

△
(N° 41.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 23 DÉCEMBRE 1839.

CANAUX DE BOSSUYT ET DE L'ESPIERRE.

EXPLICATIONS

DONNÉES PAR LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

EN RÉPONSE AUX TROIS QUESTIONS

POSÉES PAR LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Dans sa séance du 20 décembre, la Chambre, sur la proposition de la section centrale des travaux publics, faisant fonctions de commission spéciale des pétitions, a décidé qu'il serait demandé au gouvernement des explications sur les trois questions suivantes :

La première, de savoir si la convention du 27 août rentre dans la catégorie de celles qui doivent être communiquées à la Chambre pour obtenir l'assentiment législatif, aux termes de l'art. 68 de la Constitution ;

La seconde, si toutes les formalités requises pour appeler la concurrence ont été observées, relativement à l'adjudication des canaux de Bossuyt et de l'Espierre ;

La troisième, si les garanties stipulées, lors de la convention du 27 août, sont suffisantes pour rendre encore possible l'établissement du canal de Bossuyt à Courtray.

Me renfermant dans le cercle tracé par ces trois questions, je m'empresse de remettre à la Chambre les explications demandées, le fond de la question restant réservé à la discussion publique.

PREMIERE QUESTION.

CONSTITUTIONNALITÉ.

La loi du 19 juillet 1832 autorise le gouvernement à faire construire des voies de communication et notamment des canaux, en concédant à l'entrepreneur la perception de péages.

Elle ne distingue pas entre les canaux qui aboutissent à la frontière et ceux qui n'y aboutissent point.

C'est en vertu de cette loi qu'a été conclue la convention du 27 août 1839.

Cette convention a été conclue sans que le gouvernement eût besoin d'invoquer les pouvoirs que lui donne l'art. 68 de la Constitution, et, en effet, cet article n'est cité dans aucun acte.

Les pouvoirs dont le gouvernement avait besoin, dérivait de la loi du 19 juillet 1832.

La convention n'est autre chose qu'une double condition mise à la construction d'un canal et, conséquemment, à la perception des péages; l'entrepreneur du canal ne peut jouir des fruits de son œuvre que sous une double réserve, sous une double restriction.

On aurait pu insérer les deux clauses, l'une au profit de la navigation sur Dunkerque, l'autre au profit du canal de Bossuyt, dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre et se borner à demander au gouvernement français, avant l'approbation de l'adjudication, son adhésion à ces dispositions.

Une adhésion préalable a paru plus convenable, ce qui a rendu la forme d'une convention nécessaire, mais la forme n'a pu changer en rien la nature des pouvoirs en vertu desquels le gouvernement agissait. C'est donc en vertu du droit de concession que le gouvernement a fait la convention, et l'acte de concession absorbe la convention, qui n'en est qu'un des éléments.

Le droit qu'avait le gouvernement, en vertu de la loi du 19 juillet 1832, ne peut être nié; l'acte de concession qu'il a posé subsiste; si l'on pouvait en isoler la convention et se saisir de celle-ci pour la déclarer nulle, la concession n'en subsisterait pas moins : résultat véritablement bizarre.

Ainsi :

1° La convention du 27 août 1839 dérive de la loi du 19 juillet 1832 et non de l'art. 68 de la Constitution;

2° Cette convention n'est que l'accessoire d'un acte principal, la concession, acte principal en dehors du domaine législatif.

DEUXIÈME QUESTION.

OBSERVATION DES FORMALITÉS.

Cette question porte et sur le canal de Bossuyt et sur celui de l'Espierre.

CANAL DE BOSSUYT.

Le demandeur en concession du canal de Bossuyt prétend qu'il n'a pas eu le temps nécessaire pour soumissionner.

Nous répondons que s'étant spontanément déclaré le 9 octobre, il était superflu de lui fixer un terme; que, d'ailleurs, il peut soumissionner encore.

C'est ce qui résulte des faits que nous allons rappeler dans leur ensemble et qu'il faut voir dans leur ensemble.

Sous la date du 8 et du 25 mai 1838, le demandeur en concession du canal de Bossuyt a présenté son cahier des charges, formulé en articles, de manière qu'en cas d'approbation du gouvernement, il n'y avait plus que la signature du ministre à apposer. (*Documents à consulter, première partie, pag 57-64.*)

La loi du 19 juillet 1832 déclare d'une manière absolue et sans distinction, art. 3 : *Le gouvernement ne pourra stipuler en faveur des concessionnaires que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé* : disposition qui rendait impossible toute clause prohibitive du canal de l'Espierre, toute clause analogue à celle qu'a obtenue en France le concessionnaire du canal de la Sensée (1).

(1) Cette clause est ainsi conçue :

« Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal, au préjudice du canal de la Sensée, soit dans le vallon de la Sensée, soit à dix lieues en tous sens de ce canal. » Art. 11 de la soumission de M. Honnorez, acceptée par la loi du 13 mai 1818.

C'est cette disposition exorbitante, signalée dans la discussion de la loi du 19 juillet 1832, qui a motivé l'art. 3 de cette loi, introduit par amendement; on a voulu mettre le gouvernement belge dans l'impossibilité d'accorder de semblables privilèges. Voici ce que disait l'auteur de l'amendement dans la séance du 14 juillet 1832, (*Moniteur*, n° 198) :

« Cette observation tend à faire une addition à l'amendement, afin que le gouvernement » ne puisse pas accorder d'autre privilège aux concessionnaires que celui du péage, parce » que, si vous accordiez un autre privilège que celui-là, vous empêcheriez de nouvelles routes » de s'ouvrir, de nouvelles canalisations de s'effectuer. C'est ainsi que le canal de Lille à » Roubaix, qui devait être si profitable à la province du Hainaut, ne peut pas exister, parce » que le gouvernement français a le droit d'accorder à ses concessionnaires d'autres privi- » lèges que celui du péage, et c'est ce qu'il a fait pour le canal de la Sensée. . . . » C'est là un vice bien réel, et qu'il est bien utile d'empêcher chez nous; car, je le répète, en » donnant au gouvernement la faculté d'accorder aux concessionnaires d'autres privilèges » que celui du péage, vous empêcheriez les travaux que l'on pourrait juger nécessaire » d'exécuter par la suite. »

Ainsi, d'après les explications formelles de l'auteur de l'art. 3 de la loi du 19 juillet 1832,

Aussi le cahier des charges des 8 et 25 mai 1838 porte-t-il, art. 12 : « Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, de Bossuyt à Courtray, *ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée*, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire (1). »

Le demandeur en concession étant ainsi resté dans les conditions de la loi du 19 juillet 1832, l'instruction a pu avoir son cours.

L'instruction étant terminée et la négociation ouverte avec la France ayant amené le résultat demandé par la commission d'enquête, le ministre des travaux publics se disposait, aux termes de l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, à faire savoir au demandeur en concession qu'il acceptait le cahier des charges des 8 et 25 mai 1838.

Le demandeur en concession est allé au-devant de cette communication, en adressant au ministre des travaux publics, sous la date du 9 octobre 1839 (2), la lettre ci-jointe par laquelle, pour rendre le canal de l'Espierre impossible, il a demandé que l'art. 12 du cahier des charges des 8 et 25 mai 1838 fût remplacé par l'article suivant : « Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de canal, de travaux de navigation, pour opérer une jonction, soit directe, soit indirecte, de l'Escaut à la Lys, voisine ou éloignée du canal, *pourvu qu'elle n'emprunte pas le territoire étranger ou une navigation étrangère*, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire. »

explications contredites, ni par le ministère d'alors, ni par aucun membre de la Chambre, il s'agissait précisément du canal de Roubaix ; en France, le concessionnaire du canal de la Sensée avait obtenu, en 1818, une clause réputée prohibitive du canal de Roubaix ; on a voulu qu'en Belgique le même concessionnaire ne pût pas obtenir le même privilège ; c'est ce que l'on a dit à la législature dès 1832.

Si l'art. 3 de la loi du 19 juillet 1832 n'eût pas existé, un ministère aurait pu accorder au concessionnaire d'une communication en Belgique, par exemple, au concessionnaire du canal de Bossuyt, une stipulation prohibitive du canal de Roubaix ; c'est ce que la législature a également interdit au gouvernement.

(1) C'est le contraire de la clause restrictive, stipulée au profit du concessionnaire de la Sensée, par la loi du 13 mai 1818.

Dans l'exposé qui précède la première partie des *documents à consulter*, le ministre des travaux publics a eu soin d'appeler l'attention sur cette absence d'une clause prohibitive du canal de l'Espierre. « Il est à remarquer, dit-il, pag. 9, que M. Verrue-Lafrancq ne réclame » pas en sa faveur le bénéfice des conditions inusitées et même contraires à la loi du » 19 juillet 1832, que les chambres de commerce stipulaient dans leur mémoire au profit du » concessionnaire éventuel, telles que le paiement par l'État des terrains à entreprendre et de » toutes les indemnités *et l'exclusion de tout canal débouchant à gauche dans l'Escaut, à gauche » ou à droite dans la Lys, depuis la frontière française jusqu'à la distance de dix lieues en- » dessous des embouchures des deux canaux dans l'une et l'autre rivière.* » (Voir ces conditions, *Annexe n° 1*, pag. 51 et 52 de la première partie des documents à consulter.)

(2) Il est à remarquer que l'on a encore laissé s'écouler un mois depuis cette lettre, l'adjudication ayant eu lieu le 9 novembre ; il est donc vrai de dire que le demandeur primitif, après avoir posé une condition illégale, a eu un mois pour revenir à résipiscence, en se replaçant dans l'art. 3 de la loi du 19 juillet 1832.

C'était *soumissionner* le canal de Bossuyt, mais sous une condition déclarée illégale, c'est-à-dire impossible, par la loi du 19 juillet 1832.

Le demandeur en concession ayant ainsi *conditionnellement* soumissionné le canal, il n'y avait plus lieu de lui demander une nouvelle soumission, en lui accordant le délai indiqué par l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836 ; il est évident qu'il est inutile de fixer un terme à un demandeur en concession, *pour se prononcer, lorsqu'il s'est prononcé* (1).

Il est d'ailleurs à remarquer que l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, a principalement pour but de mettre le demandeur en concession à même de se créer des droits à une indemnité en cas d'éviction : éventualité qui ne pouvait plus se réaliser à l'égard du demandeur primitif, puisque, stipulant par sa lettre du 9 octobre 1839 une condition illégale, il s'était lui-même mis hors de cause.

Il est encore à remarquer que l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, suppose un cahier des charges *arrêté* par le ministre ; or, ici c'est le demandeur en concession, qui, dès le mois de mai 1838, avait proposé un cahier des charges, cahier des charges que le ministre s'est borné à accepter et dont le demandeur n'a plus voulu.

Après la soumission *conditionnelle* faite par le demandeur primitif, le 9 octobre 1839, il ne restait plus qu'à faire un appel aux concurrents disposés à soumissionner *sans cette condition illégale* ; c'est cet appel, le seul possible, qui a été fait.

Au reste, quel peut être le but du demandeur en concession du canal de Bossuyt, en réclamant le délai d'un mois pour soumissionner ?

Ce but est-il de demander une réadjudication du canal de Bossuyt ?

Cette nouvelle adjudication est possible.

Veut-il cette réadjudication sous la condition illégale, prohibitive du canal de l'Espierre ?

Cette condition était illégale avant le 9 novembre, et, s'il n'a pu l'obtenir, c'est à la loi du 19 juillet 1832 qu'il doit s'en prendre, et non à l'insuffisance du terme qu'il dit avoir eu pour se décider.

Veut-il cette réadjudication sous la condition que le droit, dû dans certains cas à l'écluse de Commynes, soit au préalable augmenté ?

Cette augmentation peut encore lui être accordée.

En un mot, ce qui était possible en faveur du canal de Bossuyt avant le 9 novembre, est resté possible.

Ce qui est aujourd'hui impossible en faveur du canal de Bossuyt, l'était déjà avant le 9 novembre.

(1) En effet, il est sans exemple que, lorsqu'un demandeur en concession s'est spontanément prononcé ou désisté, on lui ait encore fixé un terme d'un mois pour *faire ce qu'il a déjà fait* ; l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836 devient alors sans objet ; le *spatium deliberandi* est superflu pour celui qui a exprimé son intention, soit par une soumission, soit par un désistement.

CANAL DE L'ESPIERRE.

Trois faits sont articulés pour soutenir que les formalités réglementaires n'ont point été observées à l'égard du canal de l'Espierre.

1^o *Absence de plan ;*

2^o *Insuffisance du délai entre l'annonce de l'adjudication et l'adjudication ;*

3^o *Altération du cahier des charges le jour même de l'adjudication.*

Ces faits tombent devant le récit de ce qui s'est passé.

Premier grief.

L'art. 3 de l'arrêté réglementaire du 18 juillet 1832 est ainsi conçu :

» Lorsque la possibilité d'exécution sera reconnue, le ministre ordonnera
» une enquête; elle s'ouvrira sur un avant-projet rédigé par l'auteur de la
» proposition, et indiquant le tracé général de la ligne des travaux, les dimen-
» sions principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire
» de la dépense.

» Lorsque des droits devront être perçus pour couvrir les frais de l'entre-
» prise, le tarif en sera joint à l'avant-projet. »

C'est sous l'empire de cette disposition qu'a été faite, le 20 octobre 1833, la demande en concession du canal de l'Espierre; les pièces exigées par l'art. 3 de l'arrêté réglementaire de 1832 ont été produites, comme on peut s'en assurer, pag. 76 de la première partie *des documents à consulter*. L'on a indiqué la dépense, non seulement pour la petite section, mais pour la grande, pag. 80; et le plan général a été dressé pour l'une et l'autre hypothèse.

C'est ce projet, rédigé conformément à l'arrêté réglementaire de 1832, qui a subi l'épreuve d'une double enquête en 1834 et 1838.

L'on ne pouvait en 1838 appliquer au canal de l'Espierre, le nouvel arrêté réglementaire du 29 novembre 1836 :

1^o Parce que ce canal avait déjà fait l'objet d'une première enquête; qu'il n'est dit nulle part qu'un projet subira deux enquêtes; que le demandeur de 1833 aurait pu même se refuser à toute nouvelle épreuve;

2^o Parce que l'on ne pouvait donner un effet rétroactif à l'arrêté de 1836, arrêté qui n'a été appliqué qu'aux demandes postérieures à sa publication :

D'ailleurs, considérés en eux-mêmes, le projet et le plan du canal de l'Espierre présentés en 1833, sont élaborés avec un soin particulier.

Le projet a été publié et l'inspection du plan, qui sera déposé sur le bureau de la Chambre, n'a point été refusée à celui qui se plaint de n'avoir pu l'obtenir; nous affirmons qu'il ne l'a jamais demandée. Si, en la demandant, il avait essuyé un refus au secrétariat général, il lui aurait suffi de s'adresser immédiatement au ministre.

Deuxième grief.

Les arrêtés réglementaires, soit du 19 juillet 1832, soit du 29 novembre 1836, ne déterminent pas de délai pour la mise en adjudication. On ne peut donc pas dire qu'il y ait infraction d'une disposition quelconque.

S'il faut appliquer à ces adjudications les règlements généraux, ce sera la disposition de l'arrêté royal du 30 juillet 1817, arrêté d'après lequel le terme de rigueur est de huit jours.

Soit qu'on admette qu'il n'existe pas de disposition réglementaire, soit qu'on remonte à l'arrêté de 1817, il est vrai de dire que la fixation du terme dépend des circonstances.

Ce sont donc les circonstances qu'il faut apprécier dans le cas dont il s'agit.

Le projet qui faisait l'objet de l'adjudication est connu et par la première enquête de 1834 et par la seconde de 1838; chose nouvelle et digne de remarque, des documents à consulter, parmi lesquels se trouvent textuellement toutes les pièces du projet de 1833, conçu dans la double hypothèse de la petite et de la grande section, ont été imprimés par les soins du ministère et répandus à profusion. Jamais projet n'avait reçu une plus grande publicité.

Mais, dira-t-on, on ne pouvait se borner à lire ces pièces, il fallait encore faire des vérifications sur le terrain, et les 18 jours qui se sont écoulés, du 22 octobre au 9 novembre, ne suffisaient point.

Nous prétendons que le terme de 18 jours était suffisant, eu égard aux circonstances :

1° Le montant de la dépense, qui est d'un million, ne doit pas faire naître des illusions sur la grandeur de l'ouvrage; un million n'est pas une forte somme, lorsqu'il s'agit d'un canal, et, en effet, le canal projeté n'a pas deux lieues (8,350 mètres), espace que l'on peut certes parcourir, examiner et même niveler en moins de 18 jours.

Il est encore à remarquer que le terrain, par sa disposition naturelle, est tel qu'une vérification est extrêmement facile : l'on pourrait nommer des personnes qui ont visité tout le tracé en un après-midi.

2° Ce qui prouve d'ailleurs que le délai de 18 jours était suffisant, c'est que la personne qui, le 9 novembre, a sollicité une prorogation, et qui n'avait fait aucune vérification sur les lieux, n'a demandé qu'un délai de 15 jours (25 novembre) (1); ce que cette personne avait ainsi pouvoir faire, du 9 au 25 novembre, elle aurait pu le faire du 22 octobre au 9 novembre.

Troisième grief.

L'art. 6 du cahier des charges pour le canal de l'Espierre, est ainsi conçu :

« La communication sera rétablie sur ceux des chemins interceptés par le

(1) Voyez, ci-après, le procès-verbal d'adjudication.

canal, dont le maintien sera jugé indispensable ; des ponts.... seront construits à cet effet.... »

Il se trouve que le chemin de fer de Tournay à Mouscron , décrété par la loi du 26 mai 1837, mais non encore exécuté, rencontre le canal.

Il est évident que le chemin de fer étant décrété depuis le 26 mai 1837, le canal, décrété seulement en 1839, devra supporter *les frais de la rencontre*, si nous pouvons parler ainsi; c'est ce qui résultait du principe général de l'art. 6 du cahier des charges, combiné avec l'art. 23 (1); pour qu'il ne pût y avoir de doute, le ministre des travaux publics a cru devoir appeler l'attention de l'assemblée sur cette circonstance, le jour de l'adjudication publique. Nous ajouterons qu'il n'y a presque pas d'adjudication, où des explications ne soient données, soit spontanément, soit sur la demande des assistants; il n'y a donc pas là d'altération du cahier des charges; et, si l'explication n'avait pas été donnée, l'art. 6 n'en aurait pas moins reçu l'application que nous venons d'indiquer.

Maintenant que nous avons discuté les trois griefs de la personne qui est survenue le jour de l'adjudication, nous dirons un mot de sa position toute singulière, par rapport tant aux partisans qu'aux adversaires du canal de l'Espierre.

Cette personne veut le canal de l'Espierre et se plaint de ne pas en avoir obtenu la concession.

Les partisans du canal, notamment ceux qui y ont le plus d'intérêt, qui doivent acquitter les péages, les exploitants du couchant de Mons, s'applaudissent du résultat de la journée du 9 novembre.

Cette personne peut-elle compter sur l'appui des adversaires du canal, puisque ceux-là ne veulent pas du canal?

Peut-elle même compter sur l'appui des partisans du canal, puisque ceux-ci se félicitent qu'elle ait échoué dans sa demande de prorogation?

Enfin cette personne et le demandeur en concession du canal de Bossuyt se trouvent, l'un par rapport à l'autre, dans une position non moins bizarre

Le demandeur en concession du canal de Bossuyt, proclamant le canal de l'Espierre *inutile*, en propose l'interdiction.

La personne qui est survenue le 9 novembre, regardant probablement le canal comme éminemment productif, c'est-à-dire utile, prétend avoir été dans l'intention d'en solliciter la concession avec un minime péage.

(1) « Art. 23. Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques, et tous ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue, pour la complète réalisation du canal de l'Espierre et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire. »

TROISIÈME QUESTION.

GARANTIE EN FAVEUR DU CANAL DE BOSSUYT.

Il n'a pu être question de garantir le marché de Lille et de Roubaix au canal de Bossuyt aux dépens de celui de l'Espierre; car il est reconnu que l'on n'ira pas à Lille et à Roubaix par le canal de Bossuyt (1).

En d'autres termes, le canal de Bossuyt n'a pas, comme le canal de l'Espierre, la prétention de déposséder les canaux français de la Scarpe et de la Dénle.

Il demande seulement à ne pas être privé lui-même, par le canal de l'Espierre, de la navigation de la haute Lys belge.

Il fallait donc, pour continuer à le rendre possible, lui assurer le marché de la haute Lys belge.

On n'a pas demandé autre chose, et on ne le pouvait.

En un mot, le canal de l'Espierre est en position de faire une double concurrence :

1° *Pour le marché de Lille et de Roubaix*, il fait concurrence, non au canal de Bossuyt qui s'avoue impuissant quant à ce marché, mais aux canaux français;

2° *Pour le marché de la haute Lys belge*, il fait concurrence au canal de Bossuyt.

Aussi, ce n'est que ce second objet que la commission d'enquête avait en vue, en invitant le gouvernement à prendre les mesures propres à empêcher le canal de l'Espierre de faire concurrence au canal de Bossuyt, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. (*Procès-verbal du 3 septembre 1838.*)

C'est ainsi que la commission d'enquête a posé le problème; on n'a point élevé de réclamations contre ses conclusions.

Et pourquoi?

Parce que l'on croyait le problème insoluble.

Par un revirement très naturel, dès que le problème imposé au gouvernement par la commission d'enquête, s'est trouvé, contre toute attente, résolu, l'on a déclaré insuffisante la garantie demandée.

(1) C'est l'objet de la 3^e question, 2^e série, posée à la commission d'enquête : *concurrence du canal de Bossuyt avec la Scarpe.*

La commission d'enquête a reconnu, à la majorité de 17 voix contre 2, que le canal de Bossuyt ne remplacerait pas la voie de la Scarpe. (*Voir pag. 226, 2^e partie des documents.*)

M. Verrue-Lafrancq le reconnaît également, d'accord en ce point avec M. Mimerel; d'après M. Mimerel, il y aura, en faveur de la Scarpe comparée au canal de Bossuyt, une différence de fr. 1-40, d'après M. Verrue-Lafrancq, de fr. 1-69. (*Voir les observations de ce dernier à la commission d'enquête, pag. 213 de la 2^e partie des documents.*)

Cependant le gouvernement belge était allé au delà des vœux de la commission d'enquête.

La commission avait réclamé une garantie pour la conservation du marché de la *haute Lys belge*.

Or, qu'entend-on, que peut-on entendre par la *haute Lys belge* ?

La Lys est *mitoyenne* de Menin à Armentières, c'est-à-dire que la haute Lys belge finit à Menin.

Le gouvernement français a consenti à considérer la haute Lys belge comme ne finissant qu'à Commines, c'est-à-dire, à ajouter à la Lys belge proprement dite, la partie mitoyenne de Menin à Commines.

L'art. 3 de la convention du 27 août porte : « A partir de l'époque à laquelle » le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendraient » la Lys chargés de pierre, de houille ou de chaux, seront tenus de payer au » profit du concessionnaire de ce canal, à leur passage à l'écluse de Commines, » un droit spécial à *fixer par le gouvernement belge* et destiné à assurer au » canal de Bossuyt le marché des rives de la Lys, *en aval de cette écluse*. »

Ainsi :

1° On a considéré comme appartenant au marché de la Lys belge, la Lys mitoyenne *en aval de l'écluse de Commines*, c'est-à-dire de Commines à Menin : véritable extension donnée, au profit du canal de Bossuyt, à la demande de la commission d'enquête;

2° On réserve au gouvernement belge le droit de fixer le péage dû à l'écluse de Commines, au concessionnaire du canal de Bossuyt : véritable acte de déférence du gouvernement français et mesure très prudente, car, si le taux était fixé d'une manière immuable dans la convention, quelque élevé qu'il eût pu être, on n'aurait pas manqué de le déclarer insuffisant : grief alors sans réparation possible.

L'arrêté royal du 11 octobre 1839, a fixé à deux francs par tonneau, le droit spécial à payer à l'écluse de Commines, au profit du concessionnaire du canal de Bossuyt, à partir de l'époque où ce canal sera livré à la navigation.

Ce taux est-il insuffisant pour assurer, par rapport au marché de la haute Lys belge, la préférence au canal de Bossuyt sur le canal de l'Espierre ?

Il peut être augmenté.

Le gouvernement belge en a le droit.

Le demandeur en concession du canal de Bossuyt peut le prier d'user de ce droit.

Il pouvait, le 9 novembre, jour de l'adjudication, déposer une soumission subordonnée à la condition que le péage de l'écluse de Commines serait élevé de 2 francs à 4 par exemple.

Pourquoi ne l'a-t-il point fait ?

Aujourd'hui encore, il peut déclarer que, sous cette condition, il soumis-

sionne le canal de Bossuyt, et demander que le jour soit fixé pour une nouvelle adjudication.

Pourquoi ne le fait-il pas?

La réponse à ces questions est dans la lettre du 9 octobre 1839.

Il lui faut autre chose que la garantie demandée par la commission d'enquête.

Il lui faut l'interdiction à tout jamais du canal de l'Espierre (1).

Il lui faut une clause analogue à celle qu'a obtenue le concessionnaire du canal de la Sensée.

Et cependant, quel reproche le canal de Bossuyt peut-il faire au canal de l'Espierre?

Il s'agit, nous le répétons, de deux marchés (2).

1^o Le canal de l'Espierre enlève-t-il à celui de Bossuyt le marché de Lille et de Roubaix?

Non.

Le canal de Bossuyt s'avoue hors de cause quant à ce marché que le canal de l'Espierre ne dispute qu'aux canaux *étrangers*.

2^o Le canal de l'Espierre refuse-t-il au canal de Bossuyt le marché de la haute Lys, le seul où ces canaux puissent être en concurrence?

Non.

Le canal de l'Espierre se désiste de ce marché; car le droit à l'écluse de Commynes serait un véritable droit prohibitif.

(1) « Il est évident que le but que je me propose est de rendre impossible l'exécution du » canal de l'Espierre. » Lettre du 9 octobre, *voir ci-après*.

(2) D'après la pétition imprimée de la chambre de commerce d'Ypres, en date du 14 décembre et distribuée le 23, les canaux de Bossuyt et de l'Espierre ont *le même but*.

C'est là une erreur.

Le but du canal de l'Espierre est de déposséder les canaux français de la Scarpe et de la Deule *du marché de Lille et de Roubaix*.

Le canal de Bossuyt n'a pas ce but : celui qui en demande la concession, l'avoue.

Le marché de la haute Lys belge peut devenir un *accessoire* pour le canal de l'Espierre dont le but principal est incontestable.

Cet accessoire, il se l'interdit, car cet accessoire c'est le but en majeure partie du canal de Bossuyt.

Le canal de Bossuyt ne *peut* faire ce que doit faire le canal de l'Espierre : *approvisionner Roubaix et Lille*.

Le canal de l'Espierre ne *veut* pas faire ce que doit faire le canal de Bossuyt : *approvisionner la haute Lys belge*.

Le grand résultat, dans cette question, c'est la conquête du marché de Lille et de Roubaix au profit de la navigation belge, au moyen du canal de l'Espierre.

Ce résultat ne peut être obtenu autrement.

(Note ajoutée durant l'impression.)

Le canal de l'Espierre pourrait vous enlever un seul de vos marchés ; il vous le laisse ; il vous l'offre ; il se l'interdit ; qu'avez-vous de plus à lui demander ?

Le canal de l'Espierre consent à ne pas concourir sur le marché de la haute Lys avec le canal de Bossuyt ; il se contente de concourir avec les canaux *étrangers* sur le marché du département du Nord. Il renonce au marché de la haute Lys belge ; lui demander encore qu'il renonce à la deuxième partie de son objet, son but principal, le marché du département du Nord, ce qui le condamnerait à ne pas exister, ce n'est rien demander en faveur du canal de Bossuyt à qui on accorde ce dont il a besoin, ce serait stipuler au profit des canaux *étrangers* maintenant en possession du marché de Lille et de Roubaix.

Bruxelles, le 22 décembre 1839.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

A.

Lettre du sieur Verruc-Lafrancq.

Bruxelles, le 9 octobre 1839.

MONSIEUR,

Vous m'avez successivement fait parvenir les documents que votre département a publiés concernant le projet du canal de Bossuyt à Courtray et autres projets connexes ; je vous prie de vouloir bien en agréer mes remerciements.

Le résultat de l'enquête tenue à Courtray, le 2 septembre 1838 et jours suivants, m'a été favorable ; l'utilité publique du canal de l'Espierre n'a pas été reconnue, et je croyais n'avoir plus à m'occuper de mon projet que lorsque, conformément aux lois et arrêtés en vigueur, j'aurais été appelé pour être entendu par le conseil ou la commission des ponts et chaussées ; mais le *Moniteur Français*, non contredit par les journaux officiels de la Belgique, ayant annoncé la signature d'une convention qui autoriserait, à certaines conditions tenues secrètes, la construction du canal de l'Espierre ou de Roubaix, il ne m'est plus permis d'attendre en silence qu'il soit donné suite à ma demande en concession, ou concurremment avec ce projet, ou sans garanties suffisantes contre ce projet.

Je viens donc vous déclarer, Monsieur le Ministre, que, tout en persistant dans ma demande pour obtenir la concession du canal de Bossuyt, que j'eus l'honneur de vous transmettre le 5 mai 1838, je ne puis plus maintenir intégralement le projet de devis et cahier de charges que j'y avais joint, notamment pour ce qui concerne l'art. 12 qui devrait subir le changement suivant, sinon dans ses expressions, du moins dans sa signification, et être remplacé comme suit :

« Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de canal, de travaux de navigation, pour opérer une jonction, soit directe, soit indirecte, de l'Escaut à la Lys, voisine ou éloignée du canal, *pourvu qu'elle n'emprunte pas le territoire étranger ou une navigation étrangère*, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

» Il en sera de même :

» 1^o De toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route ou chemin de fer sans exception ;

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

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

Il est évident, Monsieur le Ministre, que le but que je me propose est de rendre impossible l'exécution du canal de l'Espierre que l'on a justement qualifié d'anti-national, parce qu'il est reconnu que, sans pouvoir procurer aucun avantage à la Belgique, il ne peut servir qu'à lui enlever sa navigation intérieure par les Flandres et à former un obstacle *invincible* à l'exécution du canal de Bossuyt : mes cointéressés et moi en sommes tellement convaincus, que nous ne pouvons persister dans notre demande en concession qu'à condition d'être garantis contre cette concurrence ruineuse.

J'ajouterai que je ne crois pas que l'art. 3 de la loi sur les concessions soit un obstacle à l'admission de la réserve que je réclame ; car, en disant « que le gouvernement ne pourra stipuler en faveur des concessionnaires que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé, » la loi n'a pu avoir pour but que de favoriser la concurrence

nationale et les intérêts belges, auxquels je ne forme aucun obstacle, et nullement de favoriser les étrangers, qui ont droit à aide et protection et nullement à des faveurs ruineuses pour les pays qui les accueillent ou qui contractent alliance avec eux.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon plus profond respect.

Votre très humble serviteur,

VERRUE-LAFRANQ (F.).

B.

Procès-verbal d'adjudication.

Ce jourd'hui, 9 novembre, il a été procédé, au ministère des travaux publics, rue de la Loi, à Bruxelles, à l'adjudication publique des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre, en vertu de l'arrêté royal du 11 octobre de cette année (*Moniteur* du 22 octobre, n° 295).

M. le ministre des travaux publics ouvre la séance à midi et demi.

Il fait donner lecture d'une protestation qui vient de lui être signifiée par huissier, de la part du sieur Verrue-Lafrancq, protestation annexée au présent procès-verbal. (*Annexe n° 1.*)

Après cette lecture, il déclare qu'il sera passé outre aux adjudications fixées à ce jour.

Il appelle l'attention de l'assemblée sur les deux points suivants :

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

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

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

Aux termes du § 4 de l'art. 29 du cahier des charges pour le canal de l'Espierre, le sieur Corbisier (F.), demandeur en concession, remet la quittance de versement du cautionnement de 40,000 francs.

Le sieur Ronstorff (Frédéric) dépose deux quittances, constatant qu'il a versé, tant en obligations qu'en numéraire, le cautionnement de 55,000 fr., requis par l'art. 30 du cahier des charges.

Le sieur Messen (Jacques) dépose également la quittance constatant le dépôt du cautionnement requis par l'art. 30.

Le sieur Ronstorff (Frédéric) déclare que, le délai du 22 octobre au 9 novembre ayant été insuffisant pour faire les vérifications nécessaires, il demande que l'adjudication soit remise au lundi 23 novembre, étant aujourd'hui dans l'impossibilité de déposer une soumission.

Le sieur Corbisier déclare s'opposer à cet ajournement, protestant de tous dommages-intérêts.

Le sieur Messen fait la même protestation.

Le ministre des travaux publics remet la séance à 3 heures et demie pour en délibérer.

La séance est reprise à 3 heures et demie. Il est donné lecture du procès-verbal qui précède.

Le ministre des travaux publics, d'accord avec le conseil des ministres, à qui il en a été référé par lui, déclare qu'il sera passé outre à l'adjudication.

A l'instant même, le sieur Smets, huissier près le tribunal de Bruxelles, signifie la protestation ci-jointe. (*Annexe n° 3.*)

M. le ministre des travaux publics déclare que l'adjudication est restée ouverte d'une manière générale, et invite ceux qui auraient des certificats de cautionnement à produire à les présenter.

Aucun nouveau certificat, autre que les trois susindiqués, n'est présenté.

En conséquence, M. le ministre déclare qu'il va recevoir les soumissions.

Une seule soumission est déposée par le sieur Messen.

M. le ministre l'ouvre et en donne lecture. (*Annexe n° 4.*)

Il en résulte que le sieur Messen (Jacques), né à Nieuport, élisant domicile à Bruxelles, hôtel de Suède, offre un rabais de 6 p. % sur les péages indiqués au cahier des charges.

En conséquence, M. le ministre déclare le sieur Messen concessionnaire du canal de l'Espierre, sous la réserve de l'approbation du roi.

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

Les certificats de dépôt de cautionnement des sieurs Ronstorff et Corbisier leur sont restitués.

En foi de quoi il a été rédigé le présent procès-verbal.

Fait à Bruxelles, le 9 novembre 1839.

NOTHOMB.

MESSEN (J.).

VERRUE-LAFRANCQ (F.).

RONSTORFF (FRÉDÉRIC.)

CORBISIER (F.).

ANNEXES DU PROCÈS-VERBAL D'ADJUDICATION.

N° 1.

Protestation du sieur Verrue-Lafrancq.

1° Attendu que, par arrêté du 20 octobre 1839, M. le ministre des travaux publics met en adjudication, pour le 9 du mois de novembre, la construction, par voie de concession de péages, des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre;

2° Attendu que cette mise en adjudication résulte du traité entre la Belgique et la France, conclu à Paris, le 27 août dernier, entre MM. le comte Le Hon et maréchal duc de Dalmatie, respectivement ratifié par S. M. le roi des Belges, le 11 du mois d'octobre dernier, et S. M. le roi des Français, le 15 du mois de septembre dernier, et qu'aux termes de la Constitution de la Belgique, art. 68, § 2, ainsi conçu : « Les traités de commerce et ceux qui pourraient grever l'État ou lier individuellement des Belges, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres. » Ce qui n'a pas eu lieu;

3° Attendu que le demandeur en concession du canal de Bossuyt, dans son projet de cahier des charges, proposé le 5 mai 1838, n'a inséré l'art. 12, § 1, ainsi conçu : « Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de naviga-

tion de Bossuyt à Courtray, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire, » que parce qu'il croyait que la loi du 19 juillet 1832 portait, art. 3 : « Le gouvernement ne pourra stipuler en faveur du concessionnaire que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé, » n'était applicable qu'aux communications à établir dans le royaume, sans emprunter le territoire étranger ou une navigation étrangère, et qu'aussitôt qu'il apprit, par les journaux officiels français, que le traité de Paris précité, ayant pour but la construction du canal de l'Esperie, était conclu, il proposa au ministre des travaux publics, par lettre du 9 octobre dernier, une nouvelle rédaction du dit art. 12, ainsi conçu : « Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de canal, de travaux de navigation pour opérer une jonction, soit directe, soit indirecte, de l'Escaut à la Lys, voisine ou éloignée du canal, pourvu qu'elle n'emprunte pas le territoire étranger, ou une navigation étrangère, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire ; »

4° Attendu que si, par la même lettre du 9 octobre, il déclarait maintenir sa demande en concession, il en subordonnait le maintien à l'acceptation, par M. le ministre des travaux publics, de cette nouvelle rédaction de l'art. 12 précité du cahier des charges, et nullement à quelques prétendues garanties stipulées en faveur du canal de Bossuyt à Courtray, sur lesquelles il n'a été ni consulté ni entendu ;

5° Attendu que cette proposition de modification a précédé : 1° l'arrêté royal du 11 octobre 1839 ; 2° l'arrêté ministériel du 20 du même mois ; 3° les stipulations de prétendues garanties en faveur du canal de Bossuyt à Courtray du même jour, 20 octobre ; 4° l'arrêté provisoire du cahier des charges du canal de l'Esperie par le ministre des travaux publics, en date du 14 octobre ; 5° son acceptation par le demandeur en concession, M. Corbisier (F.), le 15 octobre ; et 6° l'arrêté définitif par M. le ministre des travaux publics, du 20 du même mois d'octobre ;

6° Attendu que le cahier des charges pour la concession du canal de l'Esperie stipule en faveur du canal de Bossuyt à Courtray des avantages qui ont été réglés de concert entre le ministre des travaux publics et le demandeur en concession du canal de l'Esperie, sans que le concessionnaire du canal de Bossuyt ait été appelé à les débattre ;

7° Attendu que l'arrêté royal réglementaire sur les demandes en concession de péages, du 29 novembre 1836, porte, § III, art. 12 : « L'instruction précédemment décrite étant terminée, le conseil ou la commission des ponts et chaussées, après avoir entendu le demandeur en concession dans tous ses moyens ou explications, soumettra à l'approbation de notre ministre de l'intérieur un projet de cahier des charges indiquant les points essentiels du tracé, les dimensions des ouvrages principaux, les conditions à remplir dans le but d'assurer les intérêts généraux et ceux des tiers, les garanties d'exécution, le mode de surveillance de l'administration, le tarif des droits à percevoir et la durée de leur perception, le délai dans lequel les travaux seront commencés et achevés, » et que le demandeur en concession du canal de Bossuyt, qui a dû se soumettre et s'est soumis aux dispositions de cet arrêté, n'a été ni appelé ni entendu après l'instruction prescrite ;

8° Attendu que le susdit arrêté, § IV de la soumission et de l'adjudication, art. 18, porte en outre : « Lorsque le cahier aura été arrêté par le ministre de l'intérieur, le demandeur en concession sera tenu de soumissionner l'entreprise, aux clauses et conditions y reprises ; et ce dans un délai d'un mois, à dater du jour où il en aura donné communication, » et que le cahier des charges, dressé contrairement aux propositions du demandeur en concession du canal de Bossuyt, par M. le ministre des travaux publics seul, n'a été communiqué par lui au dit demandeur en concession que le 23 du mois d'octobre dernier ;

9° Attendu que, dans l'enquête sur le canal de Bossuyt à Courtray et projets connexes, tenue à Courtray, l'utilité du canal de Bossuyt a été reconnue, à la majorité de 16 voix contre 3 ; que, dans la même enquête, l'utilité publique du canal de l'Esperie n'a pas été admise, puisque, sur la question posée « de savoir si une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est d'utilité publique, » 7 voix se sont prononcées pour et 7 contre cette utilité, et cinq se sont abstenues ;

que de plus, et préalablement, les membres de l'enquête qui croyaient à cette utilité avaient cependant subordonné leur vote à l'amendement suivant : « que le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher, 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux deux Flandres pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge ; »

10° Attendu, en outre, que l'arrêté royal du 11 octobre dernier, partant des considérations établies par l'amendement précité, « qu'il fallait empêcher, 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour les produits de la Belgique sur la haute Lys belge, » n'atteint nullement le but ; car les stipulations du traité précité de Paris du 27 août dernier, pour la conservation à la Belgique de la navigation sur Dunkerque, consignées dans l'art. 2 de ce traité, subordonnent exclusivement la garantie de cette conservation à la construction d'un canal d'Hazebrouck à Bergues et non à l'état actuel des lignes des canaux français, conduisant de la Belgique à Dunkerque par la Lys ; que de plus, lors même que le traité de Paris ne serait pas susceptible de cette interprétation, il ne contient pas de garantie suffisante pour assurer à la Belgique l'exécution de son prédit art. 2, puisqu'en effet il sera toujours facile de rendre cette garantie *illusoire* ou *impossible* : *illusoire*, si la consignation se borne à la somme minime de 25 centimes par tonneau, ainsi qu'elle est maintenant fixée par les articles additionnels du cahier des charges du canal de l'Espierre, et que les bateliers abandonneraient cette insignifiante consignation, aussitôt qu'il leur serait ouvert en France une navigation à grande section, plus courte que celle des Flandres sur Dunkerque ; *impossible*, si le gouvernement belge, ainsi qu'il s'en réserve le droit, par les susdits articles additionnels, majore cette consignation et la porte à un taux assez élevé pour atteindre ce but, puisqu'alors le gouvernement français pourrait répondre à cette mesure, en établissant de son côté un droit proportionnel ou différentiel sur l'entrée des charbons belges en France par les canaux des Flandres ; qu'également, si le gouvernement belge imposait la consignation d'un franc ou plus par tonneau pour les charbons qui se rendraient par l'Espierre à Dunkerque, la France pourrait imposer un franc ou plus par tonneau de droit d'entrée sur les charbons qui continueraient à se rendre à Dunkerque par les canaux des Flandres. Il eût donc fallu, pour pouvoir conserver efficacement la navigation belge sur Dunkerque par les canaux des Flandres, que, par une stipulation expresse, la France s'engageât à porter au même taux le droit d'entrée sur les charbons, depuis la Meuse jusques et y compris le point de jonction du canal de Furnes à Dunkerque, en s'obligeant à ne jamais établir de droit différentiel dans cette zone ainsi modifiée. Pour ce qui concerne la navigation de la haute Lys belge, qu'il fallait conserver à la Belgique, l'art. 5 du même traité de Paris, n'en garantit le maintien que sur la partie en aval des écluses de Commynes, pour les houilles, chaux et pierres seulement, et cela seulement pour le cas que le canal de Bossuyt à Courtray se construise ; de sorte qu'en toutes circonstances on abandonne aux canaux de l'Espierre et de Roubaix, les ports belges de Commynes, Warneton, Pont-Rouge, Neuve-Église, etc., indépendamment des ports de la Lys française, jusqu'à ce jour alimentés par la navigation belge de la Lys et de l'Escaut, avec passage par Gand.

Si est-il que ce jourd'hui, neuf novembre dix huit cent trente-neuf, à la requête de M. Verrue-Lafrancq (François-Joseph), demeurant à Bruxelles, rue des Cendres, n° 77, demandeur en concession du canal de Bossuyt, je soussigné Devadder (Antoine-Joseph), huissier à la cour de cassation de Belgique, séant à Bruxelles, y domicilié, rue de Loxum, section 7, n° 16 *bis*, ai signifié et déclaré à M. le ministre des travaux publics, en ses bureaux, situés rue de la Loi, où étant et parlant à M. De Bavay, secrétaire-général du dit ministère, que mon requérant, sous réserve bien expresse de tous ses droits quelconques, s'oppose à toute adjudication immédiate des canaux de l'Espierre et de Bossuyt ; demandant que la dite adjudication soit

ajournée, jusqu'à ce qu'il ait été fait droit, par le gouvernement, à ses justes réclamations, et protestant énergiquement, sous les dites réserves, pour le cas où il serait passé outre, non-obstant la présente réclamation, de tous dommages-intérêts soufferts et à souffrir par mon requérant, relativement tant à l'infraction des lois et arrêtés qui a eu lieu à son égard, qu'à la susdite adjudication des deux canaux susmentionnés et de tous autres chefs.

Et afin que M. le ministre des travaux publics n'en ignore, je lui ai laissé le présent exploit, et ce étant et parlant comme dessus, dont acte coût fr. 15-15.

A. DEVADDER.

Nº 2.

Le soussigné concessionnaire du canal français de Roubaix,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

» Il fait ces promesses sous les restrictions suivantes :

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

» 2º Que la chute d'eau à la première écluse des Pays-Bas, près de la frontière, ne dépassera pas 3^m,40 ;

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

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

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

Bruxelles, le 8 novembre 1839.

N° 3.

L'an 1839, le 9 novembre, à la requête de M. Ronstorff (Frédéric), propriétaire, domicilié à Bruxelles, rue de Ruysbroeck, n° 42, je soussigné Smets (Prosper), huissier près le tribunal de première instance séant à Bruxelles, y demeurant, rue de la Régence, sect. 1^{re}, n° 19, dûment patenté, ai déclaré à M. le ministre des travaux publics, en ses bureaux situés rue de la Loi, à Bruxelles, où étant et parlant à M. De Bavay, secrétaire-général, lequel a visé mon original, que mon requérant, sous réserve de ses droits, nuls exceptés et notamment de toute demande en dommages et intérêts, proteste formellement contre toute adjudication immédiate du canal de l'Espierre, sans prolongation de délai ni dépôt préalable des plans généraux et de détail et autres documents indispensables, à l'appui du cahier des charges, et qu'il fait, pour autant que de besoin, défense expresse, sous les réserves que dessus, à M. le ministre susdit, de passer outre à la susdite adjudication et d'y donner son approbation, sans faire droit à la présente protestation, lesquelles protestation et défense sont fondées sur ce que mon requérant, qui a opéré le versement de 55,000 fr. prescrit par l'art. 20 du cahier des charges, s'est proposé, comme il se propose encore, de se porter soumissionnaire pour le canal de l'Espierre ;

Sur ce que les pièces essentielles pour prendre connaissance exacte du projet et l'apprécier dans tous ses détails, notamment le plan général des localités, avec indication du tracé à suivre, n'ont pas été déposées au ministère des travaux publics, mais uniquement le cahier des charges ;

Sur ce que l'adjudication ayant été annoncée le 20 octobre dernier, comme devant avoir lieu le 9 novembre suivant, on n'a pas laissé aux intéressés le temps de se livrer aux travaux, opérations et études nécessaires pour pouvoir arrêter les bases de leur soumission ;

Sur ce que ce mode étrange et insolite de procéder à l'adjudication d'ouvrages d'aussi haute importance compromet l'intérêt public, qui appelle la concurrence la plus libre et la plus étendue, et l'intérêt de mon requérant qui exige la possibilité de se livrer, avant de faire ses propositions, à un examen réfléchi et à un travail approfondi ;

Sur ce qu'enfin M. le ministre susdit n'a pas accueilli les réclamations faites par mon requérant à sa séance d'adjudication de ce jour, et a refusé de lui en donner acte dans le procès-verbal de cette séance.

Et, aux fins que M. le ministre des travaux publics n'en ignore, et ne perde pas de vue la responsabilité dans laquelle il s'engage,

Je lui ai laissé, étant et parlant comme dessus, le double de mon présent exploit. Dont acte coût fr. 6-86.

SMETS (P.).

N° 4.

Soumission.

Je soussigné Messen (Jacques), né à Nieuport, Flandre occidentale, entrepreneur de travaux publics, demeurant, en ce moment, hôtel de Suède, à Bruxelles, où je fais élection de domicile, après avoir pris connaissance du cahier des charges publié dans le *Moniteur* du 22 octobre dernier, concernant les travaux du canal de l'Espierre, m'engage à exécuter lesdits travaux, à mes risques et périls, et déclare me soumettre à toutes les clauses et conditions qui y sont énoncées, moyennant une réduction de 6 p. $\frac{0}{100}$ sur les péages fixés par le dit cahier des charges.

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

Bruxelles, le 9 novembre 1839.

MESSEN (J.).

TABLE.

	Pag.
Préambule	1
1 ^{re} question, constitutionnalité	2
2 ^e question, observation des formalités	Ib.
3 ^e question, garantie en faveur du canal de Bossuyt	9

ANNEXES.

Litt. A. Lettre de M. Verrue-Lafrancq, du 9 octobre 1839	13
Litt. B. Procès-verbal d'adjudication, du 9 novembre 1839	14
Annexes du procès-verbal d'adjudication.	15
N° 1. Protestation de M. Verrue-Lafrancq, du 9 novembre 1839.	Ib.
N° 2. Déclaration du concessionnaire du canal français de Roubaix, du 8 novembre 1839.	18
N° 3. Protestation de M. Ronstorff, du 9 novembre 1839	19
N° 4. Soumission du sieur Messen, du 9 novembre 1839	Ib.

FIN.