daarvoor ontvangen heeft, met de verhogingen, drie-en-zeventig duizend vier honderd vijf-en-veertig guldens veertig cents (fl. 73,445-40), en zulks bij opvolging van Thomas Nieuwenhuisen, koopman te Antwerpen, ten wiens name de voormelde concessie is luidende, doch die verklaart en door medeondertoeckening dezes bevestigt, dat dezelve hem niet aangaat, en dat hij die met alle de voordelen en lasten daaraan verbonden geheel en al, zonder eenig voorbehoud, aan de opgemelde firma Van

ART. PREMIER.

L'article 29 des conditions et charges, auxquelles la concession susmentionnée est accordée, portant que :

« Lorsque les concessionnaires auront employé aux travaux une somme de fl. 300,000 de leurs propres fonds, il leur sera facultatif d'obtenir l'avance des fonds ultérieurement nécessaires, au taux annuel de 4 1/2 p. 100 et sous conditions de remboursements successifs par annuités en deans la durée de la concession, pourvu qu'ils donnent toutes les garanties requises en engageant la totalité des travaux et les revenus annuels du canal jusqu'au dernier remboursement, le tout d'après la convention particulière qui interviendra ultérieurement. »

Le contractant d'une part s'engage à donner en prêt aux contractans d'autre part une somme de quatre millions de florins, ou telle somme moins élevée dont les contractans d'autre part déclareront avoir besoin pour achever convenablement les travaux par eux entrepris, au taux annuel de 4 1/2 pour 100, à courir du jour auquel les certificats de recette des fonds auront été successivement délivrés par les contractans d'autre part.

ART. 2.

Les fonds jusqu'à concurrence de ladite somme de 4,000,000 de florins seront remis par le contractant d'une part aux contractans d'autre part, en termes de 100,000 fl. chacun, payables dans l'espace de quatre ans, un million en 1827, un million en 1828, un million en 1829 et en 1830 un million, ou autant de moins que les contractans d'autre part pourront l'exiger.

Le premier terme ne pourra être payé aux contractans d'autre part que pour autant que, conformément à l'art. 29 des clauses et conditions de la concession, ils auront employé aux

Nieuwenhuisen en Compagnie overlaat, ter andere zijde, zijn overeengekomen als volgt :

ARTICLE EEN.

Bij het 29^e artikel van de conditien en voorwaarden, waarop de voorschrevene concessie is verleend, bepaald zijnde: « Dat, na dat door den concessionaris eene som van drie maal honderd duizend gulden (fl. 300,000) aan de onderneming uit zijne eigene middelen zal zijn ten koste gelegd, aan denzelfven gelegenheid zal worden gegeven om, des verlangende, de verdere benoodigde fondsen bij voorschot te bekomen tegen den interest van vier en half ten honderd in het jaar, en onder bepaling van agtereenvolgende aflossing, bij jaarlijksche termijnen, binnen den tijd der concessie, mits hij daarvoor de vereischte zekerheid geve door verband van het geheele werk, en van de jaarlijksche inkomsten der vaart tot aan de finale aflossing toe, zoo als dit een en ander bij bijzondere overeenkomst alsdan nader zal worden geregeld. »

Verbindt zich de contractant, ter eenre, om aan de contractanten ter andere zijde ter leen te zullen verstrekken eene somme van vier millioenen gulden (4,000,000) of zoo veel minder als de contractanten ter andere zijde verklaren zullen noodig te hebben, om de door hun ondernomene werken behoorlijk tot stand te brengen, en zulks tegen den interest van 4 1/2 per cent 's jaars, ingaande met den dag waarop de bewijzen van ontvangst der gelden successivelijk door de contractanten ter andere zijde zullen worden afgegeven.

ART. 2.

De gelden, ter concurrentie van de opgemelde som van vier millioenen gulden (fl. 4,000,000) zullen door den contractant ter eenre aan de contractanten ter andere zijde worden verstrekt in termijnen, ieder van honderd duizend gulden (fl. 100,000), betaalbaar in den tijd van vier jaren, als : in 1827 een millioen (1,000,000); in 1828 een millioen (1,000,000); in 1829 een millioen (1,000,000); en in 1830 een millioen (1,000,000), of zoo veel minder als de contractanten ter andere zijde zullen komen te vorderen.

De eerste termijn zal aan de contractanten ter andere zijde niet eerder worden uitbetaald dan na dat zij, ten gevolge van art. 29 der conditien en voorwaarden der concessie, eene somme

travaux une somme de 300,000 florins de leurs propres fonds, et qu'en outre ils auront fait pour 100,000 florins de travaux de plus, ce qui devra être prouvé à S. Ex. le Ministre de l'Intérieur par un certificat en due forme des ingénieurs de l'État chargés de la surveillance des travaux; les autres termes seront payés quand il sera prouvé de la même manière que les fonds déjà payés ont été employés convenablement; de sorte que le deuxième terme sera payé sur le certificat que 500,000 florins ont été employés aux travaux de l'entreprise, le troisième quand il constera que 600,000 florins y ont été employés, le quatrième quand il sera prouvé que 700,000 florins y ont été employés, et ainsi de suite jusques et y compris le 38^e terme; les 39^e et 40^e termes seront payés ensemble, sur la productions d'un certificat constatant que 4,100,000 florins ont été employés à l'entreprise; il est toutefois bien entendu que les avances réunies de fonds à faire en 1827, 1828, 1829 et 1830 ne pourront pas, dans le cours de chacune de ces années, excéder la somme d'un million de florins.

ART. 3.

Le paiement se fera par S. Ex. le Ministre de l'Intérieur au moyen de mandats de S. Ex. le Ministre des Finances sur le caissier général de l'État, payables à vue à Bruxelles.

ART. 4.

Les contractans d'autre part s'engagent à rembourser aux contractans d'une part la somme susdite de 4,000,000 de florins, au plus, avec les intérêts de 4 1/2 pour cent, endéans le terme de 27 années, qui prendront cours six mois après l'ouverture du canal, par paiemens de 280,000 flor. par an, pour l'intérêt et le capital. Pour sûreté de cette clause, les contractans d'autre part déclarent faire abandon et cession entière aux contractans d'une part :

1^o De tout droit et de toute prétention qu'ils pourraient faire valoir relativement à la somme

van drie maal honderd duizend gulden (fl. 300,000), uit hunne eigenemiddelen aan het werk zullen hebben te koste gelegd, en zij daarenboven nog eene somma van honderd duizend gulden (fl. 100,000) aan hetzelfde zullen hebben verwerkt, waarvandaan Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken zal moeten blijken uit een behoorlijk certificaat van de rijks-ingenieurs, die met het opzicht over het werk zijn belast, en zullen de verdere termijnen voldaan worden telkens, wanneer het op gelijke wijze zal zijn gebleken dat de verstrekte gelden behoorlijk zijn verwerkt, zoodanig dat de tweede termijn zal worden betaald op het certificaat, dat aan de onderneming vijf maal honderd duizend gulden (fl. 500,000) is verwerkt, de derde, wanneer het blijkt dat zes maal honderd duizend guld. (fl. 600,000) is verwerkt, de vierde, wanneer het blijkt dat zeven maal honderd duizend guld. (fl. 700,000) is verwerkt, en zoo vervolgens tot den achtentigsten termijn ingesloten, zullende de 39 en 40 termijnen te zamen worden voldaan op het certificaat, dat vier millioenen eenmaal honderd duizend gulden (fl. 4,100,000) aan de onderneming is besteed; alles nogtans met dien verstaande, dat de gezamentlijke verstrekkingen in 1827, 1828, 1829 en 1830 te doen, in den loop van elk dier jaren, de som van een millioen gulden (fl. 1,000,000) niet zullen te boven gaan.

ART. 3.

De voldoening zal geschieden bij Zijne Excellentie den Minister van Binnenlandsche Zaken, door middel van mandaten van Zijne Excellentie den Minister van Financien, op den algemeenen rijksklassier betaalbaar, op vertoon, te Brussel.

ART. 4.

De contractanten ter andere zijde verbinden zich om de meergemelde som van uiterlijk vier millioenen guld. (fl. 4,000,000) met de interessen van dien à 4 1/2 per cent, aan den contractant ter eenre zijde te zullen betalen in den tijd van zeven-en-twintig jaren, in te gaan zes maanden na de opening van het kanaal, en zulks met twee maal honderd tachtig duizend guld. (fl. 280,000)'s jaars voor interest en aflossing, tot zekerheid waarvan, de contractanten ter andere zijde verklaren aan den contractant ter eenre zijde te doen afstand en algeheele cessie:

1^o Van alle regt en aanspraak die zij immer zouden kunnen doen gelden op de som van

de 300,000 florins que, conformément à l'art. 29 des clauses et conditions de la cession et suivant le 2^{me} article du présent contrat, ils auront employée aux travaux ;

2° De tous les droits et revenus qui leur sont attribués comme concessionnaires par les articles 24 et 25 des clauses et conditions de la concession. Tous ces droits et revenus seront perçus et encaissés sous les conditions prescrites par les articles suivans, pour compte et au profit du contractant d'une part aussi longtemps qu'il sera nécessaire, pour se rembourser lui-même sur les fonds qui en proviendront, le capital des fonds avancés avec les intérêts annuels, jusqu'à concurrence de 280,000 florins au moins.

ART. 5.

Les contractans d'autre part s'engagent à faire gérer et percevoir durant le temps de la cession à leurs risques et périls, par leurs agens et employés, au profit du contractant d'une part, les revenus de la pêche du nouveau canal à construire ainsi que ceux des herbages et plantations que produiront les bords et les digues dénommés à l'art. 24 des conditions, de même que les droits sur le canal, désignés à l'art. 25 et cédés par l'art. 4 du présent contrat au contractant d'une part; d'en faire verser mensuellement le montant, déduction faite des frais mentionnés ci-après, dans les bureaux les plus voisins des agens de la caisse générale par lesdits agens et employés, qui seront tenus, en faisant le versement mensuel, de faire parvenir, tant aux contractans d'autre part qu'au contractant d'une part, un bordereau ou état, dûment certifié véritable et signé, indiquant le montant et la nature des recettes et des frais y prélevés, le tout d'après le formulaire à établir ultérieurement par les deux contractans : le contractant d'une part continue à se réserver le droit de faire inspecter et contrôler, quand il le jugera convenable, la gestion et l'administration des agens et employés des contractans d'autre part ; à cet effet, il sera donné aux personnes à nommer par le contractant d'une part tout accès et inspection de la tenue des livres, registres, etc.

drie maal honderd duizend guld. (fl. 300,000), die zij, ten gevolge van art. 29 der conditiën en voorwaarden van de concessie, en volgens het 2° artikel van het tegenwoordig contract, aan het werk zullen hebben te koste gelegd ;

2° Van alle de regten en inkomsten aan hun als cessionarissen, bij de 24 en 25 artikelen van de conditiën en voorwaarden der concessie toegekend, alle welke regten en inkomsten zoo lang ten behoeve en voordeele van den contractant ter eenre zijde zullen worden gegeven en ingevorderd, als noodig is, om uit de deswegens inkomende penningen de hoofdsom der verstrekte gelden met de interesssen jaarlijks met ten minsten tweemaal honderd tachtig duizend guld. (fl. 280,000) aan zichzelven aftelossen en te betalen, en zulks onder de bepalingen in de volgende artikelen omschreven.

ART. 5.

De contractanten ter andere zijde verbinden zich om de inkomsten der visscherij op het nieuw aanteleggen kanaal, alsmede die van de grasgewassen en beplantingen, welke de dijken en boorden zullen opleveren, in art. 24 van de conditiën opgenoemd, zoo ook de regten op het kanaal, in artikel 25 omschreven, en bij het 4^{de} artikel van het tegenwoordig contract, aan den contractant ter eenre zijde gecedeert en afgestaan gedurende den tijd van die cessie en afstand, door hunne agenten en bedienden en ten hunnen risico en periculo, ten behoeve van den contractant ter eenre zijde te doen beheeren en invorderen, en het bedragen daarvan, na aftrek der kosten hierna gemeld, maandelijks door die agenten en bedienden te doen overstorten op de naastbijgelegene kantoren van de agenten van den algemeenen rijks-kassier ; zullende die agenten en bedienden van de contractanten ter andere zijde gehouden zijn, om maandelijks bij de overstorting zoo wel aan den contractant ter eenre als aan de contractanten ter andere zijde te doen toekomen een borderel of maandstaat, behoorlijk voor echt verklaard en geteekend, aanwijzende het bedrag en den aard van den ontvangst en van de daarop gepreleveerde onkosten, en zulks volgens een formulier, nader door de beide contractanten vast te stellen, blijvende de contractant ter eenre zijde aan zich voorbehouden de bevoegdheid om het beheer en administratie van de agenten en de bedienden van de

ART. 6.

Les frais annuels d'entretien du canal et des travaux y relatifs , y compris le salaire des éclusiers et pontonniers , ainsi que les frais de perception et direction étant évalués à l'art. 9 des clauses et conditions de la concession , ensemble à la somme de 58,000 florins , les contractans d'autre part pourront faire prélever chaque année , sur le produit des droits et revenus détaillés ci-dessus à l'art. 4 , ladite somme de 58,000 florins. Cette somme pourra être moindre, mais non plus élevée, pas même dans le cas où l'état des travaux exigeraient quelques frais extraordinaires. Les contractans d'autre part s'obligent à payer de leurs propres fonds ces frais extraordinaires , qui ne peuvent être couverts par ladite somme de 58,000 florins.

ART. 7.

S'il était prouvé que les revenus et produits du canal, cédés par l'art. 4 au contractant d'une part, sont restés , dans une ou plusieurs années, déduction faite des frais prélevés, au-dessous de la somme de 280,000 fl., mentionnée dans cet article, les contractans d'autre part seront tenus de payer de suite au contractant d'une part le déficit de cette somme de fl. 280,000 ; de son côté, le contractant d'une part s'oblige à rembourser aux contractans d'autre part tout ce que les revenus prescrits rapporteraient en-dessus de la somme de fl. 280,000, due annuellement à lui contractant d'une part.

ART. 8.

La liquidation des intérêts à 4 1/2 pour cent des fonds à fournir aux contractans d'autre part, se fera par mois entiers, de telle sorte

contractanten ter andere zijde des geraden oordeelende ten allen tijde te doen inspecteren en controleren, ten welken einde aan de door den contractant ter eenre zijde te benoemen persoon of personen alle toegangen visie van de gehoude ne boeken, registers, enz., zal worden gegeven.

ART. 6.

De kosten van het jaarlijks onderhoud van het kanaal en de daartoe behoorende werken , met de bezoldiging der sluis- en brugwagters , mitsgaders de onkosten van perceptie en directie bij het 9^e artikel der conditieu en voorwaarden der concessie , te zamen op acht-en-vijftig duizend guld. (fl. 58,000) berekend zijnde , zullen de contractanten ter andere zijde , telken jare, op het product der regten en inkomsten hiervoren , artikel 4 , omschreven , vermogen te doen preleveren de evengemelde som van acht-en-vijftig duizend guld. (fl. 58,000), wel minder maar niet meerder , zelfs niet in het geval dat de staat der werken eenige buitengewone onkosten mogten vorderen ; verbindende zich de contractanten ter andere zijde om zoodanige buitengewone onkosten , die uit de voorschreve som van acht-en - vijftig duizend gulden (fl. 58,000) niet kunnen worden bestreden , uit hunne eigene middelen te betalen.

ART. 7.

Indien de inkomsten en opbrengsten van het kanaal, bij art. 4 aan den contractant ter eenre zijde afgestaan , in een of meerdere jaren , na aftrek der gepreleveerde kosten, mogten blijken te zijn gebleven onder de som van twee maal honderd tachtig duizend gulden (fl. 280,000), bij dat artikel vermeld , zullen de contractanten ter andere zijde verplicht zijn het aan die som van twee maal honderd tachtig duizend guld. (fl. 280,000) ontbrekende , dadelijk aan de contractant ter eenre zijde uit te betalen , waartegen de contractant ter eenre zijde zich verbindt om aan de contractanten ter andere zijde te zullen uitkeeren datgeen, wat de voorschreve inkomsten meerder dan de som van twee maal honderd tachtig duizend guld. (fl. 280,000) aan hem contractant ter eenre zijde jaarlijks verschuldigd mogten komen op te brengen.

ART. 8.

De verrekening van den interest à 4 1/2 per cent op de gelden aan de contractanten ter andere zijde te verstrekken , zal geschieden

que les fonds servant au remboursement ne seront enregistrés chez le contractant d'une part que le premier jour du mois qui suit celui dans lequel le versement aura eu lieu, et tous les ans, au premier juin, il sera dressé et clos entre les deux contractans un compte courant, indiquant la situation de leur compte à cette époque

ART. 9.

Pour plus ample sûreté et garantie du contractant d'une part, les contractans d'autre part déclarent faire abandon, pendant la durée de la cession mentionnée ci-dessus à l'art. 4, du droit qui leur est accordé par l'art 29 des clauses et conditions, de former telles associations, et d'émettre dans leur entreprise telles actions négociables qu'ils croiraient nécessaires dans leur intérêt.

ART. 10.

Pour l'exécution de tout ce qui précède, les contractans d'autre part engagent leurs personnes et leurs biens, comme de droit, donnant en outre comme cautions, MM. Ferdinand Beneker, docteur-méd., et Christophe-Mathias Oldenburg, négociant, demeurant tous deux à Amsterdam (province de la Hollande septentrionale).

Fait à Amsterdam, le 12 septembre 1827.

La Commission permanente du syndicat d'amortissement,

(Signé) VAN GENNEP.

Par ordonnance,

(Signé) NOEL SIMONS.

(Signé) J.-A. CLASSEN.

Fait à Senefte, le 15 septembre 1827.

(Signé) J. B. CASTINEL.

Fait à Amsterdam, le 20 septembre 1827.

(Signé) T. NIEUWENHUISEN.

Enregistré à Amsterdam, le 21 septembre 1800 vingt-sept, tome treize, folio 27 verso, cases 4, 5 et 6, sans renvoi. Reçu pour droit quatre-vingts cents f. » 80
13 cents addit. pour le Royaume, dix cents et demi. » 10 1/2
et 1 1/2 cents addit. pour le Syndic, dix cents et demi. » 10 1/2

f. 1 01

Le Receveur,

(Signé) WEGGELHOFF.

bij volle maanden, zodanig, dat de gelden voor aflossing bestemd, bij den contractant ter eenre zijde niet zullen worden geboekt, dan op den eersten dag der maand, volgende op die, waarin de storting zal hebben plaats gehad, en zal telken jare op den 1^{ste} junij tusschen de beide contractanten worden opgemaakt en gesloten eene rekening courant, aanwijzende den stand hunner rekening op dat tijdstip.

ART. 9.

Tot meerdere zekerheid en waarborg' voor den contractant ter eenre zijde, verklaren de contractanten ter andere zijde, gedurende den tijd van de concessie in art. 4 hiervoren vermeld, afstand te doen van de bevoegdheid bij art. 29 van de condition en voorwaarden der concessie aan hun toegekend, om zoodanige associatie te formeren en zoodanige verhandelbare actien in hunne onderneming uitgegeven, als zij in hun belang zouden nodig achten.

ART. 10.

Tot nakoming van al hetgeen voorschreven is, verbinden de contractanten ter andere zijde hunne personen en goederen als naar regten, stellende daarenboven tot borgen de heeren Ferdinand Beneker, med. Doctor, en Christoffel Matthias Oldenburg, koopman, beide wonende te Amsterdam, provincie Holland, noordergedeelte.

Gedaan te Amsterdam, den 12 september 1827.

De permanente Commissie uit het Amortisatie Sijndicaat,

(Geteekend) VAN GENNEP.

Ter ordonnancie van dezelve,

(Geteekend) NOEL SIMONS.

(Geteekend) J.-A. CLASSEN.

Gedaan te Senefte, den 15 september 1827.

(Geteekend) J. B. CASTINEL.

Gedaan te Amsterdam, 20 september 1827.

(Geteekend) T. NIEUWENHUISEN.

Geregistreerd te Amsterdam den een-en-twintigsten september 1800 zeven-en-twintig, deel dertien, folio zeven-en-twintig verso, vak vier, vijf en zes, zonder renvoijen Ontvangen voor regt tachtig cents f. » 80
13 opeenten voor het Rijk, tien en een halven cent. » 10 1/2
en 13 opeenten voor het Syndicaat, tien en een halven cent » 10 1/2

f. 1 01

De Onttanger,

(Geteekend) WEGGELHOFF.