

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 24 FÉVRIER 1840.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Accompagnant le projet de loi ayant pour objet d'autoriser le gouvernement à réduire le tarif de la Sambre, avec un rapport spécial sur la navigation charbonnière de la Belgique vers Paris.

MESSIEURS ,

La réduction du tarif de la Sambre est demandée dans un double but :

1^o Dans l'intérêt de l'exportation vers Paris ;

2^o Dans l'intérêt de la consommation intérieure ou de la navigation vers Namur.

Sous le premier point de vue, la demande soulève des questions très importantes, qui font l'objet d'un rapport spécial rédigé par l'un de nous, et que vous recevrez avec cet exposé.

Sous le second point de vue, la demande donne lieu à une question beaucoup moins grave et qui n'intéresse guère que le trésor.

En effet, quant à la navigation intérieure, il est constant que le roulage ordinaire continue, sur plusieurs points, à faire concurrence à la voie fluviale : ce qui semble dénoter une trop grande élévation des péages.

Il serait difficile d'ailleurs de réduire le tarif en faveur de l'exportation, c'est-à-dire, à certains égards, en faveur de la consommation étrangère, et de le maintenir, au détriment de la consommation intérieure.

Outre les questions de fond, discutées dans le rapport spécial, la réduction demandée soulève une question de forme :

S'il est reconnu qu'une réduction soit nécessaire, faut-il une loi pour l'autoriser, ou suffit-il d'un arrêté du roi, pour l'opérer ?

On pourrait croire, au premier abord, que la mesure pouvait être prise par arrêté.

Trois fois, des péages ont été réduits par arrêté :

1^o Le péage de la Sambre, par arrêté du gouvernement provisoire du 22 octobre 1830 (réduction en faveur des bateaux de petite dimension) ;

2^o Le péage de la Sambre, par arrêté du roi, du 13 octobre 1832 (réduction uniforme pour les bateaux de toute dimension) ;

3^o Le péage du canal de Charleroy, par arrêté royal du 17 septembre 1832.

Mais il est à remarquer que, dans le premier cas, c'était le gouvernement provisoire qui agissait et qu'il était investi, à cette époque, des pouvoirs exceptionnels les plus étendus.

Quant aux deux réductions faites par arrêté royal, elles l'ont été à une époque où les concessions de la Sambre et du canal de Charleroy subsistaient encore, de telle sorte que la mesure doit, dans ces deux cas, être considérée comme se rattachant à l'exercice du droit de concession et à l'usage de pouvoirs résultant de la loi du 19 juillet 1832.

Les trois précédents n'étaient donc pas de nature à être invoqués par le gouvernement dans le cas dont il s'agit.

D'un autre côté, la loi qui fixe le budget des voies et moyens, consacre, pour la durée de chaque exercice, le maintien des lois *et tarifs* ; c'est ainsi que l'art. 1^{er} de la loi du 29 décembre 1839 porte : « Les impôts directs et » indirects existant au 31 décembre 1839, en principal et centimes addition- » nels ordinaires et extraordinaires..... *continueront* à être recouvrés pen- » dant l'année 1840, d'après les lois *et les tarifs* qui en règlent l'assiette et la » perception. »

En présence de ce texte et des art. 110-112 de la Constitution, dispositions que l'on doit considérer comme ayant abrogé l'art. 3 de la loi du 30 floréal an X (1), il serait difficile d'admettre que le gouvernement eût pu, par arrêté, à moins d'une autorisation particulière, réduire *le tarif* de la Sambre, tarif déclaré base de la perception des droits pour 1840, par la loi du 29 décembre 1839.

D'après ces considérations, une mesure législative nous a paru nécessaire ;

(1) L'art. 3 de la loi du 30 floréal an X est ainsi conçu : « Il sera arrêté par le gouverne- » ment, dans la forme des règlements d'administration publique, un tarif des droits de » navigation pour chaque fleuve, rivière ou canal, après avoir consulté les principaux négo- » cians, marchands et mariniers qui les fréquentent. — A cet effet, les négociants, mar- » chands ou mariniers seront appelés au nombre de douze, pour chaque fleuve, rivière ou » canal ; ils seront réunis en conseil auprès du préfet qui sera désigné par le gouvernement ; » ils donneront leur avis sur la réformation ou le maintien des tarifs existants pour les » fleuves, rivières ou canaux, où il y en a, et sur leur formation pour les fleuves, rivières ou » canaux, où il n'y en a pas. »

toutefois nous n'avons pas pensé que le tarif en détail fût de nature à pouvoir vous être soumis ; il nous a semblé que le gouvernement devait vous demander des pouvoirs généraux, en indiquant un *maximum* de réduction.

Les conditions auxquelles l'usage de ces pouvoirs est subordonné, sont également énumérées dans le rapport qui accompagne cet exposé.

Le ministre des finances,

L. DESMAISIÈRES.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

PROJET DE LOI.

Léopold,

Roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Nous avons arrêté et arrêtons :

Nos ministres des travaux publics et des finances, présenteront aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE.

Le gouvernement est autorisé à réduire le tarif de la Sambre, pour tous les articles ou quelques-uns, à concurrence d'une quotité qui ne pourra excéder la moitié des droits existants.

Mandons et ordonnons, etc.

Donné à Bruxelles, le 24 février 1840.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

Le ministre des finances,

L. DESMAISIÈRES.

(ANNEXE AU N° 81.)

Chambre des Représentants.

SESSION DE 1839 — 1840.

LA NAVIGATION DE LA BELGIQUE
VERS PARIS.

LA NAVIGATION

DE LA

BELGIQUE VERS PARIS.

ÉTUDES FAITES POUR EFFECTUER EN BELGIQUE LA JONCTION DES BASSINS DE LA MEUSE
ET DE L'ESCAUT, PAR UN CANAL DE MONS A LA SAMBRE.

Rapport présenté aux Chambres Législatives,

LE 24 FEVRIER 1840,

PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

AVEC UNE CARTE.



BRUXELLES,

V° H REMY, IMPRIMEUR DU ROI, RUE NOTRE DAME-AUX-NEIGES.

MARS 1840.

TEXTE DU RAPPORT.

Dans la discussion du canal de l'Espierre, il s'agissait de la navigation de la Belgique avec le centre du département du Nord.

Il s'agit aujourd'hui de la navigation de la Belgique avec le centre de la France, et notamment avec Paris.

Question non moins grande, et peut-être plus compliquée.

C'est toujours le lieu de production dans le pays, qu'il faut mettre en rapport avec le lieu de consommation, à l'étranger; il s'agit, avant tout, pour la Belgique, de la conservation et de l'agrandissement d'un débouché.

Il existe aujourd'hui deux lignes navigables de la Belgique sur Paris, partant, l'une de Mons, l'autre de Charleroy.

La ligne de Paris vers Mons est la plus ancienne; elle a été décrétée à une époque où les provinces belges faisaient partie de la France.

A côté de cette ligne, nous avons vu s'établir, de nos jours, une ligne nouvelle, touchant à un autre point du territoire belge.

Le système des communications fluviales, en rattachant Mons à la France par le canal de Condé, aux Flandres par le canal d'Antoing, avait assuré au bassin de Mons, une véritable supériorité sur celui de Charleroy.

Le canal de Charleroy à Bruxelles, est venu opérer un premier changement dans la position de ce bassin, en facilitant les transports à l'intérieur.

La création d'une ligne navigable sur Paris, vient lui ouvrir, à son tour, le marché de la France.

La ligne de navigation de Mons sur Paris, se compose :

Du canal de Mons à Condé;

De l'Escaut, en remonte, de Condé à Cambray;

Du canal de St-Quentin, de Cambray à St-Quentin;

Du canal Crozat, de St-Quentin à Chauny, et du prolongement de ce canal, de Chauny à Manicamp;

De l'Oise, en descente, de Manicamp à Conflans-Ste-Honorine;

De la Seine, en remonte, de Conflans-Ste-Honorine à Paris.

La ligne de navigation de Charleroy à Paris , se composera :

De la Sambre belge, de Charleroy à la frontière ;

De la Sambre française, de la frontière à Landrecies ;

Du canal de jonction , de Landrecies à La Fère ;

Du canal de La Fère , embranchement du canal Crozat , de La Fère à Farguier.

Depuis Farguier, point de jonction du canal Crozat avec l'embranchement de La Fère, jusqu'à Paris, la navigation sera commune aux produits des deux bassins houilliers.

La communication entre Charleroy et Paris (sauf les améliorations que toute voie nouvelle réserve à l'avenir), existe donc physiquement ; cependant, l'exportation de Charleroy vers Paris ne s'effectue point encore : les extracteurs de Charleroy déclarent , que, par l'élévation des péages sur la Sambre belge, sur la Sambre française , et sur le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, ils demeurent , de fait, exclus du marché de Paris ; ils demandent en conséquence la réduction du tarif de la Sambre belge , réduction qui serait combinée avec l'abaissement des péages sur la Sambre française et sur le canal de jonction.

C'est sur cette question que Mons et Charleroy semblent pour le moment en désaccord.

Mons ne veut pas être dépossédé du marché de Paris.

Charleroy veut y être admis.

Mons prétend que déjà toutes les conditions de concurrence existent.

Charleroy prétend qu'à raison des péages, la concurrence est impossible.

Mons soutient que la concurrence ne dépend pas uniquement des péages , mais d'autres circonstances.

Charleroy soutient qu'avant tout, il faut une sorte d'équilibre entre les deux lignes , quant aux péages.

Pour éclaircir cette question , on est forcément amené à l'agrandir, et même outre mesure, en apparence au moins : on est obligé de se rendre compte de tout le système de navigation charbonnière de la Belgique vers Paris.

Ce sera le premier objet de ce rapport.

Il existe des moyens de rendre la ligne nouvelle commune aux deux bassins belges : ce serait de la rattacher aux exploitations de Mons par un chemin de fer, ou au canal de Mons par un canal.

Ce deuxième moyen opérerait, en outre, en Belgique, la jonction des bassins de la Meuse et de l'Escaut : résultat qui donne à ce deuxième projet un caractère particulier d'utilité et de grandeur.

Nous sommes ainsi conduits à rendre compte des tentatives faites pour rendre la ligne nouvelle de Paris à Charleroy commune à Mons.

Ce sera l'objet de la deuxième partie de ce travail.

Enfin, dans la troisième, il est plus particulièrement question des péages et du conflit élevé à ce sujet entre Charleroy et Mons.

Deux choses qui doivent frapper dans l'examen de cette question, c'est que d'abord il est impossible de considérer une communication et surtout un canal isolément ; il faut voir l'ensemble du système dont elle fait partie ; c'est, en second lieu, qu'un canal creusé sur le territoire étranger, peut être réputé belge par son but.

Nous avons principalement considéré la ligne nouvelle dans ses rapports avec la production charbonnière de Charleroy ; nous ajouterons : 1° que l'exportation en France ne doit pas se borner à ce seul produit de cet important district ; 2° que l'ouverture de la nouvelle ligne doit faire sentir ses effets jusques dans le bassin de la Meuse ; c'est aussi une ligne de Liège à Paris.

La jonction des eaux de la Belgique avec les eaux de la France est un grand événement ; ce qui manque à la Belgique, c'est une jonction du même genre avec l'Allemagne ; tel était le but du *canal du Nord* : la Belgique se serait trouvée en rapport direct avec le bassin du Rhin, comme elle l'est avec le bassin de la Seine.

CHAPITRE PREMIER ou PREMIÈRE PARTIE.

DESCRIPTION DES DEUX LIGNES NAVIGABLES DE BELGIQUE SUR PARIS; TARIFS ET RÈGLEMENTS.

NAVIGATION DE MONS SUR PARIS.

La navigation charbonnière de Mons sur Paris, comprend un parcours en rivières ou en canaux.

Les rivières sont :

L'Escaut,

L'Oise et

La Seine.

Les canaux sont :

Le canal de Mons à Condé,

Le canal de St-Quentin et

Le canal Crozat.

Les charbons sont embarqués au canal de Mons, à Jemmappes et à St-Ghislain.

Ils sont conduits du point d'embarquement à Condé, où le canal débouche dans l'Escaut.

De ce point, ils remontent l'Escaut jusqu'à Cambray.

A Cambray ils entrent dans le canal de St-Quentin, qu'ils suivent jusqu'à St-Quentin où commence le canal Crozat.

Le canal Crozat se termine à Chauny.

A partir de Chauny, la navigation suit un canal latéral à l'Oise, jusqu'à Manicamp, et l'Oise même, depuis Manicamp jusqu'à son embouchure dans la Seine, à Conflans-St-Honorine, à treize lieues au-dessous de Paris.

De ce point, elle suit la Seine en remonte jusqu'à Paris.

La voie qui vient d'être indiquée est la voie la plus directe, celle que l'on

suit communément. Mais parfois il arrive que les bateliers se résignent aux détours et aux frais d'une navigation plus longue, pour échapper aux difficultés du passage de Condé, et aux lenteurs de la marche des bateaux sur l'Escaut supérieur. Ils passent alors du canal de Mons dans celui d'Antoing, qu'ils suivent jusqu'à Antoing, pour remonter ensuite l'Escaut jusqu'à Mortagne; à Mortagne ils entrent dans la Scarpe qu'ils suivent jusqu'à Donai; de Douai ils se dirigent par la Sensée sur l'Escaut, où ils débouchent au Bassin-Rond entre Bouchain et Cambray.

La ligne de navigation de Mons à Paris, est une création moderne; le canal Crozat (de St-Quentin à Chauny), a, il est vrai, été ouvert en 1738; mais les deux autres canaux compris dans la même ligne sont de construction beaucoup plus récente: celui de St-Quentin, décrété en 1801, s'est trouvé navigable vers 1818, et celui de Mons à Condé, décrété en 1807, a été ouvert en 1814.

§ 1^{er}. — CANAL DE MONS A CONDÉ.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION.

Avant le creusement du canal de Mons à Condé, c'est-à-dire d'un canal latéral à la Haine, cette rivière qui se jette dans l'Escaut à Condé, servait de débouché aux produits des charbonnages du couchant de Mons. Les sinuosités du cours de la rivière, son peu de largeur et souvent le manque d'eau, rendaient la navigation de la Haine très défectueuse. Le gouvernement impérial, frappé de ces inconvénients, décréta, le 18 septembre 1807 (*V. Annexe n° 1*), le canal de Mons à Condé. Le canal, quoique non achevé dans la partie française, fut livré à la navigation le 27 novembre 1814.

Les travaux restant à faire sur la partie française du canal, ont été concédés à M. Honnorez, de la manière suivante :

L'écluse de Thivencelles, pour 5 $\frac{1}{2}$ ans, à raison de 12 centimes par tonneau à charge, et de 6 centimes par tonneau à vide (ordonnance du 9 avril 1817, *Annexe n° 2*);

L'écluse de Gœulzin, à raison du même droit, pour 5 $\frac{1}{2}$ ans (ordonnance du 22 octobre 1817, *Annexe n° 3*). Cette concession a été prolongée, d'abord, de 7 années, en compensation de travaux entrepris par M. Honnorez sur le haut Escaut, entre Condé et Cambray (ordonnance du 20 février 1822, *V. Annexe n° 4*) et, ensuite, de 7 autres années, en considération de la réduction des droits accordée, après l'ouverture du canal d'Antoing, aux bateaux belges transitant par Condé (ordonnance du 7 mars 1831, *V. Annexe n° 5*).

Le canal de Mons à Condé, a une pente de 11^m,15 de Mons vers l'Escaut; le tracé offre un seul alignement.

Sa longueur est de 24,288 mètr. dont 17,888 en Belgique, et 6,400 en France.

Sa largeur est de 10 mètr. au fond, et de 18 à la superficie.

Les écluses ont 5^m,20 de largeur entre les bajoyers et 45^m,50 de longueur entre les buses.

Les écluses sont au nombre de 7, dont 5 en Belgique et 2 en France.

Ce sont :

En Belgique, les écluses de Mons, de Jemmappes, de St-Ghislain, de Boussu et de la Malmaison ;

En France, les écluses de Thivencelles et de Gœulzin.

Le tirant d'eau est de 1^m,80.

Le canal de Mons à Condé est l'un de ceux dont l'administration et les revenus ont été cédés aux provinces par l'arrêté royal du 17 décembre 1819.

Les charbons sont amenés au canal de Mons par les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, par le chemin de fer d'Hornu, par le canal Caraman, qui réunit au canal les anciens rivages établis le long de la Haine à Boussu, et par quelques routes pavées ; on construit en outre un chemin de fer de Warquignies à St-Ghislain, dit *chemin de fer de St-Ghislain*.

Le canal de Mons sert de débouché aux charbons du Borinage vers la France et vers l'intérieur de la Belgique.

Les charbons destinés à la consommation de la France, suivent en général le canal jusqu'à Condé, ceux destinés à la consommation intérieure, sont dirigés, par le canal d'Antoing, vers l'Escaut belge en descente et ses affluents.

Tarif et règlement.

Partie belge du canal.

Le droit de navigation du canal de Mons à Condé, est fixé à raison de cinq centimes par tonneau de chargement réel et par bureau.

Il y a quatre bureaux, savoir :

Le 1^{er}, à l'écluse de Jemmappes ;

Le 2^e, à l'écluse de St-Ghislain ;

Le 3^e, au pont d'Hautrage, et

Le 4^e, à l'entrée du canal de Pommerœul à Antoing.

Les chargements se font, pour la plus grande partie, en amont de l'écluse de St-Ghislain, le long des rivages desservis par les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu.

Il s'ensuit que le droit est acquitté, dans le plus grand nombre des cas, à trois bureaux, ce qui en porte la quotité à 15 centimes, pour le trajet depuis le point d'embarquement jusqu'à la frontière.

Ce trajet, en prenant le pont de Quaregnon comme point de départ, est de 13 $\frac{1}{2}$ kilomètres.

Le droit correspond par conséquent à 5 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau de chargement réel et par distance de 5,000 mètres.

On n'impose du reste, ni le retour à vide, ni la capacité du bateau.

Nous renvoyons, pour tout ce qui concerne la perception des droits, au

règlement adopté par le conseil provincial le 20 juillet, et approuvé par le roi le 2 décembre 1839 (1). (V. *Annexe n° 7.*)

Partie française du canal

Les concessions de M. Honnorez, pour les écluses de Thivencelles et de Gœulzin, sont expirées l'une et l'autre.

La première qui n'était accordée que pour cinq ans et demi et qui n'a pas été prolongée, a pris fin en 1823 ou 1824.

La seconde a pris fin le 26 décembre 1838, et le ministre des finances de France a décidé que la perception du droit ne serait pas continuée au profit du gouvernement. (V. *une lettre du préfet du département du Nord, du 8 mai 1839, Annexe n° 6.*)

§ II. — ESCAUT, DE CONDÉ A CAMBRAY.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION.

L'Escaut ne fut long-temps navigable qu'à partir de Valenciennes : les travaux de la partie supérieure de l'Escaut, entre Cambray et Valenciennes, commencés en 1750, ne furent achevés qu'en 1788.

Depuis 1818, de nombreux ouvrages ont été établis sur l'Escaut, soit par voie de concession de péages, soit directement par l'État.

Les ouvrages concédés sont :

- 1^o L'écluse de Fresnes, au-dessus de Condé ;
- 2^o L'écluse d'Iwuy, à l'embouchure du canal de la Sensée ;
- 3^o L'écluse de Rodignies entre Condé et Mortagne.

L'écluse de Fresnes a été concédée à M. Honnorez, par ordonnance royale du 22 octobre 1817. (V. *Annexe n° 8.*) Cette ordonnance autorise le concessionnaire à percevoir, pendant 9 ans, un droit de 24 centimes par tonneau à charge et de 12 centimes par tonneau à vide. Elle lui impose l'obligation de construire à ses frais :

- 1^o L'écluse de Fresnes ainsi que la maison éclusière ;
- 2^o Les barrages, coupures, abaissement de digues, approfondissement du canal et autres ouvrages à faire aux abords de cette écluse, le tout conformément aux plans approuvés par le directeur-général des ponts et chaussées.

L'écluse d'Iwuy a été concédée, également à M. Honnorez, en même temps que le canal de la Sensée, par une loi du 13 mai 1818. (V. *Annexe n° 9.*)

(1) Le précédent règlement (arrêté royal du 15 avril 1834) avait fixé le droit à 14 centimes par 10 tonneaux de tonnage et également à 14 centimes par 10 tonneaux de chargement réel, ce qui correspondait à fr. 0,028, par tonneau et par bureau, pour les bateaux chargés, et à fr. 0,014 pour les bateaux vides. En supposant le retour du bateau à vide, l'on payait donc, à chaque expédition, fr. 0,028 + fr. 0,014, ou fr. 0,042, par tonneau et par bureau, soit, pour trois bureaux, fr. 0,126, pour un voyage à charge avec retour à vide. Actuellement on paie fr. 0,15 ; le droit a donc été augmenté de fr. 0,024, ou de 16 p. ‰.

Cette loi oblige le concessionnaire à faire effectuer à ses frais l'écluse d'Iwuy et autres ouvrages accessoires sur l'Escaut, évalués à fr. 150,000.

Elle l'autorise à percevoir, pendant douze ans, au passage de l'écluse d'Iwuy, un droit de 24 centimes par tonneau à charge et de 12 centimes par tonneau à vide.

Les deux concessions des écluses de Fresnes et d'Iwuy ont été prolongées par une ordonnance royale du 3 septembre 1823 (*V. Annexe n° 10*), en considération de travaux à exécuter par M. Honnorez sur le haut Escaut, travaux évalués à fr. 586,800.

Ces prorogations sont les suivantes :

Pour l'écluse de Fresnes, 29 ans, à dater du 1^{er} décembre 1827;

Pour l'écluse d'Iwuy, 37 ans, à dater du 1^{er} décembre 1831.

Il s'ensuit que la concession de l'écluse de Fresnes subsistera jusqu'au 1^{er} décembre 1856 et celle de l'écluse d'Iwuy, jusqu'au 1^{er} décembre 1868.

La même ordonnance du 3 septembre 1823, a concédé à M. Honnorez, pour 6 ans, l'écluse de Rodignies sur le bas Escaut, au droit de 18 centimes par tonneau à charge et de 9 centimes par tonneau à vide.

Cette écluse et les ouvrages accessoires également imposés au concessionnaire, étaient évalués ensemble à fr. 490,000.

Après l'ouverture du canal d'Antoing, le péage de l'écluse de Rodignies a été réduit des trois quarts, par ordonnance du 22 mars 1827 (*V. Annexe n° 11*), en ce qui concerne les bateaux transitant par Condé pour la Belgique.

Cette réduction a été faite du consentement du concessionnaire et sous réserve, par ce dernier, d'être indemnisé au moyen d'une prorogation de concession.

Une ordonnance royale du 7 mars 1831 (*V. Annexe n° 12*), a en conséquence prorogé la jouissance du concessionnaire jusqu'au 26 juin 1838, époque à laquelle cette jouissance a pris fin.

Depuis lors il n'est plus perçu de droits à l'écluse de Rodignies.

Le rapport récent de l'ingénieur des ponts et chaussées Forret (1), fait à l'occasion de la question du canal de l'Espierre, renferme des renseignements que l'on peut considérer comme exacts sur le cours de l'Escaut, depuis Condé jusqu'à l'écluse du Bassin-Rond, en amont de Bouchain; nous en extrayons ce qui suit :

Du Bassin-Rond à Condé, il y a 10 écluses à sas, savoir :

(1) Documents relatifs au canal de Roubaix et de l'Espierre, 3^e partie, pag. 326.

N ^o D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES	DISTANCES qui les séparent	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	PROFONDEURS des buses sous les eaux d navigation		OBSERVATIONS
							AMONT.	AVAL.	
1	Bassin-Rond . .	»	Vers 1773	Mètres. 39.00 (Bassin)	Mètres 5.20	Mètres 1.68	Mètres 2.43	Mètres 2.43	Le canal de l'Escaut s'embranchant dans le bassin de cette écluse, présente une chute de 1 ^m ,60 et le canal présente sur le bas bief, une chute de 0 ^m ,58, le bief est à 1 ^m ,47 sous l'etage du canal
2	Pont-Malin . . .	$\frac{1}{2}$	Vers 1836	44.73	5.20	1.33	2.33	2.40	
3	Neuville	1	Vers 1773	46.60	5.15	1.50	2.02	1.90	
4	Denain	$\frac{3}{4}$	1785	47.80	5.20	2.42	2.15	1.68	
5	Hauchain	$\frac{3}{4}$	1785	48.75	5.20	2.27	2.24	1.70	
6	Trich	$\frac{3}{4}$	1785	48.40	5.15	2.20	2.21	1.91	
7	Notre-Dame. . . (A Valenciennes)	1	1785	44.45	5.20	2.15	1.80	1.67	
8	Follien	$\frac{1}{2}$	1836	46.00	5.20	1.90	3.65	2.06	
9	La Folie	$\frac{3}{4}$	1836	45.40	5.20	2.15	2.10	2.43	
10	Fresnes (Au amont de Condé)	1	1818	42.10	5.20	1.00	2.13	3.08	

Cette partie du cours de l'Escaut comprend deux parties, l'une en amont de Valenciennes, l'autre de Valenciennes à Condé :

En amont de Valenciennes.

Par le tableau qui précède, on voit que les buses en aval de Denain, d'Hauchain et de Valenciennes, ne sont établis que de 1^m,68 à 1^m,70 sous l'étiage de navigation, ce qui permettrait une navigation au tirant d'eau de 1^m,50, si, partout, la rivière avait la profondeur des buses, mais, dans la traverse de Bouchain, en aval de l'écluse de Neuville, au droit des mines de Douchy, en aval de l'écluse de Denain, et en aval de celles de Trich et de Valenciennes, il n'a été reconnu que 1^m,60, 1^m,40, 1^m,40, 1^m,60 et 1^m,65 de profondeur; il s'ensuit que la navigation ne peut y avoir lieu facilement qu'avec un tirant d'eau de 1^m,20 à 1^m,26; aussi le droit de navigation n'y est-il perçu que pour un tirant d'eau de 1^m,20 (44 pouces).

Parfois, des bateaux d'un plus grand enfoncement, y naviguent; mais alors c'est au moyen d'un gonflement extraordinaire qu'on opère de bief à bief. C'est ainsi qu'on a vu, le 5 novembre 1839, un bateau de l'enfoncement de 1^m,40, qui se trouvait à terre en aval de l'écluse de Denain, monter, avec beaucoup de peine, dans le bassin de cette écluse, au moyen du versement, par les vannes, des eaux d'amont dans le bief aval.

De Bouchain à Valenciennes, le halage se fait par chevaux.

De Valenciennes à Condé.

Dans cette partie, les buses des écluses sont établis à une profondeur, au

moins de 2^m,06, sous l'étiage ordinaire des eaux, mais la rivière n'a point partout cette profondeur; en beaucoup d'endroits, elle a de 1^m,80 à 1^m,90; en aval de l'écluse de Valenciennes, et en aval de celles de Follien et de La Folie, elle n'a que 1^m,65, 1^m,50 et 1^m,65 de profondeur.

Cette profondeur permet la navigation à un tirant d'eau de 1^m,40 au plus, et c'est à raison de cet enfoncement que les bateaux paient le droit de navigation.

C'est pour donner à la navigation le degré d'amélioration qu'elle a aujourd'hui, que, depuis trois ans, on a fait, entre l'écluse de Follien et celle de Fresnes, de grands travaux, en redressement de la rivière et en construction d'écluses et de chemins de halage; le redressement de la partie entre l'écluse de Fresnes et Condé est également adjugé et sera exécuté la campagne prochaine.

Le halage se fait, jusqu'à présent, par hommes.

Tarifs et règlements.

Un décret du 28 messidor an XIII, a établi un octroi de navigation sur le bassin de l'Escaut. (V. *Annexe n° 13.*)

Le droit se perçoit à quatre bureaux, savoir :

A Condé;

A Fresnes;

A Valenciennes;

A Cambray.

Les droits sont les suivants :

PAR TONNEAU.		
	A CHARGE.	A VIDE.
De Condé à Fresnes fr.	» 03	» 015
De Fresnes à Valenciennes	» 08	» 04
De Valenciennes à Cambray	» 16	» 08
	» 27	» 135

Ce qui correspond, pour le voyage à

charge et le retour à vide, à . . . fr. » 405

Indépendamment des droits qui se perçoivent au profit du trésor, la navigation charbonnière de Mous sur Paris est soumise aux péages concédés à la compagnie Honnorez, savoir :

PAR TONNEAU.		
	A CHARGE.	A VIDE.
Écluse de Fresnes fr.	» 24	» 12
Écluse d'Iwuy	» 24	» 12
	» 48	» 24

Ce qui correspond, pour le voyage à

charge et le retour à vide, à . . . fr. » 72

Par la loi du 13 mai 1818 (art. 7 de la soumission y annexée de M. Honnorez), le gouvernement français s'est interdit d'établir de nouveaux droits sur l'Escaut entre Valenciennes et Cambray.

Les conditions de la navigation sur l'Escaut sont déterminées, tant par le décret déjà cité, du 28 messidor an XIII, que par une ordonnance royale du 13 octobre 1824. (*V. Annexe n° 14.*)

Cette ordonnance porte :

1° Que, dès que l'écluse de Rodignies sera livrée à la navigation, la grande écluse de Condé cessera d'être manœuvrée et demeurera constamment ouverte;

2° Que les bateliers passeront librement et à mesure qu'ils se présenteront, aux écluses de Rodignies, Fresnes, Cœulzin, Thivencelles;

3° Qu'aucun bateau vide ou chargé ne peut stationner dans un sas ou à une distance moindre de 100 mètr. des écluses et ponts;

4° Que les bateaux en station doivent être rangés sur une seule file et garder entre eux une distance réglée par l'administration, de manière à ce que la marche des bateaux en route ne soit jamais entravée et que les rivages soient toujours accessibles aux bateaux.

§ III. — CANAL DE ST-QUENTIN.

De Cambray à St-Quentin. — Jonction de l'Escaut à la Somme et à l'Oise.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION.

Le canal de St-Quentin s'étend de Cambray à St-Quentin. Son développement est de 51,781 mètres. C'est un canal à point de partage, en pente de 37^m,60 vers Cambray et de 10^m,30 vers St-Quentin. Ces pentes sont rachetées par 22 écluses.

Les renseignements que nous donnons ci-après sur le canal de St-Quentin, sont extraits de l'ouvrage de Dutens : *Histoire de la navigation intérieure de la France.*

« Le canal de St-Quentin est un de ceux qui présentent le plus d'intérêt » pour la navigation intérieure du royaume, en servant à établir une ligne de » navigation dans la direction la plus utile au commerce, c'est-à-dire, du midi » au nord, au moyen de la jonction de la Somme à l'Escaut, entre les villes » de St-Quentin et de Cambray, qui ne sont éloignées l'une de l'autre que » de seulement 51,829^m,20, environ 13 lieues de longueur développée. . . . »

« Le canal de St-Quentin n'est pas seulement intéressant sous le rapport » des services qu'il rend à la navigation, en devenant le lien entre la navigation » du nord et celle du centre et du midi de la France, mais il tient aussi une » place remarquable dans l'histoire de l'art, tant sous le rapport des difficultés » dont son exécution a été accompagnée, que des questions et des débats » auxquels elle a donné lieu

« Peu de temps après qu'on eut commencé le canal Crozat (1), l'ingénieur » militaire De Vieuq proposa, comme faisant suite à la jonction que ce canal

(1) Voir ci-après la notice sur le canal Crozat.

» opérerait entre l'Oise et la Somme, la réunion de la Somme à l'Escaut par le
 » canal connu aujourd'hui sous le nom de canal de St-Quentin, et dont il
 » s'agit en ce moment. Il démontra par des nivellements, la possibilité de ce
 » projet, en dressa les plans, et en évalua la dépense.

» On paraissait avoir perdu de vue ce travail, lorsqu'en 1746, M. De Marcy,
 » celui auquel on devait la première idée du canal Crozat, présenta au roi un
 » mémoire dans lequel ils'attachait à démontrer l'utilité du canal de St-Quentin,
 » dont les avantages faisaient le sujet de ses méditations depuis trente années.
 » et finissait en offrant de former une compagnie pour son exécution, par
 » demander des lettres de noblesse pour récompense d'une entreprise aussi
 » importante pour l'État.

» D'après l'autorisation qu'il reçut du roi. un nommé Tetart, arpenteur
 » royal à St-Quentin, rédigea, d'après ses ordres, les devis de ce canal, dont
 » la dépense était estimée devoir monter à fr. 2,097,800, pour tous les ouvrages
 » compris entre St-Quentin et Cambray.

» Les propositions de M. De Marcy furent examinées sur les lieux, et,
 » quoique M. De Lucé, alors intendant du Hainaut, eût été d'avis que les
 » avantages ne compensaient pas la difficulté et les frais de cette entreprise,
 » cependant il se forma une compagnie, sous la protection de M. le maréchal
 » de Chaulnes. Mais, soit que le percement des montagnes qui séparent les
 » vallées de la Somme et de l'Escaut, parût exiger des travaux d'un succès trop
 » incertain, soit que d'autres circonstances vinssent empêcher de s'y livrer,
 » ce projet ne fut suivi alors d'aucun commencement d'exécution.

» Ce ne fut que vingt ans après, mais encore sans que ce projet reçût une
 » exécution immédiate, qu'en 1766, M. le duc de Choiseul, convaincu de
 » l'utilité de cette ligne de navigation et ayant confiance dans les talents de
 » M. Laurent, qui avait été employé dans sa jeunesse aux opérations dirigées,
 » vingt ans auparavant, par M. De Vicq, pour le même projet, chargea cet ingé-
 » nieur d'examiner et de proposer les moyens d'opérer la jonction de la
 » Somme à l'Escaut.

» M. Laurent, qui, ainsi que nous venons de le dire. avait été employé sous
 » M. De Vicq aux opérations préliminaires, d'après lesquelles cet ingénieur
 » avait rédigé son projet auquel nous reviendrons et qui fut adopté dans la
 » suite, soit qu'il n'eût point connaissance de ce projet, soit qu'il le crût sus-
 » ceptible de modifications, ou que, ainsi qu'on en a accusé depuis sa
 » mémoire, il cédât au secret plaisir de produire un projet qui ne pût être
 » revendiqué par un autre. présenta un nouveau projet par lequel il proposait
 » de percer, dans toute son étendue, le plateau qui sépare les deux rivières
 » qu'on avait le dessein de réunir.

» Ce percement, qui était dirigé sur un seul alignement de 13,772 mètr. de
 » longueur, commençait au-dessous de Tronquoy, petit village à environ quatre
 » lieues au delà de Saint-Quentin, et se terminait au-dessous de Vandhuile,
 » autre petit village situé à environ dix lieues de Cambray.

» Du reste, M. Laurent suivait d'abord, et avant le percement, la rive droite

» de la Somme, depuis Tronquoy jusqu'à St-Quentin, et la rive gauche de
 » l'Escaut, depuis Vandhuile jusqu'à Cambray. La totalité des ouvrages était
 » évaluée à fr. 4,000,000.

» M. le duc de Choiseul ayant fait agréer au roi ce projet, M. Laurent fut
 » chargé, par un arrêt du conseil du 24 février 1769, de diriger les travaux
 » du canal souterrain, auxquels on affecta la somme de fr. 300,000 par année.

» Au moyen de ces fonds on commença les excavations du percement aux
 » deux extrémités, sous la montagne du Tronquoy, du côté de St-Quentin,
 » et sous celle de Vandhuile, du côté de Cambray; et, vers la fin de 1773, les
 » excavations avaient été exécutées sur environ 1,600 mètr. de longueur et la
 » totalité de la dépense s'élevait à un million.

» Les travaux se poussaient avec activité, lorsqu'on adressa, dans la même
 » année 1773, à M. le contrôleur-général, un mémoire anonyme, attribué à
 » M. De Condorcet, et contenant plusieurs objections contre le projet en
 » exécution. Ces objections avaient particulièrement pour objet d'éclairer le
 » gouvernement sur les inconvénients d'un canal souterrain d'une aussi grande
 » étendue et sur les dépenses que sa confection entraînerait. M. Laurent y
 » répondit en assurant, d'après la connaissance qu'il avait acquise de la nature
 » du terrain, qu'il n'y aurait tout au plus qu'un tiers du canal à voûter. Mais
 » il mourut bientôt après avec la persuasion que le canal était au point de
 » pouvoir être facilement achevé.

» M. Laurent de Lionne, son neveu, qui avait dirigé avec lui ces travaux
 » importants, fut nommé pour le remplacer, par arrêt du conseil du 17 jan-
 » vier 1774, et il se flattait de pénétrer la montagne en entier à la fin de
 » l'année.

» Cependant, MM. d'Alembert, l'abbé Bossut et le marquis de Condorcet,
 » ayant été nommés directeurs de la navigation intérieure du royaume,
 » M. Turgot, contrôleur-général, jugea qu'il était utile d'examiner plus
 » scrupuleusement les objections et les réponses qui avaient été faites relative-
 » ment au projet du canal de St-Quentin; et, le 29 avril 1775, M. De Trudaine
 » annonça que l'intention du ministre était que l'on suspendît les travaux
 » du canal souterrain, en ne s'occupant, jusqu'à nouvel ordre, que de la partie
 » qui se dirigeait du côté de Bouchain le long de l'Escaut. »

Les travaux du canal St-Quentin firent l'objet d'un rapport présenté à
 l'Académie des sciences, le 17 juillet 1776, par d'Alembert, Condorcet et
 l'abbé Bossut, rapport dont les conclusions tendaient à ce que le canal sou-
 terrain entrepris fût abandonné ou du moins corrigé. Examinant la jonction
 de l'Oise à l'Escaut par la Sambre, les auteurs du rapport émettaient l'opi-
 nion qu'elle offrait les mêmes avantages que la direction proposée par
 M. Laurent et qu'elle aurait de plus certains avantages qui lui seraient
 spéciaux. *

Après avoir analysé ce rapport, ainsi que la réponse qui y fut faite par
 M. Laurent de Lionne, Dutens poursuit en ces termes :

« Toutefois, ces discussions s'étant prolongées et la guerre d'Amérique ayant

» éclaté peu de temps après, le canal de Picardie parut être oublié jusqu'à
» la paix de 1781.

» A cette époque, la famille Laurent fit revivre ses prétentions et proposa
» de se charger de terminer les travaux du canal souterrain, à condition que
» le gouvernement fournirait la moitié des fonds nécessaires et lui abandon-
» nerait, pendant cent huit ans, la propriété des droits qu'elle serait autorisée
» à établir sur la navigation de ce canal.

» Des lettres patentes, en 1783, mirent cette famille en possession de ces
» droits; mais le parlement, qui reconnut quelque inconvénient dans cette
» concession, refusa de les enregistrer et les travaux restèrent suspendus.

» Au moment de la nouvelle division territoriale de la France, les départe-
» ments du Nord et de l'Aisne, qui reconnaissaient les avantages attachés à la
» jonction de l'Escaut à la Somme, demandèrent à l'Assemblée Nationale,
» en 1791, de décréter la continuation du canal commencé. Le député Poncin
» fit un rapport à ce sujet au nom du comité d'agriculture et de commerce;
» mais le décret qu'il proposa ne fut pas adopté.

» Enfin, les troubles de la révolution n'ayant pas permis que le gouverne-
» ment s'occupât de cette communication importante, ce ne fut qu'au com-
» mencement de l'année 1801 que, trouvant dans la réunion de la Belgique
» à la France de nouveaux motifs de reprendre cette ancienne entreprise, le
» gouvernement donna des ordres pour qu'elle fût soumise à un nouvel examen;
» et une commission de plusieurs ingénieurs, nommée le 25 nivôse an IX
» (15 janvier 1801), se rendit en conséquence à St-Quentin, où se trouva le
» premier consul le 22 pluviôse suivant. »

Cette commission examina et compara les divers projets qui avaient été
proposés pour joindre l'Oise à l'Escaut, par la Somme et par la Sambre.

Elle donna la préférence à la direction par la Somme.

Quant à cette direction elle-même, il y avait un choix à faire entre le projet
commencé par Laurent et l'ancien projet De Vicq.

La commission donna la préférence au projet De Vicq, et proposa à l'assem-
blée des ponts et chaussées de le substituer à celui de M. Laurent.

« L'Assemblée des ponts et chaussées adopta d'abord, le 20 ventôse an IX
» (11 mars 1801), l'avis de la commission; mais, sur une observation d'un de
» ses membres, considérant, d'une part, que le gouvernement pourrait hésiter
» à abandonner des travaux commencés et craignant, d'un autre côté, de
» s'exposer au reproche de légèreté, la même assemblée crut devoir laisser au
» gouvernement à prononcer sur la préférence à donner à l'un ou à l'autre
» projet. »

Le gouvernement ayant persisté à demander un avis définitif, l'assemblée
des ponts et chaussées revint sur sa première opinion et se prononça en faveur
du projet Laurent.

La minorité de l'assemblée réclama contre cet avis.

La question fut renvoyée à une commission de l'Institut et résolue en faveur

du projet De Vicq, par un arrêté des consuls du 11 thermidor an X (30 juillet 1802).

Le canal de St-Quentin, confié aux soins de M. Gayant, ingénieur en chef des ponts et chaussées, fut commencé dès l'an X (1801).

« La navigation, dit Dutens, dans son ouvrage déjà cité, ouvrage publié » en 1829, y est établie depuis près de neuf ans. »

Il s'ensuit que le canal aurait été livré à la navigation en 1820.

Nous croyons que son ouverture remonte à une époque antérieure, puisqu'une ordonnance du 31 décembre 1817, a réglé les droits à y percevoir à partir du 1^{er} janvier 1818.

« Le mouvement du commerce ne pouvant qu'augmenter sur ce canal, » destiné, par sa position, au transport de la plus grande partie des charbons » de terre qui se consomment à Paris et sur plusieurs points intermédiaires, » et dont l'usage se propage et s'accroît de plus en plus, l'administration a » cru ne pouvoir trop s'occuper depuis son achèvement, de conserver et d'aug- » menter même, s'il était possible, le volume des eaux qui l'alimentent. A » partir de ce moment elle n'a cessé, dans cette vue, de faire exécuter des » ouvrages pour arrêter les filtrations qui avaient lieu, tant à travers les » parois des souterrains que dans plusieurs autres parties du canal ; et, dans » ces dernières années, elle a constamment fait travailler à l'ouverture de la » rigole du Noirieu, jusqu'au moment où elle a jugé plus expédient de charger » une compagnie de la continuation de ces divers travaux, au moyen de ce » que le gouvernement lui abandonnerait momentanément la jouissance des » revenus de ce canal et de celui de Crozat, auquel il restait à terminer d'im- » portants perfectionnements.

» Cette résolution n'a pas tardé à être suivie d'une loi qui en consacre » l'exécution.

» Par cette loi du 29 mai 1827, et par le cahier des charges qui y est annexé » (*V. Annexe n° 15*), le sieur Honnorez s'est engagé à exécuter et à terminer, » à ses risques et périls, pour le 1^{er} janvier 1831, les travaux nécessaires au » perfectionnement et à l'amélioration des canaux de St-Quentin et de Crozat, » de manière à établir constamment (sauf les temps ordinaires de chômage), » un mouillage de 1^m,65, et ce moyennant la jouissance des dits canaux pen- » dant 22 ans.

» Depuis ce moment, de nombreuses améliorations ont été effectuées par » le concessionnaire, sous la direction éclairée de M. l'ingénieur en chef » Minard. Le bief de partage a été étanché sur 3,000 mètr. de longueur et, malgré » les pertes qui s'y manifestent encore, l'eau s'y maintient à une hauteur qui » permet aux bateaux d'y passer à mesure qu'ils se présentent. Plusieurs ont » fait dernièrement le trajet de Cambray au bassin de la Villette à Paris, en » 13 jours. Auparavant ils étaient obligés le plus souvent, de marcher par » convois, au moyen de flouées ou lachures, qu'il n'était possible de renouveler » que tous les 15 jours, suivant les saisons, et mettaient deux à trois mois à » faire le même trajet. »

» La première branche, depuis St-Quentin jusqu'au bief de partage, passant par Omissy, a de longueur 6,312 mèl., et sa pente, de 10^m,30, est rachetée par 5 écluses.

» Le bief de partage, passant à travers deux souterrains précédés et suivis de fortes tranchées, dont la plus considérable a 23 mèl. dans sa plus grande profondeur, s'étend sur une longueur de 20,452 mèl.

» La longueur du premier souterrain, dit Du Tronquoy, est de 1,100 mèl. ; celle du second, dit De Riqueval, le plus long qui soit connu, est de 5,676 mèl.

» Ce bief de partage est alimenté par les eaux de l'Escaut qui y entrent immédiatement au-dessus de l'écluse du Bosquet, par plusieurs ruisseaux qui s'y rendent dans la partie à ciel ouvert, située entre les deux souterrains, et bientôt recevra les eaux du ruisseau du Noirieu, et, s'il est nécessaire, de l'Oise, qui y seront amenées par une rigole qui, remplaçant sous ce rapport la branche inférieure du canal de la Sambre au canal de St-Quentin, approuvé par une ordonnance du 27 juillet 1821, et auquel on paraît avoir renoncé, aura 21,673 mèl. de longueur, traversera le seuil qui sépare les deux vallées de l'Oise et de la Somme, au moyen d'un souterrain de 13,500 mèl. de longueur, aura 1^m,50 de largeur au plafond, et pourra fournir 30,000 mèl. cubes par 24 heures.

» La deuxième branche peut être considérée comme se composant de deux parties : la première, depuis le bief de partage jusqu'à la dernière écluse du canal dans l'Escaut à Cambray, dont la longueur est de 22,519 mèl. et dont la pente, qui est de 37^m,60, est rachetée par 17 écluses ; la seconde, depuis ce point jusqu'à la première écluse sur l'Escaut, dont la longueur, y compris le bassin franc de 305 mèl., est de 2,498 mèl. ; en totalité 25,017 mèl.

» Longueur totale du canal, 51,781 mèl.

» Nombre total des écluses, 22.

» La largeur du plafond du canal dans les tranchées est de 6 mèl., et dans les parties à ciel ouvert de 10 mèl.

» La hauteur d'eau est de 1^m,65.

» Les deux souterrains sont formés en voûte en plein cintre de 8 mèl. d'ouverture, avec pieds-droits de 4 mèl. de hauteur.

» Le halage s'y pratique au moyen de deux banquettes de 1^m,40 de largeur, établies à 2^m,70 au-dessus du plafond et supportées par des encorbellements.

» La longueur des écluses est de 38^m,60 d'un busc à l'autre, et leur largeur entre les bajoyers est de 5^m,20 ; leur chute varie de 1^m,84 à 2^m,27 de hauteur.

» La dépense des deux souterrains s'est élevée à 3,500,000 fr., et celle des parties à ciel ouvert à 8,500,000 fr. ; en totalité 12,000,000 fr.

» Les marchandises qui se transportent par le canal de St-Quentin et par le canal Crozat, qui ne forment plus qu'une même ligne, sont des cendres d'engrais, des grains, des vins, et particulièrement des charbons de terre.

» Il résulte des relevés qui ont été faits dans les différents bureaux de perception, qu'il est passé, en 1825, sur ce canal, 1,797 bateaux chargés, dont
 » 1,540 de houille, 157 de cendres d'engrais, 19 de tourteaux, 11 de bois,
 » 11 de blé, seigle et avoine, 13 de grès, pierres, plâtres, etc., 16 de sel, 10 de
 » tabac, 7 de sable, 4 de marne, 9 d'ardoises, couperose, etc.; et que ces
 » bateaux, formant un tonnage d'environ 200,000 tonneaux, ont procuré.
 » pour la totalité du parcours de ces deux canaux, sur une longueur ensemble
 » de 97,132^m,50, un produit de 448,000 fr. »

Tarifs et règlements.

Une ordonnance royale du 31 décembre 1817 (*V. Annexe n° 16*), a déterminé le règlement de navigation du canal de St-Quentin, et fixé le tarif des droits à y percevoir.

Cette ordonnance fixe la quotité du droit par tonneau et par distance, ainsi qu'il suit :

A charge	fr. » 10
A vide	» 025

Ce qui correspond, pour le voyage à charge et le retour à vide, à . fr. » 125

D'après la même ordonnance, le droit se paie à raison de 10 distances, ce qui correspond à fr. 1-25 par tonneau, pour tout le parcours du canal, pour le droit proprement dit, et à fr. 1-37 $\frac{1}{2}$, en y comprenant le décime par fr., établi par les lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.

Ces droits sont ceux que M. Honnorez perçoit en vertu de sa concession du 29 mai 1827. (*V. sa soumission, Annexe n° 15, in fine.*)

§ IV. — CANAL CROZAT.

De St-Quentin à Chauny. — Jonction de la Somme à l'Oise.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION.

Le canal *Crozat* qui fait suite au canal de St-Quentin, dans la direction de Paris, et qu'une ordonnance royale du 31 décembre 1817 qualifie de branche ancienne du canal St-Quentin, s'étend de St-Quentin à Chauny. Il opère la jonction de la Somme à l'Oise. Son développement, en y comprenant l'embranchement de La Fère, est de 45,351^m,50. Il est en pente de 25^m,05 vers Chauny, et de 6^m,10 vers St-Quentin. Ces pentes sont rachetées par 13 écluses.

Les renseignements que nous donnons ci-après sur le canal Crozat, sont extraits de l'ouvrage de Dutens : *Histoire de la navigation intérieure de la France*.

« La rivière de l'Oise, qui s'embouche dans la Seine à Conflans-Ste-Honorine,
 » à 13 lieues au-dessous de Paris, étant navigable jusqu'à Chauny, on conçut
 » qu'en unissant cette rivière à la Somme, on ouvrirait une utile communica-
 » tion entre Paris et les provinces du nord-ouest et du nord de la France, et,
 » par suite, entre la Méditerranée et l'Océan; premièrement, par le nord-ouest,
 » au moyen de la Somme, et, secondement, par le nord, au moyen de la jon-
 » tion de cette rivière avec l'Escaut.

» Le canal de Picardie était destiné à rendre ce double service en se divisant
 » en trois branches; la première de Chauny à St Simon et par suite à St-Quen-
 » tin, sous le double nom de canal de La Fère ou de canal Crozat, et effectuant
 » la jonction de l'Oise et de la Somme; la deuxième, complétant ce premier
 » canal, et qui, partant de St-Simon, descend la Somme, se dirige sur Amiens,
 » et ensuite sur St-Valery, et qui, aujourd'hui en exécution, est connue sous
 » le nom de canal du duc d'Angoulême; enfin, la troisième branche, de St-Quen-
 » tin à Cambrai, unissant la Somme à l'Escaut, connue sous le nom de canal
 » de St-Quentin, est aujourd'hui terminée.

»

» Ce ne fut en effet qu'à cette époque (1721) que, sur une proposition de
 » Paul-Henri Caignart, sieur de Marcy, doyen des conseillers du bailliage de
 » St-Quentin, d'établir un canal de communication entre la Somme qui va
 » tomber dans l'Océan à St-Valery, et l'Oise qui vient s'emboucher dans la
 » Seine près de Paris, et distantes entre elles, vers St-Quentin, de seulement
 » 20,000 mèl., et sur les plans de M. Demus, brigadier des armées du roi,
 » ingénieur en chef de Picardie et du Soissonnais, et sur les avis de M. Chau-
 » velin, intendant de Picardie, et de M. Turgot, intendant de Soissons, le roi,
 » par un édit du mois de septembre 1724, enregistré au parlement le 7 sep-
 » tembre 1725, permit à M. Caignart de Marcy et à ses associés de faire ouvrir
 » ce canal sur une direction, qui fut changée dans la suite, mais qui, d'après
 » cet édit, devait commencer à l'étang de la ville de St-Quentin, passer par
 » Harly, Homblières, Marcy, Regny et Sissy-sur-Oise, et arriver à La Fère : le
 » même édit permettait de plus aux sociétaires d'élargir, curer et appro-
 » fondir le bras de la rivière d'Oise, depuis Sissy jusqu'à Chauny, comme
 » aussi de rendre la Somme navigable depuis St-Quentin jusqu'à Amiens.

» Suivant le devis, les travaux à exécuter du côté de l'Oise, montaient à
 » fr. 1,200,000; le canal de jonction, à fr. 2,281.800; les travaux du côté de la
 » Somme, à fr. 2,200,000, et le total des ouvrages à fr. 5,681,800.

» Enfin, un arrêt du conseil d'État du roi, du 11 septembre 1725, nomma les
 » intendants de Picardie et du Soissonnais, et l'ancien grand-maître des
 » canaux et forêts du Hainaut, commissaires pour l'exécution de l'édit du mois
 » de septembre 1724.

» Cependant M. de Marcy, qui, après beaucoup de peine, était parvenu à
 » former, en 1727, une compagnie, et à commencer les travaux, ne tarda pas
 » à céder, par un traité du 12 décembre 1727, homologué par arrêt du conseil
 » d'État du roi, du 27 décembre 1727, son privilège à la compagnie, en ne se
 » réservant que le 6^e dans le produit net du canal; et peu de temps après des
 » embarras de finances ayant entraîné la dissolution de la compagnie, il ne
 » resta bientôt plus de cette association que M. de Marcy et M. de Crozat,
 » commandeur des ordres du roi, et l'un des plus riches particuliers du
 » royaume, qui, en vertu de nouvelles lettres patentes données à Compiè-
 » gne, le 4 juin 1732, en sa faveur, et le privilège de M. de Marcy lui ayant
 » été retiré, fut subrogé aux droits de ce dernier, pour jouir, lui et ses
 » hoirs. du canal déjà commencé, à titre de concession perpétuelle et incom-
 » mutable.

»
 » . . . M. de Crozat, à force de soins et après avoir dépensé la somme de
 » 4 millions pour sa part. put livrer le canal à la navigation dès 1738. . .
 »
 »

» Le canal Crozat ne pouvait répondre aux espérances qu'on en avait con-
 » çues au moment de son exécution, qu'autant que la navigation de la Somme,
 » vers Amiens et St-Valery, serait perfectionnée, et qu'on aurait opéré la jonc-
 » tion de la Somme à l'Escaut.

» L'établissement de ces communications,
 » ayant éprouvé des retards, et les réparations du canal Crozat
 » étant devenues trop onéreuses par suite du défaut d'entretien, sur la de-
 » mande formée en 1766, par les héritiers de M. Crozat, le roi se décida à en
 » faire l'acquisition.

Nous passons à la description du canal.

« *Première branche, depuis Chauny jusqu'au bassin de St-Simon, avec*
 » *ramification sur La Fère.*

» Cette branche, qui, avant son prolongement jusque vis-à-vis Manicamp,
 » prenait son origine dans l'Oise, au-dessus de Chauny, passe sous Viry,
 » laisse à droite Condrand, et, parvenue un peu avant le village de Fargnier,
 » forme un bassin triangulaire duquel elle projette une ramification qui, se
 » dirigeant sous Bautor, arrive à La Fère.

» Du même bassin triangulaire, la même branche se retournant ensuite
 » à gauche, passe entre Liez et Menessy, puis sous Bray, franchit, par une
 » coupure d'environ 2,000 mètr. de longueur, et de 13^m,32 dans sa plus
 » grande profondeur, la montagne de Jussy, et, après avoir traversé les marais
 » de Cama, aboutit au bassin de St-Simon.

» Cette branche a 24,751 mètr. de longueur, et sa pente, qui est de 25^m,05,
 » est rachetée par 10 écluses, savoir : 1^{re} depuis Chauny jusqu'au bassin de
 » Fargnier, par 4 écluses simples, dont la 1^{re} à Chauny, la 2^e à Senicourt, la
 » 3^e vis-à-vis Vitry, et la 4^e à Tergny, 200 mètr. au-dessous du bassin de
 » Fargnier ; 2^o depuis Fargnier jusqu'à St-Simon, par 6 écluses, dont 3 acco-
 » lées près de Fargnier, doivent être séparées, en reportant les deux exté-
 » rieures à 800 mètr. de celle intermédiaire, et 3 près de Voyaux, Menessy
 » et Sussy.

» La ramification sur La Fère, qui, en remontant dans l'Oise supérieure,
 » fournit un supplément d'eau à la partie inférieure de cette branche com-
 » prise entre Fargnier et Chauny, à 3,800 mètr. de longueur.

» *Bassin de St-Simon.*

» Le bassin de St-Simon, où vient aboutir la branche précédente, et d'où
 » partent celle qui se dirige vers St-Quentin et celle qui descend à Ham,
 » peut être considéré comme formant le bief de partage qui alimente la

» branche de Chauny et celle de Ham. Ce bassin est alimenté par les eaux réunies au réservoir d'Arthen; ces eaux proviennent des marais des environs de St-Quentin et des eaux de la Somme, et peuvent suffire à la navigation la plus florissante.

» *Deuxième branche : depuis le bassin de St-Simon jusqu'à St-Quentin.*

» Cette branche, qui part du bassin de St-Simon, suit, en la remontant latéralement, la rive gauche de la Somme, sur une longueur d'environ 3,000 mètr., entre ensuite dans cette rivière qu'on a rendue navigable sur une longueur d'environ 3,000 mètr., reprend après, vis-à-vis du village d'Hopencourt, la rive droite de la Somme, et passe sous les villages de Fontaine-les-Clercs, d'Oestre, de Rocourt, pour venir se terminer sous les murs de St-Quentin, à la tête d'aval de la première écluse du canal de ce nom.

» Cette branche a 16,800^m,50 de longueur, et sa pente de 6^m,10, est rachetée par trois écluses, situées à Pont-Tugny, à Serancourt et à Fontaine.

» Longueur totale des branches du canal et de la ramification sur La Fère, 45,351^m,50.

» Nombre total des écluses, 13.

» La largeur du canal est de 10 mètr. au plafond et de 14^m,95 à la ligne d'eau; la profondeur d'eau est de 1^m,65.

» Les écluses ont 38^m,98 de longueur et 6^m,50 de largeur.

» Les marchandises qui se transportent sur ce canal, sont principalement des cendres, des engrais, des charbons de terre, des vins, des blés, des fourrages, etc.

» Son produit brut a été, dans les dernières années, moyennement de fr. 70,000. Ses frais d'entretien et de perception se sont élevés à fr. 11,200, et son produit net à fr. 58,800.

Tarif et règlements.

Le canal Crozat auquel il restait d'importants perfectionnements à terminer, a été donné en concession à M. Honnorez, en même temps que le canal St-Quentin.

Cette concession est de 22 ans à partir de juillet 1827; elle expirera par conséquent en 1849. (V. la loi du 29 mai 1827, Annexe n° 15.)

Les droits à percevoir sur le canal de Crozat, ont été réglés par l'ordonnance royale du 31 décembre 1817 (V. Annexe n° 16), déjà citée à propos du canal de St-Quentin.

Cette ordonnance fixe la quotité du droit pour les houilles, par tonneau et par distance, ainsi qu'il suit :

A charge	fr. » 10
A vide	» 025

Ce qui correspond, pour le voyage à charge et le retour à vide, à fr. » 125

D'après la même ordonnance, le droit se paie à raison de 8 distances, ce qui correspond à fr. 1 par tonneau, pour tout le parcours du canal, pour le droit proprement dit, et à fr. 1-10, en y comprenant le décime par franc, établi par les lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.

Ces droits sont perçus par M. Honnorez, aux termes de sa concession du 29 mai 1827. (*V. sa soumission, Annexe n° 15, in fine.*)

§ V. — L'OISE.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION.

C'est encore à l'ouvrage de Dutens que nous empruntons les détails suivants :

» La rivière d'Oise, qui prend sa source près de Rocroy, et vient, après un
» cours de quarante-huit myriamètres, se jeter dans la Seine à Conflans-Ste-
» Honorine, peut être considérée par sa direction comme le lien naturel des
» provinces du nord et du midi de la France, en leur offrant la communication
» la plus directe pour l'échange des divers produits qui sont particuliers à leurs
» climats.

» Ce qui était vrai pour cette rivière dans l'état de nature et dès l'origine du
» commerce, auquel elle rendait déjà de si grands services, ne pouvait que
» devenir plus sensible depuis que l'art, par la création de nouvelles lignes de
» navigation qui se rattachent à cette rivière, avait cherché à seconder les
» progrès de ce commerce. L'Oise, en effet, établit en quelque sorte aujour-
» d'hui la seule communication des divers canaux du midi avec le canal de
» St-Quentin et tous ceux du nord. Sous ce rapport, et lors même que l'Oise
» ne présenterait pas le débouché commun de ces derniers canaux vers la
» capitale, on a donc dû, depuis long-temps, chercher à donner à sa naviga-
» tion toute la perfection dont elle pouvait être susceptible, ou du moins,
» ainsi qu'on l'a reconnu plus convenable dans ces derniers temps, à la sup-
» pléer par des canaux de dérivation qui lui devront toute leur vie.

» On voit dans De Lalande que des plaintes s'étant élevées, particulièrement
» contre le mauvais état de la partie supérieure de l'Oise, le duc de Guise ob-
» tint, au mois de juillet 1662, des lettres-patentes qui l'autorisaient à rendre
» cette rivière navigable depuis Noyon jusqu'à La Fère, et de La Fère à Chauny
» et Sempigny, et que le roi, pour l'indemniser des grandes dépenses qu'il
» serait obligé de faire, circonstance qui mérite d'être rapportée comme pré-
» sentant une question sur laquelle on est aujourd'hui peu fixé, lui fit don
» en entier, par ces lettres, du fonds et de la propriété de cette rivière, en
» lui accordant un tarif des droits qu'il lui serait permis d'y percevoir.

» En conséquence de cette concession, il fut exécuté quelques ouvrages
» dans l'Oise; mais on perdit bientôt de vue les charges qu'on avait contrac-
» tées, pour ne s'occuper que de la perception du droit.

» En 1727, l'intendant de Soissons représenta au conseil la nécessité de tra-
» vailler au rétablissement de la navigation depuis La Fère jusqu'à Sempigny,
» partie où l'on ne pouvait naviguer que quand les eaux étaient hautes. Mais il
» paraît que de tous ces soins il n'est résulté en faveur de la navigation, et
» jusqu'à un moment peu éloigné encore de nous, que la création de plusieurs

» pertuis qu'on cherche, depuis quelques années, à remplacer par des sas qui
 » peuvent seuls assurer une navigation constante et exempte de dangers.

» Les ouvrages les plus remarquables en ce genre qui aient été construits sur
 » l'Oise, sont le barrage éclusé et l'écluse de Sempigny, construits à l'effet de
 » procurer une hauteur d'eau suffisante à la partie supérieure de cette rivière.

» Le barrage éclusé de Sempigny est percé de 3 passages de 8 mètr. chacun,
 » séparés par deux piles.

» L'écluse à sas, qui rachète la hauteur de la retenue opérée par ce barrage,
 » a 6^m,50 de largeur, comme les écluses du canal Crozat.

» L'amélioration qu'on cherchait à donner à cette partie de l'Oise, com-
 » prise entre la dernière écluse du canal Crozat et Sempigny, n'ayant pas été
 » aussi complète qu'on l'espérait par la construction du barrage de ce nom,
 » une ordonnance du roi, du 29 septembre 1819, prescrivit qu'à partir de
 » l'écluse de Chauny, dernière écluse du canal Crozat, il serait creusé, sur
 » une seule ligne droite, un canal de navigation qui se terminerait dans l'Oise
 » au-dessous de Manicamp, et que la différence de niveau entre les eaux de
 » l'Oise retenues par le barrage de Sempigny et les eaux du canal, fixées à
 » 1^m,65 au-dessus du busc d'aval de cette écluse, serait rachetée par un sas
 » à écluse de 6^m,50 de largeur, et de 40 mètr. de longueur de busc en busc.

» Cette portion de canal, dont la navigation était en possession dès le
 » 21 octobre 1822, s'étend depuis l'écluse de Chauny jusqu'à l'écluse qui la
 » termine à Manicamp, sur une longueur de 4,851 mètr.

» Ces premiers travaux, qui devaient être suivis de plusieurs autres dans
 » l'intérêt de la ligne qui nous occupe, devaient acquérir un nouvel intérêt
 » et prendre une nouvelle extension depuis que, suivant la convention passée
 » entre le gouvernement et la compagnie Sartoris, approuvée par la loi du
 » 5 août 1821, le gouvernement, au moyen d'un emprunt, se trouvait en
 » mesure d'entreprendre l'achèvement du canal de la Somme, aujourd'hui
 » canal du duc d'Angoulême, et l'ouverture du canal des Ardennes, qui
 » communiquent tous les deux à l'Oise, le premier, en empruntant le canal
 » Crozat, et, le second, au moyen de l'Aisne.

» Par la convention passée avec M. Sartoris, le gouvernement avait prévu
 » le développement qu'il serait inévitablement obligé de donner aux travaux
 » de l'Oise. L'art. 18 de cette convention porte, que des projets seront inces-
 » samment rédigés pour le perfectionnement de la navigation de l'Oise,
 » depuis Manicamp jusqu'à la Seine, et que, si la dépense des ouvrages pour
 » ce perfectionnement est en rapport avec les avantages qui doivent en
 » résulter, la compagnie sera admise à fournir les fonds nécessaires à leur
 » exécution, aux clauses et conditions énoncées dans la dite convention, pour
 » les parties de navigation qui y sont comprises.

» En conséquence de cet article, la compagnie Sartoris ayant été admise,
 » par une ordonnance royale du 13 juillet 1825 (*V. Annexe n° 17*), à fournir
 » les fonds nécessaires à l'exécution des ouvrages, et les projets de ces
 » ouvrages ayant été rédigés, ces premiers travaux furent commencés dès
 » l'année 1826, et sont aujourd'hui poussés avec activité.

» D'après ces projets qui présentent une dépense de 3 millions, il sera ouvert,
 » depuis Manicamp jusqu'à Port-à-Pintrelles, un canal latéral de 30,000 mètres
 » environ de longueur, et l'on construira sur ce canal 2 écluses à sas, 15 ponts-
 » aqueducs, 14 ponts de communication, deux maisons éclusières, etc.

» Au-dessous de Port-à-Pintrelles, et jusqu'à l'embouchure de l'Oise dans la
 » Seine, la navigation sera établie dans le lit de la rivière, au moyen de 7 bar-
 » rages et d'autant d'écluses à sas.

» Les travaux exécutés sur le fonds de fr. 3.000,000, montaient, au 31 mars
 » 1828, à la somme de fr. 1,046,939-32. »

Tarifs et règlements.

L'ordonnance déjà citée du 13 juillet 1825, par laquelle la compagnie Sar-
 toris a été autorisée à fournir trois millions pour l'amélioration de l'Oise, a
 supprimé les droits de navigation qui se percevaient en vertu de la loi du 30
 floréal an X, et de l'arrêté du gouvernement du 1^{er} messidor an XI, et a établi
 un droit nouveau d'après les bases suivantes :

	Par ton.
Pour tout le trajet depuis Manicamp jusqu'à Port-à-Pintrelles.	fr. » 375
Pour le trajet depuis Port-à-Pintrelles jusqu'à la Seine.	» 35
Pour les bateaux vides, par écluse.	» 025

L'ordonnance du 13 juillet 1825, porte que le tarif pourra être révisé cinq
 ans après l'achèvement des travaux, et ensuite de dix années en dix années.

Tel était l'état des choses, lorsque la loi du 23 mai 1834 est venue intro-
 duire un régime nouveau.

Cette loi (*V. Annexe n° 18*) a substitué au droit sur le tonnage ou la capa-
 cité du bateau, créé par les arrêtés du gouvernement rendus en exécution de
 la loi du 30 floréal an X, un droit assis exclusivement sur le chargement. Elle
 porte qu'à partir du 1^{er} septembre 1834, le droit de navigation sur la Seine,
 de Paris à Rouen, et sur l'Oise, l'Aisne et l'Eure, dans toute la partie naviga-
 ble de ces rivières, sera perçu *d'après la charge réelle des bateaux*, à raison
 de 2 $\frac{1}{2}$ centimes à la remonte et de 2 centimes à la descente, par distance de
 5 kilomètres et par tonneau de 1,000 kilogrammes.

Les bateaux chargés de charbon de terre ou de bois, de tourbes, d'engrais,
 de pierres, de plâtre, moellons, sable, chaux, briques, tuiles et ardoises, de
 bois à brûler, de charpente et de charroriage, ne sont assujettis qu'au demi-
 droit, c'est-à-dire, 1 $\frac{1}{4}$ centime à la remonte et 1 centime à la descente, par
 tonneau et par distance.

Il suit de ces dispositions que les bateaux charbonniers qui ont à descendre
 l'Oise, de Manicamp jusqu'à Conflans-Ste-Honorine, sur une longueur de 30 $\frac{1}{2}$
 distances, ne paient, pour ce trajet, que 31 centimes par tonneau, le retour à
 vide n'étant plus imposé.

Une ordonnance royale du 26 juillet 1834 (*V. Annexe n° 19*) a prescrit les
 dispositions réglementaires nécessaires pour l'exécution de la loi du 23 mai
 précédent.

Cette ordonnance porte qu'il y aura pour l'Oise trois bureaux, savoir : à
 Chauny, à Compiègne et à Pontoise.

§ VI. — LA SEINE.

Malgré les ouvrages exécutés à diverses époques, pour améliorer la navigation de la Seine, il existe encore sur ce fleuve beaucoup de passages qui rendent la navigation dangereuse et qui l'interrompent même pendant quelques mois de l'année.

Les droits de navigation autorisés par la loi du 30 floréal an X, ont été perçus en vertu d'arrêtés des 1^{er} et 19 messidor an XI, jusqu'au 1^{er} septembre 1834, époque de la mise en vigueur de la loi du 23 mai même année. Cette loi, ainsi qu'on l'a déjà vu, prend pour base unique de la perception des droits, la charge réelle des bateaux.

Ce droit sur le chargement est, pour le charbon, de 1 $\frac{1}{4}$ centime à la remonte et de 1 centime à la descente par tonneau et par distance de 5 kilomètres.

De l'embouchure de l'Oise jusqu'à Paris, il y a 13 *distances de navigation* en remonte, le droit auquel le charbon est soumis pour ce trajet, est donc de 16 $\frac{1}{4}$ centimes par tonneau.

NAVIGATION DE CHARLEROY SUR PARIS.

La navigation charbonnière de Charleroy sur Paris comprend également un parcours sur des rivières et des canaux.

Les rivières sont :

La Sambre,

L'Oise et

La Seine.

Les canaux sont :

Le canal de Sambre et Oise;

L'embranchement de La Fère, du canal Crozat, et une partie du canal Crozat.

Les charbons de Charleroy, en destination de Paris, ont à remonter la Sambre belge, depuis le point d'embarquement jusqu'à la frontière de France, puis la Sambre française jusqu'à Landrecies, où commence le canal de jonction de la Sambre à l'Oise.

Le canal de jonction est un canal à point de partage; les bateaux ont à franchir deux écluses en remonte pour atteindre le bief culminant; de là, 35 écluses doivent être franchies en descente jusqu'à La Fère.

A La Fère les bateaux entrent dans l'embranchement du canal Crozat, qu'ils suivent jusqu'à Fagnier.

De Fagnier, à Chauny, Compiègne et Paris, par le canal Crozat, le canal Manicamp, l'Oise et la Seine, la navigation est commune aux charbons des deux bassins de Charleroy et de Mons.

§ 1^{er}. — SAMBRE BELGE.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION.

La canalisation de la Sambre en Belgique a fait l'objet d'un mémoire très remarquable de M. R. De Puydt (1), mémoire dont nous croyons utile de reproduire une partie.

« La Sambre prend sa source sur les confins des départements de l'Aisne et du Nord ; elle passe à Landrecies, où elle devient navigable, à Maubenge ; pénètre en Belgique, à deux lieues au-dessous de cette place, et se dirige par Charleroy vers Namur, où elle s'embouche dans la Meuse. Cette rivière a donc un cours navigable de 34 lieues, dont 14 en France et 20 en Belgique.

» La vallée de la Sambre est une des contrées les plus riches du continent, par les productions de son sol et ses mines.

» De vastes forêts couvrent ses rives ; des carrières de pierres à bâtir, de marbre, de grès, de castine, bordent son cours sur toute sa longueur : le minéral de fer abonde sur plusieurs points, et notamment dans tout l'entre Sambre et Meuse ; le bassin houillier de Charleroy est en partie traversé, en partie côtoyé par la rivière.

» Nulle part, il n'existe une réunion plus heureuse, plus abondante de tous les éléments indispensables à la prospérité industrielle d'un pays.

» Landrecies était naguère le point extrême de la navigation de la Sambre ; de là à l'Oise ou à l'Escaut, il y a une distance moyenne de 8 lieues sans navigation, sans routes praticables, enfin, sans aucun moyen de communication pour l'industrie ; aussi les vallées de l'Oise et de la Sambre sont-elles aussi étrangères l'une à l'autre que si elles se trouvaient aux extrémités opposées de l'Europe (2).

» Bornée à son propre cours, la navigation de la Sambre était en outre réduite à de très faibles moyens, par la nature même des ouvrages qui la composent.

» Cette navigation fut autrefois ébauchée dans chacun des États que la rivière traverse, tantôt par les souverains de ces États, tantôt par des particuliers ou des corporations religieuses, qui ont successivement établi des usines avec des écluses de différents systèmes, dont le caractère et la forme

(1) In-4° de 148 pages. Bruxelles, chez H. Remy, décembre 1834.

(2) Observation faite en 1834, c'est-à-dire, avant l'ouverture du canal de jonction.

» témoignent de l'état d'enfance où se trouvait l'art, à l'époque de leur construction.

» On y voyait des écluses à portes tournantes, d'autres fermées par des pontrelles ou des vannes à coulisses ; des écluses à sas, fermées par deux espèces de vannes ; enfin, des écluses à sas avec des portes busquées.

» Les barrages eux-mêmes affectaient différents caractères, les uns en digues obliques, les autres en déversoirs à pontrelles ou à vannes, mais tous construits pour soutenir les biefs des usines, et non pour établir une navigation, laquelle était plutôt ici un résultat accessoire, que le but principal de ces constructions.

» Le chemin de halage établi sur le terrain naturel, exposé aux inondations dans les hautes eaux, changeant de rive au moindre obstacle et suivant la disposition du vallon, interrompu à chaque pont, présentait quelquefois de très grands dangers, et compromettait la vie des bateliers par des accidents divers.

» La rivière, depuis son entrée en Belgique jusqu'à Namur, était partagée en 9 biefs, par ces barrages de moulins.

» La pente totale étant de 44^m,97, et les 9 barrages ne rachetant pas le quart de cette chute, il en résultait que la surface de flottaison conservait une forte pente, et que les barrages ne pouvaient agir qu'à de faibles distances.

» La navigation avait lieu par rames de plusieurs bateaux et par chasses ; sans cette manœuvre, il eût été impossible aux bateaux de franchir les bas-fonds ou attérissements, et principalement ceux qui se trouvaient à l'aval des barrages et des ponts, que les chasses elles-mêmes contribuaient à former et à entretenir, au moyen du gravier entraîné par les eaux, dans les parties de rivière où la vitesse est accidentellement augmentée, et déposé ensuite sur les points où cette vitesse s'amortit.

» Intermittente en raison du plus ou du moins d'eau disponible, rapide à la descente seulement, une pareille navigation devenait extrêmement pénible à la remonte. Il n'était pas rare de voir employer de 20 à 25 chevaux, pour franchir les mêmes parties qu'on descendait avec la force seule du courant.

» Les chasses étaient produites par les eaux réservées à des intervalles déterminés dans les bassins situés entre Maubeuge et la frontière ; ces eaux étaient fournies à la demande des bateliers qui dépêchaient à cet effet des messagers spéciaux ; de manière que la marche des rames de bateaux, se trouvait subordonnée à l'état des eaux des bassins supérieurs

» En canalisant la Sambre, on a eu pour but :

» 1^o De donner à la rivière un tirant uniforme et constant dans toutes les saisons ;

» 2^o De créer un halage continu et facile ;

» 3^o De diminuer la vitesse du courant, en rachetant la pente de la rivière par des barrages ;

» 4^o D'augmenter le tonnage des bateaux , afin de réduire sensiblement les
» frais de transport.

» La détermination du tirant d'eau de la rivière, a été arrêtée d'accord
» avec le gouvernement français, parce que la Sambre n'est qu'une section
» de la grande ligne de navigation à ouvrir entre la Meuse et la Seine.

» Ce tirant d'eau a été fixé à 2 mèl., et c'est d'après cette base commune
» qu'ont été réglées les dimensions des écluses et celles des autres parties de
» cette ligne navigable, tant en France qu'en Belgique.

» On lit dans le mémoire explicatif du projet, rédigé par l'ingénieur en chef
» directeur du département du Nord, et adopté par le ministère de l'intérieur
» en avril 1826 :

» *Le canal aura 10 mèl. de plafond, 2 mèl. de tirant d'eau et des talus*
» *de 2 pour 1, soit en déblais soit en remblais.*

» On lit dans la troisième division du mémoire présenté en 1823, à M. le
» ministre de l'intérieur des Pays-Bas, par M. l'ingénieur en chef De Behr,
» à l'appui du projet de canalisation de la Sambre :

» Nous avons admis dans le projet la même profondeur d'eau que celle du
» canal de Mons à Condé, c'est-à-dire 2 mèl.

» Le cahier des charges de la canalisation de la Sambre, publié en juin 1825,
» prescrit également un tirant d'eau de 2 mèl., et c'est d'après ces données
» qu'ont été adoptées les dimensions des écluses de cette rivière, ainsi que
» celles des redressements et dérivations
»

» Le tonnage des bateaux devait être porté à 200 et même 250 tonneaux,
» comme sur les canaux en communication avec l'Escaut.

» Pour obtenir les résultats proposés on a projeté :

» 1^o D'élargir la rivière dans les parties supérieures comprises entre la fron-
» tière de France et Labuissière, pour lui donner 15 mèl. de plafond au
» moins ;

» 2^o De creuser le plafond sur tous les points où des attérissements s'étaient
» formés ;

» 3^o D'établir des barrages avec des écluses à sas, pour remplacer les anciens
» barrages d'usines et leurs pertuis ;

» 4^o D'élever au-dessus des eaux d'inondation ordinaire et à 1 mèl. au moins
» au-dessus de la flottaison de navigation, un chemin de halage continu ;

» Enfin de faire, partout où besoin serait, des ponts sur la rivière, des ponts-
» levis sur les ponts existants, des pontceaux et aqueducs sous le halage.

» Ces travaux ont été exécutés de 1825 à 1830
»

» Les écluses devaient avoir toutes les mêmes dimensions ; cependant les
» dix premières seulement sont conformes au projet ; elles ont 42 mèl. de
» longueur, de busc à busc, et 5^m,20 de largeur.

» Les douze dernières ont 8 mèl. de longueur de sas de plus, afin de per-
 » mettre aux plus grands bateaux de la Meuse de venir prendre charge à
 » Charleroy.

» Ces écluses sont construites en briques et en pierres de taille, avec mur
 » de chute; à l'exception de celle de Namur, qui est dans le lit de la rivière,
 » elles sont toutes établies dans des dérivations latérales ayant 10 mèl. de
 » plafond.

» Les barrages sont composés de culées et piles en maçonnerie, et fermés
 » par des poutrelles mobiles appuyées à des poteaux verticaux tournants. Ces
 » poutrelles dans les temps ordinaires, s'enlèvent par des treuils à engrenages;
 » en cas de nécessité subite et absolue, on peut les faire partir toutes à la fois
 » en tournant les poteaux de manière que le barrage soit ouvert de fond. Les
 » passages varient en largeur depuis 5 mèl. jusqu'à 6^m,50.

» Près de chaque écluse, il y a une maison pour le logement de l'éclusier et
 » le bureau de recette du péage. Près de chaque déversoir, il y a également
 » une maison pour le logement des préposés à la manœuvre.

» Les nouveaux ponts sont en charpente sur piles et culées en maçonnerie;
 » ils ont cinq ouvertures, dont une avec pont-levis; le passage de ces ponts-
 » levis, comme ceux établis sur les vieux ponts, a au moins 6 mèl. de lar-
 » geur.

» Le chemin de halage est ou en remblai sur le terrain naturel, ou en déblai
 » dans l'escarpement de la berge du vallon; il a constamment 5 mèl. de lar-
 » geur. »

La Sambre belge comprend les 22 biefs dont l'indication suit (1) :

		LONGUEURS. CHUTES.	
		Mèt.	Mèt.
1 ^{er} bief.	Depuis la frontière de France jusqu'à Solre-sur-Sambre	2,890	
	Chute de l'écluse n° 1		1.00
2 ^e bief.	Depuis Solre-sur-Sambre jusqu'à Labuissière	4,710	
	Chute de l'écluse n° 2.		1.95
3 ^e bief.	Depuis Labuissière jusqu'à Fontaine-Valmont.	4,160	
	Chute de l'écluse n° 3.		2.00
4 ^e bief.	Depuis Fontaine-Valmont jusqu'à Lobbes	5,820	
	Chute de l'écluse n° 4.		1.40
5 ^e bief.	Depuis Lobbes jusqu'à Thuin	2,325	
	Chute de l'écluse n° 5.		1.50
6 ^e bief.	Depuis l'écluse de Thuin jusqu'à celle du Long-Courant.	2,410	
	Chute de l'écluse n° 6		2.50
7 ^e bief.	Depuis le Long-Courant jusqu'au Trou-d'Aulne.	3,650	
	Chute de l'écluse n° 7.		2.00
8 ^e bief.	Depuis le Trou d'Aulne jusqu'à l'abbaye d'Aulne	1,965	
	Chute de l'écluse n° 8.		1.80
A reporter.		27,930	14.15

(1) Ces indications sont extraites du Mémoire de M. De Puydt.

	Report.	27,930	14.13
9° <i>bief</i> .	Depuis le pont d'Aulne jusqu'à Landelies	2,620	
	Chute de l'écluse n° 9.		2.00
10° <i>bief</i> .	Depuis Landelies jusqu'à la Jambe-de-Bois	3,225	
	Chute de l'écluse n° 10		2.54
11° <i>bief</i> .	Depuis la Jambe-de-bois jusqu'à Charleroy	6,865	
	Chute de l'écluse n° 11		2.35
12° <i>bief</i> .	Depuis Charleroy jusqu'à Montigny-sur-Sambre.	2,830	
	Chute de l'écluse n° 12		1.20
13° <i>bief</i> .	Depuis Montigny jusqu'à Châtelet.	3,120	
	Chute de l'écluse n° 13		1.20
14° <i>bief</i> .	Depuis Châtelet jusqu'à Farciennes	4,875	
	Chute de l'écluse n° 14		1.80
15° <i>bief</i> .	Depuis Farciennes jusqu'à Moignelée	5,070	
	Chute de l'écluse n° 15		2.00
16° <i>bief</i> .	Depuis Moignelée jusqu'à Grognaux	6,085	
	Chute de l'écluse n° 16		1.93
17° <i>bief</i> .	Depuis Grognaux jusqu'à Aveloies	3,075	
	Chute de l'écluse n° 17		1.60
18° <i>bief</i> .	Depuis Aveloies jusqu'à Ham-sur-Sambre.	6,305	
	Chute de l'écluse n° 18		1.44
19° <i>bief</i> .	Depuis Ham jusqu'à Mornimont.	2,965	
	Chute de l'écluse n° 19		2.50
20° <i>bief</i> .	Depuis Mornimont jusqu'à Floriffoux	7,820	
	Chute de l'écluse n° 20		2.20
21° <i>bief</i> .	Depuis Floriffoux jusqu'à Bauce.	4,310	
	Chute de l'écluse n° 21		1.40
22° <i>bief</i> .	Depuis Bauce jusqu'à Namur	6,860	
	Chute de l'écluse n° 22		2.31
	Depuis l'écluse de Namur jusqu'à la Sambre.	400	
	Longueur totale	94,355	
	Pente rachetée par les écluses		40.62

La Sambre belge présente donc, depuis la frontière de France jusqu'à la Meuse à Namur, une ligne de navigation d'un développement total de 94,355 mètr. ou 19 lieues de 5,000 mètr.

La chute totale de la rivière est de 44^m,9738

Savoir :

Chute rachetée par les écluses 40^m,62

Pente de plafond. 4^m,3538

Total égal 44^m,9738

L'adjudication de la concession des travaux de canalisation de la Sambre belge a eu lieu le 2 juillet 1825, au rabais sur la durée de la concession.

Le sieur R. De Puydt fut le moindre soumissionnaire.

Il demandait 27 années de concession.

L'adjudication fut approuvée par arrêté royal du 6 juillet 1829.

Les travaux de la canalisation de la Sambre, à l'égard desquels des difficultés sérieuses s'étaient élevées dès avant 1830, ont donné matière à un procès entre les concessionnaires et le gouvernement.

Ce procès fut introduit en 1832.

Les concessionnaires se basant principalement sur un vice du projet, dont la conséquence aurait été l'impossibilité d'obtenir, par les moyens prévus, le tirant d'eau de 2 mètr. annoncé dans le cahier des charges, demandaient la résiliation du contrat avec condamnation du gouvernement à leur payer le prix, en principal et intérêts, de toutes leurs dépenses, plus l'équivalent du gain dont ils étaient privés.

Subsidiairement, ils réclamaient des indemnités de divers chefs et notamment :

- 1° Pour excédant de la dépense réelle sur la dépense présumée;
- 2° Du chef du trop peu de profondeur du canal.

Il fut transigé sur ce procès par une convention du 15 avril 1835. (*V. Annexe n° 20.*)

Par la convention du 15 avril 1835, les concessionnaires de la Sambre, en se désistant du procès intenté en 1832, ainsi que de toutes réclamations à charge du gouvernement, ont renoncé à la concession qui leur était acquise, et à tous les droits, actions et privilèges qu'elle leur assurait; ils ont fait abandon au gouvernement de tous les terrains acquis pour ou à l'occasion de la canalisation, ainsi que des plantations; ils ont pris à leur charge, risques et périls toutes contestations nées ou à naître, avec les propriétaires dépossédés, les riverains, les usiniers et tous autres tiers intéressés; comme aussi tous procès pendants ou qui pourraient surgir par la suite, à raison de l'exécution de leurs travaux.

En considération des cessions consenties par les concessionnaires et des obligations contractées par eux, le gouvernement s'engageait à leur tenir compte d'une somme correspondant à fr. 12,406,000.

Sur cette somme, celle de fr. 2,490,000 était seule payable en mains de la société concessionnaire.

Les fr. 9,916,000 restant étaient destinés à couvrir en principal et intérêts :

- 1° Les avances faites aux concessionnaires par le gouvernement des Pays-Bas;
- 2° Les avances faites aux concessionnaires par la Société générale pour favoriser l'industrie et à l'égard desquelles le gouvernement se subrogeait aux obligations des concessionnaires;
- 3° Le montant d'indemnités déjà payées par le gouvernement, à la décharge de la société concessionnaire, pour expropriation d'usines.

Une convention entre le gouvernement et la Société générale, au sujet de la créance de cette dernière à charge de la concession de la Sambre, devenait le corollaire nécessaire de la transaction du 15 avril entre le gouvernement et les concessionnaires.

Cette convention fut signée le 3 août 1835. (*V. Annexe n° 21.*)

Elle porte que le gouvernement prend à sa charge le remboursement du capital de fl. 1,795,200 avancé aux concessionnaires, avec intérêts à 5 p. %, à compter du 20 avril 1831; que les intérêts échus sont capitalisés à la date

du 3 août 1835 ; que le gouvernement paiera, au taux de 5 p. $\frac{0}{0}$, les intérêts du capital primitif ainsi que ceux des intérêts capitalisés.

Le capital primitif, augmenté des intérêts capitalisés à la date du 3 août 1835, s'élève à fr. 4,466,426-60.

Il s'ensuit que, jusqu'au remboursement, le gouvernement aura à payer à la Société générale, du chef de la reprise de la concession de la Sambre, un intérêt annuel de fr. 223,321-33.

Une loi du 26 septembre 1835 (*V. Annexe n° 22*), a autorisé le gouvernement à donner suite aux deux conventions du 15 avril et du 3 août même année.

Le gouvernement a pris possession de la Sambre canalisée le 20 novembre 1835.

Le tableau suivant fait connaître le produit du droit de navigation, mois par mois, depuis le jour de la reprise jusqu'au 31 décembre 1839.

TABLEAU des produits du droit de navigation sur la Sambre, depuis la prise de possession par le gouvernement, jusqu'au 31 décembre 1839.

MOIS.	1835.	1836.	1837.	1838.	1839.			OBSERVATIONS.
					HAINAUT.	NAMUR.	TOTAUX.	
Janvier . . .	»	19,132 84	31,020 54	7,190 86	8,159 16	4,304 94	12,464 10	(a) A partir du 20 novembre, date de la prise de possession par l'État. (b) Chômage du 4 septemb. au 20 octob. 1836. (c) Id. 15 août au 1 ^{er} octob. 1837. (d) Id. 15 août au 15 sept. 1838. (e) Id. 28 juillet au 15 sept. 1839.
Février . . .	»	28,473 33	26,181 46	5,308 64	10,425 34	5,613 83	16,039 17	
Mars	»	28,501 02	41,412 97	40,878 08	21,422 31	14,268 61	35,690 92	
Avril	»	41,984 12	32,632 83	39,964 56	28,433 08	15,813 98	44,247 06	
Mai	»	46,152 27	40,848 94	36,457 54	35,185 30	14,537 25	49,722 55	
Juin.	»	48,986 31	42,363 07	35,255 68	20,355 10	14,700 04	35,055 14	(32)
Juillet. . . .	»	41,069 56	36,724 51	34,994 43	23,408 39	18,103 50	41,511 89	
Août	»	43,068 53	27,099 56	(d) 24,167 49	(e) »	»	»	
Septembre. .	»	(b) 5,027 72	(c) »	9,699 78	7,473 53	8,621 51	16,095 04	
Octobre . . .	»	10,289 45	26,002 22	34,834 82	22,912 23	14,541 63	37,453 86	
Novembre. .	(a) 13,743 92	46,910 86	36,040 38	32,277 22	31,141 82	15,137 57	46,279 39	
Décembre. .	14,326 99	18,070 83	32,451 96	23,939 86	21,747 43	10,130 68	31,878 11	
TOTAUX . .	28,070 91	377,666 84	372,778 44	325,068 96	230,663 69	135,773 56	366,437 25	

Il résulte de ce tableau que la Sambre a produit :

En 1836.	fr. 377,666 84
En 1837.	372,778 44
En 1838.	325,068 96
En 1839.	366,437 25

La moyenne de ces quatre années correspond à fr. 360,487-87.

Les charges de la Sambre sont :

1 ^o Le montant des intérêts dus à la Société générale (<i>voir ci-dessus</i>)	
fr.	223,321 33

2 ^o Les frais d'entretien, de manœuvre et d'administration, au	
<i>minimum</i>	140,000 00

Total. fr. 363,321 33

Il s'ensuit que la recette n'a pas été jusqu'à présent, entièrement suffisante pour faire face à la dépense annuelle.

Un tableau dressé par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, de service dans le Hainaut, d'après les instructions du ministre des travaux publics, fait connaître le mouvement de la navigation de la Sambre, depuis l'époque où le canal a été repris par le gouvernement (20 novembre 1835) jusqu'au 31 décembre 1839, c'est-à-dire, pendant un peu plus de quatre ans.

Pendant cette période (*V. le tableau, Annexe n^o 23*), les transports effectués sur la Sambre se sont élevés à 1,451,260 tonnes, savoir :

Ardoises	7,850 00
Bois	40,462 30
Briques	17,008 90
Charbon de terre	850,005 10
Charbon de bois.	984 40
Écorces	1,261 00
Engrais	16,999 90
Fer forgé.	30,217 60
Fer fonte.	76,931 70
Genièvre	198 40
Grains.	10,139 90
Marbre	11,184 50
Marchandises diverses.	80,477 90
Mines	98,386 90
Pierres	201,870 30
Sable.. . . .	7,281 20
Total égal.	1,451,260 00

En comparant ces chiffres, on reconnaît que

Les charbons de terre entrent dans le mouvement total de la navigation,	
pour	58 $\frac{1}{2}$ centièmes.
Les pierres, pour	14 »
Les mines, pour	7 »
Les marchandises diverses, pour	5 $\frac{1}{2}$ »
Le fer de fonte, pour.	5 »
Le bois, pour	3 »
Le fer forgé, pour.	2 »
Les autres objets, ensemble, pour.	5 »
	100 »

Pendant la même période de quatre ans, les transports se sont répartis de la manière suivante, d'après les points de destination :

	Tonneaux.
Pour la France	197,095 00
» la haute Sambre belge.	304,237 60
» la basse Sambre.	489,528 60
» le canal de Charleroy à Bruxelles.	95,300 30
» la Meuse	365,098 50
Total égal.	1,451,260 00

Ces chiffres correspondent aux quantités suivantes :

Pour la France	13 $\frac{1}{2}$ centièmes du mouvement total.
» la haute Sambre belge	21 } 55 » »
» la basse Sambre	34 }
» le canal de Charleroy à Bruxelles.	6 $\frac{1}{2}$ » »
» la Meuse	25 » »
	100 » »

Plus de la moitié des transports est donc dirigée sur d'autres points de la Sambre en Belgique; un quart est à destination de la Meuse; un huitième environ est à destination de la France, et un quinzième environ à destination du canal de Charleroy à Bruxelles.

Ce résultat, il est bon de le remarquer, n'est vrai que comme moyenne des quatre années 1836 à 1839 inclus.

Les exportations vers la France, par exemple, qui, en moyenne, correspondent à un huitième, n'étaient, en 1837, que d'un dixième et se sont élevées, en 1839, à un cinquième.

Un dernier point qui mérite de fixer l'attention, c'est le nombre de tonneaux à vide, sur lequel le droit a été perçu; ce nombre, pour les quatre années, est de 3,392,153, il est plus que double du nombre des tonneaux de chargement.

Tarifs et règlements.

Le tarif déterminé par l'acte de concession devait être mis en vigueur à l'époque du parfait achèvement des travaux de canalisation ; il portait le droit à 9 centièmes de florin à charge, et à 3 centièmes à vide, par tonneau et par lieue (5,000 mètr.) de distance.

Par dérogation au cahier des charges, un arrêté royal du 27 décembre 1828, autorisa l'ouverture de la navigation et la mise en vigueur du nouveau tarif, dès avant l'achèvement des travaux et à dater du 1^{er} janvier 1829. Cette autorisation était donnée avec la restriction que lorsqu'un bateau ne pourrait passer, avec sa charge entière, les parties non encore approfondies du canal, les droits ne seraient perçus qu'en proportion de la charge sans que l'espace resté vide pût donner lieu à aucune perception.

L'arrêté du 27 décembre 1828, fut modifié par un arrêté du 17 mars 1830, portant que, provisoirement, les droits seraient réduits dans la proportion du tonnage des bateaux à l'enfoncement possible.

Tel était, quant au tarif, la situation des choses, lorsque la révolution éclata.

Le gouvernement provisoire, voulant alléger les charges de la navigation pour les bateaux de petite dimension, ignorant d'ailleurs l'existence des arrêtés du 27 décembre 1828 et du 17 mars 1830, prit, sous la date du 22 octobre 1830, un arrêté portant que le droit de péage stipulé par l'acte de concession sera perçu :

- En entier, pour les bateaux du port de 120 tonneaux et au-dessus ;
- Avec réduction d'un quart, pour les bateaux de 60 à 120 tonneaux ;
- Avec réduction de moitié, sur les bateaux de moins de 60 tonneaux.

L'arrêté du gouvernement provisoire, du 22 octobre 1830, fut rapporté par un arrêté royal du 13 octobre 1832.

Cet arrêté royal, qui a continué jusqu'à présent à servir de base à la perception des péages, statue que le droit de péage à charge et à vide, porté par l'acte de concession à 12 cents par tonneau et par lieue de navigation, sera perçu à raison de 9 cents sur les bateaux de toute dimension.

Cet arrêté (*V. ci-après, Annexe n° 24*) a eu un double résultat :

- 1^o De rétablir l'uniformité du droit pour les bateaux de toute dimension ;
- 2^o De réduire de 25 p. % le tarif de la concession.

La navigation de la Sambre est régie par un règlement approuvé le 16 août 1828 par le roi des Pays-Bas, et auquel des modifications de détail ont été apportées par deux arrêtés royaux, l'un du 15 juin, l'autre du 26 septembre 1833.

Le règlement et les arrêtés royaux qui s'y rapportent, sont reproduits ci-après. (*V. Annexe n° 25.*)

§ II. — SAMBRE FRANÇAISE.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION.

La Sambre française, avant l'exécution des travaux de canalisation, décrétés en 1826, n'avait été pourvue que d'écluses simples à poutrelles, et d'ouvrages provisoires fort imparfaits, abandonnés depuis quarante ans à l'action du temps et des crues extraordinaires. La rivière creusée primitivement pour le passage des petits bateaux seulement, n'avait plus été curée ; il s'ensuit que le fond s'était rehaussé et que les eaux, à chaque crue, débordaient sur les prairies.

On a compris dans le projet du perfectionnement de la Sambre française :

1^o Le creusement et l'élargissement du lit de la rivière sur presque toute la longueur ;

2^o Le redressement des parties trop sinueuses ;

3^o L'établissement de dix sas en maçonnerie et de neuf maisons éclusières ;

4^o La construction de ponts fixes et mobiles sur le canal, de ponts de halage et de vannes de décharge ;

5^o L'établissement d'un chemin de halage de 4^m,50 de largeur, élevé au-dessus de la ligne des plus grandes inondations et approprié à un halage par chevaux.

La longueur de la Sambre française, depuis la frontière jusqu'à Landrecies, est de 53,500 mètr. (11 lieues de 5,000 mètr.).

La pente est de 16^m,55. Elle est rachetée par dix écluses à sas.

La canalisation de la Sambre française, depuis la frontière jusqu'à Landrecies, a été autorisée par une ordonnance royale du 8 février 1826. (*Voir Annexe n° 26.*)

Cette ordonnance se réfère, quant aux travaux à exécuter, aux plans et devis arrêtés le 5 juillet 1825, par le directeur-général des ponts et chaussées.

Le cahier des charges (*V. Annexe n° 27*) fixait la durée de la concession à 70 ans en *maximum*, à partir du jour où les travaux seraient terminés et reçus. C'est sur cette durée que le rabais de l'adjudication devait s'établir.

La concession a été adjugée au sieur Foqueur, pour 54 ans et 10 mois. L'adjudication a été approuvée par l'ordonnance susmentionnée du 8 février 1826. (*V. Annexe n° 26.*)

La compagnie concessionnaire, après avoir fait des approvisionnements en pierres, briques, etc., a été forcée de suspendre les travaux pendant plusieurs années, à raison des discussions élevées sur le tracé, près des places de guerre, par les ingénieurs militaires.

Ces difficultés se trouvèrent levées en 1832.

L'acte constitutif de la société du canal de la Sambre (Sambre française) est du 18 août 1832. (*V. Annexe n° 28.*)

La société a été formée par MM. Urbain et Piard, comme propriétaires de la concession faite à M. Michel Foqueur.

MM. Urbain et Piard se sont engagés, à leurs risques et périls, à effectuer la

canalisation de la Sambre, conformément au cahier des charges, pour la somme de fr. 3,000,000, montant du capital social, et à faire recevoir les travaux par l'autorité, dans le courant de juillet 1834, au plus tard.

La recette brute du canal, a été évaluée par les concessionnaires à fr. 300,000 par an, ce qui correspondait à une recette nette de fr. 270,000, après déduction d'une somme de fr. 30,000 pour frais d'entretien, de perception et d'administration. D'après ces données, l'intérêt des actions devait être de 9 p. %. On annonçait que le revenu irait au double, aussitôt après l'achèvement du canal de jonction de la Sambre à l'Oise. (*V. le prospectus des concessionnaires, Annexe n° 29.*)

Tarif.

Le tarif annexé au cahier des charges de la concession de la Sambre française (*V. Annexe n° 27, in fine*), fixe le droit de navigation à 16 centimes par tonneau de chargement, pour tous objets ou marchandises, autres que le sable, les grès, les cendres de bois et de houille, qui ne sont imposés qu'à raison de 8 centimes par tonneau.

Les bateaux vides sont soumis à une taxe de fr. 1-50 par distance, ce qui correspond à environ 1 centime par tonneau.

Le droit correspond donc à 17 centimes par tonneau et par distance, pour le voyage à charge et le retour à vide.

Le cahier des charges porte, art. 15, que le tarif ne pourra être modifié que du consentement mutuel du gouvernement et du concessionnaire, et que, dans tous les cas, il ne pourra y être apporté d'augmentation qu'en vertu d'une loi.

§ III. — CANAL DE SAMBRE-ET-OISE.

HISTORIQUE ET DESCRIPTION.

Le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, s'étend depuis Landrecies jusqu'à La Fère.

L'art. 18 du cahier des charges de la concession de la canalisation de la Sambre française (*V. Annexe n° 27*), autorisait la compagnie concessionnaire à présenter des projets pour la jonction de la Sambre, soit avec l'Oise, soit avec l'Escaut, soit avec le bief de partage du canal de St-Quentin. Le même article assurait à la compagnie de la Sambre française :

- 1° La préférence, à conditions égales, pour l'exécution du canal de jonction ;
- 2° En cas d'éviction par un moindre soumissionnaire, le remboursement des sommes qu'elle justifierait avoir utilement dépensées pour la rédaction des projets.

La compagnie qui avait à choisir entre trois directions, donna la préférence au tracé qui suit les vallées du Noirieu et de l'Oise, entre Landrecies et La Fère. Cette ligne offrait l'avantage du tracé le plus direct sur Paris, point de destination de la plus grande partie des produits à transporter sur la nouvelle ligne.

Le tracé du canal a été approuvé dès 1826.

Mais il restait à déterminer la hauteur à laquelle serait tenu le bief de partage ; des considérations militaires exigeaient que ce bief ne fût pas creusé à une profondeur qui permît de déverser dans l'Oise les eaux de la Sambre, qui servent à la défense de la place de Landrecies.

La hauteur du bief de partage a été réglée par une délibération de la commission mixte des travaux publics, du 23 avril 1832, approuvée par les ministres des travaux publics et de la guerre, les 6 et 7 mai suivant. (*V. Annexe n° 30.*)

La concession du canal a été autorisée par une loi du 30 avril 1833. (*V. Annexe n° 31.*)

Cette loi fixe la durée de la concession à 99 ans ; elle autorisait néanmoins le gouvernement à ouvrir un nouveau concours, en accordant la perpétuité de la concession, au cas où il ne se présenterait pas de soumissionnaire à la première adjudication.

L'adjudication devait se faire au rabais, sur les prix du tarif annexé à la loi.

Les conditions de la concession ont été déterminées :

1° Par la loi précitée du 30 avril 1833, et par le tarif y annexé (*V. Annexe n° 31*) ;

2° Par le cahier des charges approuvé par le ministre du commerce et des travaux publics le 9 mai 1833 (*V. Annexe n° 32*) ;

3° Par une délibération de la commission mixte des travaux publics du 23 avril 1832, à laquelle le cahier des charges se réfère. (*V. Annexe n° 30.*)

L'adjudication a eu lieu à la préfecture du département de l'Aisne, le 8 août 1833, au profit de MM. Urbain père et Piard, les seuls soumissionnaires qui se fussent présentés, moyennant les prix du tarif annexé à la loi du 30 avril 1833, et 99 années de concession.

L'adjudication a été approuvée par une ordonnance royale du 29 octobre 1833.

Le canal de Sambre-et-Oise, est un canal à point de partage, en pente de 4^m,15 vers Landrecies et de 89^m,15 vers La Fère ; ces pentes sont rachetées, par 2 écluses du côté de Landrecies, et par 33 écluses vers La Fère.

La longueur du canal, depuis Landrecies jusqu'à La Fère, est de 65,638 mètr. (13 lieues de 5,000 mètr.).

Ses dimensions ont été réglées ainsi qu'il suit :

10 mètr. au plafond ; 2 mètr. de tirant d'eau ; digues ou chemins de halage de 4^m,50 de largeur, élevés à 1 mètr. au-dessus du niveau de l'eau ; écluses de 5^m,20 entre les bajoyers et de 41^m,50 de longueur entre les buses.

Les sas des écluses devaient pouvoir recevoir les plus grands bateaux de l'Escaut et du Nord, portant 180 tonneaux.

Les travaux d'établissement du canal de jonction ont été évalués à 10 millions de francs et les intérêts pendant l'exécution à fr. 1,550,000. La dépense totale devait donc être de fr. 11,550,000.

Tarif.

Le tarif annexé à la loi du 30 avril 1833 (*V. Annexe n° 31*), règle les droits ainsi qu'il suit :

Le charbon de terre, le sable, le marbre brut, les pierres, les cendres de bois ou de houille, par tonneau et par distance de 5 kilom.	fr. 0 20
Les engrais et les terres pyriteuses et aluminieuses	0 10
Tous autres produits ou marchandises.	0 35
Bateaux vides, par bateau et par distance de 5 kilom.	5 00

Ce qui, pour le vide, correspond à 4 centimes par tonneau, pour un bateau de 125 tonneaux.

Le mouvement de navigation du canal a été évalué à 464,000 tonneaux. (*V. le prospectus, Annexe n° 33.*)

Cette évaluation était basée sur un relevé statistique de la douane, d'après lequel le mouvement commercial de la France, avec la Belgique, la Hollande, la Prusse et l'Allemagne, serait le suivant :

	Tonneaux.
Importations	862,145
Exportations	107,894
Ensemble	970,039

On a supposé qu'un tiers de ce tonnage serait acquis au nouveau canal, ci. 323,345

On y a ajouté les produits des forêts, des carrières, des usines des bords de la Sambre et de l'Oise, qui seraient expédiés dans l'intérieur, et les marchandises consommées par les populations riveraines du canal et tirées de France, tonnage évalué à 140,455

Chiffre total du tonnage présumé 464,000

L'application du tarif à ce tonnage donne une recette brute annuelle de fr. 1,750,000

Après déduction des frais d'entretien et de perception, évalués à 50,000

Il reste un produit net de fr. 1,700,000

correspondant à $14\frac{7}{10}$ p. % du capital d'exécution.

Toutefois, l'on n'a annoncé aux actionnaires qu'un intérêt de 10 p. %.

(*V. le prospectus des concessionnaires, Annexe n° 33.*)

L'entreprise du canal de Sambre-et-Oise a été constituée en société anonyme. Les statuts réglés par acte notarié du 15 octobre 1834 (*Annexe n° 34*), ont été approuvés par ordonnance royale du 20 octobre 1834.

Sont intervenus au contrat de société :

1° La Société générale pour favoriser l'industrie, établie à Bruxelles ;

2° MM. De Rothschild frères, banquiers à Paris ;

3° M. Cordier, membre de la Chambre des Députés et

4° Les titulaires de la concession, MM. Urbain père et Piard.

Le capital social a été fixé à fr. 11,550,000.

MM. Urbain père et Piard ont fait à la société apport de leur concession, ainsi que de leurs travaux préparatoires évalués à fr. 250,000.

Ils se sont engagés envers la société à exécuter, à leurs risques et périls et pour une somme de fr. 10,000,000, qui en constituait le prix à forfait, tous les travaux quelconques du canal, y compris l'achat des terrains et le paiement de toutes indemnités.

MM. Urbain et Piard, devaient achever entièrement le canal et le faire recevoir par l'administration des ponts et chaussées, endéans les trois ans (1) à compter de l'ordonnance royale, à intervenir pour approuver les statuts. Le canal devait donc se trouver achevé, au plus tard, le 20 octobre 1837.

Le prix à forfait de dix millions était payable à MM. Urbain et Piard de la manière suivante :

En actions	2,000,000
En argent.	8,000,000
	10,000,000

Il devait être fourni par portions successives de fr. 250,000, exigibles au fur et à mesure de l'emploi de pareille somme et sous réserve que les travaux ou achats de terrains auraient au préalable été approuvés par l'ingénieur de la société.

Les administrateurs de la société du canal de jonction avaient le droit de surveiller les travaux pendant toute leur durée, ou de les faire surveiller par un ou plusieurs commissaires à désigner par eux. Cette surveillance était limitée à constater l'avancement des travaux et leur bonne exécution, conformément au cahier des charges.

Les statuts ont prévu le cas où la société prétendrait que MM. Urbain et Piard se seraient écartés des conditions du cahier des charges dans la confection des travaux. Dans ce cas, la société était autorisée à suspendre, à ses risques et périls, tout versement de fonds jusqu'à décision des arbitres.

M. J. Cordier, ingénieur, auteur des plans, études et projets du canal, a été désigné par les statuts comme ingénieur en chef, directeur des travaux.

La Société générale des Pays-Bas, stipulant pour trois quarts, et MM. De Rothschild frères, stipulant pour un quart, se sont engagés :

1° A payer, à la décharge de la société du canal de Sambre-et-Oise, à MM. Urbain et Piard les 8 millions qui, avec les 2 millions d'actions attribués à ces derniers, formaient les 10 millions, montant du prix à forfait de l'exécution des travaux ;

2° A payer l'intérêt des actions à raison de 5 p. o/o, pendant trois ans, durée présumée de l'exécution des travaux.

La Société générale et MM. De Rothschild frères, en raison des 8 millions

(1) Le cahier des charges accordait cinq ans. (V. art. 1^{er}, *Annexe n° 32.*)

qu'ils avaient à avancer, des intérêts qu'ils avaient à servir, et de leur commission de banque, ainsi que du cautionnement de fr. 250,000 qu'ils avaient fourni pour MM. Urbain père et Piard, avaient droit, aux termes des statuts, à 1,910 actions représentant fr. 9,550,000.

Il paraît que les entrepreneurs, au lieu de travailler de commun accord, cessèrent bientôt de s'entendre; la marche des travaux ne tarda pas à se ralentir.

Le canal qui devait être achevé au mois d'octobre 1837, ne l'était pas encore à la fin de 1838, lorsqu'une forte crue d'eau vint causer aux ouvrages des dégradations considérables.

Cet état de choses fut la source d'embarras sérieux pour la société, en ce que les entrepreneurs n'étaient pas en mesure de faire les réparations que le canal réclamait impérieusement et que les dix millions destinés à l'exécution des travaux étaient presque épuisés.

La société crut en conséquence devoir porter devant un tribunal arbitral les contestations qui s'étaient élevées entre elle et les entrepreneurs.

Ce tribunal, après d'assez longs débats, envoya la société en possession du canal et l'autorisa à en percevoir les produits, en admettant d'ailleurs ses réserves contre MM. Urbain et Piard.

Les arbitres ont en outre désigné M. l'ingénieur Emmery, directeur des eaux de Paris, à l'effet de constater l'état du canal, d'évaluer les travaux nécessaires à sa réparation ou à son achèvement, et de faire procéder directement à l'exécution de ces travaux pour compte de qui il appartiendra.

M. Emmery accepta la mission qui lui était donnée par le tribunal arbitral; mais, pour qu'il pût la remplir, il était indispensable de mettre des fonds à sa disposition. La société, dont le capital était épuisé, dut donc recourir à un emprunt : en assemblée générale, elle autorisa son conseil d'administration à négocier pour fr. 700,000 d'obligations, portant intérêt et remboursables par annuités sur les produits futurs de la navigation.

Cette somme de fr. 700,000, qui est à peu près absorbée, n'a pu suffire à l'achèvement du canal; de nouvelles inondations ont occasionné de nouveaux dommages.

Il semble d'ailleurs, que les moyens d'alimenter suffisamment le bief de partage, présentent encore un problème non résolu.

Il reste donc :

1^o A garantir le canal contre l'action des crues extraordinaires, afin de prévenir le retour des dégradations qui ont signalé les deux dernières années;

2^o A compléter l'alimentation du bief de partage.

Comme il est question aujourd'hui de réduire les droits de navigation du canal de Sambre-et-Oise, il ne sera pas inutile de connaître les avis émis en 1826, par les chambres de commerce de Paris et de Lille, sur le tarif alors en projet.

Ces avis sont reproduits parmi les *Annexes*, sous les n^{os} 35 et 36.

CHAPITRE II ou DEUXIÈME PARTIE.

MOYENS DE RENDRE LA LIGNE DU CANAL DE SAMBRE-ET-OISE COMMUNE AUX BASSINS DE MONS ET DE CHARLEROY.

Nous venons de décrire la ligne nouvelle de Paris à Charleroy.

Nous avons dit qu'il était possible de faire participer Mons à cette ligne.

Deux moyens s'offrent à cet effet :

1^o Le creusement d'un canal de la Sambre au canal de Mons;

2^o La construction d'un chemin de fer rattachant la Sambre au système des chemins de fer industriels établis au couchant de Mons.

L'un et l'autre moyens ont été étudiés.

L'un et l'autre ont été l'objet de demandes en concession.

Pour l'un et l'autre, les demandes, complètement instruites, sont restées sans résultat.

Le premier projet, en rendant la ligne du canal de la Sambre à l'Oise commune aux exploitations de Charleroy et de Mons, achèverait, de plus, en Belgique la jonction des bassins de la Meuse et de l'Escaut.

Sous ce point de vue, le premier projet offre donc un caractère spécial digne, à un haut point, de l'attention publique; il fait partie des études destinées à perfectionner et à compléter le système de navigation en Belgique.

Ce projet aurait pu faire l'objet d'une publication spéciale; nous préférons le comprendre dans ce travail qui embrasse le système de navigation dans son ensemble. La destination du canal de Mons à la Sambre ne sera d'ailleurs que mieux comprise.

§ 1^{er}. — CANAL DE MONS A LA SAMBRE.

JONCTION DES BASSINS DE LA MEUSE ET DE L'ESCAUT.

Description du projet.

La concession du canal de Mons à la Sambre a été demandée, en janvier 1835, par M. V.-J. Van der Elst, ingénieur civil à Cuesmes. (*V. Annexe n^o 37.*)

Long-temps auparavant, différents projets, tendant à réunir la Sambre au canal de Mons, avaient déjà été conçus et étudiés.

Dès 1810, en exécution d'un décret impérial du 3 mai, l'ingénieur Hageau avait formé trois projets pour établir cette communication.

M. De Puydt s'est occupé du même projet, à partir de 1826, en vertu d'une autorisation du gouvernement des Pays-Bas.

D'après le projet du sieur Van der Elst, le canal de jonction partirait du bief supérieur du canal de Mons à Condé, en amont du pont-canal, et s'embrancherait dans la Sambre, à Erquelines, à 900 mètres de la frontière française.

La longueur du canal serait de 24,370 mètr. (environ 5 lieues de 5,000 mètr.); les dimensions du canal seraient les mêmes que celles des canaux de Mons à Condé et de Pommerœul à Antoing. Le bief de partage serait placé à 103 mètr. au-dessus du canal de Mons et à 14^m,20 au-dessus de la Sambre. La pente vers Mons serait rachetée par 16 ou 18 écluses, dont plusieurs à sas double et même triple. Du côté de la Sambre, il y aurait trois écluses à sas double.

Les travaux de premier établissement sont évalués par le demandeur en concession à fr. 5,572,000.

Le mouvement de la navigation, d'après les calculs du même demandeur, serait le suivant :

Bateaux chargés.

	Ton.
1° Charbons du Borinage dirigés vers Compiègne	150,000
2° » de Charleroy, passant par Mons.	40,000
3° Minerais, pierres calcaires pour les hauts-fourneaux.	15,000
4° Bois, marbres, pierres à bâtir, fer, ardoises, chaux hydraulique	50,000
5° Cendres de mer et autres engrais.	5,000
6° Toutes autres espèces de marchandises	20,000
Total. . . .	280,000

Bateaux vides.

Tonnage égal à celui des bateaux chargés 280,000

Le tarif aurait les bases suivantes :

Par lieue de 5,000 mètr. et par tonneau { bateaux chargés . . . fr. » 30
bateaux vides. » 075

Ce tarif, appliqué au mouvement présumé, donnerait une recette annuelle de fr. 525,000.

Les dépenses annuelles, y compris intérêt et amortissement du capital d'exécution, et prime de gain, s'élèveraient à 9 p. % du capital, savoir :

1° Intérêt	5
2° Entretien et administration . . .	1 $\frac{1}{4}$
3° Amortissement	1
4° Prime de gain.	1 $\frac{3}{4}$
Total. . . .	9 p. % ou fr. 501,533.

Enquête.

La demande en concession du canal de Mons à la Sambre, a été soumise à une enquête ordonnée par arrêté ministériel du 13 février 1836.

Se sont prononcés *contre le projet* :

1^o Les propriétaires des usines établies sur la Trouille à Villers-sire-Nicole (France). Cette opposition était motivée sur le préjudice à résulter éventuellement pour les usines, des prises d'eau projetées à la Trouille, pour l'alimentation du canal (V. *Annexe n° 39*) ;

2^o Un grand nombre de propriétaires de charbonnages du couchant de Mons ; ceux-ci se sont attachés surtout à établir que le projet n'était pas financièrement exécutable. (V. *Annexe n° 40*.)

Se sont prononcés *pour le projet* :

1^o La commission d'enquête ;

2^o La chambre de commerce de Charleroy ;

3^o La chambre de commerce de Mous ;

4^o La régence de Mons ;

5^o La députation des États du Hainaut.

La commission d'enquête (V. son avis du 26 avril 1836, *Annexe n° 41*) a reconnu, à l'unanimité, l'utilité publique du projet, mais sans exclusion d'autres projets.

La chambre de commerce de Charleroy (V. son avis du 5 mai 1836, *Annexe n° 42*) pense que le canal, en réunissant la Meuse et la Sambre à l'Escaut, permettra de transporter les bois de construction des rives de la Meuse et de la Sambre, sur les rives de l'Escaut, où les matériaux de cette espèce manquent généralement ; le canal serait aussi très utile au district de Charleroy, en lui ouvrant un débouché vers Tournay et l'Escaut, pour ses charbons propres à la cuisson de la chaux et des briques. Et, en retour, les charbons gras du couchant de Mons, trouveraient un placement certain dans les nombreuses usines des environs de Charleroy, qui traitent le fer au coak.

La chambre de commerce de Mons (Voir son avis du 15 mai 1836, *Annexe n° 43*) pense que la réunion de deux grandes navigations, par une navigation du même système, dans un pays aussi riche que le Hainaut, en productions agricoles et minérales, ne peut avoir que la plus heureuse influence sur le développement de sa prospérité industrielle et commerciale ; elle se réunit, en conséquence, à l'avis de la commission d'enquête, mais en faisant les mêmes réserves en ce qui concerne tous autres projets de routes, de chemins de fer ou de canaux, projets dont le canal de Mons à la Sambre, ne doit, en aucune manière, consacrer l'exclusion.

La régence de Mons, dans une note du 24 avril 1836 (V. *Annexe n° 44*), s'est attachée à deux points principaux :

a. La convenance qu'il y aurait à faire passer le canal à l'intérieur de la ville, au lieu de le diriger sur Cuesmes;

b. La supériorité du canal de Mons à la Sambre, sur le chemin de fer projeté, du Flénu à la Sambre (ou du Flénu à Haumont).

Cette note est appuyée de quatre tableaux, qui font connaître :

1^o Les frais de transport du tonneau de charbon, de Jemmappes à Chauny, par le chemin de fer du Flénu à Haumont, la Sambre et le canal de Sambre-et-Oise, et par le canal de Mons à Condé, le haut Escaut et le canal de St-Quentin (1);

2^o Les frais de transport du tonneau de charbon, de Charleroy à Mons, par le canal projeté de Mons à la Sambre, et par le chemin de fer projeté du Flénu à Haumont.

Cette note de la régence de Mons peut, à certains égards, être considérée comme une opposition au projet du chemin du Flénu à Haumont.

La députation des États, après avoir pesé les raisons alléguées de part et d'autre, déclare (*V. son avis du 18 juin 1836, Annexe n° 45*) avoir acquis la conviction des avantages incalculables qui doivent résulter de l'établissement du canal projeté, pour le transport des houilles, bois, fers, marbres, pierres et autres produits pondéreux dont le pays abonde; elle appuie, en conséquence, les avis favorables de la commission d'enquête et des chambres de commerce de Mons et de Charleroy; elle se prononce, comme la commission d'enquête, contre l'exclusion de tout autre projet, et exprime le vœu qu'il puisse être satisfait aux réclamations de la régence de Mons, en faveur de la direction par l'intérieur de la ville.

Suites de l'enquête.

Bien que les opérations de l'enquête eussent été terminées en juin 1836, le canal n'a pu être décrété qu'en août 1838. Ce retard doit être attribué surtout aux réclamations formées par le gouvernement français contre le projet, à raison des prises d'eau qu'il était question de faire à la Trouille et au ruisseau de Boutignies. Ces cours d'eau rentrant en France au-dessous du point où les prises d'eau devaient se faire, le gouvernement français avait craint que les usines qu'ils alimentent en aval de ce point, n'éprouvassent un notable préjudice de la construction du canal. Après une longue correspondance restée infructueuse, le gouvernement belge était parvenu à déterminer le ministère français à consentir à la création d'une commission mixte d'ingénieurs des deux pays. Peu après la création de cette commission, la difficulté s'est

(1) La régence de Mons établit de la manière suivante, les frais de transport du tonneau de charbon de Jemmappes à Chauny :

1 ^o Par le chemin de fer du Flénu à Haumont, la Sambre et le canal de Sambre-et-Oise	fr.	9	95	18
2 ^o Par le canal de Mons à Condé, le haut Escaut et le canal de St-Quentin.		5	10	12
Différence en faveur de la voie par Condé et St-Quentin. . . .	fr.	4	85	08

trouvée levée par le désistement du demandeur en concession à toute prétention sur les prises d'eau, objet du litige. L'on avait en effet reconnu la possibilité de suppléer à ces eaux par celles de la Sambre, à la seule condition d'amener au 1^{er} bief de la partie belge de cette rivière canalisée, le ruisseau la Thure, qui a actuellement son embouchure dans le 2^e bief.

Le canal de Mons à la Sambre a été décrété par un arrêté royal du 28 août 1838. (*V. Annexe n° 46.*) D'après l'art. 2 de cet arrêté, le canal doit avoir son origine dans le bief supérieur de la Sambre en Belgique, près du village d'Erquelinnes. Il traverse d'abord ce village et se dirige, en laissant celui de Grand-Reng à gauche, vers la ferme du Grand-Rignœux à Rouveroy. Il descend ensuite dans la vallée de la Trouille et traverse le village de Givry, en se tenant généralement sur la rive droite de cette rivière. Immédiatement en aval de Givry, le canal franchit la Trouille pour se placer sur la rive gauche de la rivière, qu'il suit à peu près parallèlement, en traversant les territoires d'Harmignies et de Spiennes; de ce point il se dirige sur le canal de Mons à Condé, soit par Cuesmes, soit en traversant la ville de Mons.

En ce qui concerne l'alimentation, l'arrêté du 28 août 1838 porte, qu'on conduira au bief de partage les eaux des ruisseaux qui coulent sur le territoire de la commune de Peissant et qu'on y élèvera, à l'aide de machines à vapeur, les eaux du bief supérieur de la Sambre.

Le cahier des charges porte la date du 25 août 1838; il a été accepté par le demandeur en concession antérieurement à l'adjudication. (*V. Annexe n° 47.*)

Au jour fixé pour l'adjudication (6 octobre 1838), personne ne s'est présenté pour soumissionner l'entreprise, pas même M. Van der Elst, demandeur en concession. Celui-ci s'est borné à remettre au gouverneur, séance tenante, une déclaration par laquelle, sous réserve de tous ses droits comme auteur du projet, il demandait que l'adjudication fût ajournée jusqu'à l'époque où la question du passage par Mons et les arrangements y relatifs auraient été résolus et réglés.

Le gouverneur crut, en conséquence, devoir ajourner l'adjudication au 26. (*V. le procès-verbal, Annexe n° 48.*)

Le 13 octobre, le sieur Van der Elst écrivit au ministre pour l'informer de ce qui avait eu lieu à l'adjudication du 6; il faisait connaître en même temps que, depuis le 6, des relations s'étaient établies sous la médiation du gouverneur, entre l'administration municipale et lui et qu'il s'était chargé de préparer un projet pour la traversée de Mons. Vu le temps à consacrer à ce travail et le délai nécessaire pour parvenir à un arrangement avec la régence de Mons, et eu égard au discrédit dont l'entreprise serait frappée si une nouvelle adjudication était annoncée sans résultat, le sieur Van der Elst terminait en demandant qu'un nouveau jour pour l'adjudication ne fût pas fixé avant l'époque où il pourrait se rendre concessionnaire, époque qu'il aurait soin d'indiquer ultérieurement au ministre. (*V. Annexe n° 49.*)

Le ministre prenant en considération la demande du sieur Van der Elst, chargea le gouverneur, par lettre du 20 octobre (*V. Annexe n° 50*), d'ajourner indéfiniment l'adjudication.

Le 1^{er} décembre, le gouverneur informa le ministre que le sieur Van der Elst venait de remettre à la régence de Mons un plan indiquant les directions qui lui avaient paru les plus convenables pour la traversée de la ville afin que cette administration pût délibérer sur le tracé auquel elle entendait donner la préférence.

Le 4 mars 1839, le gouverneur communiqua au sieur Van der Elst, pour avoir ses observations et avec invitation de ne rien négliger pour mener l'affaire à bonne fin :

1^o Une lettre du ministre de la guerre du 23 décembre 1838, relative au tracé du canal dans ses rapports avec le système des fortifications de la place de Mons; 2^o Deux plans indiquant des essais de tracé; 3^o Une lettre de l'administration communale qui accompagnait l'envoi de ces pièces.

M. Van der Elst répondit au gouverneur, le 1^{er} octobre 1839 (*V. Annexe n^o 51*), en faisant connaître qu'il se livrerait au travail demandé, aussitôt que l'on pourrait entrevoir quelque chose de fixe touchant le démantèlement de la place de Mons et la station du chemin de fer.

§ II. — CHEMIN DE FER DU FLÉNU A HAUMONT.

Description du projet

La demande en concession du chemin de fer du Flénu à la Sambre, a été formée, le 23 juillet 1835, par M. Frédéric Basse. (V. *cette demande*, *Annexe n° 52*.) En présentant ce projet, M. Basse s'est proposé :

1^o De faciliter le transport vers Tournay et les Flandres, des charbons de Charleroy dits *maigres*, nécessaires pour la cuisson de la chaux et des briques ;

2^o D'approvisionner le district houillier de Mons, de minerais de fer et de castine pour la fabrication du fer ;

3^o De faciliter le transport dans les vallées de l'Oise, de l'Aisne et de la Sambre, des charbons du Flénu que Charleroy ne peut fournir ;

4^o De donner aux charbons de Mons les moyens de concourir avec ceux de Charleroy sur le marché de Chauny, marché d'où ils seraient exclus par suite de l'exécution du canal de la Sambre à l'Oise (1).

Le tracé du chemin de fer du Flénu à la Sambre, se dirige par la ligne la plus courte vers la Sambre supérieure ; son développement est de 20,773 mètr. (4 lieues de 5,000 mètres).

Suivant le projet, de *la Boule*, point situé au centre des houillères du Haut et du Bas-Flénu, et déjà mis en communication avec le canal de Mons et toutes les houillères de ce district, le chemin de fer s'élèverait sur le plateau houillier de Pâturages, par un plan incliné de 1,013 mètr. de long. et de 0^m,03637 de pente ; il traverserait ensuite, de niveau, la plaine des charbonnages de Grisœul et des groupes houilliers de l'Agrappe et du fond de Wasmes, sur une longueur de 988 mètr. ; de là, il s'élèverait, de nouveau, par un second plan incliné, dit *de Colfontaine*, de 1,923 mètr. de longueur et de 0^m,0272 de pente, sur le plateau horizontal du Sart. plateau qu'il parcourrait de niveau sur une longueur de 4,296 mètr. jusqu'au lieu appelé *Noire-Bouteille*. Là, s'inclinant à gauche, il arriverait sur le faite qui sépare le bassin de la Haine de celui de la Sambre, au moyen d'un troisième plan incliné, dit *plan incliné supérieur*, de 506 mètr. de longueur et de 0^m,0216 de pente. Cette sommité serait parcourue sur une étendue de 5,847 mètr. jusqu'au point nommé *les Vents*. De là, côtoyant par six alignements successifs, la petite rivière de la Flamenne, avec des pentes de 0^m,0041 et 0^m,0031, il viendrait aboutir à la Sambre, à Haumont, à 3,800 mètr. en amont de Maubeuge (2).

A la Sambre une gare, ou un bassin d'embarquement de 40 mètr. de large,

(1) Ce qui supposait que la ligne nouvelle serait plus avantageuse que celle du canal de St-Quentin ; aujourd'hui on pense le contraire, puisqu'on demande l'abaissement du tarif de la Sambre, pour mettre Charleroy en position de concourir avec Mons sur le marché de Paris.

(2) Sur les observations du génie militaire, le tracé a été modifié de manière à se diriger de la frontière sur Maubeuge par un seul alignement.

serait établi perpendiculairement à la rivière sur une longueur de 600 mètr. ; ses côtés seraient bordés de rivages de dépôt et d'embarquement.

La longueur totale de ce tracé serait de 20,773 mètr. dont 9,000 mètr. en Belgique et 11,773 mètr. en France, les frontières se rencontrant au pied du plan incliné supérieur.

Pour mettre le canal de Mons et toutes les branches du système des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu en communication directe et facile avec le chemin de fer du Flénu à Haumont, les chemins de fer du Flénu devaient recevoir les additions suivantes, à exécuter par la compagnie concessionnaire de ces chemins, moyennant un péage de 22 centimes par chaque tonneau passant en remonte à la Boule :

1^o Redoublement de voies sur la branche du *Rieu-du-Cœur*, sur 2,170 mètr. de longueur et réduction de la pente la plus forte de cette branche, de 0^m,007 ;

2^o Jonction du chemin de fer du Haut-Flénu avec celui des Produits, par une simple voie de 630 mètr. de longueur ;

3^o Jonction de la double voie du Rieu-des-Produits, avec la branche centrale du Rieu-du-Cœur, par une double voie de 1,227 mètr. ;

4^o Raccordement de cette dernière branche avec la branche vers Wasmes, par une courbe de 200 mètr. ;

5^o Jonction du chemin de fer des établissements d'Hornu avec le système général, par un embranchement de 400 mètr. à simple voie.

Six machines à vapeur devaient être établies pour desservir les trois plans inclinés, savoir :

Deux machines de 50 chevaux chacune, à chacun des deux 1^{rs} plans inclinés et

Deux machines de 30 chevaux chacune, au troisième plan incliné.

La largeur de la voie devait être la même que celle des chemins de fer du Flénu, savoir : 1^m,20 d'axe en axe des rails.

Le nouveau chemin de fer devait être exploité au moyen de chevaux ; on prévoyait pouvoir conduire les waggons à la Sambre en 4 heures et les ramener dans le même temps.

L'estimation était la suivante :

Voie principale	{ en Belgique.	fr. 1,289,805
	{ en France.	1,534,308
Total pour la voie principale . . .		fr. 2,824,113 (1).
Raccordements dans les chemins de fer du Flénu. . . .		353,374.

Les dépenses annuelles, traction non comprise, étaient estimées (*V. Annexe n^o 53*) à 10 p. % du capital d'exécution, savoir :

(1) A cette somme doit être ajouté le coût de la branche de l'Agrappe demandée dans l'enquête. Ce coût est porté à fr. 656,592 dans une note de M. Basse, du 11 avril 1836. (*Annexe n^o 53.*) Cette addition porte le coût total, pour la voie principale, à fr. 3,480,705.

Intérêt simple	5
Entretien, exploitation et administration.	2 $\frac{1}{2}$
Remboursement	1
Prime de gain.	1 $\frac{1}{2}$
Total.	10 ou fr. 348,370

La traction (*V. Annexe n° 53*), à raison de 3 centimes par tonneau et par kilomètre, et de fr. 0-56 pour les trois plans inclinés, devait coûter annuellement. 311,375

Total des dépenses annuelles. fr. 659,745

On estimait que les transports de charbon et autres produits provenant de Charleroy, Mons, Mariemont, Houdeng, la Sambre et l'Escaut, traversant le chemin de fer, seraient les suivants :

1° Charbons maigres de Charleroy	23,000 tonn.
2° Tous autres charbons	226,000 »
3° Minerais de fer et pierre calcaire pour les fonderies	20,000 »
4° Fumiers, cendres de mer, engrais de toute espèce	2,000 »
5° Toutes autres marchandises	10,000 »
Total du tonnage présumé.	281,000 (1).

Le tarif était le suivant, traction comprise.

Charbons maigres de Charleroy, transportés de la Sambre au Flénu.

Par tonneau	{ en France	1 05
	{ en Belgique	» 70
Total.	fr.	1 75

Minerais de fer, pierre calcaire.

Même droit.

Fumier, cendres de mer, engrais.

Même droit.

(1) Ces chiffres sont extraits d'une note de M. Basse du 11 avril 1836. (*V. Annexe n° 53.*) Dans sa demande en concession du 23 juillet 1835 (*V. Annexe n° 52.*), M. Basse ne portait pas le tonnage présumé au delà de 225,000 tonn., savoir :

1° Charbons maigres de Charleroy	23,000 tonn.
2° Tous autres charbons	180,000 »
3° Minerais de fer et pierre calcaire pour les fonderies.	10,000 »
4° Fumier, cendres de mer, engrais.	2,000 »
5° Toutes autres marchandises	10,000 »
Total	225,000 »

Charbons transportés à la Sambre.

Par tonneau.	{	en Belgique	1 32
		en France	1 18
Total fr.			<u>2 50</u>

Marchandises diverses.

		Vers la Sambre	Vers le canal de Mons.
Par tonneau.	{ en Belgique	1 82	1 44
	{ en France	1 68	2 06
Total . . . fr.		<u>3 50</u>	<u>fr. 3 50</u>

En appliquant le tarif aux transports présumés, on trouve les résultats suivants :

23,000 tonn.	de charbon maigre de Charleroy, à	fr. 1 75	fr. 40,250
226,000	» de charbon de toutes espèces, à	2 50	550,000
20,000	» de minerais et pierres à chaux, à	1 75	35,000
2,000	» de fumier, engrais, etc., à	1 75	3,500
10,000	» de toutes espèces de marchandises, à	3 50	35,000
Total.		fr.	663,000

Somme égale aux dépenses annuelles.

Par lettre du 31 août 1835 (*V. Annexe n° 54*), la société concessionnaire des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, a déclaré adhérer, en ce qui la concernait, au projet présenté par M. Basse.

Enquête.

Ce projet a été soumis à une enquête, en exécution d'un arrêté ministériel du 10 septembre 1835.

Parmi les pièces de l'enquête, une seule est positivement contraire au projet : c'est une réclamation, en date du 16 décembre 1835, du sieur Soupart et consorts, industriels de l'arrondissement de Charleroy. (*V. Annexe n° 55.*) Les signataires de cette réclamation pensent que le chemin de fer du Flénu à Haumont, enlèverait à l'arrondissement de Charleroy le débouché du canal de Sambre-et-Oise, par l'avantage que trouverait le commerce français à s'approvisionner à Maubeuge, de charbons de Mons. Ils pensent en outre que le chemin de fer du Flénu à Haumont, rendrait impossible ou au moins ferait ajourner pendant long-temps le canal de Mons à la Sambre, canal qui mettrait les charbons de Charleroy à même de rivaliser avec ceux d'Anzin et de Fresnes dans l'arrondissement de Tournay et une partie des Flandres.

Les sociétés de l'Agrappe et du Levant du Flénu (*V. leurs réclamations, Annexes nos 56 et 57*) ont fait observer que le chemin de fer, tel qu'il était projeté, ne pouvait être utile aux charbonnages qui en ont le plus besoin ; elles ont demandé en conséquence que la direction fût changée, ou qu'il fût construit des embranchements pour desservir les houillères auxquelles n'aboutit pas le chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu.

La chambre de commerce de Mons, se référant à l'avis d'une commission spéciale choisie dans son sein (V. *Annexe n° 58*), regarde comme incontestable que la branche de commerce qui doit donner la vie à tout chemin de fer ou canal de jonction entre le Borinage et la Sambre, est l'exportation des houilles du couchant de Mons en France, par le canal de Sambre-et-Oise; que cette exportation sera d'autant plus considérable par le nouveau canal, qu'elle éprouve plus de difficultés par le haut Escaut et le canal de St-Quentin, sur lesquels elle paie une foule de droits exorbitants; que le chemin de fer en projet, tracé vers la Sambre, par la ligne la plus courte, et la joignant le plus haut possible dans la direction de Paris, est parfaitement approprié à ce but d'exportation; qu'à l'avantage direct d'un débouché vers la nouvelle voie, ouverte par la canalisation de la Sambre et sa jonction à l'Oise, viendra se joindre l'avantage de la concurrence entre les deux lignes du canal de l'Oise et du canal de St-Quentin.

Après différentes observations de détail, particulièrement sur la nécessité d'un embranchement qui, partant d'un point quelconque du tracé avant sa jonction avec le chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu, au point de *la Boule*, serait dirigé à l'est, par les concessions de l'Agrappe, Bisiva, Auvergies et Picquery, vers les fosses d'en haut de Crachet, la chambre de commerce de Mons s'est occupée de la comparaison des frais de transport par le chemin de fer du Flénu à la Sambre, et par le canal de Mons à Erquelines (projet Van der Elst), comparaison qui, par les calculs de la chambre de commerce, aboutit à une différence de fr. 1-33 par tonneau, à l'avantage du chemin de fer.

Se résumant, la chambre trouve au projet un caractère éminent d'utilité publique.

La commission d'enquête (V. *le procès-verbal de ses opérations, en date du 21 décembre 1835, Annexe n° 59*) a d'abord émis l'opinion que les réclamations formées par les sociétés charbonnières de l'Agrappe et du Levant du Flénu, étaient fondées et qu'il y avait lieu d'ajouter au projet les embranchements nécessaires pour faire jouir les charbonnages de cette localité, de l'avantage du transport vers la Sambre. M. Basse, auteur du projet, qui assistait à la séance, a déclaré accéder à cette demande.

La commission a ensuite remarqué que le tracé du projet entraînait sur le territoire français, en sortait pour y rentrer encore sur un autre point, ce qui paraissait être un grand inconvénient; mais, sur l'observation de l'auteur du projet, qu'il avait été impossible d'éviter cet inconvénient à cause des accidents du terrain, elle n'a pas cru devoir insister sur ce point.

La commission n'a pas insisté non plus, à cause des difficultés insurmontables que présentent les dispositions du terrain, sur la convenance de faire participer les charbonnages du couchant du Flénu, aux avantages de la nouvelle communication.

M. Van der Elst, demandeur en concession du canal de Mons à la Sambre, a été entendu par la commission; il a exprimé la crainte de voir le chemin de fer faire obstacle au canal, et a demandé en conséquence à ce qu'il fût

sursis aux opérations de l'enquête, jusqu'au moment où l'instruction de son projet de canal serait parvenue au même degré d'avancement. La commission a fait connaître au sieur Van der Elst, qu'elle ne pouvait se dispenser de donner son avis sur le projet qui lui était soumis et que, dans tous les cas, il lui paraissait évident que l'exécution du chemin de fer ne pouvait pas faire obstacle à l'exécution du canal ; M. Van der Elst n'ayant pas insisté, la commission a décidé que les observations qu'il avait présentées ne pouvaient pas être considérées comme une opposition.

Elle a reconnu qu'il devait en être de même des réclamations faites par plusieurs industriels et exploitants de l'arrondissement de Charleroy.

Prenant ensuite en considération les nombreux avantages que paraît offrir le chemin de fer dont le projet lui est soumis, la commission en reconnaît l'utilité publique, mais sous la condition de la construction des embranchements demandés par les sociétés du Levant du Flénu et de l'Agrappe, embranchements qui lui ont paru être le complément indispensable du projet.

La députation des États (V. son avis du 16 janvier 1838, *Annexe n° 60*) a déclaré partager entièrement l'avis émis par la commission d'enquête.

Aux pièces de l'enquête, il a paru utile de joindre une lettre remarquable de la chambre de commerce de Mons, du 12 novembre 1837 (V. *Annexe n° 61*), lettre dont voici l'analyse :

La navigation charbonnière de Mons vers Paris, rencontre de nombreux obstacles sur la ligne du haut Escaut et du canal de St-Quentin.

Ces obstacles résultent de ce qu'une seule voie est affectée à l'écoulement d'une masse de produits, qui, de jour en jour, devient plus considérable,

1° Par l'extension de l'exportation des charbons de Mons dans cette direction ;

2° Par le développement de l'extraction dans les mines françaises d'Anzin, de Fresnes, de Bruille, de Denain, de Douchy, d'Abscon et d'Aniche.

L'Escaut n'offre donc plus une route suffisante aux embarcations qui chargent aux différents ports belges et français, et dont le nombre s'augmente sans cesse.

C'est à cette insuffisance de l'Escaut supérieur en France, qu'il faut attribuer que, depuis 1835, un grand nombre de bateliers se dirigent vers Cambray par le canal d'Antoing, la Scarpe et le canal de la Sensée, et se soumettent ainsi à un détour de 30 à 40 lieues, et à un excédant de dépenses de fr. 220 par bateau.

Il résulte de cet état de choses, que, depuis les ordonnances françaises de 1836, les charbons anglais excluent les charbons belges des marchés du Havre, d'Elbœuf et de Rouen. Le charbon de Mons y revient à fr. 4-25 l'hectolitre, tandis que le charbon anglais ne s'y vend que fr. 3-74. La promptitude des arrivages tend en outre à assurer la préférence aux houilles anglaises : tandis qu'il faut aux bateaux de Mons trois mois et plus, pour se rendre à Rouen, les navires expédiés de Newcastle, y parviennent en 15 ou 20 jours.

Dans la prévision de ces résultats, divers projets avaient été conçus pour

mettre les charbonnages du couchant de Mons, en communication avec la Sambre.

La route nouvelle de la Sambre et du canal de Sambre-et-Oise, sera loin d'être aussi fréquentée que celle de l'Escaut. Le caual de Sambre-et-Oise, conçu dans le but d'offrir un débouché aux houilles de Charleroy, ne répondra pas à ce qu'on s'en était promis à cet égard, puisque presque tout le combustible extrait dans le bassin houillier de la Sambre, est consommé sur les lieux (1), dans les nombreuses usines que l'on y a récemment établies, et que le reste s'expédie vers Bruxelles et Anvers. L'arrondissement de Charleroy ne fournit pas même assez de charbons gras pour la consommation de ses hauts-fourneaux, qui déjà ont dû, maintes fois, en faire venir des mines de Mons. On peut donc croire qu'aucun encombrement ne paralysera l'activité de cette navigation, et que l'on pourra faire en huit à dix jours, le trajet de Maubeuge à Chauny.

Le chemin de fer du Flénu à Haumont, ferait arriver le charbon de Mons sur les rives de la Sambre par la ligne la plus courte. L'exécution en est facile et pourrait se terminer promptement. Les charbons de Mons, en suivant cette voie, parviendraient peut-être à soutenir la concurrence avec ceux d'Angleterre, dans les départements de la Normandie.

Quand deux lignes de navigation seront praticables vers l'Oise et la Seine, le prix du fret se maintiendra à un taux modéré, régulier et exempt de fluctuations.

Le chemin de fer du Flénu à Haumont aurait encore l'avantage de rendre la vie à plusieurs charbonnages importants qui, situés au midi du bassin, sont trop éloignés du canal de Mons pour y transporter leurs produits à des conditions favorables. Les charbonnages de cette localité renferment presque tous des couches très riches de houille grasse.

La route pavée de Quiévrain à Givry et le canal de la Trouille (2), formeront le complément des communications de Mons vers la Sambre.

Le canal de la Trouille et le chemin de fer vers Haumont, sont également utiles et ne se trouveront jamais en concurrence.

Le chemin de fer doit être considéré comme une seconde route vers Paris, le canal comme un moyen de jonction entre les bassins de la Meuse et de la Sambre et ceux de la Haine et de l'Escaut.

En terminant, la chambre de commerce de Mons demandait la mise en adjudication la plus prompte de la partie belge du chemin de fer du Flénu à Haumont.

Suites de l'enquête.

Le gouvernement était dans la nécessité d'attendre que l'instruction relative au projet de canal fût parvenue au même degré d'avancement que l'instruc-

(1) Observation faite à la fin de 1837.

(2) C'est-à dire le canal de Mons à la Sambre, par la vallée de la Trouille (projet Van der Elst).

tion du chemin de fer. Les deux projets pouvant être considérés comme en concurrence pour les transports vers l'Oise, la priorité accordée au chemin de fer eût pu être de nature à compromettre l'exécution du canal.

Toutefois, le gouvernement n'entendait pas exclure le chemin de fer au profit du canal.

Le ministre des travaux publics, en communiquant à M. Basse le projet de cahier des charges provisoirement arrêté par l'administration pour le chemin de fer du Flénu à Haumont (*V. ce projet, Annexe n° 62*), lui fit connaître que son intention était de mettre simultanément en adjudication le chemin de fer et le canal et de concéder le chemin de fer, s'il se présentait un adjudicataire, quel que pût être d'ailleurs le sort réservé au projet de canal.

Cette communication fut faite sous la date du 7 juillet 1838.

M. Basse n'y avait fait aucune réponse lorsque, le 23 août, le ministre lui fit savoir qu'il se trouvait en mesure de faire procéder à la mise en adjudication du canal; qu'en conséquence, si M. Basse tenait à ce que l'adjudication du canal n'eût pas lieu avant celle du chemin de fer, il fallait qu'il se prononçât dans un bref délai sur le cahier des charges lui communiqué le 7 juillet.

En terminant, le ministre informait M. Basse que la clause de rachat ayant été supprimée dans le cahier des charges pour le canal, il consentait à la faire également disparaître du cahier des charges proposé pour le chemin de fer.

Cette communication du 23 août est restée sans réponse, comme la précédente du 7 juillet.

CHAPITRE III ou TROISIÈME PARTIE.

DEMANDE DE RÉDUCTION DES PÉAGES SUR LA LIGNE DE PARIS A CHARLEROY.

Les deux lignes navigables de Belgique vers Paris, nous sont connues.

D'après les exploitants du bassin de Charleroy, le but que l'on s'était proposé en créant la ligne nouvelle, n'est point atteint; les péages sur cette ligne sont tellement élevés, que, de fait, le marché de Paris leur reste inaccessible; quant à eux, c'est comme si la ligne nouvelle n'existait point.

Ce n'est pas la première fois qu'une réduction des péages de la Sambre est demandée, mais, qu'on le remarque bien, cette demande présente aujourd'hui un caractère nouveau (1).

La section centrale du budget des voies et moyens, dans son rapport du 7 novembre 1838, avait appelé l'attention du gouvernement sur la réduction à faire sur le tarif de la Sambre, *à l'effet de mettre ce tarif en harmonie avec ceux des autres canaux de l'État.*

En 1840, la question est tout autre. L'abaissement des péages de la Sambre est demandée, non dans le but de ramener tous les tarifs de canaux à un taux uniforme, ce qui serait difficile, si non impossible, mais afin d'ouvrir aux charbons de Charleroy le marché de Paris, par la Sambre française et le canal de Sambre-et-Oise.

La première pièce dans laquelle la question ait été ainsi posée, est une note de M. Basse, représentant les deux sociétés de la Sambre française et du canal de Sambre-et-Oise, en date du 20 juin 1839. (V. *Annexe n° 63.*)

Cette note a été suivie d'une pétition adressée au roi, sous la date du 30 août 1839, par les administrations communales et les habitants des com-

(1) Il ne s'agit ici que de la réduction demandée dans l'intérêt de l'exportation.

La réduction est également demandée dans l'intérêt de la navigation intérieure vers Namur : autre point de vue que nous ne ferons qu'indiquer ici.

munes de Gilly, Jumet, Lodelinsart, Montigny-sur-Sambre, Pont-de-Loup, Farciennes et Châtelet. (V. *Annexe* n° 65.)

Le 10 septembre, le conseil charbonnier de Charleroy adressa au ministère une pétition dans le même sens. (V. *Annexe* n° 67.)

Le gouvernement a pensé que deux districts houilliers étant en présence, il fallait que l'instruction fût contradictoire.

La demande a été en conséquence renvoyée au gouverneur du Hainaut, chargé d'entendre les chambres de commerce de Charleroy et de Mons.

La chambre de commerce de Charleroy a appuyé la réduction des péages, la chambre de commerce de Mons l'a combattue. (V. *Annexes* nos 68 et 69.)

Le conseil charbonnier de Charleroy, et le représentant des deux sociétés de la Sambre française et du canal de Sambre-et-Oise, ont ensuite été invités à présenter leurs observations sur les chiffres cités par la chambre de commerce de Mons.

Après avoir indiqué sommairement la marche de l'instruction, il reste à en faire connaître les résultats.

§ 1^{er}. — INSTRUCTION FAITE SUR LA DEMANDE DE RÉDUCTION DES PÉAGES.

Dans sa note du 20 juin 1839 (V. *Annexe* n° 63), M. Basse pose en fait que les péages établis sur la navigation, de Charleroy à Chauny, sont plus élevés d'environ fr. 2-25 par tonneau, que ceux qui existent entre Mons et Chauny.

D'après les données de la pétition de l'arrondissement de Charleroy du 30 août 1839 (V. *Annexe* n° 67), les péages des deux lignes de navigation, s'élèvent, y compris le retour à vide, aux sommes suivantes :

De Charleroy à Chauny.	fr. 6 89 44
De St-Ghislain à Chauny.	4 53 76
Différence.	2 35 68

Les pétitionnaires proposent, pour compenser cette différence, de réduire les péages de la manière suivante, par tonneau et par distance :

<i>Sambre belge</i> , de 19 centimes à 6, soit, pour le	
parcours entier, de	fr. 1 55 à fr. » 48
<i>Sambre française</i> , de 17 centimes à 13, soit, pour	
le parcours entier, de	1 90 à 1 45
<i>Canal de jonction</i> , de 23 centimes à 17, soit, pour	
le parcours entier, de	3 08 à 2 24

La réduction totale serait ainsi de fr. 2-34 ; elle serait égale à la différence que l'on déclare exister actuellement entre les péages des deux lignes.

Le conseil charbonnier de Charleroy, dans sa pétition du 10 septembre 1839 (V. *Annexe* n° 67), demande que le péage de la Sambre belge soit réduit de deux tiers. Il s'agirait donc de le réduire à 6 centimes et une fraction, attendu qu'il est aujourd'hui de 19 centimes.

Dans une lettre du 4 décembre 1839 (V. *Annexe* n° 71), les administrateurs

du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, indiquent comme nécessaire une réduction de fr. 2-50 par tonneau, sur le trajet de Charleroy à La Fère.

Enfin, suivant une note de M. Basse, du 23 janvier 1840 (*V. Annexe n° 74*), la différence à racheter par une réduction de péages serait de fr. 2-40, dont fr. 1-10 à supporter par la Belgique et fr. 1-30 à supporter par les deux sociétés françaises. Le péage de la Sambre belge devrait être abaissé à 5 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau et par distance.

En comparant les chiffres des différentes demandes, on reconnaît que les appréciations des pétitionnaires, quant à la réduction à opérer sur la ligne entière de Charleroy à La Fère, varient dans les proportions indiquées par les nombres suivants :

2-25

2-35

2-40

2-50

Et que le péage de la Sambre belge, pour satisfaire aux vœux des mêmes pétitionnaires, devrait être réduit par tonneau et par distance :

A 6 centimes et une fraction.

6 centimes.

5 $\frac{1}{2}$ centimes.

§ II. — RÉSUMÉ DU DÉBAT ENTRE CHARLEROY ET MONS.

La chambre de commerce de Mons (*V. son rapport du 29 octobre 1839, Annexe n° 68*) déclare que, si la réduction demandée sur les péages de la ligne de la Sambre, était accueillie, tant en France qu'en Belgique, cette mesure détruirait à jamais la position acquise aux exploitants du couchant de Mons, et qu'elle anéantirait des capitaux considérables, toute concurrence devenant impossible.

La chambre de commerce de Mons s'est appliquée à établir le taux comparatif des frais de tout genre que supporte, depuis le point de départ jusqu'à Compiègne :

1° Le bateau expédié de Jemmappes vers Paris, par le canal de Mons à Condé, l'Escaut supérieur et le canal de St-Quentin ;

2° Le bateau expédié de Charleroy vers Paris, par la Sambre belge, la Sambre française et le canal de Sambre-et-Oise.

Ces frais, d'après les calculs de la chambre de commerce (*V. le tableau annexé à son rapport*), seraient les suivants :

1^o DE JEMMAPES A COMPIÈGNE (*pour un bateau chargé de 132 tonneaux*).

1 ^{re} catégorie.	Droits de navigation, halage, etc.	Voyage à charge.	Droits de navigation et de barrières au départ, fr. 511 10		763 50	954 80
			Halage 214 75			
			Pilotes et navieurs. . . 14 00			
			Frais divers. 23 65			
		Retour à vide.	Droits de navigation et d'écluses 159 40		191 30	
			Halage 24 50			
			Aidants 6 90			
			Frais divers. » 50			
2 ^e catégorie.	Frais généraux.	Salaire du batelier, patente, entretien du bateau, intérêt et amortissement du capital que le bateau représente, usure des agrès, <i>la durée du voyage étant de 163 jours</i>				833 10
Total						fr. 1,787 90

Ce qui correspond à fr. 13-34 par tonneau.

2^o DE CHARLEROY A COMPIÈGNE (*pour un bateau chargé de 150 $\frac{4}{10}$ tonneaux*).

1 ^{re} catégorie.	Droits de navigation, halage, etc.	Voyage à charge.	{ Droits de navigation. fr. 984 09		1,262 34	1,524 90
			{ Halage 244 80			
				{ Pilotes 19 40		
		Retour à vide.	{ Droits de navigation . 156 81		262 56	
			{ Halage 105 75			
2 ^e catégorie.	Frais généraux.	{ Salaire du batelier, patente, entretien du bateau, intérêt et amortissement du capital que le bateau représente, usure des agrès, <i>la durée du voyage étant de trois mois (90 jours)</i> 461 25				
Total fr. 1,986 15						

Ce qui correspond à fr. 13-24 par tonneau.

D'après la comparaison des deux chiffres *et au taux ACTUEL des péages*, il y aurait une différence de 10 centimes par tonneau à l'avantage de Charleroy.

D'où il suit que l'on ne pourrait abaisser les péages de la ligne de la Sambre, sans rompre l'équilibre au détriment de Mons.

La chambre de commerce a cru devoir expliquer comment il se fait que le même bateau ait un chargement de 150 tonneaux sur la Sambre, et seulement de 132 tonneaux sur l'Escaut supérieur et le canal de St-Quentin.

Voici cette explication :

Sur la Sambre, quelle que soit l'immersion du bateau vide, le tirant d'eau de la charge réelle est toujours déterminé par un mètre de hauteur, tandis que, sur le canal de Mons, si l'enfoncement du bateau vide comporte 0^m,30, celui de la charge réelle ne peut être que de 0^m,90. En d'autres termes, on

ne tolère à Jemmappes qu'un enfoncement total de 1^m,20 (enfoncement à vide compris), tandis qu'à Charleroy, on tolère un mètre de charge, quel que soit l'enfoncement à vide. Si le bateau tire 0^m,30 à vide, il ne peut donc prendre à Jemmappes que 0^m,90 de chargement, tandis qu'il prend 1 mètr. de chargement à Charleroy. Il s'ensuit qu'un bateau peut avoir, sur la Sambre, un excédant de chargement de 15 à 18 tonneaux, suivant le plus ou le moins de pesanteur de son enfoncement à vide.

La chambre de commerce de Mons fait encore valoir, contre la réduction des péages de la Sambre, une considération tirée de la probabilité d'une réduction des frais de halage sur cette ligne, par suite de la concurrence qui s'établira entre les haleurs. Il est donc présumable, aux yeux de la chambre de commerce, que cette dépense, portée au tableau annexe de son rapport, pour une somme de fr. 350-55, sera bientôt réduite d'un tiers. Cette différence qui correspond à fr. 0-77 par tonneau, réunie à celle de fr. 0-10 qui existe déjà aujourd'hui, donnera à Charleroy un avantage de fr. 0-87.

La chambre de commerce demande enfin, que l'on ait égard au taux des salaires, moins élevé à Charleroy qu'à Mons, et à la forte mesure donnée aux acheteurs, à certains charbonnages du district de Charleroy, circonstances qui feront exclure les charbons du Flénu des marchés de l'Oise et de la Seine, sauf la quantité nécessaire pour allumer avec plus de vitesse les fourneaux des machines à vapeur.

Les conclusions de la chambre de commerce de Mons, sont, qu'il n'y a pas lieu de réduire les péages de la Sambre belge.

Le conseil charbonnier de Charleroy (V. ses observations sur le rapport de la chambre de commerce de Mons, Annexe n° 72) pense, que la seule chose en question est la comparaison des droits de navigation, ce qui permet d'écarter de la discussion les autres frais de halage, pilotage, etc.; il produit en conséquence, un tableau comparatif des droits de navigation dont il garantit l'exactitude.

D'après ce tableau, le montant des droits de navigation, pour le voyage à charge et retour à vide, serait le suivant par tonneau :

De Charleroy à Compiègne	fr.	7	292
De Jemmappes à Compiègne.		4	352
Différence en faveur de Mons.	fr.	2	94

Le conseil charbonnier de Charleroy (V. le tabl., l'A, annexé à son mémoire) admet les chiffres de la chambre de commerce de Mons, pour les droits de navigation, le halage, etc. (1^{re} catégorie de dépenses), chiffres qui sont les suivants :

Trajet de Jemmappes à Compiègne.	fr.	954	80
Trajet de Charleroy à Compiègne		1,524	90

Mais il conteste l'exactitude des données d'après lesquelles la chambre de commerce établit, de la manière suivante, le taux comparatif des frais généraux (2^e catégorie de dépenses) :

Pour le trajet de Jemmappes à Compiègne.	fr.	833	10
Pour le trajet de Charleroy à Compiègne		461	25

Il taxe de *suppositions gratuites*, les faits posés par la chambre de commerce en ce qui concerne la durée du voyage par l'une et l'autre ligne. Les distances étant les mêmes, le nombre des écluses à franchir étant le même, le conseil charbonnier se refuse à croire que la durée du voyage soit de 163 jours par l'Escaut, tandis qu'elle ne serait que de 90 jours par la Sambre, en d'autres termes, que l'on ne ferait dans l'année que deux voyages de Jemmappes à Compiègne, tandis qu'on en ferait quatre de Charleroy à Compiègne.

Pour le trajet de Charleroy à Compiègne, le conseil charbonnier admet (1) le chiffre de frais généraux (2^e catégorie de dépenses) de la chambre de commerce, c'est-à-dire fr. 461-25. Il en résulte qu'ayant d'ailleurs admis les chiffres de cette chambre, pour les dépenses de la 1^{re} catégorie, le conseil charbonnier se trouve d'accord avec elle sur le chiffre de la dépense totale, laquelle serait ainsi de fr. 1,986-15 pour un bateau chargé de $150\frac{4}{10}$ tonneaux, ce qui correspond par tonneau à fr. 13-20.

En ce qui concerne le trajet de Jemmappes à Compiègne, le conseil charbonnier pense que les frais généraux doivent être portés, non à fr. 833-10 (chiffre de la chambre de commerce de Mons), mais simplement à fr. 461-25, *comme pour le trajet de Charleroy à Compiègne*, toutes les circonstances étant égales de part et d'autre. La dépense totale, au lieu d'être de fr. 1,787-90 (chiffre de la chambre de commerce de Mons), ne s'élève plus alors qu'à fr. 1,416-05, pour un bateau de 132 tonneaux, ce qui correspond à fr. 10-72 par tonneau.

D'après les modifications apportées par le conseil charbonnier, en ce qui concerne les frais généraux, aux chiffres de la chambre de commerce de Mons, les frais de transport seraient donc les suivants par tonneau :

De Charleroy à Compiègne	fr. 13 20
De Jemmappes à Compiègne	10 72
Différence en faveur de Mons.	<u>2 48</u>

Le conseil charbonnier de Charleroy a cru devoir encore invoquer la considération suivante :

Le charbon de Mons est beaucoup moins dense que celui de Charleroy ; il ne pèse que 72 kilog. par hectolitre ; tandis qu'à Charleroy l'hectolitre ras pèse de 88 à 96 kilog., soit en moyenne 90 kilog.

Il s'ensuit que le bateau chargé de 150 tonneaux de charbon de Charleroy, ne contient que 1,671 hect.

Tandis que le bateau de Mons, chargé de 132 tonn., contiendra 1,833

Les frais de transport appliqués aux nombres d'hectolitres qui viennent d'être indiqués, seront :

Pour Charleroy de	fr. 1 19 par hect.
Pour Mons de	» 77
Donc différence en faveur de Mons, de	<u>» 42 par hect.</u>

(1) Voir le tableau, lit. A, joint à son mémoire.

Le conseil charbonnier fait encore remarquer que les droits de douane en France, étant assis sur le poids réel, cette circonstance favorise la vente au volume et assure encore une prime à Mons sur Charleroy.

En ce qui concerne la différence de chargement signalée par la chambre de commerce de Mons, le conseil charbonnier admet que, sur la ligne de l'Escaut et du canal de St-Quentin, l'enfoncement total du bateau, ainsi déterminé par les règlements, ne puisse être que de 1^m,20, de sorte que, si l'enfoncement à vide est de 0^m,30, le chargement est nécessairement limité à 0^m,90. Mais il fait remarquer que si, sur la ligne de la Sambre, les règlements n'ont pas fixé un *maximum* d'enfoncement, il n'en est pas moins vrai que ce *maximum* est tout fixé par la nature des choses, qui s'oppose à ce que l'on navigue à un enfoncement de plus de 1^m,20; que, même avec cet enfoncement, on ne peut que rarement passer au bief de partage du canal de jonction, bief où l'eau manque souvent et où elle manquera plus encore, quand le canal sera plus fréquenté.

Le conseil charbonnier de Charleroy se demande si la qualité du charbon de Mons, toute spéciale et, partant, si bien appréciée, laissera place aux charbons durs de Charleroy. On ne peut l'espérer qu'avec un immense surcroît de consommation.

Le conseil charbonnier affirme encore qu'il est notoire que Mons expédie à Paris, à fr. 15 le tonneau, tandis que le taux des expéditions de Charleroy a été de fr. 22 à 24.

En ce qui concerne le halage, le conseil charbonnier pense que le prix ne pourra jamais être moindre sur la Sambre que sur la ligne de l'Escaut, puisque les distances et le nombre des écluses sont les mêmes de part et d'autre, qu'en outre la montée verticale jusqu'au point de partage, qui est 37^m,69 pour les bateaux de Charleroy, n'est que de 26^m,20 pour les bateaux de Mons, et qu'enfin les bateaux de Charleroy ont à franchir 19 distances en rivière rapide, tandis que les bateaux de Jemmappes n'ont à franchir que 12 distances en rivière.

Quant aux salaires qu'on dit plus forts à Mons qu'à Charleroy, ils sont plus que doublés dans ce dernier district, depuis trois ans. Au surplus, ce n'est pas le prix de la journée dans les deux bassins houilliers qu'il faut comparer, *mais le prix de revient de la houille*. Car, à Mons, si l'ouvrier est payé plus cher, ce qu'on ignore, il fait plus de besogne, parce qu'il est favorisé par le gisement de la houille et parce qu'il est plus habile.

Comme la chambre de commerce de Mons, le conseil charbonnier de Charleroy invoque, à son tour, les principes de justice distributive, mais pour demander la diminution des droits, sans laquelle il est impossible de sauver d'une ruine complète les grands capitaux engagés dans l'exploitation houillère.

M. Basse (*V. ses observations sur le rapport de la chambre de commerce de Mons, Annexe n° 73*) commence par déclarer que, dans son opinion, la chambre de commerce de Mons n'était pas appelée à examiner la question autrement que pour s'expliquer sur le point de savoir si les droits établis sur

la ligne de la Sambre et, par conséquent, sur le transport des charbons de Charleroy, sont plus élevés que ceux qui pèsent sur le transport des charbons de Mons passant par les canaux de Condé et de St-Quentin.

M. Basse déclare ignorer comment il serait possible ou permis de prendre, sur les canaux de la Sambre, 1 mètr. de tirant d'eau à charge, quel que soit l'enfoncement du bateau à vide.

Il déclare ne connaître aucun règlement qui porte une semblable disposition et que, quand même ce règlement existerait, il serait complètement illusoire.

Pour le démontrer, il pose en fait qu'il est impossible de passer aux écluses de Dampremy et de Landelies, en amont de Charleroy, avec un tirant d'eau de plus de 1^m,20 ; que, pendant la majeure partie de l'année, le manque d'eau gêne le passage des bateaux à travers la ville de Maubenge; que les moyens d'alimenter suffisamment le bief de partage du canal de Sambre-et-Oise, sont encore un problème non résolu et que, si même tous ces obstacles n'existaient pas, il resterait vrai qu'arrivés à Chauny, les bateaux venus de la Sambre doivent, pour continuer leur route, entrer, comme ceux de Mons, dans l'Oise canalisée qui manque souvent de profondeur, d'où il suit que les bateaux de Charleroy ne pourront jamais arriver à Compiègne avec plus de charge que n'en porteront ceux de Mons.

En ce qui concerne les frais généraux, M. Basse pense .

1^o Que rien ne constate qu'il faille invariablement 163 jours pour aller de Mons à Compiègne et en revenir ;

2^o Qu'il est bien moins prouvé encore que 90 jours suffisent pour aller de Charleroy à Compiègne et en revenir ;

Qu'en conséquence, pour rétablir la question sous son véritable jour, il faut comparer les frais de péages et de traction sur les deux lignes, abstraction faite de tous frais généraux.

La question ainsi posée, M. Basse établit la comparaison de la manière suivante, d'après les chiffres mêmes de la chambre de commerce de Mons :

1^o Trajet de Charleroy à Compiègne et retour, pour un bateau du port de 150 tonnes fr. 1,524 90

2^o Trajet de Mons à Compiègne et retour, pour un bateau de 132 tonnes fr. 954 80

Montant des péages sur 18 tonnes, de manière à établir la comparaison entre deux chargements égaux de 150 tonnes chacun 93 47

Total 1,048 27

Il y aurait donc, au préjudice de Charleroy, une différence de fr. 476 63

faisant fr. 3-17 par tonneau, dont fr. 2-51 pour les droits et fr. 0-66 pour les frais de traction.

M. Basse a cru devoir opposer aux calculs de la chambre de commerce de

Mons un tableau arrêté le 28 mai 1839, par la société charbonnière et de navigation française et belge, tableau signé par deux membres de la chambre de commerce de Mons, signataires du rapport du 29 octobre 1839, et dans lequel la comparaison entre les frais du trajet de Jemmappes et de Charleroy à Compiègne, constate une différence de fr. 1-31, en moyenne, à l'avantage de Mons.

M. Basse ne pense pas que les frais de halage diminueront sur les canaux de la Sambre, à mesure que la navigation deviendra plus active.

Quant à l'économie qui résulterait pour Charleroy de salaires moindres, elle est contrebalancée à Charleroy par les difficultés de l'exploitation, les veines de houille y étant moins puissantes, moins régulières, et moins complètement reconnues qu'au couchant de Mons.

M. Basse a signalé aussi le désavantage qui résulte, pour Charleroy, de la pesanteur spécifique de ses charbons comparée à celle des charbons de Mons, ce qui fait qu'un tonneau de charbon donne plus d'hectolitres à Mons qu'à Charleroy. La différence serait d'un sixième environ (1). Comme, en général, les ventes s'opèrent en France à l'hectolitre et non au poids, cet excédant présente en faveur de Mons, une économie de frais de transport, qui équivaut à fr. 0-27 par hectolitre ou fr. 2-84 par tonneau. Cet avantage de fr. 2-84, ajouté à celui de fr. 2-51 résultant de la différence des péages, constitue en faveur de Mons un total de fr. 5-35 par tonneau, auquel il faut ajouter encore la faveur dont Mons jouit sur le prix du fret, parce que les bateaux se présentent en plus grand nombre sur la ligne de St-Quentin, tandis que la hauteur des péages les bannit des canaux de la Sambre, en faisant craindre aux bateliers de ne point trouver de chargement à Charleroy.

La chambre de commerce de Charleroy (V. son avis du 31 octobre 1839, *Annexe n° 69*) déclare s'être assurée de l'exactitude des faits allégués par le conseil charbonnier, à l'effet d'obtenir la réduction des péages; elle ajoute que la canalisation de la Sambre a eu lieu dans le but de procurer aux charbonnages du district de Charleroy, un débouché sur Paris et les marchés de l'intérieur de la France; qu'il est aujourd'hui démontré, que le but que l'on avait eu en vue, se trouve manqué, et que, si le gouvernement veut qu'il soit encore atteint, il faut qu'il prenne l'initiative de la réduction des droits sur la Sambre belge. La chambre de commerce est donc d'avis, que la demande du conseil charbonnier doit être accueillie par le gouvernement.

Le gouverneur du Hainaut (V. son avis du 18 novembre 1839, *Annexe n° 70*) appuie les considérations exposées par la chambre de commerce de Mons contre la mesure; il en fait valoir d'autres encore tirées de l'intérêt du trésor dans la question. Il termine en déclarant, que cependant, si l'on pouvait prévoir qu'un léger abaissement des droits pût considérablement augmenter la navigation, et compenser ainsi la perte que l'État aurait d'abord à faire, il ne verrait aucun inconvénient à ce que la demande fût accueillie en partie.

(1) 150 tonneaux de Mons représenteraient environ 300 hectolitres de plus qu'un pareil poids de charbon de Charleroy.

CONCLUSION.

Ce qui fait naître le débat entre Mons et Charleroy, c'est que, dans l'état actuel des communications, les deux lignes navigables sont, l'une et l'autre, *spéciales*; si la ligne nouvelle avait été rendue *commune* aux deux bassins, soit par le canal de la Sambre à Mons, soit par le chemin de fer de Haumont au Flénu, Mons profiterait, comme Charleroy, d'une réduction des péages, surtout en France.

Un fait incontestable domine le débat.

Charleroy est dans l'impossibilité de tirer parti de la ligne navigable qui lui est offerte vers Paris.

La ligne navigable existe, mais on ne s'en sert point.

Il y a ici un obstacle qu'il faut faire disparaître.

Bien que le tarif ne renferme pas toutes les conditions de concurrence, il est néanmoins constant que l'obstacle tient surtout aux péages.

Il serait impossible d'indiquer une réduction *définitive et détaillée*.

A quelque degré même que l'instruction pût être parvenue, il serait très difficile de régler par une loi tous les détails d'un tarif.

Il y a probablement des articles à l'égard desquels les droits actuels doivent être maintenus.

La nécessité d'une réduction étant reconnue, tout ce que l'on peut faire, c'est d'accorder au gouvernement des pouvoirs généraux.

On peut insérer dans la loi comme garantie un *maximum* qui ne pourra être dépassé sans nouvelle autorisation.

Il est peut-être à regretter que le gouvernement ne trouve point déjà cette autorisation dans les lois existantes (1).

Néanmoins, la nécessité d'une loi nouvelle et particulière, offre l'avantage de faire connaître et d'éclaircir dès à présent la question.

L'usage de ces pouvoirs est subordonné à plusieurs conditions :

La réduction doit se faire dans des proportions telles que Mons ne soit point exclu du marché destiné à être désormais commun.

(1) L'État ayant repris l'administration des fleuves et des rivières, la nécessité d'une loi sur la navigation intérieure ne tardera pas à se faire sentir; cette loi déterminerait, entre autres, les droits du gouvernement par rapport au tarif, à la police, à l'entretien, ainsi que ses relations avec les riverains.

Le gouvernement règle ou approuve la perception des péages, au profit des provinces, des communes ou de particuliers concessionnaires; il restera à examiner quels sont les pouvoirs dont il doit être investi en général, quand il s'agit de péages à percevoir au profit de l'État même. Il n'est question aujourd'hui que d'une mesure partielle et urgente.

La réduction ne peut être accordée en Belgique, que si les droits sont réduits en France dans une juste proportion.

Enfin, la réduction doit être telle que le trésor public n'en soit point lésé, qu'il trouve plutôt un profit dans la *réalisation* de la navigation nouvelle sur Paris.

Bruxelles, le 24 février 1840.

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.

ANNEXES.

68

ANNEXES.

N^o 1.

Établissement du canal de Mons à Condé.

(Décret impérial du 18 septembre 1807.)

S. M. l'empereur et roi a rendu en son palais de Saint-Cloud, le 18 septembre 1807, un décret dont la teneur suit :

1^o Le projet de canal latéral de la Haine, arrêté par le conseil général des ponts et chaussées, le 7 août dernier, est approuvé.

2^o Les travaux seront ouverts pendant cette campagne, et la dépense sera imputée, tant sur les produits du droit établi par notre décret du 13 messidor an XIII, que sur ceux de l'imposition extraordinaire, perçue en vertu de la loi du 3 avril 1806.

N^o 2.

Concession de l'écluse de Thivencelles sur le canal de Mons à Condé.

(Ordonnance royale du 9 avril 1817.)

Louis, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre,

A tous ceux qui ces présentes verront, salut.

Vu la demande du sieur Honnorez, ancien entrepreneur du canal de Mons à Condé, tendant à être autorisé à construire, à ses frais, l'écluse de Thivencelles, moyennant la concession d'un droit à percevoir sur les bateaux qui passeront à cette écluse ;

Vu la loi du 25 mars 1817, titre VII, art. 124 ;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État de l'intérieur,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

A dater du jour où l'écluse de Thivencelles sera livrée à la navigation, et pendant cinq ans et demi, le sieur Honnorez est autorisé à percevoir un droit de 12 centimes par tonneau, sur chaque bateau chargé, et de 6 centimes par tonneau sur chaque bateau vide, passant à la dite écluse.

ART. 2.

Pour prix de la concession portée en l'art. 1^{er}, le sieur Honnorez sera tenu :

1^o De construire à ses frais l'écluse projetée sur le canal de la Haine, au village de Thivencelles, ainsi que la maison éclusière ;

2^o Il exécutera également à ses frais les barrages, coupures, abaissements de digues, approfondissement du canal, et autres ouvrages à faire aux abords de cette écluse, en se conformant pour le tout aux plans et projets approuvés par le directeur général des ponts et chaussées,

ART. 3.

Pendant toute la durée de la concession, le sieur Honnoret acquittera le salaire de l'éclusier. Il sera tenu, en outre, de maintenir en bon état toutes les parties de l'écluse, et 200 mètr. de longueur du canal, dont moitié en amont et moitié en aval de l'écluse.

ART. 4.

Le concessionnaire ne pourra, sous aucun prétexte, prétendre à une indemnité, à raison des interruptions que la navigation du canal pourra éprouver pendant le temps de sa concession.

ART. 5.

Notre ministre secrétaire d'État de l'intérieur est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Donné en notre château des Tuileries, le 9 avril de l'an de grâce mil huit cent dix-sept, et de notre règne le vingt-deuxième.

Signé, LOUIS.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé, LAINÉ.

Pour ampliation :

Le secrétaire-général du ministère de l'intérieur, par intérim,

chevalier de la Légion-d'Honneur, chef de la 2^e division,

Signé, DELESCARENNE.

Pour copie conforme :

Le pair de France, conseiller d'État, directeur-général

des ponts et chaussées et des mines,

Signé, Comte MOLÉ.

N^o 3.

Concession de l'écluse de Gœulzin (canal de Mons à Condé).

(Ordonnance royale du 22 octobre 1817.)

Au château des Tuileries, le 22 octobre 1817.

Louis, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur ;

Vu la demande du sieur Honnoret, ancien entrepreneur du canal de Mons à Condé, tendant à être autorisé à construire à ses frais l'écluse de Gœulzin, moyennant la concession d'un droit à percevoir sur les bateaux qui passeront à cette écluse ;

Vu la loi du 25 mars 1817, titre VII, art. 124 ;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

A dater du jour où l'écluse de Gœulzin sera livrée à la navigation, et pendant cinq ans et demi, le sieur Honnoret est autorisé à percevoir un droit de 12 centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de 6 centimes par tonneau sur chaque bateau vide passant à la dite écluse.

ART. 2.

Pour prix de la concession portée en l'art. 1^{er}, le sieur Honnorez sera tenu :

1^o De construire à ses frais l'écluse projetée à l'extrémité du bassin de Gœulzin et du canal de Mons à Condé, ainsi que la maison éclusière ;

2^o D'exécuter, également à ses frais, les barrages, coupures, abaissement de digues, approfondissement du canal, et autres ouvrages à faire aux abords de cette écluse, en se conformant pour le tout aux plans et projets approuvés par M. le directeur-général des ponts et chaussées ;

3^o Pendant toute la durée de la concession, le sieur Honnorez acquittera le salaire de l'éclusier. Il sera tenu, en outre, de maintenir en bon état toutes les parties de l'écluse, et 20 mètr. de longueur du canal, dont moitié en amont et moitié en aval de l'écluse ;

4^o Le concessionnaire ne pourra, sous aucun prétexte, prétendre à une indemnité, à raison des interruptions que la navigation du canal pourra éprouver pendant le temps de sa concession.

N^o 4.

Première prorogation de la concession de l'écluse de Gœulzin (canal de Mons à Condé).

(Ordonnance royale du 20 février 1822.)

Au château des Tuileries, le 20 février 1822.

Louis, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur ;

Vu la soumission en date du 6 février 1822, par laquelle le sieur Honnorez se charge d'exécuter au prix de fr. 206,920, et conformément aux projets approuvés par notre directeur-général des ponts et chaussées :

1^o Le curage de l'Escaut depuis Condé jusqu'à Cambray, estimé fr. 157,125-10.

2^o Le même travail dans l'intérieur des fortifications de Valenciennes, entre les écluses de Notre-Dame et de Gros-Jean, estimé fr. 5,000.

A quoi ajoutant fr. 17,874-10 pour travaux imprévus, la dépense totale est de fr. 180,000.

3^o La réparation et l'entretien des écluses, ponts de halage, digues, etc., sur l'Escaut, depuis le bassin de Canteimpré à Cambray jusqu'à la Folie, estimé fr. 26,920 ;

Vu notre ordonnance du 22 octobre 1817, qui autorise le sieur Honnorez à percevoir un droit de 12 centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de 6 centimes sur chaque bateau vide passant à l'écluse de Gœulzin, située au confluent de l'Escaut et du canal de Mons à Condé ;

Vu la loi de finances du 31 juillet 1821, art. 7, titre II,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La soumission du sieur Honnorez, pour l'exécution des travaux susdésignés, est approuvée.

Il ne pourra dans aucun cas être admis à réclamer des indemnités pour erreur de calcul ou de rédaction dans les devis et détails approuvés.

ART. 2.

Le sieur Honnorez est autorisé à continuer de percevoir pendant sept ans et aux mêmes conditions le droit de navigation établi par notre ordonnance du 22 octobre 1817 à l'écluse de Gœulzin.

Ces sept années commenceront le 21 avril 1824.

ART. 3.

Le sieur Honnorez ne pourra, sous aucun prétexte, prétendre à une indemnité à raison des interruptions que la navigation pourrait éprouver pendant le temps de la présente concession.

N^o 5.

Deuxième prorogation de la concession de l'écluse de Gœulzin (canal de Mons à Condé).

(Ordonnance royale du 7 mars 1831.)

A Paris, le 7 mars 1831.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'ordonnance royale du 22 octobre 1817 (1), portant concession, au profit du sieur Honnorez, adjudicataire et entrepreneur des travaux de l'écluse de Gœulzin sur la Haine, des droits de péage à percevoir sur les bateaux passant à la dite écluse pendant l'espace de 5 ans et demi, à partir du jour où elle aura été livrée à la navigation ;

Vu l'art. 2 de l'ordonnance du 20 février 1822 (2), qui autorise le même entrepreneur, en retour de divers travaux par lui exécutés sur l'Escaut, postérieurement à la construction de l'écluse de Gœulzin, à continuer de percevoir le même péage aux conditions de la précédente concession et pendant sept années, dont la dernière doit expirer le 21 avril 1831 ;

Vu l'ordonnance royale du 22 mars 1827 (3), qui a réduit des trois quarts le péage de l'écluse de Gœulzin sur les bateaux transitant par Condé pour la Belgique ;

Vu la soumission du 2 février 1827, par laquelle le sieur Honnorez, en consentant à la réduction de péage ci-dessus, s'est réservé une prolongation de jouissance jusqu'au 26 juin 1841 ;

Vu la dernière soumission remise, le 10 janvier 1831, entre les mains de notre directeur-général des ponts et chaussées, et contenant de la part du sieur Honnorez son consentement à ce que la prolongation du péage de l'écluse de Gœulzin, soit définitivement limitée au 26 décembre 1838 ;

Notre conseil d'État entendu ,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La soumission remise à notre directeur-général des ponts et chaussées, le 10 jan-

(1) Annexe n^o 3.

(2) Annexe n^o 4.

(3) Annexe n^o 11.

vier 1831, par le sieur Honnorez, concessionnaire du péage de l'écluse de Gœulzin sur la Haine, pour régler ses droits à une prolongation de jouissance, est acceptée.

ART. 2.

Le sieur Honnorez est autorisé à continuer de percevoir, aux conditions des précédentes concessions, et jusqu'au 26 décembre 1838, les droits de navigation établis à l'écluse de Gœulzin par les ordonnances des 22 octobre 1817 et 22 mars 1827.

N^o 6.

Écluses de Gœulzin et de Rodignies. — Suppression des péages.

(Lettre du préfet du Nord, du 8 mai 1839.)

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je m'empresse de répondre à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 4 de ce mois, relativement aux écluses de Rodignies et de Gœulzin.

Il est positif que les droits de péages, concédés au sieur Honnorez, ont cessé d'être perçus :

A Rodignies, le 26 juin 1838,

A Gœulzin, le 26 décembre 1838,

époques de l'expiration des concessions.

C'est encore un fait certain que M. le ministre des finances a décidé, le 23 juin 1838, que la perception des droits temporairement établis et concédés, ne serait pas continuée au profit du gouvernement, à l'expiration des concessions.

Il résulte de ces faits, que le passage aux écluses de Rodignies et de Gœulzin est libre aujourd'hui de tout droit de péage.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le préfet du Nord,
Signé, SAINT-AIGNAN.

N^o 7.

Règlement sur la navigation du canal de Mons à Condé.

(Résolution du conseil provincial du Hainaut, du 20 juillet 1839, approuvée par le roi, le 2 décembre même année.)

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu le règlement sur la police et la navigation du canal de Mons à Condé, adopté, le 20 juillet dernier, par le conseil provincial du Hainaut, règlement dont la teneur suit :

Le conseil provincial du Hainaut,

Vu les art. 85 et 86 de la loi provinciale ;

Arrête, sauf l'approbation du roi, le règlement dont la teneur suit, concernant le service de la navigation du canal de Mons à Condé.

TITRE PREMIER. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

ARTICLE PREMIER.

Le canal de Mons à Condé, avec ses ouvrages et dépendances, et la perception du droit de navigation y établi, sont administrés au compte de la province et par ses agents.

ART. 2.

Il sera constamment maintenu dans ses formes et dimensions dûment déterminées, de manière que la navigation, avec un tirant d'eau de 1^m,80, y soit toujours sûre et facile.

ART. 3.

Les chômages de la navigation seront ordonnés par le ministre des travaux publics, sur la proposition de la députation du conseil provincial; cette mesure sera publiée au moins un mois à l'avance, nommément par le *Moniteur belge*.

Dans les cas d'accidents graves, ou de nécessité urgente, la baisse partielle et momentanée des eaux sera ordonnée par la députation permanente du conseil provincial.

ART. 4.

Les règlements généraux d'ordre public et de police de navigation, qui sont ou pourront être mis en vigueur dans la province, sont applicables à ce canal, en tout ce qui n'est pas contraire au présent règlement.

TITRE II. — Jaugeage.

ART. 5.

Tout batelier doit être porteur du procès-verbal de jaugeage de son bateau, et l'exhiber à toute réquisition des préposés du service du canal.

ART. 6.

Les bateaux non encore jaugés, et ceux pour lesquels les bateliers réclameront un nouveau jaugeage, seront jaugés dans les bassins de St-Ghislain et de Jemmappes, par les soins d'un expert-jaugeur, dûment assermenté et nommé par la députation permanente, après avoir entendu l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, sur la présentation d'une liste triple de candidats formée par la chambre de commerce de Mons. Les candidats seront soumis à un examen, en présence d'une commission composée d'un membre de la députation permanente, d'un ingénieur des ponts et chaussées et d'un membre de la chambre de commerce de Mons.

La députation permanente, sur la présentation de l'ingénieur en chef, nommera un expert-contrôleur choisi parmi les conducteurs des ponts et chaussées, à l'effet de vérifier les opérations de l'expert-jaugeur.

ART. 7.

En cas de contestation entre l'expert-contrôleur et l'expert-jaugeur, ils se réunissent pour vérifier l'opération, et, si le dernier reconnaît qu'il s'est trompé, l'expert-contrôleur mentionne cette circonstance dans tous ses détails, dans le rapport qu'il adresse à l'administration, à la fin de chaque mois, et l'expert-jaugeur supportera les frais de changement des échelles, clous de repère et de jauge et délivrance d'un nouveau procès-verbal.

Si, au contraire, ils ne peuvent parvenir à s'entendre, un ingénieur des ponts et chaussées interviendra et prononcera définitivement dans les trois jours; l'expert dont

les calculs ou la manière d'opérer auront été reconnus inexacts à plus d'un cinquantième près, comme il sera expliqué ci-après supportera les frais de déplacement de l'ingénieur et de l'autre expert, ainsi que les frais de changement des échelles, clous de repère, de jauge et du nouveau procès-verbal.

ART. 8.

Si la réclamation a lieu de la part du batelier contre l'exactitude du procès-verbal de l'expert-jaugeur, la vérification en sera faite par l'expert contrôleur, en présence de tous deux. Les frais de déplacement seront à la charge du batelier, s'il résulte de la vérification une différence avec le premier jaugeage de moins d'un cinquantième, et la vérification sera mentionnée au registre. Dans le cas contraire, les clous de repère et de jauge, et les échelles d'immersion seront déplacés, le procès-verbal reconnu vicieux sera annulé, et il en sera délivré un nouveau au batelier, le tout aux frais de l'expert-jaugeur.

Si la réclamation concernait une opération contrôlée par l'expert, un ingénieur des ponts et chaussées devrait intervenir dans la vérification; les frais précités seront supportés par les deux experts, s'il est reconnu que la différence est d'un cinquantième ou plus, et par le batelier, si la différence est de moins d'un cinquantième.

ART. 9.

Dans les cas prévus aux art. 7 et 8, les frais de déplacement de l'expert-jaugeur seront calculés d'après le même tarif que ceux des conducteurs des ponts et chaussées.

ART. 10.

Le jaugeage des bateaux aura journellement lieu à la demande des bateliers, les dimanches et jours fériés exceptés.

L'expert-contrôleur du canal vérifiera sur les lieux, le plus souvent qu'il lui sera possible, et, dans tous les cas, au moins une fois par semaine, le mesurage des bateaux, et il adressera, à la fin de chaque mois, à l'ingénieur en chef, un rapport sur le résultat comparé de ses opérations avec celles de l'expert-jaugeur.

ART. 11.

Le jaugeage a lieu suivant le mode et les détails indiqués au procès-verbal de l'opération, dont le modèle est annexé au présent règlement et détermine : 1° le tonnage du bateau évalué en tonneaux de mer de 1,000 kilog.; 2° le rapport de son immersion avec son chargement.

ART. 12.

Le batelier indiquera lui-même le plus fort tirant d'eau avec lequel il désire naviguer, sans qu'il puisse être porté à plus de 1^m,80. Toutefois, il devra toujours y avoir au moins 0^m,10 de franc-bord au-dessus de la partie inférieure du clou de jauge indiquant la plus grande immersion.

ART. 13.

Le procès-verbal est transcrit en double et signé par l'expert-jaugeur et le batelier, sur un registre à souche, coté et paraphé à l'avance par un membre ou un délégué de l'administration provinciale.

ART. 14.

L'un des doubles du procès-verbal est détaché du registre et remis au batelier, contre paiement à l'expert-jaugeur de 5 fr. pour salaire de cet expert, y compris le prix des timbres et la pose des échelles, clous de repère et de jauge; 2° du prix des clous de repère et de jauge; 3° de celui des deux échelles qu'il est nécessaire d'adapter au bateau, s'il n'en est déjà pourvu.

Les clous et échelles seront fournis aux prix et conditions d'une adjudication publi-

que, par soumission et au rabais, et devront être conformes aux modèles déposés au gouvernement provincial.

ART. 15.

Le salaire de l'expert-contrôleur est à la charge de la province.

ART. 16.

Le batelier pourra toujours obtenir de l'expert-jaugeur un duplicata du procès-verbal de jaugeage contre paiement d'une rétribution d'un franc, timbre non compris.

Tout acquéreur d'un bateau jaugé pourra faire substituer à l'encre rouge, ses noms, prénoms et domicile à ceux du propriétaire précédent. Cette substitution sera également effectuée sur la souche du registre des procès-verbaux par l'expert-jaugeur, qui approuvera et paraphera le tout.

ART. 17.

Les clous de repère et de jauge et échelles d'immersion appliqués à chaque bateau doivent être maintenus intacts et patents, sans nulle altération, et placés sur chacun des côtés du bateau, aux tiers de l'avant et de l'arrière.

ART. 18.

Tout bateau devra porter à l'arrière, de chaque côté du gouvernail, son nom distinctement écrit et le numéro du jaugeage. Les lettres et chiffres auront au moins une hauteur régulière de 0^m,06.

Les bateaux déjà jaugés auront deux ans pour se conformer à cette obligation.

ART. 19.

En cas de modifications aux dimensions d'un bateau, il sera procédé à un nouveau jaugeage.

ART. 20.

Tout procès-verbal constatant que le jaugeage a été effectué suivant un mode analogue à celui prescrit par l'art. 11 pourra être valablement produit aux fins indiquées aux art. 5, 33 et 34.

TITRE III. — HALAGE.

ART. 21.

Le halage est entièrement libre, il se fait par des hommes ou des chevaux, au choix du batelier.

ART. 22.

La marche des bateaux doit toujours être active et régulière; le bateau chargé ne pourra séjourner plus de 24 heures devant le rivage où son chargement aura été effectué.

Les bateaux ne pourront passer à la voile à aucune écluse ou pont. Les bateaux montants devront être halés par la rive droite et ceux descendants par la rive gauche, à moins de vents contraires, et à leur rencontre, les bateaux devront toujours passer tribord à tribord, c'est-à-dire, céder la droite.

TITRE IV. — NAVIGATION.

ART. 23.

On ne pourra naviguer que depuis le lever jusqu'au coucher du soleil, à moins d'autorisation spéciale du gouverneur de la province.

ART. 24.

Défenses sont faites au batelier d'augmenter l'immersion de son bateau au delà de

la partie inférieure du clou de jauge et de naviguer avec plusieurs bateaux de front ou avec un bateau en remorque.

ART. 25.

Il est également défendu de charger des objets dangereux ou de rompre l'ordre de la navigation, sans autorisation spéciale du gouverneur.

ART. 26.

Toutefois, cette dernière disposition n'est pas applicable aux bateaux, qui, à la remonte, seront chargés de marchandises avec un enfoncement de 0^m,60 au moins, non compris le tirant d'eau à vide. L'ordre de la navigation pourra aussi être rompu pour les bateaux qui doivent être radoubés aux chantiers qui se trouvent le long du canal, mais les conducteurs de ces bateaux ne pourront prendre aucun chargement aux rivages du canal, avant que ceux qui les précédaient, au moment où ils ont rompu la file, ne soient arrivés dans le bassin des Herbières; les contrevenants, indépendamment de l'amende encourue, seront retenus au premier pont ou à la première écluse, jusqu'à l'arrivée du bateau qui les précédait dans le bassin.

ART. 27.

Pour jouir de la faculté de rompre l'ordre de la navigation, pour aller faire radouber un bateau, le conducteur devra être porteur d'une déclaration du maître charpentier du chantier auquel il se propose de se rendre, visée par le conservateur du canal.

Tout maître charpentier convaincu d'avoir abusé de la faculté de délivrer des déclarations de l'espèce, sera privé, pendant deux ans, de l'avantage accordé par la présente disposition.

ART. 28.

Aucun bateau ne pourra devancer celui qui le précède, à moins que celui-ci ne s'arrête.

Tout bateau momentanément arrêté pour attendre son tour, pour passer à une écluse ou à un pont, sera considéré comme étant en marche.

Tout batelier qui aura devancé les autres, sans y être dûment autorisé, indépendamment du procès-verbal qui sera dressé à sa charge, sera forcé d'arrêter son bateau jusqu'après le passage de tous ceux qu'il aura devancés.

ART. 29.

Les bateaux ne pourront séjourner que dans les bassins ou contre les rivages où ils devront prendre immédiatement chargement.

Ils ne pourront plus s'arrêter momentanément à moins de quarante mètres des écluses et ponts, sans autorisation spéciale du gouverneur.

La disposition de cet article s'applique aussi bien au déchargement qu'au chargement des bateaux.

Il est interdit de charger ou de décharger des bateaux partout ailleurs que dans les bassins, le long des quais d'abordage et devant les rivages qui pourraient être établis ou autorisés ultérieurement.

La circulation des voitures est défendue sur les chemins de halage. Il est réservé à la députation provinciale d'autoriser, en ce qui concerne les deux dispositions précédentes, des mesures exceptionnelles dans l'intérêt du commerce et des propriétaires ou locataires de rivages, et sous telles conditions que réclameraient la conservation des digues et la liberté de la navigation.

ART. 30.

En cas de baisse générale ou partielle des eaux, les bateaux devront être exclusivement placés dans les bassins qui seront désignés par le conservateur de la navigation,

lequel devra prévenir le batelier, au moins trois jours à l'avance, sauf le cas de nécessité urgente d'un déplacement immédiat.

ART. 31.

Lorsque plusieurs bateaux à charge ou à vide se trouveront à la fois à une distance de moins de 40 mèl. d'une écluse, soit d'un côté de celle-ci, soit simultanément des deux côtés, la préférence pour le passage sera accordée de manière à obtenir la plus grande économie possible de dépense d'eau, sauf à dévier momentanément de cette règle ensuite d'autorisation de la députation provinciale, dans l'intérêt du commerce et de la navigation.

ART. 32.

Tout bateau exposé, par vétusté ou autrement, à un danger notoire de submersion, est immédiatement arrêté dans sa marche et conduit, s'il est possible, au bassin le plus voisin, à la diligence des préposés au service de la navigation, et ce, à l'intervention de l'autorité locale, à moins que l'imminence du danger ne laisse pas le temps d'y recourir, et il sera retenu jusqu'à ce que le danger de submersion ait été écarté ou que le gouverneur ait statué comme il appartiendra.

Tout bateau coulé à fond ou naufragé, qui interrompra la marche de la navigation, sera relevé ou tiré de l'eau par le propriétaire ou conducteur dans les vingt-quatre heures, faute de quoi, il le sera, à ses frais, à la diligence de l'éclusier le plus voisin, ou de tout autre agent du canal, qui en fera prévenir sur-le-champ le conservateur. L'éclusier ou l'agent dressera procès-verbal, dans lequel il constatera la cause du naufrage, les retards qui en résulteront pour la navigation, et indiquera le montant des frais auxquels le bateau aura donné lieu; ces frais seront immédiatement payés par le conducteur du bateau, sinon il sera retenu jusqu'à remboursement.

Le conservateur, aussitôt l'avis qu'il aura reçu du naufrage, se transportera sur les lieux; il s'assurera si le procès-verbal ordonné a été rédigé; s'il ne l'a pas été, il fera procéder à sa rédaction et ordonnera toutes les mesures qu'il croira les plus propres à débarrasser le canal de tous les obstacles qui peuvent entraver le cours de la navigation; il en rendra immédiatement compte à l'ingénieur en chef.

Pour tout bateau échoué et qui n'arrêtera pas la marche de la navigation, la députation permanente, sur le rapport qui lui en sera fait, fixera le délai dans lequel l'enlèvement aura lieu.

Si, dans le délai fixé par la députation permanente, les frais ne sont pas payés, le propriétaire du bateau séquestré sera poursuivi par-devant les tribunaux, pour être contraint à effectuer ce paiement.

Droit.

ART. 33.

Le droit de navigation pour le canal de Mons à Condé, est fixé à raison de 5 centimes par tonneau du chargement réel, et par chacun des quatre bureaux de perception établis sur ce canal.

Ce chargement sera constaté par le nombre de demi-décimètres de l'immersion du bateau.

Le droit sera payé, pour tout son parcours sur le canal, au premier bureau devant lequel le bateau passera.

Au moyen de ce paiement le retour à vide aura lieu sans nouveau droit jusqu'au point de départ, pourvu que le retour ait lieu dans le terme d'une année.

ART. 34.

Le droit sur les bateaux vides en remonte, que le conducteur ne justifierait pas avoir

payé lors de la descente à charge, sera payé, pour chaque bureau, à raison de 16 centimes les dix tonneaux, sur le tonnage déterminé par le procès-verbal de jaugeage.

L'excédant sur la dernière dixaine est négligé, s'il est égal ou inférieur à 5 tonneaux; s'il dépasse cette quantité, il sera compté pour dix.

ART. 35.

Les bureaux de perception sont établis sur le canal, le premier à l'écluse de Jemmappes, le deuxième à l'écluse de Saint-Ghislain, le troisième au pont d'Hautrage, et le quatrième à l'entrée du canal de Pommerœul à Antoing.

ART. 36.

Toutefois, la perception du droit n'est pas opérée sur les bateaux passant au 3^e bureau, pour entrer dans le canal de Caraman, et au 4^e pour entrer dans le canal de Pommerœul à Antoing.

Les bateaux venant de France vers Mons paieront un double droit au 4^e bureau pour la distance déjà parcourue et la distance à parcourir jusqu'au 3^e bureau.

Tout bateau vide qui, après avoir payé le droit aux 4^e et 3^e bureaux, montera aux biefs supérieurs, dans l'unique but d'y stationner, ne sera tenu au paiement d'aucun nouveau droit.

Tout bateau vide qui se rendra dans un bief quelconque du canal, pour s'y faire radouber, pourra circuler sans être soumis à aucun droit.

ART. 37.

La perception est confiée à des receveurs nommés par l'administration provinciale.

ART. 38.

Tout batelier qui aura payé le droit sera tenu de représenter sa quittance, en passant devant les autres bureaux.

ART. 39.

Si, après avoir acquitté le droit, le batelier prend en route un supplément de charge, il est tenu d'acquitter le droit sur ce supplément au 1^{er} bureau où il se présente; il en est de même s'il se décide à aller plus loin que ne le portait sa première déclaration.

TITRE V. — CONTRAVENTIONS.

ART. 40.

Les contraventions aux règlements d'ordre public et de police de navigation et aux présentes dispositions réglementaires, sont constatées par des procès-verbaux en due forme, à la diligence des ingénieurs, des conducteurs et employés des ponts et chaussées, des éclusiers, pontonniers et des agents de l'administration publique qui ont qualité à cet effet.

ART. 41.

A défaut d'autres peines prononcées par les lois, seront punis d'une amende de 10 à 100 francs :

- 1^o Toute anticipation sur le terrain du canal et de ses dépendances;
- 2^o Tout dépôt dans le canal, les contre-fossés, la dérivation de la Haine et sur les chemins de halage;
- 3^o Toute construction ou plantation faite le long de ses ouvrages ou dans leur emplacement même, sans autorisation de l'autorité compétente;

- 4° Toute dégradation aux ouvrages, plantations et dépendances du canal ;
- 5° Tout amarrage aux arbres, aux ponts et écluses et aux garde-corps qui garnissent leurs abords ;
- 6° Toute entrave apportée à la libre navigation ;
- 7° Toute altération des procès-verbaux, clous de repère et de jauge, échelles d'immersion des bateaux ;
- 8° Toute fraude commise par indication d'un domicile faux ou supposé, par la production de procès-verbaux de jaugeage non conformes aux dimensions du bateau ;
- 9° Toute manœuvre des ponts et écluses faite sans le consentement des employés à qui cette manœuvre est confiée, ou en leur absence ;
- 10° Toute circulation de voitures et de chevaux sur les digues, sans une autorisation spéciale, et en général toutes contraventions aux dispositions du présent règlement.

ART. 42.

Toute surcharge du bateau, outre le déchargement immédiat aux frais du batelier, avec défense de la déposer sur des barques ou canots à la suite du bateau, donne lieu à une amende de dix francs pour chaque centimètre d'immersion dépassant le troisième centimètre au-dessus du repère de jauge.

Quand l'immersion dépassera dix centimètres au-dessus de cette jauge, l'amende sera de vingt francs pour chaque nouveau centimètre, sans que, dans aucun cas, elle puisse dépasser la somme de 200 francs.

ART. 43.

Si un batelier refuse d'acquitter le droit de navigation réclamé ou d'en consigner le montant aux mains du receveur, contre quittance, son bateau sera arrêté et retenu à la prochaine écluse ou au pont le plus rapproché, jusqu'à décision de l'autorité compétente.

ART. 44.

Les dispositions de l'arrêté réglementaire du 15 avril 1834, et autres concernant la navigation du canal de Mons à Condé, sont révoquées.

ART. 45.

Le présent règlement sera dûment publié et demeurera constamment affiché dans tous les bureaux de perception, maisons éclusières et pontonnières du canal ; il sera obligatoire un mois après sa publication.

Le conseil adopte.

En séance à Mons, le 20 juillet 1839.

Le président,
Signé, D. SIRAUT.

Par le conseil :

Le greffier,
Signé, FREMIET.

Vu l'art. 86 de la loi du 30 avril 1836 ;
Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,
Nous avons arrêté et arrêtons ;

ARTICLE PREMIER.

Le règlement sur la police et la navigation du canal de Mons à Condé, adopté le 20 juillet dernier, par le conseil provincial du Hainaut, est approuvé.

ART. 2.

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

Donné à Bruxelles, le 2 décembre 1839.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

Signé, NOTHOMB.

Pour copie conforme :

Le secrétaire-général du ministère des travaux publics,

DE BAVAY.

Soit l'arrêté royal qui précède, inséré au *Mémorial administratif*.

Mons, le 31 décembre 1839.

Le gouverneur du Hainaut,

THORN.

ROYAUME DE BELGIQUE

PROVINCE DE HAINAUT.

Canal de Mons à Condé.

Arrêté royal du 2 décembre 1839.

PROCÈS-VERBAL de jaugeage du bateau
nommé _____, *appartenant*
au sieur _____, *domicilié à* _____,
rue _____, *n°* _____, *conduit par*
le sieur _____, *de* _____

Immersion moyenne au- dessus de 2 clous de repère du tirant d'eau à vide.	Changement en tonneaux de mex correspondant à chaque immersion moyenne
Mètres	T Cox
0.05	7.52
0.10	15.04
0.15	22.56
1.60	240.64

N°

L'an mil huit cent _____ le _____
du mois d _____

Je soussigné expert-jaugeur, nommé en conformité de l'art. 6 du règlement approuvé par arrêté royal du 2 décembre 1839, et dûment assermenté, me suis rendu sur le canal de Mons à Condé au bassin de { Jemmappes } où j'ai
St-Ghislain } trouvé le bateau ci-dessus désigné.

Ayant, en présence du dit sieur _____ procédé au jaugeage de son bateau, j'ai constaté 1° que sa plus grande longueur est de _____ mètres centimètres, sa plus grande largeur de _____ mètres centimètres et sa hauteur totale au milieu des flancs, de _____ mètres centimètres;

2° Que sa longueur réduite est de _____ mètres centimètres;

3° Que sa largeur réduite est de _____ mètres centimètres;

4° Que la moyenne entre le tirant d'eau à vide marqué sur le flanc droit du bateau par un clou de repère en cuivre placé au tiers de la longueur vers l'avant et le tirant d'eau à vide marqué de la même manière sur le flanc gauche au tiers de la longueur vers l'arrière, est de _____ centimètres, le bateau flottant horizontalement dans le sens transversal ;

5° Que le plus fort tirant d'eau avec lequel le batelier a déclaré vouloir naviguer est de _____ mètres centimètres, et que la différence de ce tirant d'eau avec celui à vide (en moyenne _____ mètres centimètres) a été indiquée au moyen d'échelles d'immersion en cuivre, graduées par demi-décimètres à partir des deux clous de

repère du tirant d'eau à vide jusqu'au plus fort tirant d'eau, lequel a été marqué à ces deux endroits par la partie inférieure d'un clou de jauge du même métal à tête de trois centimètres de diamètre ;

6° Que le chargement correspondant à la partie inférieure des clous de jauge ou le tonnage du bateau M d'après les dimensions ci-dessus de tonneaux et centième de tonneaux, et le chargement progressif par demi-décimètre d'immersion de tonneau et centième de tonneau, ce qui conduit à la formation du tableau ci-contre.

De tout quoi, j'ai dressé le présent procès-verbal en double, dont l'un a été détaché du registre à souche et remis au sieur , lequel sur

notre invitation a { signé
refusé de signer } avec nous.

Jemmappes, }
Saint-Ghislain, } le 18

L'expert-jaugeur,

Le batelier,

Visa de l'expert-contrôleur,

N° 8.

Concession de l'écluse de Fresnes sur l'Escaut.

(Ordonnance royale du 22 octobre 1817.)

Au château des Tuileries, le 22 octobre 1817.

Louis, etc.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur ;

Vu la demande du sieur Honnorez, ancien entrepreneur du canal de Mons à Condé, tendant à être autorisé à construire à ses frais une écluse sur l'Escaut, près le village de Fresnes, au-dessus de Condé, moyennant la concession d'un droit à percevoir sur les bateaux qui passent à cette écluse ;

Vu la loi du 25 mars 1817, tit. VII, art. 124 ;

Notre conseil d'État entendu ,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

A dater du jour où l'écluse de Fresnes sera livrée à la navigation, et pendant neuf ans, le sieur Honnorez est autorisé à percevoir un droit de 24 centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de 12 centimes par tonneau sur chaque bateau vide passant à la dite écluse.

ART. 2.

Pour prix de la concession portée en l'art. 1^{er}, le sieur Honnorez sera tenu :

1° De construire à ses frais l'écluse projetée sur l'Escaut près du village de Fresnes, au-dessus de Condé, ainsi que la maison éclusière ;

2° D'exécuter, également à ses frais, les barrages, coupures, abaissement de digues, approfondissement du canal, et autres ouvrages à faire aux abords de cette écluse, en se conformant pour le tout aux plans et projets approuvés par le directeur-général des ponts et chaussées.

L'exécution de cette écluse ne sera entreprise que lorsqu'il aura été constaté par un procès-verbal dressé par les ingénieurs militaires et civils, qu'elle n'a aucun inconvénient pour la défense de la place de Condé.

ART. 3.

Pendant toute la durée de la concession, le sieur Honnorez acquittera le salaire de l'éclusier. Il sera tenu, en outre, de maintenir en bon état toutes les parties de l'écluse.

ART. 4.

Le sieur Honnorez pourra employer la chute de l'écluse de Fresnes au mouvement d'un moulin, à la charge par lui de payer toutes les indemnités que le propriétaire de l'usine supérieure pourra être en droit de réclamer par suite de l'établissement de l'écluse.

Ces indemnités seront réglées d'après une expertise contradictoire, suivant les formes prescrites par les lois.

ART. 5.

Le concessionnaire ne pourra, sous aucun prétexte, prétendre à une indemnité, à raison des interruptions que la navigation pourra éprouver pendant le temps de sa concession.

N^o 9.

Concession du canal de la Sensée, de l'écluse d'Iwuy sur l'Escaut, et des écluses de Courchelettes et de Lambres sur la Scarpe.

(Loi du 13 mai 1818.)

Louis, etc.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La soumission présentée par le sieur Honnorez, sous la date du 21 avril 1818, et par laquelle il offre de se charger de l'exécution du canal de la Sensée et des réparations à faire aux parties adjacentes des rivières de l'Escaut et de la Scarpe, est acceptée.

ART. 2.

Toutes les conditions et clauses stipulées, soit à la charge de l'État, soit à la charge du soumissionnaire dans la dite soumission, recevront leur pleine et entière exécution.

ART. 3.

La dite soumission, comprenant les dites clauses et conditions et le tarif des droits à percevoir sur le canal et sur les parties adjacentes de l'Escaut et de la Scarpe, demeurera annexée à la présente loi.

ART. 4.

Les propriétaires de terrains voisins de la Sensée et de ses affluents, dans les vallons de la Gâche et de l'Hirondelle, qui profiteront du dessèchement résultant de l'ouverture du canal et des travaux secondaires qui auront le dessèchement pour objet, paieront au concessionnaire, pour toute indemnité, trois cinquièmes de la plus-value

qui sera constatée suivant les formalités prescrites par la loi du 16 septembre 1807. Les dessèchements seront achevés dans le terme de six ans, à dater du jour de l'adoption du projet des travaux, qui doit être présenté à l'administration avant le 1^{er} janvier 1819.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État; voulons, en conséquence, qu'elle soit gardée et observée dans tout notre royaume, terres et pays de notre obéissance.

Si donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous nos sujets, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera : car tel est notre plaisir; et afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre seel.

Donné à Paris, le 13 mai de l'an de grâce 1818, et de notre règne le vingt-troisième.

Signé, LOUIS.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État du département de l'intérieur,

Signé, LAINÉ.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice,

Signé, PASQUIER.

Soumission.

Le soussigné Augustin Honnorez, ancien entrepreneur du canal de Mons à Condé, s'engage à faire exécuter à ses frais et aux conditions stipulées plus bas :

1^o Le canal de navigation qui fera communiquer la Scarpe à l'Escaut par la Sensée, évalué à un million cinq cent quinze mille francs, suivant les projets, devis, détails et profils rédigés par M. l'ingénieur en chef du département du Nord, et en se conformant aux modifications et changements à opérer, soit pour la direction du canal, soit pour la construction de deux écluses simples et trois écluses à sas, des ponts, buscs et déversoirs à établir sur le dit canal, ainsi que le tout a été définitivement approuvé en conseil des ponts et chaussées par M. le directeur-général, le 28 mars dernier ;

2^o L'écluse d'Iwuy et autres travaux accessoires sur l'Escaut, évalués à cent cinquante-cinq mille francs, conformément au projet approuvé en conseil des ponts et chaussées, par M. le directeur-général, duquel projet, ainsi que de ceux du canal de la Sensée, il lui a été donné communication ;

3^o La réparation des écluses de Courchelettes et de Lambres, et le redressement d'une partie du lit de la Scarpe, entre Douai et le débouché du canal de la Sensée, travaux évalués à quatre-vingt mille francs, et dont les projets seront ultérieurement rédigés : les réparations de ces deux écluses ont pour but de leur donner 40 mètr. de longueur entre les buscs, et 5^m,20 de largeur entre les bajoyers, dimensions généralement adoptées pour toutes les écluses comprises dans la présente soumission.

Le soussigné ne pourra se prévaloir des estimations ci-dessus pour réclamer aucune espèce d'indemnité, dans le cas où, par suite de l'exécution des travaux, la dépense excéderait le montant des dites estimations.

Il s'engage à exécuter, dans un délai d'un an et demi, tous les ouvrages d'art et ter-

rasses à construire sur la Scarpe et, l'Escaut, et dans le délai de quatre ans après que la concession lui aura été accordée, tous les ouvrages du canal de la Sensée, se réservant, en cas de guerre, un plus long délai, qui sera calculé d'après la durée de la guerre; à maintenir constamment en bon état tous les ouvrages d'art et de terrasses pendant la durée de la concession.

Il demande qu'en considération des dépenses qu'il sera tenu de faire, il lui soit accordé les avantages suivants :

1° La concession, pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du jour où les bateaux passeront sur le canal de la Sensée, du droit d'un franc par tonneau sur chaque bateau chargé de charbon de terre, ou de bois, de pierres, chaux, briques, bois, paille, foin et engrais; de deux francs par tonneau, sur chaque bateau chargé de toutes autres marchandises, et de cinquante centimes par tonneau sur chaque bateau vide qui traversera le canal de la Sensée;

2° La concession, pour le terme de douze ans, à dater du jour où les bateaux passeront à l'écluse neuve d'Iwuy sur l'Escaut, d'un droit de vingt-quatre centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de douze centimes par tonneau sur chaque bateau vide passant par cette écluse;

3° La concession, pour le terme de dix-neuf ans, à dater du jour où les bateaux passeront aux deux écluses de Courchelettes et de Lambres sur la Scarpe, d'un droit de vingt-quatre centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de douze centimes par tonneau sur chaque bateau vide passant par les dites deux écluses;

4° L'autorisation d'employer pour le canal tous les terrains nécessaires à son exécution, conformément aux plans, sur une largeur de 50 mètr. : les indemnités seront réglées conformément à la loi et acquittées par l'État, la concession étant limitée;

5° L'autorisation de faire chômer les moulins établis sur la Sensée pendant l'exécution des travaux, et de continuer les ouvrages nonobstant toutes contestations de la part des propriétaires de ces usines, qui tendraient à ralentir la marche des ateliers : toutes indemnités, soit pour chômage, soit pour diminution de valeur, devront être réglées par experts et payées par l'État, la concession étant limitée;

6° L'affranchissement de tous droits de navigation sur les canaux du département du Nord, en faveur des bateaux chargés de pierres, bois, charbon et autres matériaux et outils destinés aux ouvrages du canal et des écluses, seulement pendant l'exécution des travaux;

7° L'État ne pourra pas établir de péages ni de droits nouveaux sur le canal de la Sensée, ni sur l'Escaut, de Valenciennes à Cambrai, ou sur la Scarpe, de Douai à Arras, pendant toute la durée de la concession;

8° Pendant la durée de la concession, le droit de pêche dans le canal sera abandonné au concessionnaire, ainsi que la jouissance des digues et arbres qui seront plantés sur les francs-bords, et la faculté d'établir le nombre de gardes et préposés qu'il jugera à propos pour la perception des droits et la conservation des ouvrages;

9° Il sera permis au soumissionnaire, pendant les six premières années de la concession, de former, soit pour l'exécution de ses travaux, soit pour se procurer les fonds nécessaires, toutes les associations qu'il jugera convenables, en se conformant aux lois.

Les actes auxquels ces associations donneront lieu, ne seront assujettis pour enregistrement qu'au droit fixe d'un franc;

10° Le canal et ses dépendances seront exempts de toute espèce d'impôts pendant la durée de la concession;

11° 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 tout sens de ce canal ;

12° Les marais de la Gâche, de l'Hirondelle, de la Sensée et de tous les affluents de cette rivière, entre le bassin de l'Escaut et de la Scarpe, devant être en grande partie desséchés par l'exécution des travaux du canal de la Sensée et de ses appendices, le concessionnaire se soumet à présenter, avant le 1^{er} janvier 1819, le projet des ouvrages complémentaires à exécuter par lui pour en perfectionner et achever le dessèchement.

13° Le concessionnaire recevra, pour indemnité de ses dépenses, les trois cinquièmes de la plus-value des terrains qui auront été desséchés, soit par l'ouverture du canal, soit par les ouvrages secondaires ;

14° Cette plus-value sera réglée conformément aux dispositions de la loi du 16 septembre 1807 ; elle sera payée en terrain par les communes. Les propriétaires auront le choix de l'acquitter, soit en terrain, soit en argent, soit en rentes, suivant la faculté que la loi leur accorde ;

15° Le gouvernement s'engage à faire exécuter les travaux projetés dans la traversée de Douai, suivant le projet adopté sous la date du 15 juillet 1817, et à les faire terminer avant la fin de 1821. Dans le cas où l'exécution de ces travaux serait différée pour une cause quelconque, il sera accordé au concessionnaire une indemnité équivalente à la perte dont il justifiera sur sa recette présumée de cent cinquante-trois mille trois cent soixante-trois francs ;

16° Le soumissionnaire s'engage à fournir un cautionnement de quatre cent mille francs, dont il sera libéré après l'exécution des travaux ;

17° Les contestations qui pourraient s'élever relativement à l'exécution des clauses et conditions ci-dessus, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département, sauf le recours au conseil du roi.

Paris, le 21 avril 1818.

Signé, HONNOREZ.

Ne varietur. Pour être annexé à l'art. 3 du projet de loi en date de ce jour.

Paris, le 7 mai 1818.

Le ministre secrétaire d'État de l'intérieur.

Signé, LAINÉ.

N° 10.

Prorogation des concessions des écluses de Fresnes et d'Ivuy, et concession de l'écluse de Rodignies sur l'Escaut.

(Ordonnance royale du 3 septembre 1823.)

Au château des Tuileries, le 3 septembre 1823.

Louis, etc.

Vu les procès-verbaux des deux adjudications passées par le préfet du département du Nord, le 16 juin 1823, desquels il appert :

1° Que les travaux à exécuter sur le haut Escaut, d'après l'approbation de notre directeur-général des ponts et chaussées et des mines, montant à fr. 586,800, ont été adjugés au sieur Augustin Honnorez, moyennant la concession à obtenir par lui, de la prorogation pendant vingt-neuf ans, du péage établi à l'écluse de Fresnes, par

notre ordonnance du 22 octobre 1817, et pendant trente-sept ans, de celui établi à l'écluse d'Iwuy par la loi du 13 mai 1818, portant concession du canal de la Sensée ;

2° Que les travaux du bas Escaut, montant à fr. 490,000, et ayant pour objet la construction de l'écluse de Rodignies et ouvrages accessoires, ont été adjugés au même Augustin Honnorez, moyennant la concession, à obtenir par lui, d'un péage à percevoir pendant six ans à la dite écluse de Rodignies, immédiatement après sa construction ;

Vu le cahier des charges du 18 mai 1823, commun aux deux adjudications ;

Vu notre ordonnance du 22 octobre 1817, qui autorise le sieur Honnorez à percevoir pendant neuf ans, un droit de 24 centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de 12 centimes par chaque bateau vide, passant à l'écluse de Fresnes sur l'Escaut ;

Vu la loi du 13 mai 1818, relative au canal de la Sensée, en vertu de laquelle le dit sieur Honnorez, concessionnaire de ce canal, est autorisé à percevoir, pendant douze ans, un droit de 24 centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de 12 centimes sur chaque bateau vide, passant à l'écluse d'Iwuy sur le même fleuve ;

Vu la loi des finances du 10 mai 1823, titre II, art. 3 ;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les deux adjudications passées au sieur Augustin Honnorez par le préfet du Nord, le 16 juin 1823, pour l'exécution des travaux à faire sur le haut et bas Escaut, sont approuvées.

ART. 2.

Le sieur Honnorez est autorisé à continuer de percevoir, pendant vingt-neuf ans et aux mêmes conditions, le droit de navigation établi par notre ordonnance du 22 octobre 1817, à l'écluse de Fresnes, et, pendant trente-sept ans, celui établi à l'écluse d'Iwuy, par la loi du 13 mai 1818.

Cette prorogation commencera à courir, pour l'écluse de Fresnes, à dater du 1^{er} décembre 1827, et, pour l'écluse d'Iwuy, à dater du 1^{er} décembre 1831.

ART. 3.

L'écluse de Rodignies devra être terminée le 31 décembre 1834 au plus tard.

A dater du jour où cette écluse sera livrée à la navigation, et pendant six ans (1), le sieur Honnorez est autorisé à percevoir un droit de 18 centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, et de 9 centimes par tonneau sur chaque bateau vide, passant à la dite écluse.

ART. 4.

Les procès-verbaux d'adjudication du 16 juin 1823, et le cahier des charges du 18 mai précédent, demeureront annexés à la présente ordonnance. Toutes les clauses et conditions qui y sont stipulées, recevront pleine et entière exécution.

(1) Voir les ordonnances royales des 22 mars 1827 et 7 mars 1831.

N^o 11.

Réduction des droits de navigation au passage des écluses de Gœulzin et de Rodignies, pour les bateaux passant en transit par Condé.

(Ordonnance royale du 22 mars 1827.)

Paris, le 22 mars 1827.

Charles, etc.

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État aux départements des finances et de l'intérieur ;

Vu les ordonnances des 22 octobre 1817, 20 février 1822 et 3 septembre 1823, portant concession, au profit du sieur Honnorez, de droits de péage au passage des écluses de Gœulzin et de Rodignies ;

Vu l'acte en date du 2 février 1827, par lequel le dit sieur Honnorez consent à ce que les droits de péage, qu'il est autorisé à percevoir, soient réduits au quart sur les bateaux qui transiteront par Condé pour la Belgique ;

Notre conseil d'État entendu ,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Sont réduits au quart, les droits de péage que le sieur Honnorez est autorisé à percevoir, en vertu des ordonnances ci-dessus relatées, sur les bateaux qui transiteront par Condé pour la Belgique, en passant aux écluses de Gœulzin et de Rodignies.

En conséquence, il ne sera perçu à l'avenir au passage de l'écluse de Gœulzin, que trois centimes par bateau chargé au lieu de douze.

Le droit à percevoir à la même écluse par bateau vide, sera d'un centime et demi au lieu de six centimes.

Au passage de l'écluse de Rodignies, il ne sera plus perçu, par bateau chargé, que quatre centimes et demi au lieu de dix-huit centimes ;

Chaque bateau vide passant à la même écluse, ne paiera plus que deux centimes un quart au lieu de neuf centimes.

N^o 12.

Prorogation de la concession de l'écluse de Rodignies sur l'Escaut.

(Ordonnance royale du 7 mars 1831.)

A Paris, le 7 mars 1831.

Louis-Philippe, etc.

Vu l'art. 3 de l'ordonnance royale du 3 septembre 1823 (1), qui concède au sieur Honnorez, adjudicataire des travaux de construction de l'écluse de Rodignies sur l'Escaut, le droit de percevoir un péage à la dite écluse pendant six ans, à dater du jour où elle aura été livrée à la navigation ;

Vu le cahier des charges du 18 mai précédent, annexé à la dite ordonnance, dont l'art. 20 est ainsi conçu :

(1) Voir Annexe n^o 10.

« Dans le cas où le canal d'Autoing, tournant autour de Condé, serait exécuté et » navigable avant l'expiration de la concession de l'écluse de Rodignies, il serait » procédé à l'estimation de la diminution qui pourra en résulter dans la recette des » péages de l'écluse de Rodignies, pendant le temps qui resterait encore à courir sur la » durée de la concession de ce péage, et il serait accordé, à dire d'expert, une prolon- » gation déterminée d'après l'évaluation de cette réduction ; »

Vu l'ordonnance royale du 22 mars 1827, qui réduit au quart les droits de péage que le sieur Honnorez est autorisé à percevoir à l'écluse de Rodignies, sur les bateaux qui transiteront par Condé pour la Belgique ;

Vu la soumission du 2 février 1827, par laquelle le sieur Honnorez consent à la réduction du péage ci-dessus, à condition que la concession dont il est en jouissance, sera prorogée à son profit jusqu'au 26 juin 1839 ;

Vu la dernière soumission remise le 10 janvier 1831 entre les mains de notre directeur-général des ponts et chaussées, et contenant, de la part du dit sieur Honnorez, son consentement à ce que la prorogation du péage de l'écluse de Rodignies, soit définitivement limitée au 26 juin 1838 ;

Vu notre ordonnance du 11 octobre 1830, qui accorde au sieur Honnorez une prolongation provisoire, en attendant qu'il ait été statué par une ordonnance ultérieure sur le règlement de ses droits à une prorogation définitive ;

Notre conseil d'État entendu ,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La soumission remise à notre directeur-général des ponts et chaussées, le 10 janvier 1831, par le sieur Honnorez, concessionnaire du péage de l'écluse de Rodignies sur l'Escaut, pour régler ses droits à une prorogation de jouissance, est acceptée.

ART. 2.

La prorogation provisoire accordée au sieur Honnorez par notre ordonnance du 11 octobre 1830, est et demeure convertie en une prorogation définitive, dont le terme expirera le 26 juin 1838.

N° 13.

Régime de l'Escaut. — Droit de navigation.

(Décret du 28 messidor an XIII.)

Au palais de Fontainebleau, le 28 messidor an XIII.

Napoléon, empereur des Français ;

Sur le rapport du ministre des finances ;

Vu la loi du 30 floréal an X (1) ;

(1) *Loi du 30 floréal an X.*

ARTICLE PREMIER.

Il sera perçu dans toute l'étendue de la République, sur les fleuves et rivières navigables, un droit de navigation intérieure, dont les produits seront spécialement et limitativement affectés au balisage, à l'entretien des chemins et ports de halage, à celui des pertuis, écluses, barrages et autres ouvrages d'art établis pour l'avan-

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

TITRE PREMIER. — DE LA COMPOSITION DU BASSIN DE L'ESCAUT ET DE L'Aa.

ARTICLE PREMIER.

Les rivières et canaux navigables, assujettis au droit de navigation intérieure, et composant le bassin de l'Escaut et de l'Aa, sont ;

Savoir :

1^{re} partie, comprenant l'Escaut et les rivières et canaux qui y affluent dans l'ordre de leur proximité à la mer.

- 1^o L'Escaut, depuis Cambrai jusqu'à la mer ;
- 2^o Le Rupel ;
- 3^o Le canal de Bruxelles ;
- 4^o La Nèthe ;
- 5^o La petite Nèthe, depuis Embleken jusqu'à la Nèthe ;
- 6^o La grosse Nèthe, depuis Ghertel jusqu'à la Nèthe ;
- 7^o La Dyle, depuis le confluent du Demer jusqu'à son embouchure dans le Rupel ;
- 8^o Le canal de Louvain ;
- 9^o Le Demer, depuis Tenelt jusqu'à son embouchure dans la Dyle ;
- 10^o La Durme ;
- 11^o La Dender, depuis Ath jusqu'à son embouchure dans l'Escaut ;
- 12^o Le canal du Sas-de-Gand ;
- 13^o Le canal de Moervaert ;
- 14^o Le canal de Gand à Ostende ;
- 15^o La Liève ;
- 16^o La Lys, depuis Aire jusqu'à son embouchure dans l'Escaut ;
- 17^o La basse Deule ;
- 18^o Le canal de la haute Deule, y compris celui de la Bassée ;
- 19^o La Lawe ou Canal de Béthune ;
- 20^o Le canal de communication d'Hazebrouck à Merville, par le Pré-à-Ven et la Bourre ;
- 21^o Le canal de communication de la Lys à Hazebrouck, par la Nieppe ;
- 22^o Le canal de Neuffossé, ou d'Aire, à St-Omer ;

tage de la navigation. — Ce droit sera aussi établi sur les canaux navigables qui n'y ont point encore été assujettis, et sur ceux dont la perception des anciennes taxes serait actuellement suspendue.

ART. 2.

Les produits des droits formeront des masses distinctes, et l'emploi en sera fait limitativement sur chaque canal, fleuve et rivière sur lesquels la perception aura été faite.

ART. 3.

Il sera arrêté par le gouvernement, dans la forme des règlements d'administration publique, un tarif des droits de navigation pour chaque fleuve, rivière ou canal, après avoir consulté les principaux négociants, marchands et marins qui les fréquentent. — A cet effet, les négociants, marchands ou marins seront appelés au nombre de douze pour chaque fleuve, rivière ou canal ; ils seront réunis en conseil auprès du préfet qui sera désigné par le gouvernement ; ils donneront leur avis sur la réformation ou le maintien des tarifs existants pour les fleuves, rivières ou canaux, où il y en a, et sur leur formation pour les fleuves, rivières ou canaux, où il n'y en a pas.

ART. 4.

Les contestations qui pourront s'élever sur la perception des droits de navigation, seront décidées administrativement par les conseils de préfecture.

23° La Scarpe, depuis Arras jusqu'à son embouchure dans l'Escaut ;

24° La Haine et la Trouille.

2^e partie, comprenant l'Yser et les canaux qui y communiquent.

25° L'Yser, depuis Roesbrugge jusqu'à la mer ;

26° Le canal d'Ostende à Nieuport ;

27° Le canal de Furnes à Nieuport ;

28° Le canal de Furnes à Dunkerque ;

29° Le canal de Bergues à Furnes ;

30° Le canal de Boesinghe ;

31° Le canal de Loo.

3^e partie, comprenant l'Aa et les canaux qui y communiquent.

32° L'Aa, depuis St-Omer jusqu'à la mer ;

33° Le canal de Bourbourg ;

34° Le canal de Calais ;

35° Le canal de Guines à Calais ;

36° Le canal d'Ardres ;

37° Le canal de la Colme ;

38° Le canal de Bergues à Dunkerque.

TITRE II. — DE LA DIVISION EN ARRONDISSEMENTS.

ART. 2.

Le bassin de l'Escaut, de l'Aa, et des canaux en dépendants, sera divisé en 7 arrondissements, ainsi qu'il suit :

1^{er} arrondissement, comprenant :

1° L'Escaut, depuis Cambray jusqu'à la limite du département du Nord ;

2° La Scarpe, depuis la limite du département du Nord jusqu'à l'Escaut ;

3° Le canal de la haute Deule, y compris celui de la Bassée ;

4° La basse Deule ;

5° La Lys, depuis Aire jusqu'à Deulemont ;

6° Le canal de communication d'Hazebrouck à Merville, par le Pré-à-Ven et la Bourre ;

7° Le canal de communication de la Lys à Hazebrouck par la Nieppe ;

8° Le canal de la Colme ;

9° Le canal de Bergues à Furnes ;

10° Le canal de Bourbourg ;

11° Le canal de Bergues à Dunkerque ;

12° Le canal de Furnes à Dunkerque.

Chef-lieu du 1^{er} arrondissement, Lille.

2^e arrondissement, comprenant :

1° L'Escaut, entre les limites des départements du Nord et de l'Escaut ;

2° La Haine et la Trouille ;

3° La Dender, depuis Ath jusqu'à la limite du département de Jemmappes.

Chef-lieu du 2^e arrondissement, Mons.

3^e arrondissement, comprenant :

1° L'Escaut, depuis la limite du département de Jemmappes jusqu'à l'embouchure du Rupel ;

2° La Lys, depuis la limite du département de l'Escaut jusqu'à Gaud, dans l'Escaut ;

- 3° Le canal de Gand à Bruges, jusqu'à la limite du département de l'Escaut ;
- 4° La Liève ;
- 5° Le canal du Sas-de-Gand ;
- 6° Le canal de Moervaert ;
- 7° La Durme ;
- 8° La Dender, depuis la limite du département de Jemmapes jusqu'à son embouchure.

Chef-lieu du 3° arrondissement, Gand.

4° arrondissement, comprenant :

- 1° La Lys, depuis Deulemont jusqu'à la limite du département de la Lys ;
- 2° Le canal d'Ostende à Gand, par Bruges, jusqu'à la limite du département de la Lys ;
- 3° Le canal d'Ostende à Nieupoort, depuis le Sas-de-Plaschendaale ;
- 4° Le canal de Furnes à Nieupoort ;
- 5° L'Yser ;
- 6° Le canal de Boesinghe ;
- 7° Le canal de Loo.

Chef-lieu du 4° arrondissement, Bruges.

5° arrondissement, comprenant :

- 1° L'Escaut, de l'embouchure du Rupel à la mer ;
- 2° Le Rupel ;
- 3° La Nèthe ;
- 4° La petite Nèthe ;
- 5° La grosse Nèthe.

Chef-lieu du 5° arrondissement, Anvers.

6° arrondissement, comprenant :

- 1° Le canal de Bruxelles ;
- 2° La Dyle ;
- 3° Le canal de Louvain ;
- 4° Le Demer.

Chef-lieu du 6° arrondissement, Bruxelles.

7° arrondissement, comprenant :

- 1° L'Aa ;
- 2° Le canal de Calais ;
- 3° Le canal de Guines ;
- 4° Le canal d'Ardres ;
- 5° Le canal de Neuffossé ;
- 6° La Lawe ;
- 7° La Scarpe, depuis Arras jusqu'à la limite du département du Pas-de-Calais.

Chef-lieu du 7° arrondissement, Arras.

TITRE III. — DES OPÉRATIONS PRÉLIMINAIRES A LA PERCEPTION DU DROIT.

Du jaugeage.

ART. 3.

Dans les quatre mois qui suivront la publication du présent décret, il sera procédé, dans chaque arrondissement de navigation, au jaugeage des bâtiments et bateaux qui naviguent sur les rivières et canaux composant le bassin de l'Escaut et de l'Aa.

ART. 4.

Ce jaugeage sera calculé en tonneaux de mer de 1,000 kilog.; les calculs seront dirigés sur les méthodes et instructions qui seront dressées à cet effet par le directeur-général des ponts et chaussées.

ART. 5.

Les ingénieurs en chef des ponts et chaussées dirigeront et surveilleront l'opération du jaugeage et délègueront à cet effet les ingénieurs ordinaires en résidence dans les lieux déterminés ci-après.

A raison de ce service extraordinaire, il sera alloué aux ingénieurs des ponts et chaussées une indemnité, qui sera fixée par le ministre des finances, sur la proposition du conseiller d'État directeur général des ponts et chaussées.

ART. 6.

Les propriétaires des bâtiments et bateaux qui naviguent sur le bassin de l'Escaut et de l'Aa, sont tenus de conduire ou faire conduire, dans les quatre mois qui commenceront au jour de la publication de ce décret, leurs bâtiments et bateaux aux bureaux de jaugeage, pour y faire jauger ces bâtiments et bateaux, conformément à l'art. 4 ci-dessus.

Les bureaux de jaugeage sont établis, savoir :

1^{er} arrondissement, à Lille, Merville et Dunkerque;

2^e arrondissement, à Condé;

3^e arrondissement, à Gand et Alost;

4^e arrondissement, à Bruges et Nieuport;

5^e arrondissement, à Anvers et Rumpst;

6^e arrondissement, à Malines;

7^e arrondissement, à Arras, St-Omer et Calais.

Les propriétaires qui négligeront de faire jauger leurs bâtiments ou bateaux à l'un de ces bureaux dans le délai fixé, encourront une amende de cinquante francs; et le droit sera perçu conformément à l'art. 12 ci-après.

ART. 7.

Les ingénieurs des ponts et chaussées rédigeront un double procès-verbal de leurs calculs de jaugeage; l'un sera adressé au préfet d'arrondissement, et l'autre sera remis à l'ouvrier chargé de la marque des bateaux.

L'ingénieur en chef demeurera dépositaire des minutes.

ART. 8.

L'ouvrier marqueur sera nommé par le maire de l'endroit, qui, de concert avec l'ingénieur des ponts et chaussées, fixera le prix à lui allouer pour la marque de chaque bateau.

Les dépenses relatives à la marque des bateaux seront acquittées par le receveur du droit de navigation au bureau de jaugeage, sur les premiers produits du droit de navigation, et seront considérées et passées dans les bordereaux comme frais d'établissement.

ART. 9.

Le tonnage des bateaux sera inscrit à la droite et à la gauche de la proue, en chiffres romains, d'un centimètre de profondeur, de quinze centimètres de hauteur et de deux centimètres de largeur; ces chiffres seront peints à l'huile, en noir, sur un fond blanc de dix centimètres d'entourage.

ART. 10.

La marque de l'ouvrier sera reconnue par l'ingénieur, qui fera apposer aux deux

bouts, près le premier et le dernier chiffre, les empreintes d'un marteau destiné à constater le jaugeage du bâtiment, et à empêcher la falsification de la marque : ce marteau, qui restera entre les mains de l'ingénieur, aura pour empreinte : *Empire français* (E. F.).

ART. 11.

A l'expiration des 4 mois fixés pour le jaugeage, les marteaux seront remis aux directeurs des droits réunis, lesquels pourvoiront, conformément aux art. 4 et 9, au jaugeage, 1^o des bâtiments qui seront dans le cas de l'amende prononcée par l'art. 6, et 2^o des bâtiments et bateaux nouvellement construits, lesquels n'encourront pas d'amende.

ART. 12.

Pendant la durée des 4 mois fixés pour le jaugeage, la perception se fera sur les bâtiments qui n'auront pas encore été jaugés, d'après une déclaration signée du conducteur, qui pourra être vérifiée par le receveur du droit de navigation.

TITRE IV. — DE LA PERCEPTION.

ART. 13.

Le droit de navigation intérieure sera perçu sur le bassin de l'Escaut et de l'Aa, à raison du chargement possible, ou capacité réelle en tonneaux de mer.

ART. 14.

Les tarifs en vertu desquels devra se faire la perception, et les lieux où les bureaux devront être établis, seront déterminés par des arrêtés spéciaux, pour chaque arrondissement de navigation.

ART. 15.

A dater du jour de la mise en activité de la perception du droit de navigation, aucun particulier et aucune commune ne pourront percevoir au passage des écluses, vannes ou pertuis situés sur le bassin de l'Escaut et de l'Aa, aucun droit de quelque nature qu'il soit; le tout conformément aux art. 13 et 14 du titre II de la loi du 28 mars 1790, des art. 7 et 8 de la loi du 25 août 1792, et du règlement du 8 prairial an XI.

ART. 16.

Le service des pertuis, vannes et écluses, s'exécutera par des individus à ce commis, et dont le salaire sera pris sur les produits du droit de navigation.

ART. 17.

Il est interdit aux éclusiers, sous peine de destitution, de percevoir aucun droit particulier pour la manœuvre des écluses.

ART. 18.

A dater du jour de la mise en activité de la perception du droit de navigation, les adjudications faites des droits maintenant perçus au profit du gouvernement, sur divers canaux et rivières du bassin de l'Escaut et de l'Aa, seront annulées, et la perception devra généralement cesser d'être faite par les fermiers actuels, qui devront tenir compte au gouvernement du montant de leurs adjudications jusqu'au jour de cette mise en activité.

ART. 19.

Les meuniers ne pourront pas être nommés pour faire le service des écluses.

ART. 20.

Tout bateau passant à un bureau de perception sera tenu de s'y arrêter jusqu'à ce

que le droit de navigation y ait été perçu ; les préposés à la perception ne pourront l'y retenir par-delà le temps nécessaire pour le paiement du droit.

TITRE V. — DES EXEMPTIONS ET MODÉRATIONS.

ART. 21.

Sont exempts de tous droits :

1^o Les bâtiments faisant partie des flottilles impériales, et ceux appartenant à l'État, chargés de l'approvisionnement des armées et d'objets destinés au service des camps ;

2^o Les bateaux pêcheurs et les bateaux contenant les agrès nécessaires à la navigation ;

3^o Les bateaux destinés au service et aux travaux de la navigation ;

4^o Les bateaux chargés d'engrais, de récoltes et de grains en gerbe pour le compte des propriétaires ou fermiers dans l'étendue de leurs exploitations, et ces mêmes bateaux allant ou revenant à vide dans cette même étendue.

ART. 22.

Ne paieront que la moitié du droit fixé :

1^o Les bateaux à vide ;

2^o Ceux uniquement chargés de pavés de grès et de pierres à bâtir ;

3^o Ceux chargés de sables, engrais, fumiers, gadoue, cendres fossiles, cendres de mer, cendres de bois, cendres de charbon ou de tourbe ;

4^o Les bateaux à vide passant à Condé, et remontant ou descendant la Haine, ne paieront, pendant 10 ans, que sur le pied de 12 centimes par tonneau, ci . . . 12^c

A l'expiration des 10 années, ils ne paieront que 6 centimes, ci 6

TITRE VI. — DE LA RECETTE.

ART. 23.

La recette du droit de navigation intérieure sur le bassin de l'Escaut, de l'Aa et des canaux en dépendants, sera faite par l'administration générale des droits réunis, qui en tiendra compte, particulièrement et distinctement au trésor public.

ART. 24.

Les ministres des finances et du trésor public, sont chargés de l'exécution du présent décret.

Signé, NAPOLÉON.

Par l'empereur :

Le secrétaire d'État,

Signé, HUGUES B. MARET.

N^o 14.

Régime de l'Escaut. — Dispositions réglementaires.

(Ordonnance royale du 13 octobre 1824.)

Charles, etc.

Vu le décret du 26 juin 1810, portant : 1^o Que les transports de charbon de terre et de marchandises de toute espèce, sur la Haine, auront lieu en conséquence de conventions libres et conclues de gré à gré entre les chargeurs et les bateliers, pour le

fret des dits transports , comme sur toutes les autres rivières et canaux navigables ;
 2° Que la corporation des bateliers de Condé est et demeure supprimée, en lui faisant défense d'avoir des syndics ni caisse commune ;

Vu celui du 27 février 1811, prescrivant les mesures de police que l'état des lieux rendait nécessaires alors ;

Considérant qu'au moyen de l'ouverture du canal de Mons à Condé, et des diverses améliorations faites sur l'Escaut, aux abords de Condé, et notamment de l'écluse de Rodignies, la marche des bateaux sur l'Escaut et sur le canal de la Haine, va se trouver débarrassée des entraves auxquelles elle était assujettie, puisque les bateaux pourront franchir les écluses aussitôt qu'ils s'y présenteront ;

Notre conseil d'État entendu, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Dès que l'écluse de Rodignies, sur le bas Escaut, sera livrée à la navigation, la grande écluse de Condé cessera d'être manœuvrée, et demeurera constamment ouverte ; en conséquence, l'ingénieur en chef des ponts et chaussées se concertera avec le directeur des fortifications, pour l'entier enlèvement des poutrelles, et leur dépôt dans les magasins militaires ; les vannes de décharge de cette écluse resteront également ouvertes. Les dispositions du décret du 27 février 1811, et les arrêtés du préfet du Nord, pris en conséquence, cesseront d'être exécutés. Tout batelier passera librement, à mesure qu'il se présentera, aux écluses de Rodignies, Fresnes, Gœulzin, Thivenelles, etc., pour prendre telle direction qui lui conviendra.

La navigation se fera tous les jours et à toute heure à cette écluse, depuis le lever jusqu'au coucher du soleil.

ART. 2.

Aucun bateau, vide ou chargé, ne pourra stationner dans les sas, ni à une distance moindre de cent mètres des écluses et des ponts, soit en amont, soit en aval.

ART. 3.

Les bateaux en station, sur quelque point que ce soit de la Scarpe, de l'Escaut ou du canal de Mons, devront être rangés sur une seule file, et garderont entre eux une distance réglée par l'administration, de manière à ce que la marche des bateaux en route ne soit jamais entravée, et que les rivages soient toujours accessibles aux bateaux que les propriétaires de ces rivages voudraient y placer pour y charger ou décharger des marchandises. Ces propriétaires ne pourront eux-mêmes avoir plus d'un bateau de front en face de leur rivage.

ART. 4.

Toute contravention aux dispositions qui précèdent, toute tentative qui aurait pour but ou pour résultat de retarder ou entraver la marche des bateaux, seront poursuivies conformément aux dispositions de l'art. 8 du décret du 27 février 1811, indépendamment des dommages. Les mêmes poursuites seront exercées contre tout batelier en station ou en marche, et contre tous individus qui se rendraient coupables de résistance, ou qui provoqueraient des oppositions à l'exécution de la présente ordonnance, ou à l'exercice des fonctions des agents de l'autorité. Ils pourront, en outre, être mis à la disposition de nos procureurs près les cours et tribunaux, qui provoqueront contre eux l'application des peines portées en la section IV, titre I^{er} du livre III du Code pénal.

Ces contraventions seront constatées et poursuivies, conformément à la loi du 29 floréal an X, par les fonctionnaires et agents désignés par cette loi, et notamment par les éclusiers, les gardes-canaux et le conducteur des ponts et chaussées, qui seront

spécialement chargés de veiller à la police de la navigation sur la Scarpe, l'Escaut et le canal de Mons.

Il sera statué sur les procès-verbaux de contravention par le conseil de préfecture, pour l'application des peines pécuniaires, et par le le tribunal, pour l'application des peines corporelles.

N^o 15.

Concession des canaux de St-Quentin et de Crozat.

(Loi du 29 mai 1827.)

Charles, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre,

A tous présents et à venir, salut,

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE UNIQUE.

L'offre faite par le sieur Honnorez d'exécuter à ses frais, risques et périls, les travaux nécessaires au perfectionnement et à l'amélioration des canaux de St-Quentin et de Crozat, moyennant la jouissance des produits des dits canaux pendant vingt-deux ans, est acceptée.

Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge du concessionnaire, stipulées dans le cahier des charges approuvé le 27 janvier 1827 par le ministre secrétaire d'État de l'intérieur, et souscrit par le dit sieur Honnorez le 10 avril suivant, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier de charges, ainsi que la soumission du sieur Honnorez, resteront annexés à la présente loi.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous ce jourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État ; voulant, en conséquence, qu'elle soit gardée et observée dans tout notre royaume, terres et pays de notre obéissance.

Si donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous nos sujets, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera : car tel est notre plaisir ; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre scel.

Donné au château de Saint-Cloud, le 29^e jour du mois de mai de l'an de grâce 1827, et de notre règne le troisième.

Signé, CHARLES.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé, CORBIÈRE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice,

Signé, C^{te} DE PEYRONNET.

*Cahier des charges pour le perfectionnement et l'amélioration des canaux de
St-Quentin et de Crozat.*

NOTA. Dans le courant de ce cahier des charges, le mot *canal* doit toujours s'entendre de l'ensemble des deux canaux de St-Quentin et de Crozat.

Le canal de St-Quentin commence au pied des glacis des fortifications de Cambray, et finit à la tête d'aval de l'écluse de St-Quentin.

Le canal Crozat commence à la tête d'aval de l'écluse de St-Quentin, et finit au garde-radier d'aval de l'écluse de Chauny ; il comprend de plus la branche dirigée sur La Fère, et qui se termine à la grande route de La Fère à Noyon.

ARTICLE PREMIER.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer pour le 1^{er} janvier 1831, tous les travaux indiqués dans le devis sommaire, ainsi que dans l'estimatif annexés au présent cahier des charges, et qui ont pour objet le perfectionnement et l'amélioration des canaux de St-Quentin et de Crozat. Indépendamment de ces travaux, si d'autres ouvrages et d'autres dépenses devenaient nécessaires pour mettre les deux canaux dans un état de parfaite navigation, c'est-à-dire, pour que les bateaux puissent y trouver constamment un mouillage de 1^m,65 (sauf les temps ordinaires de chômage), pour que les digues et levées présentent partout le relief et les formes qu'elles ont déjà sur les parties que l'on peut considérer comme entièrement terminées, pour que les écluses et autres travaux d'art satisfassent à toutes les conditions de leur existence, etc., ces ouvrages et dépenses seront également aux frais et risques de la Compagnie.

Elle aura la faculté de proposer au devis sommaire ci-joint, toutes les modifications dont il lui paraîtra susceptible; mais ces modifications ne pourront être exécutées que dans le cas où elles auraient reçu l'approbation du directeur-général des ponts et chaussées. Si elles ont pour objet et pour résultat de satisfaire aux mêmes conditions avec moins de dépense, les économies ainsi obtenues, ne donneront lieu à aucune compensation en faveur de l'État, et tourneront entièrement au profit de la Compagnie.

Pendant le laps de temps fixé pour l'exécution des travaux, la durée annuelle du chômage de la navigation est expressément limitée à cent jours ; et, à dater de 1831, elle ne pourra, sous aucun prétexte, excéder deux mois.

La Compagnie ne pourra se prévaloir de l'élévation des dépenses pour réclamer aucune indemnité.

ART. 2.

Elle contracte en outre l'obligation spéciale de construire à ses frais, des ponts dans les endroits où les communications qui existent maintenant seraient interrompues par les travaux, et de rétablir, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages qu'elle doit exécuter.

ART. 3.

Tous les terrains, bâtiments, usines, etc., dont l'acquisition sera nécessaire, soit pour l'emplacement et l'exécution des ouvrages, soit pour le rétablissement des communications interrompues et pour les nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés des deniers de la Compagnie. Le règlement des indemnités aura lieu dans les formes prescrites par la loi du 8 mars 1810, relative aux expropriations pour cause d'utilité publique. A cet effet, la Compagnie fera lever le plan terrier indiqué dans l'art. 5 de la loi du 8 mars 1810 ; les autres formalités prescrites par les art. 6, 7, 8, 9 et 10 du titre II de la même loi, seront également observées.

Si les propriétaires et la Compagnie ne s'accordent pas sur les prix des fonds,

bâtiments, usines, etc., à céder, il y sera pourvu par les tribunaux : l'expropriation sera poursuivie à la diligence de M. le préfet, conformément aux titres III et IV de la loi précitée du 8 mars 1810 ; mais tous les frais de la procédure resteront, ainsi que le montant des indemnités, au compte de la Compagnie et seront acquittés par elle.

Les actes de vente passés en vertu du § 1^{er} de cet article, ne seront sujets qu'au droit fixe d'un franc pour l'enregistrement : ils seront remis à l'État par la Compagnie à la fin de la concession.

ART. 4.

La Compagnie aura droit de faire les emprunts et dépôts de terre prescrits par les projets approuvés, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

Les indemnités pour occupation temporaire de terrains, pour chômage ou modification d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront payées par la Compagnie.

Les indemnités dues et non soldées pour chômages antérieurs à la présente concession restent au compte de l'État.

ART. 5.

La Compagnie, pendant la durée des travaux qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, sera tenue cependant de se soumettre au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception par un commissaire que l'administration déléguera à cet effet, et qui sera chargé de reconnaître si la Compagnie concessionnaire a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées. Il sera procédé, également en présence de ce commissaire, à la pose de repères fixes et invariables, à l'aide desquels on pourra s'assurer en tout temps, si le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage reste constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement du fond de la cuvette, au préjudice, soit de la navigation, soit des propriétaires riverains.

ART. 6.

Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les temps ordinaires du chômage, dont la durée ne pourra, dans aucun cas, excéder deux mois. A cet effet, l'état du canal et de ses dépendances sera reconnu et constaté tous les deux ans, par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations de toute nature, soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge de la Compagnie.

ART. 7.

La Compagnie s'oblige à planter et à tenir constamment plantés les bords du canal. Elle aura la faculté d'abattre, à son profit, tous les arbres parvenus à un état de croissance et de maturité complètes, sous la condition de les remplacer immédiatement : mais tout abattage lui est spécialement interdit, à dater de la dixième année qui précédera l'expiration de sa jouissance ; et dans le laps de ces dix années, elle n'en aura pas moins l'obligation d'entretenir soigneusement toutes les plantations, et de renouveler celles qui dépériraient.

ART. 8.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire par les articles précédents et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède, pour le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication, 1^o la faculté de percevoir les droits de péage déterminés par le tarif ci-annexé ;

2° l'exercice du droit de pêche; 3° le droit d'ensemencer les digues et talus, de planter sur les levées et de recueillir les produits des plantations et des semis déjà faits aux frais de l'État; 4° la jouissance des pépinières et des chantiers, des maisons éclusières et autres bâtiments appartenant à l'État et affectés au service du canal.

La concession sera dévolue à la Compagnie qui offrira le plus fort rabais sur la durée de la jouissance.

Tous les autres revenus qui dépendent actuellement des canaux de St-Quentin et de Crozat, tels que la location des moulins de Banteux et de Bantouzelle, celle de divers terrains situés en dehors du profil du canal, etc., resteront la propriété de l'État. Toutefois, les baux de ces moulins et terrains affermés sous diverses servitudes et obligations au profit du canal et de la navigation, ne pourront être renouvelés qu'avec les mêmes servitudes et obligations.

La Compagnie ne sera mise en jouissance du canal et de ses produits, que six semaines après la ratification de la concession. Le canal et tous ses ouvrages lui seront remis dans l'état où ils se trouveront à cette époque, et dès ce moment, elle demeurera chargée de tous les travaux et de toutes les dépenses nécessaires pour remplir toutes les obligations qu'elle contracte par le présent cahier des charges.

ART. 9.

Les matériaux, outils, machines, etc., dont l'état est ci-joint, seront abandonnés gratuitement à la Compagnie, sans donner lieu de la part du gouvernement à aucune répétition d'argent.

ART. 10.

Après l'achèvement des travaux, il sera fait, aux frais de la Compagnie et avec le concours de l'administration, un bornage contradictoire et un plan cadastral du canal et de ses dépendances, ainsi qu'un état descriptif de tous les ouvrages.

Le procès-verbal de bornage, le plan cadastral et l'état descriptif, dûment arrêtés en double expédition, seront ajoutés aux annexes du présent cahier des charges pour servir au récolement qui aura lieu à l'époque de l'expiration de la concession. A cette époque, la Compagnie sera tenue de remettre en bon état, le canal, les ouvrages d'art, les quais, chemins de halage, gares, perrés, talus, etc., et le gouvernement reprendra immédiatement la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

ART. 11.

Pour les marchés et baux dont la note est ci-annexée, la Compagnie sera substituée aux droits et aux charges de l'administration. Ces marchés et ces baux continueront en conséquence de recevoir leur effet, suivant leur forme et teneur.

Les sommes retenues pour garantie et non encore soldées, le seront par la Compagnie et à ses frais, aux époques où elles deviendront exigibles.

Les sommes qui restent encore à payer sur les travaux des écluses de Jussy et de Serancourt, de la maison éclusière de Chauny, du pont de Saint-Simon et du déplacement de la Somme à Arthem, sont à la charge des concessionnaires.

ART. 12.

Faute par la Compagnie, après avoir été mise en demeure, d'avoir terminé les travaux à l'époque ci-dessus fixée, et d'avoir rempli les diverses obligations qu'elle contracte, il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement de ces mêmes travaux au moyen d'une adjudication nouvelle qu'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages qu'elle aura déjà exécutés, et qui sera dévolue à celles des Compagnies concurrentes qui offrira la plus forte somme pour ces ouvrages. Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La somme offerte par les nouveaux concessionnaires, sera remise aux concessionnaires évincés ; mais le trésor retiendra, à titre de dommages et intérêts, la partie du cautionnement non encore restituée à l'époque de la mise en déchéance.

Si les nouveaux concessionnaires s'engagent purement et simplement à poursuivre les travaux et à les achever à leurs frais, risques et périls, sans mettre d'ailleurs aucun prix aux dépenses faites par les concessionnaires déchus, ces derniers se retireront sans pouvoir exercer aucune prétention quelconque, et dans ce cas, comme dans l'autre, ils perdront leur droit sur la partie susdite du cautionnement.

Les stipulations du présent article ne sont pas applicables au cas où la cessation des travaux et les retards apportés à leur exécution proviendraient de force majeure.

ART. 13.

La Compagnie s'oblige à porter, dans le mois qui suivra l'adjudication, à huit cent mille francs, le dépôt préalable de quatre cent mille francs qu'elle aura fait pour être admise à soumissionner. Si, à l'expiration du mois, le dépôt n'est pas ainsi complété, la concession sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal à titre de dommages et intérêts.

Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites pour le dépôt lui-même, et l'un et l'autre seront rendus par parties, savoir :

Le premier quart, lorsque le premier tiers des travaux sera exécuté, et le second quart, lorsque les deux tiers des travaux seront terminés.

L'autre moitié restera dans les caisses du trésor, jusqu'à la réception définitive de tous les travaux.

ART. 14.

Si de nouvelles communications s'ouvraient à l'avenir et traversaient dans leur cours le canal ou ses rigoles, la Compagnie ne pourrait, sous aucun prétexte, mettre obstacle à l'établissement des ponts nécessaires au service de ces communications nouvelles, ni réclamer pour cet objet aucune indemnité. De son côté, l'administration s'engage à n'établir ces ponts que sur des formes et avec des dimensions qui ne puissent en rien gêner le service de la navigation.

ART. 15.

La Compagnie pourra établir à ses frais des agents, tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations, la conservation et l'entretien des ouvrages, la manœuvre des écluses, des ponts mobiles, etc. ; toutefois les agents chargés aujourd'hui de remplir ces fonctions, pour le compte de l'État, ne pourront être licenciés par la Compagnie qu'au bout d'une année à dater de la concession, à moins de fautes graves qui puissent motiver ce renvoi avant ce terme : ils recevront de la Compagnie les mêmes traitements et salaires qu'ils recevaient du gouvernement.

ART. 16.

La Compagnie aura la faculté, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à son entreprise.

Les actes auxquels donnera lieu la formation de la société, ne seront soumis pour l'enregistrement qu'au droit fixe d'un franc.

ART. 17.

Les contributions foncières assises sur le canal et sur ses dépendances resteront à la charge de la Compagnie ; mais elles ne pourront recevoir aucune augmentation pendant la durée de la concession.

ART. 18.

La Compagnie contracte l'obligation de fournir, sans avoir droit pour cet objet à

aucune indemnité, toutes les eaux nécessaires, 1° aux remplissages du sas de l'écluse de Saint-Simon, située vers le point où le canal du duc d'Angoulême vient s'embrancher sur le canal Crozat; 2° à l'alimentation du petit canal Manicamp qui fait suite immédiatement au canal Crozat. Il sera fait, plus tard, un règlement pour prévenir toute manœuvre abusive et toute dépense d'eau superflue.

ART. 19.

Si le canal projeté de la Sambre à l'Oise s'exécute, et s'il s'approprie les eaux du *Noirieu*, dans la vallée duquel il serait établi d'après les projets actuellement soumis à l'approbation du gouvernement, les concessionnaires du dit canal de la Sambre à l'Oise seront tenus de restituer, à leurs frais, soit avec les eaux de l'Oise, soit par d'autres voies, un volume égal à celui que le *Noirieu*, jaugé dans son état moyen, doit verser dans la rigole du canal de Saint-Quentin, et d'amener, également à leurs frais, ce volume jusqu'à l'origine de cette rigole.

ART. 20.

Les contestations qui pourraient s'élever entre la Compagnie et le gouvernement sur l'interprétation des clauses et conditions, exprimées ci-dessus, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Aisne, sauf le recours au conseil d'État.

ART. 21.

Le présent acte ne sera passible, pour frais d'enregistrement, que du droit fixe d'un franc.

ART. 22.

La concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification de la loi.

Paris, le 25 janvier 1827.

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,
Signé, BECQUEY.

Approuvé le 27 janvier 1827.

Le ministre secrétaire d'État de l'intérieur,
Signé, CORBIÈRE.

Soumission.

Je soussigné Augustin Honnorez, concessionnaire du canal de la Sensée, de présent à Paris, rue de Richelieu, n° 47;

Après avoir pris connaissance, 1° du cahier des charges approuvé le 27 janvier 1827 par Son Excellence le ministre de l'intérieur, pour le perfectionnement et l'amélioration des canaux de St-Quentin et de Crozat; 2° du devis et de l'estimatif des travaux et dépenses à faire pour cet objet; 3° de l'ordonnance royale du 31 décembre 1817 (1), qui règle les droits à percevoir sur les canaux de St-Quentin et de Crozat; 4° de la pièce intitulée: *État des engagements pris par l'administration*; m'engage à exécuter à mes frais, risques et périls, tous les travaux et dépenses indiqués dans les dites pièces, et déclare me soumettre à toutes les clauses et conditions énoncées au cahier des char-

(1) Annexe n° 16.

ges, moyennant la jouissance des canaux de St-Quentin et de Crozat et de leurs dépendances, telle qu'elle est expliquée au dit cahier des charges, pendant la durée de vingt-deux ans, à dater de six semaines après la ratification de la concession.

Pour garantie de la présente soumission, j'ai déposé à la caisse des dépôts et consignations la somme de quatre cent mille francs, suivant le récépissé ci-inclus et dans les valeurs y détaillées.

Paris, le 10 avril 1827.

Signé, HONNOREZ.

N^o 16.

Règlement de navigation des canaux de St-Quentin et de Crozat.

(Ordonnance royale du 31 décembre 1817.)

Louis, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre :

Vu la loi du 20 mai 1802 (30 floréal an X), qui autorise l'établissement d'un droit de navigation intérieure sur les fleuves, rivières et canaux navigables non encore soumis à cette taxe, et la révision des tarifs déjà établis ;

Vu l'avis du conseil composé de négociants et de mariniers qui a été réuni à St-Quentin, en exécution de l'art. 3 de la loi susdatée, pour proposer ses vues au sujet du tarif à établir sur la partie neuve du canal de St-Quentin, et au sujet de la révision des droits actuellement perçus, en vertu des lettres patentes du 11 août 1776, sur la branche ancienne du même canal, dite *canal Crozat* ;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État des finances ;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

A dater du 1^{er} janvier 1818, la navigation sur la partie neuve du canal de St-Quentin, entre cette ville et Cambray, sera assujettie au paiement d'un droit au profit du trésor.

ART. 2.

Ce droit sera calculé d'après les distances à parcourir et le chargement possible des bateaux, c'est-à-dire, leur capacité réelle en tonneaux de mer du poids de mille kilogrammes, suivant le tarif ci-après :

Dix centimes par tonneau et par distance, pour les bateaux dont le chargement se composera, en tout ou en partie, d'objets autres que ceux désignés au paragraphe qui suit, ci. 10 centimes.

Cinq centimes par tonneau et par distance, pour les bateaux exclusivement chargés de pavés, grès, pierres à bâtir, briques, sable, engrais, fumier, gadoue, chaux, cendres fossiles, cendre de mer, cendre de bois, cendre de charbon, cendre de tourbe, foin ou paille, ci. 5 »

Deux centimes et demi par tonneau et par distance, pour les bateaux vides, ci. 2 $\frac{1}{2}$ »

Les trains d'arbres flottés paieront, pour chaque arbre, sans égard à la dimension, le droit fixé pour deux tonneaux, c'est-à-dire, vingt centimes par arbre et par distance, ci. 20 »

Les trains de bois flotté, paieront vingt centimes par chaque mètre de longueur, ci. 20 centimes.

ART. 3.

Le tarif et le mode de perception ci-dessus, seront appliqués désormais à l'ancienne branche du canal, dite *canal Crozat*, communiquant de St-Quentin à Chauny.

ART. 4.

Il sera formé sur le canal, à Cambray, un bassin franc, dans l'intérieur duquel les bateaux pourront, en se conformant aux règlements de police locale, circuler librement, être chargés, déchargés, allégés, etc., sans être soumis aux droits.

Ce bassin aura 1,500 mètr. de longueur, à partir de l'écluse du pont Rouge sur l'Escaut, qui lui servira de limite de ce côté; sa limite, de l'autre côté, sera déterminée par des bornes ou poteaux.

Aucun batelier ou conducteur de bateaux, trains, etc., ne pourra franchir ces limites, sans être muni d'un laissez-passer en bonne forme.

ART. 5.

La longueur totale du canal, à partir de la limite du bassin franc mentionné dans l'article précédent, sera divisée en dix-huit parties égales ou distances, savoir : dix distances jusqu'à St-Quentin, et huit distances de cette dernière ville à Chauny.

ART. 6.

Il sera placé des bornes pour indiquer ces distances; la dépense en sera prélevée sur le produit de la perception, comme frais de premier établissement.

ART. 7.

L'administration des ponts et chaussées fera procéder aux opérations indiquées dans les art. 4 et 5. Il en sera dressé des procès-verbaux, en présence des maires des communes sur le territoire desquelles les bornes seront placées, et d'un employé supérieur des contributions indirectes.

ART. 8.

Les dispositions du titre III du décret du 17 juillet 1805 (28 messidor an XIII) relatif à la navigation de l'Escaut, seront suivies pour le jaugeage des bateaux naviguant sur le canal de St-Quentin. Les bureaux de jaugeage seront établis à Cambray et à Chauny; on aura égard, pour le calcul du jaugeage, au tirant d'eau qui sera autorisé sur chaque branche du canal.

ART. 9.

Il y aura trois bureaux pour la perception du droit de navigation sur le canal, savoir :

Un à Cambray;

Un à St-Quentin

Et un à Chauny.

Le tarif des droits à percevoir sera affiché dans le lieu le plus apparent de chacun de ces bureaux.

Ces droits seront passibles du décime par franc établi par les lois des 28 avril 1816 et 25 mars 1817.

ART. 10.

Aucun bateau chargé ou à vide, aucun train, etc., ne pourra être mis en route sans une déclaration préalable et sans être accompagné d'un laissez-passer, énonçant son jaugeage ou sa dimension et la nature du chargement.

ART. 11.

Les bateaux, trains, etc., qui partiront d'un point situé en dedans des deux distances voisines de l'un des bureaux de perception désignés dans l'art. 9, seront toujours déclarés à ce bureau ; le droit devra y être acquitté, avant le départ, pour le nombre de distances à parcourir jusqu'à la destination ou seulement jusqu'au premier bureau de perception, si cette destination était au delà.

ART. 12.

Les bateaux, trains, etc., qui partiront d'un point situé au delà des deux distances indiquées dans l'article précédent, seront déclarés dans les bureaux particuliers de déclaration que la régie des contributions indirectes est autorisée à y établir.

ART. 13.

Il ne sera délivré de laissez-passer dans les bureaux particuliers de déclaration qu'autant que les propriétaires ou conducteurs s'engageront par écrit, et sous caution, d'acquitter les droits au bureau de perception le plus voisin du lieu de destination, ou à celui devant lequel ils auraient à passer pour s'y rendre.

ART. 14.

On n'admettra point de fractions de distance dans la perception du droit : par conséquent, l'espace entre le point de départ et la première borne, celui parcouru ou à parcourir depuis la dernière borne jusqu'au point d'arrivée, seront comptés comme distance entière.

ART. 15.

Le conducteur d'un bateau parti à vide, qui prendra en route un chargement, ne pourra effectuer ce transport qu'après avoir fait une nouvelle déclaration et obtenu un nouveau laissez-passer ; il en sera de même pour les bateaux qui chargeront de nouvelles marchandises en route, lorsque ces marchandises rendront le chargement susceptible d'un droit plus élevé que celui perçu ou exigible d'après la déclaration primitive.

ART. 16.

Les conducteurs de bateaux, trains, etc., sont tenus de représenter leur laissez-passer aux employés des contributions indirectes, des octrois ou de la navigation, ainsi qu'aux éclusiers, maîtres de ponts ou de pertuis ; toutes les fois qu'ils le requièrent, et de souffrir leur visite et vérification.

ART. 17.

Il est défendu aux éclusiers, maîtres de ponts et de pertuis, de laisser passer tout bateau, train, etc., pour lequel il ne leur serait pas représenté d'expédition applicable à la nature du transport, comme aussi de percevoir aucun droit particulier pour la manœuvre des écluses ; le tout à peine de destitution, d'être contraints personnellement au remboursement des sommes perçues ou des droits fraudés, et d'être poursuivis et punis comme concussionnaires.

ART. 18.

Les barques servant aux riverains pour le transport de leurs denrées de l'un à l'autre bord, dans l'étendue d'une même commune, ne seront assujetties à aucun droit ; à la charge par les propriétaires d'obtenir du préfet l'autorisation d'établir ces dites barques, et de se conformer aux dispositions qui leur seront prescrites par l'arrêté à intervenir, lequel sera préalablement soumis à l'approbation de notre directeur-général des ponts et chaussées.

ART. 19.

Les perceptions autorisées par lettres patentes du 11 août 1776, sur la branche

ancienne du canal, de Saint-Quentin à Chauny, cesseront à dater du jour de la mise en activité du tarif établi par la présente ordonnance.

ART. 20.

Toute contravention aux dispositions qui précèdent, sera punie conformément aux art. 23 et 24 de l'arrêté du gouvernement en date du 28 mai 1803 (8 prairial an XI).

ART. 21.

Sont exempts de tout droit les bateaux chargés de matériaux destinés aux travaux du canal.

ART. 22.

Notre ministre secrétaire d'État au département des finances est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des lois*.

Donné en notre château des Tuileries, le 31 décembre de l'an de grâce 1817, et de notre règne le vingt-troisième.

LOUIS.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État des finances,

Signé, le comte CORVETTO.

No 17.

Amélioration de la rivière d'Oise. — Tarif des droits de navigation.

(Ordonnance royale du 13 juillet 1825).

Charles, etc.

Vu la loi du 5 août 1821, relative à l'achèvement du canal du duc d'Angoulême, qui approuve toutes les conditions stipulées, soit à la charge de l'État, soit à la charge du sieur Urbain Sartoris, banquier à Paris, dans la convention provisoire passée, le 24 mai précédent, entre le ministre secrétaire d'État de l'intérieur et le sieur Sartoris;

Vu l'art. 18 de la convention susdatée portant que des projets seront rédigés pour le perfectionnement de l'Oise, depuis le canal de Manicamp jusqu'à la Seine; que si, après l'approbation définitive de ces projets, il est reconnu que la dépense est en rapport avec les avantages qu'elle doit créer, la compagnie Sartoris sera admise à fournir les fonds nécessaires à l'exécution des travaux, aux clauses et conditions énoncées dans la même convention pour les parties de navigation qui y sont comprises;

Vu l'art. 22 de la dite convention, portant que le tarif des droits à percevoir sur les ouvrages qui pourront être construits sur la rivière d'Oise, en vertu de l'art. 18, sera réglé de concert entre le gouvernement et la compagnie, à l'époque où les projets, pour leur exécution, auront été approuvés;

Vu le plan et les projets des travaux d'amélioration et de perfectionnement à exécuter sur la rivière d'Oise, ensemble l'avis du conseil des ponts et chaussées sur les dits travaux et l'approbation qui leur a été donnée par notre directeur-général des ponts et chaussées;

Vu la lettre en date du 2 mai dernier, par laquelle le sieur Sartoris, en acceptant le tarif projeté par notre directeur-général des ponts et chaussées, adhère en même temps aux autres propositions qui lui sont faites pour régler la quotité et l'époque de ses versements au trésor;

Considérant que la navigation de la rivière d'Oise, déjà si importante à cause de ses communications avec les différentes lignes navigables existant au nord du royaume, est destinée à recevoir un accroissement considérable, par suite des travaux de la grande ligne de Paris à Dunkerque, et de l'ouverture prochaine des canaux d'Angoulême et des Ardennes ;

Que par conséquent la dépense de trois millions, à laquelle sont estimés les travaux à faire pour l'amélioration et le perfectionnement de cette rivière, sera compensée et au delà par les avantages qui en résulteront ;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

La compagnie Sartoris est admise à verser au trésor royal la somme de trois millions dans l'espace de cinq ans, pour faire face à l'exécution des travaux d'amélioration de la rivière d'Oise, depuis Manicamp jusqu'à la Seine. Le premier versement aura lieu le 10 janvier 1826, le second le 10 avril, et ainsi de suite, de trois mois en trois mois.

ART. 2.

L'administration s'engage à terminer les travaux en totalité dans le délai de cinq années et trois mois, à dater du 10 janvier 1826, ou plus tôt si faire se peut.

ART. 3.

La perception des droits de péage sur la ligne de navigation, comprise entre Manicamp et l'embouchure de l'Oise, sera établie conformément au tarif annexé à la présente ordonnance.

ART. 4.

Sont supprimés, à partir de la mise à exécution du nouveau tarif, tous les droits de navigation qui se perçoivent sur la rivière d'Oise, en vertu de la loi du 30 floréal an X (20 mai 1802), et de l'arrêté du gouvernement du 1^{er} messidor an XI (20 juin 1803).

Continueront néanmoins d'acquitter le droit de navigation qui se perçoit aujourd'hui au pont de Compiègne, pour la navigation supérieure de l'Oise, les bateaux qui, au lieu d'emprunter le canal latéral entre Manicamp et Port-à-Pintrelles, continueraient à suivre, comme par le passé, le lit de la rivière dans la partie parallèle au canal.

Tarif des droits à percevoir sur le canal latéral de la rivière d'Oise, depuis Manicamp jusqu'à Port-à-Pintrelles, et sur la rivière d'Oise perfectionnée, depuis Port-à-Pintrelles jusqu'à Conflans-Sainte-Honorine.

ARTICLE PREMIER.

Le droit sera perçu à raison du chargement des bateaux, évalué en tonneaux de mer du poids de 1,000 kilog., et en ayant égard à ce qui est prescrit dans l'article ci-après.

ART. 2.

Les bateaux naviguant sur le canal latéral et sur l'Oise seront jaugés,

1^o En supposant que le tirant d'eau autorisé soit de 1^m,05

2^o En supposant qu'il soit de 1^m,10

3^o En supposant qu'il soit de 1^m,15

4^o En supposant qu'il soit de 1^m,20

Et ainsi de suite, en opérant par gradation de cinq en cinq centimètres, jusqu'à 1^m,50, *maximum* de l'échelle du tirant d'eau.

Tout bateau chargé en tout ou en partie, et ne prenant pas un tirant d'eau de plus

de 1^m,05, paiera le droit pour tout le chargement possible, dans la supposition d'un tirant d'eau de 1^m,05.

Si le tirant d'eau pris par le bateau est de plus de 1^m,05, et n'excède pas 1^m,10, le droit sera perçu pour tout le chargement possible, dans la supposition d'un tirant d'eau de 1^m,10.

Si le tirant d'eau est de plus de 1^m,10 et n'excède pas 1^m,15, le droit sera perçu pour tout le chargement possible, dans la supposition d'un tirant d'eau de 1^m,15.

Le droit sera perçu pour tous les autres cas d'après les mêmes bases, c'est-à-dire par gradation de cinq en cinq centimètres, jusqu'au tirant d'eau le plus élevé fixé à 1^m,50.

ART. 3.

Les dispositions du titre III du décret du 28 messidor an XIII (17 juillet 1805), relatif à la navigation de l'Escaut, seront suivies pour le jaugeage des bateaux de l'Oise.

ART. 4.

Pour tout le trajet depuis Manicamp jusqu'à Port-à-Pintrelles *et vice-versâ*, de quelque nature que soit le chargement, il sera payé par tonneau . . . fr. » 37 $\frac{1}{2}$

Nota. Cette somme sera divisée en autant de parties égales qu'il y aura d'écluses dans cet intervalle, et la fraction sera due en passant à chaque écluse.

Pour tout le trajet depuis Port-à-Pintrelles jusqu'à la Seine *et vice-versâ*, de quelque nature que soit le chargement, il sera payé par tonneau . . . » 35

Nota. On divisera la dite somme en autant de parties égales qu'il y aura de barrages ou d'écluses à passer, et la fraction sera due à chaque barrage ou écluse.

Pour tout bateau vide passant à chaque écluse ou à côté de chaque écluse, il sera payé par tonneau. . . » 02 $\frac{1}{2}$

Nota. Si le bateau est jaugeé pour plusieurs tirants d'eau, il paiera pour le moindre.

Pour les trains de bois de charpente, sciage ou charonnage, passant à chaque écluse ou à côté de chaque écluse,

Il sera payé par mètre de longueur. . . » 15

Pour les trains de bois à brûler,

On paiera dans les mêmes circonstances et par mètre de longueur . . . » 12

ART. 5.

Cinq ans après l'achèvement des travaux, le tarif pourra être révisé, et ensuite de dix années en dix années.

ART. 6.

Seront exempts de tous droits les bateaux employés pour le service des travaux du canal.

N^o 18.*Droit de navigation sur la basse Seine et ses affluents (l'Oise, l'Aisne et l'Eure).*

(Loi du 23 mai 1834.)

A Neuilly, le 23 mai 1834.

Louis-Philippe, roi des Français,
 A tous présents et à venir, salut.
 Nous avons proposé, les Chambres ont adopté,
 Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

A partir du 1^{er} septembre prochain, le droit de navigation sur la Seine, de Paris à Rouen, et sur l'Oise, l'Aisne et l'Eure, dans toute la partie navigable de ces rivières, sera perçu d'après la charge réelle des bateaux, à raison de deux centimes et demi à la remonte et de deux centimes à la descente par distance de 5 kilomètres et par tonneau de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de distance au-dessous de deux mille cinq cents mètres seront négligées; celles au-dessus seront comptées pour une distance entière. Le poids de la charge réelle sera constaté par le volume de l'eau déplacée, au moyen d'échelles métriques placées sur le bordage extérieur, et déduction faite du poids même du bateau et de ses agrès.

ART. 2.

Les bateaux chargés de charbon de terre ou de bois, de tourbe, d'engrais, de pierres, de plâtre, moellons, sable, chaux, briques, tuiles et ardoises; de bois à brûler, de charpente et de charonnage, ne seront assujettis qu'au demi-droit, c'est-à-dire, à un centime et un quart à la remonte, et à un centime à la descente, par tonneau et par distance.

ART. 3.

Les bateaux chargés de marchandises donnant lieu à la perception de deux droits différents seront soumis au droit le plus élevé, soit à la remonte, soit à la descente, à moins que les marchandises imposées au droit entier ne forment pas le dixième de celles qui seront transportées, auquel cas les deux droits seront appliqués séparément aux deux parties du chargement.

ART. 4.

Seront également imposés au droit entier, quelle que soit la nature du chargement, les bateaux sur lesquels il y aura des voyageurs.

Il sera ajouté au poids du chargement un dixième de tonneau pour chaque voyageur qui serait descendu du bateau avant la vérification.

Toutefois, la régie des contributions indirectes pourra consentir des abonnements à l'effet d'affranchir des vérifications journalières les bateaux qui servent habituellement au transport des voyageurs d'un port à un autre.

ART. 5.

Les trains de bois seront taxés à raison de cinq centimes par décastère et par distance.

Ce droit sera doublé toutes les fois que les trains seront chargés de marchandises quelconques.

ART. 6.

Seront exempts des droits :

- 1° Les bateaux entièrement vides ;
- 2° Les bâtiments et bateaux de la marine royale, affectés au service militaire de ce département ou du département de la guerre, sans intervention de fournisseurs ou d'entrepreneurs ;
- 3° Les bateaux employés au balisage ;
- 4° Les bateaux pêcheurs, lorsqu'ils porteront uniquement des objets relatifs à la pêche ;
- 5° Les bacs, batelets et canots, servant à traverser d'une rive à l'autre.

ART. 7.

Dans le délai de trois mois, à partir de la promulgation de la présente loi, tous les bateaux naviguant sur la Seine, de Paris à Rouen, et sur ses affluents, seront présentés, à vide, à l'un des bureaux de navigation, à Paris, à Rouen ou à Pontoise, ou à tout autre bureau de jaugeage qui pourra être établi sur les points intermédiaires.

Le procès-verbal de jaugeage déterminera le tirant d'eau à vide et la dernière ligne de flottaison, laquelle sera fixée de manière que le bateau, dans son plus fort chargement, présente toujours un décimètre en dehors de l'eau. Toute charge qui produirait un enfoncement supérieur à la ligne de flottaison ainsi fixée, est interdite.

ART. 8.

Toute personne, mettant à flot ou faisant arriver un nouveau bateau sur la basse Seine ou ses affluents, sera tenue de le présenter, avant son premier voyage ou après son premier déchargement, à l'un des bureaux de jaugeage désignés à l'article précédent.

ART. 9.

La perception se fera au passage devant chaque bureau pour la distance à parcourir jusqu'au bureau prochain, ou jusqu'au point de débarquement ; lorsque le chargement aura lieu entre deux bureaux, le droit sera perçu au premier bureau, en raison de la distance déjà parcourue.

Il sera apposé dans tous les bureaux de perception, dont le placement sera déterminé par le ministre des finances, un placard indiquant le nombre des distances d'un bureau à l'autre, et entre les principaux points intermédiaires.

Le mode de vérification de la charge réelle passible des droits, et les obligations des bateliers à cet égard, seront déterminés par des ordonnances du roi.

Néanmoins, il sera facultatif à tout batelier de payer au bureau de départ la totalité des droits dus jusqu'au lieu de débarquement, à la charge par lui de faire reconnaître à chaque bureau la conformité de son tirant d'eau, constaté au départ.

ART. 10.

Tout conducteur de bateau devra se munir d'un laissez-passer au bureau de la régie des contributions indirectes le plus voisin du lieu où il prendra tout ou partie de son chargement. Ce laissez-passer indiquera, sur la déclaration du batelier, le poids et la nature du chargement, ainsi que le point de départ.

Cette expédition sera représentée, à toute réquisition, aux employés des contributions indirectes et des octrois.

ART. 11.

Les dispositions qui précèdent sont toutes applicables aux bateaux à vapeur ; mais, lors du jaugeage, la machine, le combustible pour un voyage, et les agrès, seront compris dans le tirant d'eau à vide.

ART. 12.

Toute contravention aux dispositions de la présente loi, et des ordonnances qui en

régleront l'application, sera punie d'une amende de cinquante à deux cents francs, sans préjudice des condamnations établies par les lois en cas d'insultes, violences et voies de fait.

ART. 13.

Sont maintenues toutes les dispositions actuellement existantes, concernant la perception du droit de navigation pour les bâtimens allant de Rouen à la mer et retour.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous ce jourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait à Neuilly, le 23^e jour du mois de mai 1834.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé, HUMANN.

N^o 19.

Droit de navigation sur la basse Seine et ses affluents. — Dispositions réglementaires.

(Ordonnance royale du 26 juillet 1834.)

A Paris, le 26 juillet 1834.

Louis-Philippe, roi des Français,

Vu la loi du 23 mai 1834, concernant la perception du droit de navigation sur la basse Seine, de Paris à Rouen, et sur ses affluents, et notamment l'art. 9 de la dite loi, portant que le mode de vérification de la charge réelle des bateaux et les obligations des bateliers seront déterminés par ordonnance royale;

Voulant pourvoir à l'exécution de cette disposition;

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des finances;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Immédiatement après la publication de la présente ordonnance, les bureaux de Paris, de Rouen et de Pontoise, désignés par l'art. 7 de la loi du 23 mai 1834, seront ouverts pour le jaugeage des bateaux naviguant sur la basse Seine et ses affluents.

Il sera également ouvert, à la même époque, un bureau de jaugeage à Compiègne.

ART 2.

Le jaugeage sera fait par les employés des contributions indirectes, en présence du propriétaire ou du conducteur du bateau, conformément aux instructions données par notre ministre des finances : ces employés dresseront de cette opération un procès-verbal qui énoncera :

1^o Le nom ou la devise du bateau ;

- 2° Les noms et domicile du propriétaire et du conducteur ;
- 3° Les dimensions extérieures du bateau, mesurées en centimètres ;
- 4° Le tirant d'eau à charge complète ;
- 5° Le tirant d'eau à vide avec les agrès ;
- 6° Le tonnage du bateau à charge complète, et le tonnage par centimètre d'enfoncement.

La progression croissante ou décroissante du tonnage sera réglée par tranches de 20 en 20 centimètres de l'échelle mise en place.

Toute fraction d'un demi-tonneau ou au-dessus sera comptée pour la perception comme un tonneau; toute fraction inférieure sera négligée.

Une ampliation du procès-verbal sera remise au conducteur et lui tiendra lieu du congé dont la délivrance était prescrite par l'art. 17 de l'arrêté du 19 messidor an XI (8 juillet 1803) (1).

ART. 3.

Toutes les fois que le conducteur d'un bateau en formera la demande, il sera procédé à un nouveau jaugeage : les résultats de cette opération seront également constatés par un procès-verbal dont il lui sera délivré une ampliation en remplacement de la précédente.

Les employés pourront aussi procéder à la contre-vérification des jaugeages, et, s'il n'y a point de différence, ils se borneront à viser l'ancien procès-verbal.

Ces vérifications n'auront lieu qu'en cas de stationnement et qu'après le déchargement des bateaux.

ART. 4.

De chaque côté du bateau sera incrustée une échelle en cuivre, graduée en centimètres, dont le ministre des finances déterminera la forme, la dimension et le placement; le zéro de l'échelle répondra au tirant d'eau à vide, et une marque apposée dans la partie supérieure indiquera la dernière ligne de flottaison à charge complète, à la limite déterminée par l'art. 7 de la loi du 23 mai 1834.

Les propriétaires ou conducteurs de bateaux pourront fournir et placer les échelles, en se conformant aux indications de l'administration des contributions indirectes. A leur défaut, cette administration y pourvoira, et le prix lui en sera remboursé au moment du jaugeage, à raison de 50 centimes par décimètre, y compris la mise en place.

ART. 5.

Il est défendu aux bateliers d'enlever ou de déplacer les échelles.

ART. 6.

Toutes les fois que, par un accident quelconque, les échelles auront été perdues, ou qu'elles se trouveront détériorées, le batelier sera tenu de les faire immédiatement remplacer.

ART 7.

Le nombre de stères imposable pour les trains de bois sera déterminé en cubant l'espace que chaque train occupera dans la rivière, sans déduction des vides.

ART. 8.

Pour tout bateau chargé et non jaugé qui naviguera pour la première fois sur la basse Seine et sur ses affluents, à dater du 1^{er} septembre prochain, la perception du droit sera faite par évaluation, et le *laissez-passer* énoncera la distance entre le plat-bord du bateau et la ligne de flottaison du chargement. Le batelier sera tenu de faire jauger

ce bateau après son déchargement et d'acquitter, s'il y a lieu, le complément du droit.

Si la somme payée excédait celle qui serait due, le batelier aurait droit au remboursement de la différence.

ART. 9.

Il sera établi onze bureaux pour la perception du droit de navigation, savoir :

1° Sur la *basse Seine*, à Paris, au Pecq, à Mantes, à Vernon, à Pont-de-l'Arche et à Rouen ;

2° Sur l'*Oise*, à Chauny, à Compiègne et à Pontoise ;

3° Sur l'*Aisne*, à Soissons ;

4° Sur l'*Eure*, à Louviers.

ART. 10.

Seront placardés dans chaque bureau :

1° La loi du 23 mai 1834 ;

2° La présente ordonnance ;

3° Les instructions ministérielles prescrites par les art. 2 et 4 ci-dessus ;

4° Le tableau indiquant le nombre des distances d'un bureau à l'autre, et entre les principaux points intermédiaires.

ART. 11.

Aucun bateau, lors même qu'il serait exempt des droits en conformité de l'art. 6 de la loi, ni aucun train ne pourra être mis en route avant que le conducteur ait fait sa déclaration et obtenu un *laissez-passer*, qui indiquera, par classe des marchandises désignées aux art. 1^{er} et 2 de la loi du 23 mai 1834, le nombre de tonneaux qui seront transportés, les dimensions des trains et le point de départ. Ce *laissez-passer* sera renouvelé à chaque bureau et devra toujours être en rapport avec les bateaux, trains ou chargements. En conséquence, lorsqu'il sera fait des additions soit aux chargements, soit aux trains, le batelier ne pourra continuer le transport qu'après avoir pris un *laissez-passer* supplémentaire.

ART. 12.

Dans les cas prévus par l'article précédent, et à défaut de bureau de navigation, la déclaration sera faite et le *laissez-passer* délivré à la recette ruraliste des contributions indirectes du lieu du chargement ou du départ, et le droit sera acquitté au plus prochain bureau de navigation.

ART. 13.

Tout conducteur de bateau ou de train passant devant un bureau de navigation devra s'y arrêter pour acquitter le droit. Les conducteurs de bateaux fourniront aux employés les moyens de se rendre à bord toutes les fois que, pour reconnaître les marchandises transportées ou pour vérifier l'échelle, ils seront obligés de s'en approcher.

ART. 14.

Le batelier qui aura acquitté au départ la totalité des droits dus jusqu'au lieu de débarquement, sera tenu d'exhiber, à chaque bureau de navigation, la quittance de ces droits, et de mettre les préposés à même de reconnaître l'identité du chargement avec les énonciations du *laissez-passer*.

ART. 15.

Les conducteurs de bateaux et de trains seront tenus de représenter, à toute réquisition des employés des contributions indirectes, les procès-verbaux de jaugeage, ainsi que les *laissez-passer*, connaissements et lettres de voiture relatifs aux bateaux, marchandises et trains qu'ils conduiront.

ART. 16.

Toute contravention aux dispositions de la présente ordonnance sera poursuivie conformément à l'art. 12 de la loi du 23 mai 1834.

ART. 17.

Notre ministre secrétaire d'État des finances est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des lois*.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État du commerce, chargé de l'intérim du ministère des finances,

Signé, T. DUCHATEL.

Certifié conforme par nous garde des sceaux de France, ministre
secrétaire d'État au département de la justice et des cultes.

A Paris, le 6 (1) août 1834.

Signé, C. PERSIL.

N^o 20.

*Reprise de la concession de la Sambre belge. — Arrangement entre le
gouvernement et la société concessionnaire.*

(Transaction du 15 avril 1835.)

ENTRE

*Les sieurs Remi De Puydt, lieutenant-colonel du génie, membre de la 'Chambre des
Représentants, et François Carion-Delmotte, négociant à Mons, agissant tant pour
lui que comme concessionnaire, suivant acte notarié du...., des droits de Charles
Carion et, au besoin, se portant fort pour ce dernier, tous deux concessionnaires de
la canalisation de la Sambre, suivant procès-verbal d'adjudication du 2 juillet 1825,
approuvé le 15 du même mois, s'obligeant à rapporter l'approbation de tous leurs
co-intéressés dans l'entreprise de la canalisation, à la présente transaction, d'une
part;*

ET

*Le chevalier De Theux de Meylandt, ministre de l'intérieur, représentant le gouver-
nement belge, d'autre part;*

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les concessionnaires renoncent à la concession qui leur était acquise, ainsi qu'à tous
les droits, actions et privilèges qu'elle leur assurait, par suite, ils consentent à ce que le
gouvernement se mette en possession de la Sambre avec tous ses ouvrages, bâtiments
et dépendances, notamment le magasin de Couillet et les écuries diverses, pour en jouir
et user exclusivement suivant sa libre volonté et sans aucune charge.

Ils cèdent et transportent en outre au gouvernement tous leurs matériaux appro-

(1) Cette date est celle de la réception du *Bulletin* à la chancellerie.

visionnés, leur bateau dragueur, le matériel de leur entreprise et généralement tous objets quels qu'ils soient qui en dépendent.

ART. 2.

§ 1^{er}. Les concessionnaires cèdent et abandonnent au gouvernement, avec toutes leurs plantations et autres accessoires, tous terrains et propriétés immobilières quelconques, qu'ils ont acquis pour ou à l'occasion de la canalisation de la Sambre, et les garantissent quittes et libres de toutes charges; il en est de même des terrains remblayés et des portions de l'ancien lit de la Sambre, aujourd'hui abandonnés, sur lesquels ils ne se réservent plus aucun droit; à ces fins, ils s'obligent solidairement à signer et consentir au profit du gouvernement tous actes et autres formalités requises par la loi pour donner à cette cession tous les effets dont elle est susceptible.

§ 2. Les baux indiqués en l'état ci-annexé litt. *A*, certifié par les concessionnaires, continueront à recevoir leur exécution, mais au profit du gouvernement.

§ 3. Sont néanmoins exceptées de la cession consentie au § 1^{er} du présent article, les parcelles ou propriétés reprises dans l'état ci-annexé litt. *B*, certifié par les concessionnaires, qui ont été échangées ou vendues par ces derniers.

ART. 3.

Toutes plantations faites sur les digues du canal et sur les terrains adjacents, appartiennent au gouvernement par l'effet des présentes.

ART. 4.

Le travail de M. l'ingénieur civil Tarte sur la canalisation de la Sambre, devient la propriété du gouvernement.

ART. 5.

§ 1^{er}. Les concessionnaires restent chargés du paiement de tous travaux entrepris et ordonnés jusqu'à ce jour, ou qui pourraient l'être avant la remise de la Sambre aux agents du gouvernement, soit pour construction, soit pour entretien du canal, comme aussi du paiement de tous les matériaux approvisionnés par eux et cédés par les présentes au gouvernement.

§ 2. Ils demeurent également et solidairement obligés à toutes indemnités dues, aux termes du cahier des charges de la concession, soit pour emprises, occupation ou détérioration de terrains, soit de tout autre chef et ce, sans préjudice des obligations plus étendues qui leur incombent en vertu de l'art. 6.

ART. 6.

§ 1^{er}. Les concessionnaires prennent à leur charge, risques et périls, toutes contestations généralement quelconques, nées ou à naître avec les propriétaires dépossédés, les riverains, les usiniers et tous autres tiers intéressés ou se prétendant tels, comme aussi tous procès actuellement pendants ou qui pourraient surgir par la suite à raison de l'exécution de leurs travaux.

En conséquence, les concessionnaires s'obligent solidairement à garantir le gouvernement de toutes les suites de ces procès, en principal, intérêts et frais.

§ 2. Le gouvernement se réserve d'autoriser les changements et additions que proposeraient les concessionnaires pour faciliter l'extinction des contestations ou procès dont il vient d'être parlé.

Les propositions des concessionnaires à ce sujet, devront être remises au gouvernement dans les trois mois après que la présente transaction sera devenue définitive.

§ 3. Si le gouvernement, dans son intérêt, ou dans celui de la navigation, jugeait convenable de faire aux ouvrages de la Sambre des changements ou additions de nature à aggraver la position des tiers avec lesquels il y aurait contestation ou procès,

ainsi qu'il est dit au § 1^{er} du présent article, les concessionnaires ne pourraient se prévaloir de ce fait pour décliner la responsabilité que leur impose le même paragraphe; seulement le gouvernement serait responsable de son fait et tenu d'indemniser les tiers à raison du surcroît de dommage qui en serait la conséquence.

§ 4. Dans l'hypothèse prévue au précédent paragraphe, les concessionnaires ne pourront se refuser à concourir à toutes vérifications ou mesures préliminaires, tendant à établir la véritable étendue du dommage à résulter du fait du gouvernement; si, après avoir été dûment avertis par signification à la personne ou au domicile de leur mandataire spécial, ils restaient en défaut de prendre part aux dites vérifications ou mesures, dans un délai de cinq jours, augmenté d'un jour par trois myriamètres de distance, les procès-verbaux dressés par les ingénieurs des ponts et chaussées, à l'intervention des juges de paix des communes respectives, feraient à leur égard preuve suffisante.

ART. 7.

Toutes condamnations judiciaires prononcées dans les procès de l'espèce prévue à l'article précédent, ou qui pourraient être prononcées avant que la présente transaction ne fût devenue définitive, conformément à l'art. 16, sont également à la charge exclusive des concessionnaires.

ART. 8.

En considération des cessions consenties par les concessionnaires et des obligations contractées par eux aux termes des articles qui précèdent, le gouvernement s'engage à leur payer, sauf les imputations dont il sera parlé ci-après, la somme de six millions cent vingt-trois mille florins (fl. 6,123,000).

ART. 9.

§ 1^{er}. Seront imputées sur la dite somme de six millions cent vingt-trois mille florins (fl. 6,123,000) :

1° Les avances faites à la concession par le gouvernement précédent, par la liste civile du roi Guillaume ou par le syndicat d'amortissement, avec intérêts à 6 p. % jusqu'au 1^{er} juillet 1834.

D'après les indications données par les concessionnaires, les dites avances se composent des sommes suivantes, fournies aux époques mentionnées en regard de chacune d'elles, savoir :

Le 7 juillet 1826.	fl. 250,000
Le 18 octobre »	200,000
Le 8 mars 1827	200,000
Le 9 juin »	200,000
Le 17 août »	200,000
Le 16 octobre »	200,000
Le 14 janvier 1828	200,000
Le 1 ^{er} juillet »	125,000
Le 7 août »	125,000
Le 24 novembre »	125,090
Le 30 août 1830	175,000

Ensemble . . . fl. 2,000,000

Florins deux millions.

2° La créance de la Banque (Société générale pour favoriser l'industrie), s'élevant en principal, suivant contrat en date du 20 janvier 1831, à un million sept cent quatre-vingt-quinze mille deux cents florins (fl. 1,795,200), avec intérêts à 6 p. %, à compter

de cette date jusqu'au 1^{er} juillet 1800 trente-quatre, et sauf déduction des à-comptes de trente mille florins (fl. 30,000), neuf mille trois cent soixante-douze florins cinquante cents (fl. 9,372-50), et trente mille cent soixante-deux florins vingt-six cents (fl. 30,162-26), payés successivement par les concessionnaires, les 8 et 15 juin et 11 août 1800 trente-un, et des intérêts des dits à-comptes à 5 p. % jusqu'au 1^{er} juillet 1800 trente-quatre; toutefois, le montant de cette créance, en principal et intérêt, ne sera exigible par la banque, à charge du gouvernement, que trois mois après que la présente transaction sera devenue définitive, conformément à l'art. 16 ci-après.

3^o La créance de la dame veuve Thirionnet, du chef de la suppression de ses usines de Salzinnes, telle qu'elle a été réglée par justice en principal et intérêts jusqu'au 1^{er} juillet 1800 trente-quatre.

§ 2. Le gouvernement garantit aux concessionnaires leur libération des créances qui sont l'objet des trois imputations ci-dessus, non compris cependant les frais judiciaires dont ils pourraient être débiteurs envers la banque ou la dame veuve Thirionnet.

§ 3. Les stipulations d'intérêt, faites sous les n^{os} 1 et 2 du présent article, étant la conséquence d'autres dispositions de la présente convention dont elles ne peuvent être isolées, il doit être entendu que des tiers non intervenant au contrat, ne pourront, dans aucun cas, s'en prévaloir.

ART. 10.

§ 1. Le prix stipulé à l'art. 8 étant de fl. 6,123,000 00

Les sommes à imputer, d'après l'article précédent s'élevant, savoir :

La créance de la banque	1 ^o La créance du précédent gouvernement	{ en principal	fl. 2,000,000 00	
		{ en intérêts	796,766 67	
		en principal, à	fl. 1,795,200 00	
		en intérêts, à	371,307 20	
		Ensemble	fl. 2,166,507 20	
		Mais réduite des à-comptes payés par les concessionnaires et des intérêts des dits à-comptes, faisant ensemble	79,914 06	
	2 ^o	Soit	fl. 2,086,593 14	
	3 ^o La créance de la dame veuve Thirionnet	{ en principal fl. 47,250 00		
		{ en intérêts 15,841 88	63,091 88	
		Ensemble	fl. 4,946,451 69	

Les concessionnaires se trouvent avoir droit au paiement d'une somme de fl. 1,176,548 31
un million cent soixante-seize mille cinq cent quarante huit florins trente-un cents, soit en francs deux millions quatre cent quatre-vingt-dix mille francs (fr. 2,490,000).

Sur laquelle il leur sera payé un à-compte d'un million quatre cent quatre-vingt-dix mille francs (fr. 1,490,000), en bons du trésor, à quatre et demi pour cent et à un an d'échéance, et ce dans les deux mois après que la présente transaction sera devenue définitive, conformément à l'art. 16.

§ 2. Le million restant sera payable en bons du trésor à une année de terme et à l'intérêt qui sera attribué à ce papier, à l'époque du paiement. Une moitié en sera exigible le 1^{er} janvier 1800 trente sept; et l'autre moitié le 1^{er} janvier 1800 quarante, sans préjudice de la faculté qu'aura le gouvernement de se libérer entre temps, soit en un seul paiement ou en à-comptes successifs, soit en numéraire ou en bons du trésor, à un an ou à un moindre terme et à l'intérêt du jour; néanmoins, la somme qui serait encore exigible au 1^{er} janvier 1800 quarante, sera payable en numéraire.

§ 3. Si cependant, au 1^{er} janvier 1840, les concessionnaires n'avaient pas rempli toutes les obligations qui leur incombent, en vertu des présentes, ou s'il restait encore quelque réclamation à leur charge de ce chef, le gouvernement pourrait retenir pour sûreté de leur accomplissement, telle somme qui serait fixée par arbitrage. Sont nommés arbitres pour l'exécution de la présente stipulation, s'il y échet : 1^o le président du tribunal de première instance de Bruxelles; 2^o le président du tribunal de commerce de la même ville; 3^o un ingénieur des ponts et chaussées au choix du gouvernement.

ART. 11.

La remise de la Sambre aux agents du gouvernement se fera immédiatement après le paiement de l'à-compte stipulé à l'article précédent.

ART. 12.

§ 1. Il est fait aux concessionnaires abandon entier de recettes de navigation et autres produits de la Sambre jusqu'au 1^{er} juillet 1834.

§ 2. A compter de cette date et jusqu'au paiement de l'à-compte d'un million quatre cent quatre-vingt-dix mille francs (fr. 1,490,000), stipulé à l'art. 10, les concessionnaires ne pourront retenir les recettes et produits, dont il s'agit, que jusqu'à concurrence des frais d'entretien et d'exploitation, ainsi que des intérêts échus au taux de 5 p. % de la somme de deux millions quatre cent quatre-vingt-dix mille francs (fr. 2,490,000), formant le montant intégral de leur créance au 1^{er} juillet 1834.

§ 3. Depuis le paiement de l'à-compte d'un million quatre cent quatre-vingt-dix mille francs (fr. 1,490,000), et jusqu'au paiement total du million restant à solder aux concessionnaires, les intérêts des sommes retenues seront payés à ces derniers, d'année en année, au taux de 5 p. %.

ART. 13.

Les concessionnaires sont déchargés des cautionnements qu'ils ont fournis pour sûreté de l'exécution des travaux.

ART. 14.

Parmi les stipulations ci-dessus, la société de la Sambre renonce à toute réclamation ou répétition à charge du gouvernement, de quelque chef que ce puisse être, et spécialement à celle du chef de l'abaissement ou modification du droit de péage, ainsi qu'au paiement de la provision de cinq cent mille francs (fr. 500,000), qui lui a été adjugée par justice.

En conséquence, toutes actions et réclamations que les concessionnaires ont intentées en justice viennent à cesser par l'effet des présentes, chacune des parties demeurant chargée des frais qu'elle a faits.

ART. 15.

Dans le mois après que la présente transaction sera devenue définitive, conformément à l'art. 16 ci-après, les concessionnaires seront tenus de constituer un mandataire spécial ayant pleins pouvoirs de les représenter et d'agir en leur nom en tout ce qui concerne l'exécution des présentes.

ART. 16.

La présente transaction est subordonnée à l'allocation des fonds par les Chambres. Le gouvernement s'engage à présenter un projet de loi à ce sujet. En attendant la décision du pouvoir législatif, les parties restent entières dans leurs droits et actions l'une à l'égard de l'autre.

Fait en double à Bruxelles, le 15 avril 1800 trente-cinq.

Signé, R. DE PUYDT.

CARION-DELMOTTE.

Le ministre de l'intérieur,

Signé, DE THEUX.

N^o 21.*Reprise de la concession de la Sambre belge. — Arrangements entre le gouvernement et la Société générale pour favoriser l'industrie.*

(Convention du 3 août 1835.)

ENTRE

Le ministre de l'intérieur, représentant le gouvernement belge,

ET

La direction de la Société générale pour favoriser l'industrie,

A été convenu ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement prend à sa charge le remboursement du capital de un million sept cent quatre-vingt-quinze mille deux cents florins, avancé aux concessionnaires de la Sambre par la Société générale, suivant acte notarié du 20 janvier 1831, ainsi que le paiement des intérêts du même capital, et ce aux conditions ci-après :

1^o Les intérêts du dit capital ont couru au profit de la Société générale, à compter du 20 avril 1831 jusqu'à ce jour, et lui sont dus, sauf déduction des à-comptes payés par les concessionnaires, s'élevant ensemble à soixante-neuf mille cinq cent trente-quatre florins soixante-seize cents ;

2^o Leur taux est de cinq pour cent par an ;

3^o Tous ces intérêts sont capitalisés et deviennent productifs d'intérêts à compter d'aujourd'hui, au taux de cinq pour cent par an ;

4^o Les intérêts à échoir, tant du capital primitif de un million sept cent quatre-vingt-quinze mille deux cents florins, que de celui formé des intérêts mentionnés au n^o 1, seront payés par le gouvernement à la Société générale, au taux de cinq pour cent l'an, au terme de chaque année, ainsi, pour la première fois, le 3 août 1836, et ainsi de suite ;

5^o La Société générale s'interdit de demander le remboursement des capitaux de la dette que le gouvernement prend ici à sa charge, aussi long-temps que la liquidation prévue par l'art. 13, § 5, du traité du 15 novembre 1831, n'aura pas été effectuée, excepté néanmoins dans le cas de dissolution de cette Société avant cette liquidation, auquel cas ce remboursement devra avoir lieu immédiatement.

Il s'opérera compensation jusqu'à due concurrence, d'une part, entre ces capitaux et le prorata d'intérêts d'iceux, alors dus et d'autre part, la somme qui, par l'effet de cette liquidation, pourrait être attribuée à la Belgique, à charge de la Société générale.

Si cette somme était insuffisante pour éteindre la dette du gouvernement, envers la Société générale, celui-ci s'oblige à rembourser à cette Société, immédiatement après la liquidation, le capital de un million sept cent quatre-vingt-quinze mille deux cents florins, augmenté des intérêts capitalisés à la date des présentes, et le prorata des intérêts alors dus, ou telle partie de cette dette, qui ne serait pas éteinte par l'effet de la compensation prévue ci-dessus.

Toutefois le gouvernement pourra, sans attendre la liquidation avec la Hollande ou la dissolution de la Société générale, se libérer envers cette dernière à telle époque qu'il jugera convenable, en payant les sommes principales et accessoires qui seraient alors dues aux termes du présent contrat.

Il doit finalement être entendu que, par les stipulations qui précèdent, il n'est rien

innové à la position, soit du gouvernement, soit de la Société générale, telle qu'elle résulte des lois et du traité du 15 novembre.

ART. 2.

La Société générale donne son adhésion aux conditions qui précèdent, accepte le gouvernement pour débiteur, aux lieu et place des concessionnaires, et donne à ces derniers libération pleine et entière de la dette qui fait l'objet des présentes.

ART. 3.

La présente convention ne s'applique pas aux frais judiciaires dont la Société générale pourrait être en droit de réclamer le remboursement.

ART. 4.

A défaut de la ratification par le pouvoir législatif de la transaction avenue le 15 avril dernier, entre le gouvernement et les concessionnaires de la Sambre, la présente convention serait nulle et non avenue.

Fait en double à Bruxelles, le 3 août 1835.

Le ministre de l'intérieur,

Signé, DE THEUX.

La direction de la Société générale pour favoriser l'industrie.

Pour le gouverneur absent,

Le directeur,

Signé, OPDENBERGH.

Le secrétaire,
Signé, GREBAN.

N° 22.

Reprise de la concession de la Sambre belge. — Assentiment du pouvoir législatif.

(Loi du 26 septembre 1835.)

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

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

ARTICLE PREMIER.

Les fonds nécessaires pour l'exécution de la transaction avenue entre les concessionnaires de la canalisation de la Sambre et le département de l'intérieur, le 15 avril de la présente année, seront mis à la disposition de ce département.

ART. 2.

Il est ouvert au département de l'intérieur un crédit de fr. 1,490,000, pour paiement à faire aux concessionnaires de la Sambre, conformément au § 1^{er} de l'art. 10 de cette transaction.

ART. 3.

Il pourra être émis des bons du trésor, à concurrence de la dite somme de fr. 1,490,000, s'il n'est fourni d'autres ressources avant l'échéance du terme de paiement fixé dans la transaction.

ART. 4.

Le gouvernement est autorisé à aliéner toutes les parcelles de terre, prairies ou

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION DEPUIS LE 20 NOVEMBRE 1835 ⁽¹⁾, JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1839.

Par destinations.

(1) Date de la reprise de la concession par le gouvernement.
(2) Deux mois, novembre et décembre.

Dressé par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées soussigné, à l'aide des documents communiqués par M. le receveur principal des droits de navigation de la Sambre.

GERNAERT.

autres terrains compris dans la rétrocession du canal, dont la conservation dans les mains du domaine n'est pas nécessaire à son exploitation.

Art. 5

Quelles que soient les stipulations que renferme la dite transaction, ainsi que le contrat signé, le 3 août suivant, entre le ministre de l'intérieur et la Société générale pour favoriser l'industrie, relativement à la dette des concessionnaires, dont le gouvernement belge se charge envers elle, il ne pourra en être inféré aucune induction, reconnaissance ou exception préjudiciable à l'exercice actuel des droits, actions et prétentions du gouvernement envers cette société, de quelque chef que ce soit.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, insérées au *Bulletin officiel*, soient adressées aux cours, tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les observent et fassent observer comme loi du royaume.

Donné à Bruxelles, le 26 septembre 1835.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,

Signé, DE THEUX.

Vu et scellé du sceau de l'État :

Le ministre de la justice,

Signé, A.-N.-J. ERNST.

N° 24.

Sambre belge. — Péage.

(Arrêté royal du 13 octobre 1832.)

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu le cahier des charges de la concession de la canalisation de la Sambre; les réclamations des concessionnaires contre l'arrêté du gouvernement provisoire du 22 octobre 1830, et celles du commerce contre l'élévation du droit fixé par la concession;

Considérant qu'il résulte de l'art. 20 du cahier des charges et conditions, que le nouveau péage à établir sur la rivière canalisée, au taux moyen de 12 cents par lieue et par tonneau, ne devait être payé *qu'après* le parfait achèvement des travaux;

Considérant qu'il résulte des arrêtés royaux des 27 décembre 1828 n° 23, 11 février 1830, n° 96, et 17 mars 1830, n° 134, que la perception du droit a cependant été autorisée *provisoirement avant* que les travaux ne fussent terminés, mais au moyen d'une réduction, en faveur des bateaux qui ne pourraient naviguer à pleine charge;

Considérant que le gouvernement provisoire, par l'arrêté du 22 octobre 1830, a changé cet état de choses, en ordonnant la perception du droit sur le pied du cahier des charges, en entier pour les bateaux du port de 120 tonneaux et au delà, et avec des réductions pour ceux d'un moindre tonnage;

Considérant que l'intérêt du commerce demande de faire cesser cette différence, et d'établir un droit uniforme, basé sur le tonnage pour toute la navigation;

Considérant enfin, que l'état des travaux, non achevés d'après le cahier des charges, ne permet pas de maintenir le droit y stipulé;

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur ,
Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

L'arrêté du gouvernement provisoire, en date du 22 octobre 1830, est rapporté.

ART. 2.

A partir du 1^{er} novembre prochain, le droit de péage, à charge et à vide, porté par l'acte de concession de la canalisation de la Sambre, à 12 cents par tonneau et par lieue de navigation, sera perçu à raison de 9 cents sur les bateaux de toute dimension, jusqu'au parfait achèvement des travaux, en se conformant, pour le surplus, au cahier des charges et conditions.

ART. 3.

Toute autre disposition contraire au présent arrêté est abrogée. Nous nous réservons néanmoins le droit de le rapporter ou modifier.

ART. 4.

Notre ministre de l'intérieur est chargé de son exécution.
Bruxelles, le 13 octobre 1832.

Signé, LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,
Signé, DE THEUX.

N^o 25.

Sambre belge. — Règlement de navigation.

(Règlement approuvé par arrêté royal du 16 août 1828.)

TITRE PREMIER. — DE LA NAVIGATION.

ARTICLE PREMIER.

La navigation de la Sambre canalisée sera déclarée ouverte aussitôt après que le parfait achèvement des travaux de canalisation, aura été certifié par l'ingénieur en chef de la province du Hainaut, conformément à l'art. 20 du cahier des charges.

ART. 2.

Le tirant d'eau des bateaux, trains et radeaux, peut être en tout temps de 17 palmes, la profondeur des eaux sous la flottaison, étant de deux aunes.

TITRE II. — DU DROIT DE NAVIGATION.

ART. 3.

Le droit de navigation est perçu d'après le dit art. 20, pour chaque lieue de distance à parcourir au taux de 3 cents par tonneau, à raison du tonnage, et de 6 cents par tonneau, à raison du chargement, sur tous les bateaux qui navigueront sur la rivière.

ART. 4.

Les trains de bois et radeaux sont assimilés aux bateaux à charge, à raison d'un tonneau par corde, ou aune cube, leur nombre étant multiplié par la pesanteur spécifique du bois, celle de l'eau étant l'unité.

ART. 5.

Les distances de cinq mille aunes chacune, seront marquées à la diligence de l'ingénieur en chef, de concert avec le concessionnaire, sur le chemin de halage par une série de bornes numérotées, partant de la limite de France et allant vers Namur.

ART. 6.

Le droit est dû comme aux barrières des routes de l'État, sans fraction et pour chaque distance à parcourir, dès que le bateau aura franchi la borne, mais il y a lieu de le modérer en amiable, lorsqu'un bateau n'a à parcourir que 2,000 aunes ou moins entre deux bornes.

ART. 7.

Les propriétaires de bateaux qui parcourent fréquemment une partie de la rivière, ont droit de réclamer un abonnement en raison de la distance qu'ils parcourent habituellement, lorsqu'elle ne sera pas moindre que 2,000 aunes (1).

ART. 8.

Dans aucun cas le droit ne peut être exigé, que lors du passage aux écluses où les bureaux de perception sont établis.

ART. 9.

Les bureaux sont établis aux points ci-dessous, n^{os} 1, 2, 4, 6, 8, 11, 13, 14, 16, 18, 20 et 22 (2).

ART. 10.

La perception se fera par les employés du concessionnaire, agréés par l'administration de la province sur le territoire de laquelle ils perçoivent, dûment assermentés et suivant les instructions qu'il leur donnera à cet effet, en se conformant aux règlements.

ART. 11.

Il sera approuvé sur une proposition concertée entre l'ingénieur en chef et le concessionnaire, des tarifs pour déterminer le droit dû aux divers bureaux, d'après les distances respectives et d'après celles des points intermédiaires d'embarcation.

ART. 12.

Il sera délivré aux bateliers, contre paiement du droit, des quittances extraites d'un registre à talon, qu'ils doivent exhiber à toute réquisition.

ART. 13.

Ils pourront acquitter ce droit à l'avance pour tout l'intervalle qu'ils ont à parcourir, quel que soit le nombre des bureaux qu'ils aient à dépasser.

(1) « Les art. 6 et 7 du règlement du 16 août 1828 sont rapportés. » (*Arrêté royal du 15 juin 1833, art. 1^{er}.*)

(2) Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre de l'intérieur,

Nous avons arrêté et arrêtons :

L'art. 9 du règlement pour la navigation de la Sambre canalisée, du 16 août 1828, est remplacé par la disposition suivante :

« Les bureaux sont établis aux écluses n^{os} 1, 3, 5, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 18, 20 et 22. »

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

Donné à Bruxelles, le 26 septembre 1833.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre de l'intérieur,
CH. ROGIER.

TITRE III. — DU JAUGEAGE.

ART. 14.

Tout bateau destiné à la navigation de la Sambre, est soumis à un jaugeage, aux frais du propriétaire et par les soins de l'un des experts, préposés par les administrations provinciales respectives à Solre-sur-Sambre, à Charleroy et à Namur (1).

ART. 15.

Les frais de jaugeage, y compris ceux de clou de repère, de la plaque et de l'échelle graduée, sont fixés à raison du tonnage à cinq cents par tonneau, et le procès-verbal de cette opération dressé en double par l'expert jaugeur, d'après le modèle annexé au présent règlement, détermine :

- 1° La capacité ou le tonnage du bateau ;
- 2° Le rapport de son immersion avec son chargement.

ART. 16.

Le double de ce procès-verbal reste au registre, et des relevés sont adressés par l'expert jaugeur au concessionnaire, ou à son délégué, aux États députés et à l'ingénieur en chef.

ART. 17.

Tout bateau doit porter un clou de repère, une échelle d'immersion et une plaque de jauge, indiquant le tonnage du bateau, le tout sur un modèle uniforme, donné par l'ingénieur en chef (2).

ART. 18.

Tout conducteur de bateau doit être muni du double du procès-verbal de jaugeage, et l'exhiber à toute réquisition qui pourrait lui en être faite par les percepteurs du droit de navigation.

ART. 19.

En cas de doute ou de contestation sur l'exactitude d'un jaugeage, de la part du batelier ou du concessionnaire, l'opération est vérifiée conjointement par l'ingénieur en chef, ou un employé du waterstaat, délégué à cet effet, par l'expert qui a opéré la première fois, et l'un des autres experts, au choix du demandeur.

ART. 20.

Si la première opération est trouvée exacte, les frais de vérification sont supportés par celui qui l'a demandée.

ART. 21.

S'il résulte de l'opération renouvelée, une différence de plus d'un cinquantième, le procès-verbal est déclaré vicieux et annulé, et il en est délivré un nouveau : en ce cas, les frais sont à la charge de l'expert.

ART. 22.

Des relevés de ce second procès-verbal, sont aussi adressés au concessionnaire, aux États députés et à l'ingénieur en chef.

(1) « A l'art. 14 de ce règlement (du règlement du 16 août 1828), sont ajoutés les mots à moins qu'il ne s'agit été sur quelque autre ligne de navigation d'après le mode indiqué à l'article suivant. » (*Arrêté royal du 15 juin 1833, art. 2.*)

(2) « L'art. 17 du même règlement est remplacé par la disposition suivante :

« Tout bateau doit porter un clou de repère, une échelle d'immersion, une plaque de jauge et l'inscription, en blanc sur fond noir, du nom du bateau et du numéro du jaugeage, précédé de l'une des initiales S, C ou N, selon que le bateau appartiendra à la série des numéros de jaugeage de Solre, Charleroy ou Namur, le tout sur un modèle uniforme, donné par les ingénieurs des ponts et chaussées. » (*Arrêté royal du 15 juin 1833, art. 3.*)

ART. 23.

En cas de perte de procès-verbal de jaugeage, le batelier peut obtenir la délivrance d'une autre expédition, moyennant le remboursement des frais (1).

TITRE IV. — DU HALAGE.

ART. 24.

Le halage se fera par les moyens que les bateliers jugeront convenables.

ART. 25.

Le halage en descente, cédera le pas à celui qui s'opère en remonte.

TITRE V. — DE LA MARCHÉ DES BATEAUX.

ART. 26.

Les bateaux ne pourront stationner dans les dérivations, que le temps nécessaire pour attendre leur tour de passer l'écluse.

ART. 27.

A cet effet, ils se rangeront, lors de leur arrivée, en amont de l'écluse sur une seule file, contre la rive opposée à celle du halage, les bateaux en aval bordent la rive du halage, de sorte que ceux qui descendent, ne peuvent la regagner qu'au delà de la file des bateaux montants.

ART. 28.

Le passage aux écluses sera alternatif, lorsqu'il y aura des bateaux à l'amont et à l'aval.

ART. 29.

Tout bateau surchargé, ou autrement exposé à un danger notoire de submersion, est immédiatement retenu et arrêté, à la diligence des employés exerçant la police sur le canal, jusqu'à déchargement ou réparation, sans préjudice, en cas de surcharge, à la condamnation à l'amende.

ART. 30.

Tout bateau coulé ou échoué, doit être enlevé dans les 48 heures, sinon, il y est pourvu d'office, de la part des préposés à la police sur le canal, aux frais du propriétaire du bateau, à moins que le délai soit reconnu insuffisant.

ART. 31.

Il est défendu, à tout batelier, de naviguer avec deux ou plusieurs bateaux, en remorque au passage des écluses.

(1) « Seront considérées comme faisant partie du titre III du même règlement (règlement du 6 août 1826), les dispositions dont la teneur suit :

- a. Le concessionnaire a la faculté de commettre un délégué à l'effet d'assister au jaugeage ; le procès-verbal de jaugeage devra indiquer que l'opération a été faite en présence de ce délégué, ou après qu'il aura été dûment appelé ;
- b. Le concessionnaire est autorisé à remplacer les relevés des procès-verbaux de jaugeage par des copies qu'il pourra faire prendre chez l'expert, sans déplacement du registre à souche ;
- c. Le concessionnaire pourra requérir le placement de deux échelles et de plusieurs clous de repère à chaque bateau, sauf à prendre à sa charge les frais résultant du placement, du renouvellement et de l'entretien des objets non prévus à l'art. 2 du présent arrêté ;
- d. Il pourra faire vérifier, dans son intérêt et par ses employés, les échelles et plaques et même l'opération du jaugeage, mais seulement lorsque les bateaux stationneront près des écluses, en attendant que leur tour de passage soit arrivé ;
- e. Lorsqu'un bateau jaugé change de nom ou de propriétaire, ce dernier sera tenu de s'adresser de nouveau à l'expert, pour qu'il soit fait mention du changement sur son registre à souche, et de se faire délivrer à ses frais une nouvelle expédition du procès-verbal de jaugeage. » (Arrêté royal du 15 juin 1833, art. 4.)

ART. 32.

Les bateaux légalement admis pour le transport régulier et à époque fixe de voyageurs et de marchandises, auront partout la préférence, aux écluses, ponts, etc., sur les autres bateaux.

ART. 33.

Les éclusiers et préposés à la manœuvre des écluses, recevront du concessionnaire les instructions nécessaires pour exercer leurs fonctions d'une manière convenable.

ART. 34.

Tout batelier qui troublerait l'ordre prescrit pour le passage des écluses, qui gênerait la navigation en chargeant au delà du tirant d'eau permis, qui occasionnerait des dégradations aux ouvrages d'art, etc., sera responsable des dommages qui en résulteraient et poursuivi en conséquence, sans préjudice de la peine prononcée à l'art. 39 du présent règlement.

TITRE VI. — DE LA POLICE.

ART. 35.

La police de cette navigation sera exercée par les ingénieurs du waterstaat et les agents de la police locale, etc.; en outre, pour ce qui concerne le présent règlement, par les agents du concessionnaire, dûment assermentés et agréés par les administrations provinciales respectives.

ART. 36.

Ils constateront par procès-verbaux les contraventions qui pourront être commises.

ART. 37.

En cas de refus d'acquitter le droit demandé, le passage des écluses et toute navigation, pourront être interdits aux bateliers.

ART. 38.

Sont punissables d'une amende de 1 à 75 florins, toute altération des procès-verbaux, échelle ou plaque de jauge, toute surcharge d'un bateau, train ou radeau, toute fraude commise par une fausse déclaration des distances à parcourir, par l'indication d'un faux domicile ou autrement.

ART. 39.

Sont punissables de la même amende, toute dégradation aux ouvrages de plantations et dépendances de la Sambre canalisée, tout dommage, outrage ou violence envers les agents du concessionnaire, ou les préposés aux ponts, écluses, etc.

ART. 40.

La même peine est encourue par le concessionnaire et ses employés, desquels il demeure responsable, pour toutes entraves apportées à la navigation, pour toute perception non autorisée, voie de fait, en général pour toute contravention aux règlements.

ART. 41.

Le concessionnaire est tenu, pour l'exécution des dispositions de ce règlement, de faire élection de domicile aux chefs-lieux des deux provinces du Hainaut et de Namur.

ART. 42.

Les condamnations sont prononcées, par la députation des États de la province, sur le territoire de laquelle le fait a été constaté, sauf la juridiction des tribunaux ordinaires, pour les délits et pour les actions civiles en réparation de dommages.

ART. 43.

Le présent règlement, après l'approbation royale et après l'entier achèvement des travaux de la canalisation, certifié par l'ingénieur en chef de la province du Hainaut,

sera dûment publié par les soins des États députés des deux provinces, et demeurera constamment affiché dans les bureaux de perception et les maisons éclusières.

Goedgekeurd bij 's konings besluit van den 16 augustus 1828, n^o 2.

Mij bekend :

De secretaris van Staat,

Geteekend, J.-G. DE MEIJ VAN STREEFKERK.

Accordeert met deszelfs origineel :

De greffier ter Staats secretaris,

Geteekend, L.-H. ELIAS SCHOVEL.

Voor eensluidend afschrift :

De secretaris-generaal, bij het ministerie van binnenlandsche zaken,

WENCKEBACH.

N^o 26.

Sambre française. — Travaux d'amélioration; concession.

(Ordonnance royale du 8 février 1826)

Charles, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre,

A tous ceux qui ces présentes verront, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur;

Vu la loi du 14 mars 1825, qui autorise la suspension temporaire du droit de navigation créé par la loi du 20 mai 1802, dans les localités où le gouvernement jugera nécessaire d'entreprendre des travaux extraordinaires, et où il établira des droits de péage pour subvenir aux frais de ces travaux;

Vu les plans et devis des travaux d'amélioration de la navigation de la rivière de la Sambre, de Landrecies (Nord), à la frontière des Pays-Bas;

Vu le procès-verbal du 7 septembre 1825, constatant les opérations faites à la préfecture du département du Nord, pour parvenir, avec publicité et concurrence, à l'adjudication de la concession des dits travaux;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les travaux d'amélioration de la navigation de la Sambre, de Landrecies, département du Nord, aux frontières des Pays-Bas, sont approuvés pour être exécutés conformément aux plans et devis arrêtés le 5 juillet 1825, par le directeur-général des ponts et chaussées.

ART. 2.

La perception du droit de navigation créé par la loi du 20 mai 1802, sera suspendue pendant toute la durée du péage établi, conformément au cahier des charges approuvé le 2 juillet 1825, par notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, et dont le produit sera concédé aux entrepreneurs des travaux autorisés par l'article 1^{er} de la présente ordonnance.

ART. 3.

L'adjudication des travaux d'amélioration de la navigation de la Sambre, faite et

passée le 7 septembre 1825, au sieur Foqueur, par le préfet du département du Nord, avec jouissance des droits à percevoir sur la dite communication, pendant cinquante-quatre ans et dix mois, est approuvée.

ART. 4.

Le cahier des charges, le tarif et le procès-verbal d'adjudication, demeureront annexés à la présente ordonnance.

ART. 5.

Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Donné en notre château des Tuileries, le 8 février de l'an de grâce 1826, et de notre règne le deuxième.

Signé, CHARLES.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Signé, CORBIÈRE.

Pour ampliation :

Le conseiller d'État, secrétaire-général au ministère de l'intérieur,

Signé, BARON CAPELLE.

Pour copie conforme :

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,

Signé, BECQUEY.

N^o 27.

Sambre française. — Travaux d'amélioration.

(Cahier des charges approuvé le 2 juillet 1825.)

Cahier des charges pour l'exécution des travaux d'amélioration du canal de la Sambre, depuis Landrecies, jusqu'à la frontière du royaume des Pays-Bas.

Nota. Sous la dénomination de canal de la Sambre, on entend le cours de la Sambre, canalisée, et le développement de ses diverses dérivations.

ARTICLE PREMIER.

La Compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les travaux nécessaires au rétablissement et au perfectionnement de la navigation de la Sambre, depuis Landrecies jusqu'à la frontière du royaume des Pays-Bas.

Elle sera tenue de se conformer, dans l'exécution des ouvrages, aux plans et projets généraux et particuliers approuvés par M. le directeur-général des ponts et chaussées.

Elle ne pourra se prévaloir de l'estimation, pour réclamer aucune espèce d'indemnité dans le cas où la dépense effective excéderait l'évaluation énoncée.

ART. 2.

Elle contracte, en outre, l'obligation spéciale de construire à ses frais des ponts dans les endroits où les communications qui existent maintenant seraient interrompues par le canal, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

ART. 3.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement ou d'élargissement au canal, à ses chemins de halage, dérivations, levées, écluses, gares, bassins, etc., ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et aux nouveaux lits de cours d'eau, seront achetés et payés par la Compagnie sur ses propres deniers. La Compagnie est

mise aux droits du gouvernement, pour en poursuivre, au besoin, l'expropriation, conformément aux dispositions établies par les lois sur la matière, dans le cas où elle ne pourrait pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires. Les actes de ventes des terrains acquis en vertu des dispositions précédentes ne seront sujets qu'au droit fixe d'un franc pour l'enregistrement.

La Compagnie aura droit également de faire les emprunts des dépôts de terre prescrits par les projets approuvés, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

ART. 4.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par le concessionnaire.

ART. 5.

La Compagnie, pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des agents de son choix, sera tenue de se soumettre au contrôle et à la surveillance de l'administration. Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception par un commissaire que l'administration déléguera à cet effet, et qui sera chargé de reconnaître si la Compagnie concessionnaire a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées. Il sera procédé, également en présence de ce commissaire, à la pose de repères fixes et invariables, à l'aide desquels on pourra s'assurer en tout temps si le lit de la rivière canalisée et de ses dérivation est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage reste continuellement le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement du fond de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

ART. 6.

Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les temps ordinaires du chômage, dont la durée ne pourra pas excéder six semaines. A cet effet, l'état du canal et de toutes ses dépendances sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations soit ordinaires, soit extraordinaires, demeureront à la charge de la Compagnie.

ART. 7.

Pour indemniser la Compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire par les articles précédents, et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède l'autorisation de percevoir sur le canal les droits déterminés par le tarif ci-annexé.

La durée de cette autorisation ne pourra pas excéder soixante-dix ans, et sera fixée par l'adjudication à intervenir. Les frais de régie, de perception et d'administration seront à la charge de la Compagnie.

ART. 8.

La Compagnie pourra employer, soit pour l'établissement de moulins et usines, soit pour l'arrosage des terres, ou concéder à des particuliers moyennant une redevance annuelle, les eaux que l'administration aura jugé n'être pas nécessaires à la navigation. Elle se soumettra, pour la forme des prises d'eau, quelle que soit leur destination, aux règles actuellement établies sur le canal du Languedoc.

Après l'expiration de la jouissance accordée à la Compagnie, le gouvernement s'engage, moyennant les redevances déterminées, à continuer le service de ces cours d'eau dans toutes les circonstances où la navigation n'en réclamera pas l'usage.

Il est entendu que les bâtiments des usines, les magasins, hangars, etc., servant à

des exploitations particulières, et assis sur des terrains autres que ceux qui seront compris dans les plans approuvés pour l'établissement du canal et de ses dépendances, resteront à perpétuité la propriété du concessionnaire ou de ses ayant-droit.

ART. 9.

Les ouvrages exécutés et les terrains acquis par l'administration, antérieurement à la concession actuelle, ne seront, de la part du gouvernement, l'objet d'aucune répétition, et seront abandonnés au concessionnaire pour en jouir pendant la durée de la concession, sous les clauses, charges, bénéfices exprimés au présent cahier des charges.

ART. 10.

Après l'achèvement des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de tous les terrains spécifiés dans les art. 3 et 8; il justifiera, par des titres authentiques, qu'il a complètement acquitté la valeur de ceux que mentionne l'art. 3. Il sera dressé en même temps un état descriptif des ponts, aqueducs, écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art qui devront être construits ou rétablis conformément aux conditions du présent traité.

Les procès-verbaux de bornage, le plan cadastral et l'état descriptif, dûment arrêtés en double expédition, seront ajoutés aux annexes du présent cahier des charges, pour servir au récolement qui aura lieu lorsque le gouvernement rentrera dans la jouissance du canal. A l'époque de l'expiration de la concession, l'État, par le fait seul de cette expiration, sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété des terrains désignés au plan cadastral. Le concessionnaire sera obligé de remettre en bon état d'entretien le canal, les ouvrages d'art indiqués dans l'état descriptif dont il vient d'être parlé, ainsi que les chemins de halage, levées, bassins, gares, perrés et autres dépendances.

Le gouvernement reprendra immédiatement la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

ART. 11.

Faute par la Compagnie, après avoir été mise en demeure, d'avoir exécuté les travaux et les diverses obligations qu'elle contracte par la présente convention, elle encourra la déchéance, et une nouvelle adjudication sera ouverte sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, et des terrains acquis et payés.

La Compagnie évincée recevra des nouveaux concessionnaires la valeur que l'adjudication aura déterminée pour ces ouvrages, matériaux et terrains.

Le cautionnement (ou la partie du cautionnement non encore restituée) restera acquis à l'État à titre de dommages et intérêts.

La présente stipulation n'est pas applicable au cas où la cause de l'interruption ou de la non-confection des travaux proviendrait de force majeure.

ART. 12.

La Compagnie s'oblige à porter, dans le mois qui suivra l'adjudication, au dixième du montant de l'estimation, le dépôt préalable qu'elle aura fait pour être admise à soumissionner; si, à l'expiration du mois, le dépôt n'est pas ainsi complété, la concession sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal à titre de dommages et intérêts.

Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites pour le dépôt lui-même, et l'un et l'autre seront rendus par parties, à mesure que les travaux exécutés par les concessionnaires s'élèveront à des sommes équivalentes.

ART. 13.

Le concessionnaire pourra établir à ses frais des agents, tant pour la perception des droits, la manœuvre des écluses, que pour la surveillance et la conservation des ouvrages.

ART. 14.

L'impôt sera calculé en raison de la superficie qu'occuperont les terrains acquis et payés par la Compagnie pour servir d'emplacement aux travaux, et la cote en sera fixée dans les proportions assignées aux meilleures terres situées dans les communes traversées par le canal ; les maisons éclusières et autres bâtiments seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

ART. 15.

Le tarif des droits de péage, annexé au présent cahier des charges, et signé par le concessionnaire, ne pourra être modifié que du consentement mutuel du gouvernement et du concessionnaire, et, dans tous les cas, il ne pourra être fait au dit tarif aucune augmentation qu'en vertu d'une loi.

ART. 16.

La Compagnie aura la faculté, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à sa spéculation.

Les actes auxquels donnera lieu la formation de la société, ne seront soumis pour l'enregistrement qu'au droit fixe d'un franc.

ART. 17.

En cas de guerre, tous les dommages que le canal aura éprouvés par suite des dispositions de l'attaque ou de la défense seront réparés, le plus tôt possible, par la Compagnie et à ses frais. Elle recevra, en compensation de ses nouvelles avances, une prolongation de jouissance, dont la durée sera fixée par le gouvernement.

ART. 18.

La Compagnie est autorisée à rédiger et à présenter, sous le délai de deux ans, des projets relatifs à la jonction de la Sambre, soit avec l'Oise, soit avec l'Escaut, soit avec le bief de partage du canal de Saint-Quentin.

Lorsque ces projets auront été examinés et approuvés par l'administration, un concours sera ouvert pour leur exécution, et, à conditions égales, la Compagnie concessionnaire du canal de la Sambre, depuis Landrecies jusqu'à la frontière, obtiendra la préférence sur les autres concurrents.

Dans le cas où, par l'issue du concours, la concession nouvelle ne lui serait pas dévolue, elle aura droit au remboursement des sommes qu'elle justifiera avoir utilement dépensées pour la rédaction des projets ci-dessus désignés.

ART. 19.

Les contestations qui pourraient s'élever sur l'interprétation des clauses et conditions exprimées ci-dessus, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf le recours au conseil d'État.

ART. 20.

La concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification par une ordonnance royale.

Paris, le 2 juillet 1825.

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,
Signé, BECQUEY.

Approuvé le 2 juillet 1825.

Le ministre secrétaire d'État de l'intérieur,
Signé, CORBIÈRE.

Pour copie conforme :
Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,
Signé, BECQUEY.

Tarif des droits de navigation à percevoir sur le canal de la Sambre, de Landrecies à la frontière du royaume des Pays-Bas.

NOTA. Les droits devront être perçus par distance de 5 kilom.; néanmoins on aura égard aux fractions de distance. Ainsi, au-dessous de 1 kilom., on comptera 1 kilom.; entre 1 et 2 kilom., on comptera 2 kilom.; 3, entre 2 et 3, etc.

La perception se fera sur la remonte comme sur la descente. Toute fraction numéraire au-dessous de 1 centime sera comptée pour 1 centime.

ARTICLE PREMIER.

A dater du jour où les travaux prescrits par le cahier des charges seront terminés et reçus, jusqu'au terme de la jouissance qui lui aura été concédée, la Compagnie sera autorisée à percevoir un droit de 16 centimes par tonneau, sur chaque bateau chargé, et par distance de 5 kilom.

ART. 2.

Le sable, les grès, les cendres de bois et de houille, ne paieront que la moitié du droit ci-dessus, c'est-à-dire 8 centimes par tonneau sur chaque bateau chargé de ces matières et par distance de 5 kilom.

ART. 3.

Les bateaux vides paieront une taxe fixe de fr. 1-50 par distance. Tout bateau chargé dont le chargement ne comporterait pas le paiement d'un droit égal à cette taxe fixe, sera considéré comme bateau vide.

ART. 4.

Le droit de navigation actuellement perçu au profit du trésor sera suspendu pendant toute la durée de la concession.

Paris, le 2 juillet 1825.

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées, et des mines,
Signé, BECQUEY.

Approuvé le 2 juillet 1825.

Le ministre secrétaire d'État de l'intérieur,
Signé, CORBIÈRE.

Pour copie conforme :

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,
Signé, BECQUEY.

N^o 28.

Sambre française. — Formation d'une société en commandite.

(Acte de société du 18 août 1832.)

Par-devant M^e Pierre-François-Adolphe Poignant, et son collègue, notaires, à Paris, soussignés,

Furent présents,

M. Félix Piard, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Dominique, n^o 73, faubourg Saint-Germain ;

Et M. Pierre-Joseph Urbain père, propriétaire, ancien administrateur, demeurant à Passy, près Paris, Grande-Rue, n^o 71.

Lesquels, avant d'établir l'acte de société qui fait l'objet des présentes, ont d'abord exposé ce qui suit :

MM. Urbain père et Piard sont propriétaires de la concession qui avait été faite à M. Michel Foqueur, de la canalisation de la Sambre, depuis Landrecies jusqu'à la frontière de la Belgique, suivant l'adjudication publique passée à la préfecture du département du Nord, à Lille, le sept septembre mil huit cent vingt-cinq, et approuvée par ordonnance du roi le huit février mil huit cent vingt-six.

La durée de cette concession est de cinquante-quatre ans dix mois, à dater du jour de la réception des travaux.

Le cautionnement prescrit par le cahier des charges a été fourni et versé chez le receveur-général des finances à Lille.

A l'appui de cet exposé, MM. Urbain père et Piard ont représenté aux notaires soussignés la copie, 1^o de l'ordonnance du roi susénoncée; 2^o du cahier des charges y annexé; 3^o et du tarif des droits de navigation à percevoir sur ledit canal, laquelle copie est demeurée annexée à la minute des présentes, après avoir été d'eux certifiée véritable et signée en présence des notaires soussignés, et a été enregistrée en même temps que la minute des présentes.

Dans cette position, MM. Urbain père et Piard, voulant user de la faculté réservée par l'art. 16 du cahier des charges, de former une société, qui sera en nom collectif entre MM. Urbain père et Piard, en commandite seulement pour tous ceux qui adhéreront par la suite au présent acte, en prenant des actions, ont établi de la manière suivante les conditions de cette société :

SECTION PREMIÈRE. — Organisation de la Société. — Son espèce. — Son objet. — Son siège. — Sa durée.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura une société en commandite par actions entre MM. Urbain père et Piard, associés en nom collectif et seuls associés gérants et responsables, d'une part, et tous autres qui deviendront propriétaires des actions de cette société, simples associés commanditaires, d'autre part.

ART. 2.

MM. Urbain père et Piard, en leur qualité de gérants responsables, auront seuls la signature sociale, qu'ils ne pourront employer que pour les affaires de la société, la signature des deux sera nécessaire pour obliger la société, à moins que l'un d'eux ne soit en même temps porteur de la procuration de l'autre.

Les actionnaires commanditaires n'auront au contraire aucune part à la gestion et à l'administration de la société, et ils ne seront responsables des pertes que jusqu'à concurrence du montant de leurs actions.

ART. 3.

La société a pour objet la confection et l'exploitation du canal de la Sambre, depuis Landrecies jusqu'à la frontière de la Belgique, telles qu'elles peuvent résulter des titres de la concession et du cahier des charges.

ART. 4.

La société est constituée à partir de ce jour. Sa durée sera la même que celle fixée pour la concession, c'est-à-dire du temps nécessaire pour la confection des travaux, et puis de cinquante-quatre ans et dix mois, à dater du jour de la réception des travaux et de l'entrée en jouissance des droits de navigation, sauf prolongation au terme d'une plus longue durée, s'il est accordé.

ART. 5.

La raison sociale sera *Urbain père et Piard*. Le siège de la société sera établi à Paris, dans le local fixé par la société.

SECTION DEUXIÈME.

Mises sociales. — Des actions.

ART. 6.

Le fonds social est fixé à un capital de trois millions de francs, qui sera représenté par :

1° Neuf cents actions nominales de deux mille francs chacune, formant un capital de dix-huit cent mille francs, ci	1,800,000
2° Sept cent cinquante actions nominales de mille francs, formant un capital de sept cent cinquante mille francs, ci.	750,000
3° Six cents actions au porteur de cinq cents francs chacune, formant un capital de trois cent mille francs, ci	300,000
4° Et quinze cents actions au porteur de cent francs, formant ensemble un capital de cent cinquante mille francs, ci	150,000
Total pareil, trois millions de francs, ci. fr.	<u>3,000,000</u>

Ces actions seront divisées en trente séries, dont chacune se composera :

1° De trente actions nominales de deux mille francs, faisant ensemble soixante mille francs, ci	60,000
2° De vingt-cinq actions nominales de mille francs, formant un total de vingt-cinq mille francs, ci.	25,000
3° De vingt actions au porteur de cinq cents francs, faisant ensemble dix mille francs, ci	10,000
4° Et de cinquante actions au porteur de cent francs, faisant ensemble cinq mille francs, ci.	5,000
Total pour chaque série, cent mille francs. fr.	<u>100,000</u>

ART. 7.

MM. Urbain père et Piard apportent dans la société la concession telle qu'elle a été faite par l'ordonnance du roi précitée, avec tous les avantages et toutes les charges qui s'y rattachent, sans aucune exception ni réserve.

MM. Urbain père et Piard apportent en outre à la société leur temps et leur industrie, qu'ils s'obligent de consacrer entièrement aux travaux de la société.

De plus, MM. Urbain père et Piard prennent un intérêt d'un dixième dans l'entreprise, pour lequel dixième il leur sera délivré cent cinquante actions nominales de 2,000 francs chaque, et en outre pour 440,000 francs d'actions de 2,000 francs, ce qui composera un intérêt total de 740,000 francs, qu'ils paieront en travaux ou fourniture de matériaux pour la confection du canal, dont les frais sont évalués à trois millions.

Les cent cinquante actions nominales de 2,000 francs chaque resteront inaliénables, et affectées à titre de nantissement à la garantie de leur gestion.

Ces cent cinquante actions resteront attachées au registre à souche jusqu'à la fin des travaux du canal, pour garantie de leur exécution; toutefois MM. Urbain père et Piard auront droit de faire détacher ces actions, et d'en disposer, comme de toutes les autres, en versant préalablement le montant, en argent, de leur valeur nominale entre les mains du notaire dépositaire du registre à souche.

Le surplus des actions sera délivré aux bailleurs des 2,260,000 francs nécessaires pour compléter le fonds social.

ART. 8.

Le montant des actions sera versé entre les mains du dit M^e Poignant, notaire de la société, savoir :

1° Pour les actions au porteur intégralement, au moment de la souscription ;

2° Et pour les actions nominatives :

Un quart comptant, et les trois autres quarts de trois mois en trois mois, en trois paiements, à partir du jour du versement du premier quart.

L'actionnaire qui paiera comptant le prix intégral de l'action aura droit à se faire délivrer l'action sur-le-champ, et l'intérêt lui en sera payé au taux de 5 p. % par an, à partir du jour de la délivrance.

Chaque fois que les sommes que le notaire de la société recevra pour elle présenteront en caisse un total de 20,000 francs, il les versera à la Banque de France ou chez un banquier désigné par les gérants, au compte qui y sera ouvert pour la société ; et, par le fait seul du versement, il sera définitivement déchargé envers la société et tous autres des sommes ainsi versées.

ART. 9.

L'actionnaire qui n'aurait pas versé au jour indiqué le montant du quart échu, en devra les intérêts sur le pied de 5 p. % par an, à partir du dit jour ; et, en cas de retard de plus d'un mois, ses actions seront négociées et mises en circulation par le ministère d'un agent de change, après un simple commandement resté infructueux, et sans qu'il soit nécessaire de faire ordonner cette vente en justice.

Si le produit de la négociation des actions du retardataire est inférieur à la valeur nominale de chaque action, le défaillant sera passible de la différence encore due ; au cas contraire, l'excédant lui appartiendra.

En tous cas, le souscripteur sera garant solidaire du paiement de la totalité des actions par lui souscrites.

ART. 10.

Les actions seront toutes extraites de registres à souches ; le notaire de la société demeurera dépositaire des talons des registres.

Elles exprimeront que la société est en commandite, et porteront un numéro d'ordre, et en outre le numéro de la série à laquelle elles appartiendront.

Elles seront revêtues des signatures des deux gérants, et marquées du timbre de la société.

La négociation des actions appartiendra aux gérants.

Les titres des actions seront délivrés par le notaire de la société, sur le récépissé des gérants visé par l'ingénieur-directeur des travaux.

Le transfert des actions nominatives s'effectuera par la voie de l'endossement, et sera constaté en outre par une déclaration sur deux registres spéciaux tenus dans les bureaux de la société, signés par le cessionnaire ou son fondé de pouvoirs, et visés par les gérants.

ART. 11.

Indépendamment du droit au partage des bénéfices et à l'amortissement, dont il sera parlé ci-après, toutes les actions produiront un intérêt annuel de 5 p. % par an, sans retenue, payable de six mois en six mois, les 1^{er} janvier et 1^{er} juillet de chaque année. Cet intérêt commencera à courir du jour de la délivrance de l'action à l'actionnaire, ainsi qu'on l'a déjà vu en l'art. 8 ci-dessus.

SECTION TROISIÈME.

Des travaux de construction du canal. — De la réception du canal. — Des recettes et des dépenses de la société après sa construction.

ART. 12.

MM. Urbain père et Piard évaluent les travaux de la canalisation de la Sambre aux trois millions de francs représentés par les actions, et ils garantissent aux actionnaires que ces travaux ne s'élèveront pas à une somme supérieure.

En conséquence, au moyen de ce capital, ils se chargent, à leurs risques et périls, de faire la canalisation de la Sambre conformément au cahier des charges annexé à

l'adjudication de la concession, et ils s'obligent à livrer le canal à la navigation, et à faire recevoir les travaux par l'autorité dans le courant de juillet 1834 au plus tard, bien entendu que, si les dépenses s'élevaient au-dessus de trois millions, ils paieraient tout l'excédant de leurs propres deniers : ils s'obligent également de payer aux actionnaires les intérêts de leurs actions à partir du jour de la délivrance des actions ; le tout sauf les événements de force majeure, dont il est parlé au cahier des charges.

Par suite de cette clause, MM. Urbain et Piard s'interdisent de faire aucun appel de fonds aux actionnaires, sous quelque prétexte que ce soit.

De leur côté, les actionnaires n'auront à demander à MM. Urbain et Piard aucun compte de l'emploi du capital ci-dessus, quelles que soient les dépenses des travaux et les charges qu'ils prennent ; seulement ils justifieront aux actionnaires, dans les trois mois qui suivront la réception du canal, de l'acquittement des obligations qu'ils auraient prises pour ce canal, de manière qu'aucune réclamation quelconque à cet égard ne puisse être formée contre la société.

En outre, pour ajouter aux garanties précédentes et donner toute sécurité aux actionnaires, l'échelle des travaux sera divisée par trentième ; et à mesure qu'un trentième sera exécuté, l'ingénieur chargé de la direction des travaux le constatera par un certificat qu'il remettra aux gérants, qui le déposeront devant le notaire de la société.

Les gérants ne disposeront sur la Banque ou le banquier de la société que jusqu'à concurrence de ce trentième, et leurs mandats devront être visés par l'ingénieur-directeur des travaux, ou son mandataire spécial.

En cas de retard dans la confection des travaux, les gérants seront tenus de continuer aux actionnaires le paiement des intérêts à 5 p. % par an, sans préjudice de tous dommages-intérêts qui pourraient être demandés contre eux, sauf toujours les événements de force majeure dont il est parlé au cahier des charges.

M. Cordier, ingénieur, auteur du projet de canalisation de la Sambre, est choisi par la société pour directeur des travaux.

ART. 13.

Lorsque le canal sera construit, les recettes se composeront des droits de péage du canal, des revenus de la pêche, des francs-bords, des usines, et généralement des produits de toute nature auxquels l'exploitation du canal et la concession, telle qu'elle résulte de l'adjudication, pourront donner lieu.

ART. 14.

Les dépenses se composeront :

1° De tous les frais d'entretien, d'amélioration, d'administration, du paiement des impositions, des appointements des employés, etc., etc.,

2° De l'intérêt à 5 p. % par an des 3 millions de francs d'actions.

Ces dépenses prélevées, l'excédant formera le bénéfice net de l'entreprise.

SECTION QUATRIÈME.

Du partage des bénéfices, de la réserve et de l'amortissement.

ART. 15.

Sur le montant des bénéfices il sera prélevé 10 p. % pour former un fonds de réserve destiné à parer aux accidents et aux dépenses imprévues.

Ce prélèvement aura lieu jusqu'à ce que le fonds de réserve s'élève à cent mille francs.

Afin qu'il ne soit pas improductif pour la société, le montant en sera placé en inscriptions de rente sur le grand-livre au nom de la société, ou de toute autre manière, d'après l'avis du conseil de surveillance ; et dès que ce fonds se sera élevé au *maximum*, les intérêts qu'il produira figureront parmi les recettes de la société.

Si ce fonds, après avoir été complété, venait à être entamé, un nouveau prélève-

ment de 10 p. % sur les bénéfices serait effectué, jusqu'à ce qu'il fût reporté à cent mille francs.

ART. 16.

Un dividende sera ensuite attribué à chaque action jusqu'à concurrence d'un *maximum* de 3 p. % par an, en sus de l'intérêt de 5 p. % ci-dessus fixé; et lorsque, par le paiement de l'intérêt et du dividende, chaque action aura produit 8 p. %, le surplus des bénéfices de l'année sera réservé pour former un fonds d'amortissement des actions, et employé, en attendant, comme il est indiqué pour le fonds de réserve, art. 15 ci-dessus.

Dès que ce fonds se sera élevé à cent mille francs, il sera fait un tirage au sort des trente séries d'actions jusqu'à l'entier amortissement des actions.

La série d'actions qui aura été désignée par le sort sera immédiatement remboursée et frappée d'un timbre qui indiquera le remboursement.

Ces actions, quoique remboursées, continueront de donner droit au même dividende et aux mêmes intérêts que les actions non remboursées.

En cas de liquidation, ces actions ne viendront au partage qu'après le remboursement intégral des actions non remboursées.

SECTION CINQUIÈME.

De l'administration, après la réception du canal par l'autorité.

ART. 17.

MM. Urbain père et Piard, en leur qualité d'associés gérants, auront seuls la direction de l'exploitation du canal.

Ils seront tenus de s'en rapporter, pour la direction des travaux, à l'avis de M. J. Cordier, dont le traitement est fixé à trois mille francs par an.

Ils feront tous traités pour la fixation des indemnités à donner pour les travaux de toute nature de constructions et autres, et tous actes de gestion et d'administration quelconque pour l'intérêt de la société.

La nomination de tous les employés, receveurs, percepteurs, inspecteurs, commis, éclusiers, etc., leur appartiendra, et seuls ils fixeront et alloueront tous traitements, remises et appointements.

Ils devront faire tenir tous les livres nécessaires à la comptabilité de la société, conformément à la loi.

ART. 18.

Lorsque les travaux seront terminés et le canal reçu par l'autorité, les gérants pourront disposer à leur gré de cinquante actions de deux mille francs sur les cent cinquante actions restées incessibles d'après l'art. 7, et ils ne seront plus tenus de laisser, à titre de nantissement et de garantie de leur gestion, que cent de ces actions, qui resteront inaliénables, sauf les cas prévus plus loin de changement en société anonyme; de la retraite de l'un ou des deux gérants, qui se feraient remplacer, ou de liquidation finale de la société; auxquels cas ils pourront retirer ces actions collectivement, ou chacun pour sa moitié.

Bien entendu que, s'il s'agit de remplacement seulement, leurs successeurs devront préalablement fournir le même nantissement en argent, représentant la valeur nominale, ou en actions.

Néanmoins, tant qu'il n'y aura pas lieu à exercer ce cautionnement contre eux, cette affectation ne fera pas obstacle à ce que le montant des intérêts et dividendes attachés à ces actions leur soient régulièrement payés; ils toucheront également le remboursement de celles de leurs actions désignées par la voie des tirages des séries. En un mot, ils jouiront, à l'égard de ces actions, des mêmes prérogatives que les autres actionnaires; mais, au cas de remboursement par le sort, ces cent actions de deux mille francs continueront à rester inaliénables pour garantie de leur gestion.

La gestion des gérants sera d'ailleurs gratuite; elle ne donnera droit de leur part qu'au remboursement de leurs frais de voyages, de tournées et de séjours, dont ils compteront sur état, et qui, dans tous les cas, ne pourront dépasser un *maximum* de trois mille francs pour chacun d'eux.

ART. 19.

Du conseil de surveillance.

Pour garantir aux actionnaires la bonne administration des gérants, la première assemblée générale qui se tiendra six mois après la réception des travaux nommera un conseil de surveillance composé de cinq membres.

Ils seront renouvelés par cinquième, d'année en année; la voie du sort réglera pendant les cinq premières années les membres sortants.

Pour être membre du conseil de surveillance, il faudra posséder dix actions nominales de deux mille francs, ou vingt actions nominales de mille francs au moins.

Le conseil de surveillance aura le droit en tout temps de vérifier les livres et les écritures de la société, les états de situation, et en général tous les actes de l'administration des gérants; il en rendra compte à l'assemblée générale.

Il pourra convoquer des assemblées extraordinaires.

Les fonctions des membres du conseil de surveillance sont gratuites; ils n'ont droit qu'à des jetons de présence.

ART. 20.

Du caissier.

Lorsque le canal sera livré à la navigation, les gérants nommeront un caissier, entre les mains duquel devront être versés, à la fin de chaque mois, par les percepteurs, les produits de toutes les recettes.

Ce caissier sera assujéti à un cautionnement de cinquante mille francs en argent ou en actions du canal, ou en immeubles d'une valeur double.

ART. 21.

Des assemblées générales.

Chaque année il y aura une assemblée générale des actionnaires, dans le courant du mois de juillet.

Les gérants, ou le conseil de surveillance, pourront néanmoins, dans l'intervalle d'une année à l'autre, convoquer cette assemblée, pour le cas où il serait nécessaire de prendre des mesures dans l'intérêt de la société.

Les convocations auront lieu par lettres missives et avis insérés dans les journaux.

ART. 22.

Pour avoir entrée aux assemblées générales, il faudra posséder des actions soit nominatives, soit au porteur, pour une valeur de dix mille francs au moins.

Les propriétaires d'actions au porteur devront en faire le dépôt quinze jours au moins avant l'assemblée dans les bureaux de l'administration, ou entre les mains du notaire de la société, et il leur en sera donné un récépissé.

ART. 23.

L'assemblée des actionnaires devra être composée au moins de la moitié plus un des propriétaires connus de dix mille francs au moins d'actions nominales.

La présidence de l'assemblée appartiendra au président du conseil de surveillance, sinon au plus âgé des membres de ce conseil.

Le plus jeune des membres de ce conseil sera secrétaire.

Les voix seront comptées par actions.

Le propriétaire de dix mille francs d'actions et au-dessus, jusqu'à trente mille francs, aura une voix ;

De trente mille francs d'actions et au-dessus, jusqu'à cinquante mille francs, deux voix ;

De cinquante mille francs d'actions, jusqu'à quatre-vingt mille francs, trois voix ;

De quatre-vingt mille francs d'actions et au delà, quatre voix.

Les délibérations seront prises à la majorité des deux tiers des voix ; elles obligeront les sociétaires absents.

Les membres du conseil de surveillance seront élus à la simple majorité des voix.

S'il s'agissait de modifier le présent acte de société, il devrait être fait une convocation spéciale des actionnaires indicative de son objet ; et, dans ce cas, pour qu'une délibération fût obligatoire, elle devrait être prise à la majorité des trois quarts des voix.

Les gérants assisteront de droit aux assemblées générales.

ART. 24.

Après la réception de tous les travaux et la délivrance du canal à la navigation, les gérants présenteront chaque année à l'assemblée générale, l'état des travaux et des constructions, et le compte des recettes et des dépenses pendant l'exercice expiré.

Ils communiqueront l'inventaire, le bilan général de l'actif et du passif de la société, les états du matériel, et tous les livres prescrits par la loi, ainsi que les autres documents relatifs à la gestion.

Les comptes annuels seront vérifiés et arrêtés par le conseil de surveillance.

SECTION SIXIÈME.

Liquidation de la Société.

ART. 25.

A l'expiration de la Société, par l'expiration de la concession, ou pour toute autre cause, la liquidation sera suivie par les gérants conjointement, et le produit net de l'actif sera employé, ainsi que le montant des réserves, d'abord au remboursement du capital des actions qui n'auraient pas été remboursées, ensuite réparti entre tous les actionnaires au marc le franc.

SECTION SEPTIÈME.

Remplacement des gérants.

ART. 26.

MM. Urbain père et Piard auront le droit, sauf tous arrangements entre eux, de résigner leurs fonctions de gérants entre les mains d'un seul d'entre eux, à la charge toutefois de laisser toujours la totalité des cent actions de deux mille francs affectée à la garantie de la gestion de celui qui restera seul gérant.

En cas de décès de l'un des gérants, il n'y aura pas lieu à la dissolution de la société ; elle continuera avec ses héritiers, qui seront tenus de choisir l'un d'entre eux pour remplir les fonctions de gérant, ou de nommer toute autre personne, s'il ne s'en trouve pas de capables parmi les héritiers.

A défaut par les héritiers d'avoir satisfait à cette condition dans les trois mois du décès, le gérant survivant gèrera seul, à la charge de rembourser à la famille du décédé, les cinquante actions inaliénables appartenant à celui-ci, et qui resteront toujours en nantissement ; ou il aura la faculté de choisir un deuxième gérant, qui devra fournir les mêmes garanties que celles auxquelles était tenu le décédé.

Chaque gérant et ses héritiers auront encore le droit de se substituer un nouveau gérant, toujours sous la condition que les actions affectées au cautionnement continueront à être données en nantissement pour la garantie de la gestion du nouveau gérant, ou seront remplacées par d'autres semblables.

Cette faculté ne pourra néanmoins être exercée par les gérants qu'après la confection des travaux et la livraison du canal à la navigation.

SECTION HUITIÈME.

Dispositions générales.

ART. 27.

Les héritiers ou ayant-cause des gérants ou d'un actionnaire ne pourront faire apposer les scellés sur les valeurs et livres de la société ; ils seront tenus de s'en rapporter au dernier bilan, et d'en admettre les résultats tels qu'ils auront été arrêtés par l'assemblée générale.

ART. 28.

Toute personne qui acquerra des actions aura adhéré par ce seul fait aux présents statuts.

ART. 29.

Toutes contestations, soit entre les gérants et les actionnaires, soit entre ces derniers, seront jugées par les arbitres.

Les arbitres seront au nombre de trois, dont un nommé par chacune des parties, et le troisième par les deux autres arbitres.

S'il y a refus ou retard de huit jours après une sommation demeurée infructueuse, l'arbitre sera nommé par le président du tribunal de commerce de la Seine.

Les arbitres jugeront comme amiables compositeurs, et seront dispensés d'observer les formes et les délais de la procédure ; leurs jugements seront en dernier ressort, sans appel ni recours en cassation.

ART. 30.

Les gérants et les associés commanditaires seront soumis à la juridiction exclusive du tribunal de la Seine ; en conséquence, ils seront tenus de faire élection de domicile à Paris.

ARTICLE TRANSITOIRE.

Après l'achèvement du canal et la réception des travaux, la société pourra être constituée sur de nouvelles bases, en société anonyme, si la demande en est faite par les gérants ou par la moitié des actionnaires.

L'assemblée générale, convoquée à cet effet, décidera de la proposition à la majorité des trois quarts des voix.

Si cette proposition est adoptée, les bases de la nouvelle Société seront soumises à l'assemblée, qui les adoptera ou les rejettera à la même majorité des trois quarts des voix.

Cette nouvelle organisation ne pourra, du reste, apporter aucune atteinte à la division du fonds social telle qu'elle est fixée par le présent acte.

Elle sera formée sous la dénomination de *Société de la Sambre*.

Pour faire afficher et publier les présentes partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un extrait.

Dont acte fait et passé à Paris en l'étude.

L'an 1832, le 18 août.

Et ont signé avec les dits notaires, après lecture faite, la minute des présentes demeurée en la possession du dit M^e Poignant, et au bas de laquelle est la mention de l'enregistrement, dont la teneur suit :

« Enregistré à Paris, bureau n^o 2, le 20 août 1832, folio 179 verso, cases 1 à 5.
» Reçu 5 francs en principal, et 50 centimes pour le dixième. *Signé, LAFORCADE.* »

N^o 29.*Sambre française. — Prospectus des concessionnaires.*

§ I^{er}. — *De la corrélation de la navigation de la Sambre avec les canaux achevés ou approuvés.*

La rivière canalisée de la Sambre, qui fait l'objet de la présente entreprise, s'étend de la place de Landrecies à la limite des frontières de France et de Belgique.

De la frontière jusqu'à la Meuse, la Sambre a été canalisée par les Belges dans les dernières années; et cette navigation est, en toute saison, praticable pour les bateaux de 130 à 150 tonneaux.

La Meuse met en relation la Sambre avec le Rhin et les canaux et rivières de France, de Hollande et d'Allemagne.

Sur la Sambre vient s'embrancher, à Charleroy, le canal de cette ville à Bruxelles, qui débouche à Anvers et qui communique avec les canaux et rivières intérieures de la Belgique et de la Hollande.

Du côté de la France, et à partir de Landrecies, la Compagnie a été autorisée à rédiger à ses frais le projet de jonction de la Sambre à l'Oise, définitivement approuvé par les ministres de la guerre et de l'intérieur, et dont l'exécution est assurée aux concessionnaires de la Sambre, à conditions égales, par l'ordonnance de concession de la Sambre canalisée.

Le projet de canalisation de la Grande-Helpe, depuis la Sambre jusqu'à Avesnes, est de même approuvé et autorisé par les ministres de la guerre et de l'intérieur.

On voit par l'inspection de la carte qu'après l'achèvement du canal de la Sambre à l'Oise, la route navigable de la Sambre sera la plus directe et la plus économique entre Paris et Bruxelles, Malines, Anvers, Liège, Namur et Charleroy.

La Sambre deviendra le lien qui mettra en communication tous les canaux de Hollande, de Belgique, avec nos grandes rivières du nord, l'Oise, l'Aisne, la Somme et la Seine; ce sera pour ainsi dire une route forcée que devront parcourir les bateaux employés au commerce de la France avec la Belgique, la Hollande, le midi et le nord de l'Allemagne.

La carte générale indique les lignes navigables qui communiquent avec la Sambre; et la carte plus détaillée et spéciale de la Sambre fait connaître les villages traversés, la pente des terrains et le nombre des écluses à construire sur les deux sections de l'entreprise.

Ces deux cartes sont jointes au prospectus.

§ II. — *État actuel de la rivière de la Sambre.*

La navigation de la Sambre n'a été établie qu'au moyen d'écluses simples et à poutrelles, d'ouvrages provisoires et fort imparfaits, abandonnés depuis quarante ans à l'action du temps et des crues extraordinaires. La rivière, creusée alors seulement pour le passage de petits bateaux, n'a plus été curée et entretenue depuis l'exécution des ouvrages; c'est donc une navigation nouvelle à créer dans toutes ses parties. On a conservé toutefois dans le projet les biefs actuels, afin d'éviter le morcellement des propriétés et les inconvénients inséparables des nouvelles lignes de navigation à ouvrir.

La rivière actuelle n'ayant pas de profondeur, les eaux, à chaque crue, débordent sur les prairies, entraînent les foins lorsqu'ils sont coupés, ou nuisent à leur qualité; par ces motifs le pays réclame avec instance l'exécution ou le perfectionnement de la Sambre, qui est le but de la concession faite par le gouvernement de l'entreprise actuelle.

§ III. — *Projet de la canalisation de la Sambre.*

Le projet de perfectionnement de la Sambre comprend :

- 1^o Le creusement et l'élargissement du lit de la Sambre, sur presque toute la longueur ;
- 2^o Le redressement des parties trop sinuées ;
- 3^o L'établissement de dix sas en maçonnerie et de neuf maisons éclusières ;
- 4^o La construction de ponts fixes et mobiles sur le canal, de ponts de halage, de vannes de décharge ;
- 5^o L'établissement d'un chemin de halage de 4^m,50 de largeur, élevé au-dessus de la ligne des plus grandes inondations, et praticable aux chevaux employés au tirage des bateaux ; le tout conformément aux projets approuvés par le directeur-général des ponts et chaussées, et aux modifications ordonnées depuis la première approbation.

Le sol de la Sambre est partout formé de terres fraîches et d'alluvion, où il est facile d'asseoir solidement les fondations des ouvrages. Les matériaux déjà approvisionnés et ceux des carrières voisines sont d'excellente qualité ; ainsi on a la certitude que les travaux ne donneront lieu à aucune avarie, et que l'entretien annuel sera peu dispendieux.

La longueur du canal, de Landrecies à la frontière, est de 55,500 mètr., et la pente de 16^m,65, rachetée par dix écluses à sas, ainsi qu'il est indiqué sur le profil rapporté sur le plan détaillé.

§ IV. — *Dépenses de l'entreprise de la Sambre.*

Aussitôt après l'adjudication de la Sambre, la Compagnie concessionnaire, après avoir fait des approvisionnements en pierres, briques, chaux, sables, a été forcée de suspendre les travaux pendant plusieurs années, en raison de discussions élevées sur le tracé près des places de guerre par les ingénieurs militaires.

Les nouveaux concessionnaires prennent à leurs charge et périls les dépenses déjà faites, l'exécution des travaux prescrits au devis estimatif, et tous les ouvrages supplémentaires. Ils s'obligent de même à payer les terrains nécessaires à l'entreprise et tous les excédants des dépenses extraordinaires auxquelles donne souvent lieu le règlement des indemnités pour expropriations.

Enfin, ils prennent l'engagement d'achever le canal pour le prix fixé dans l'acte de société, et d'obtenir la réception définitive au 31 juillet 1834, et plus tôt si faire se peut. En cas de retard, la Compagnie paierait aux actionnaires l'intérêt des actions à raison de 5 p. %.

Le capital comprenant toutes les dépenses à faire jusqu'à la réception des ouvrages est fixé à trois millions.

Les concessionnaires seront responsables des ouvrages jusqu'après la réception qui en sera faite par les délégués du gouvernement. (*V. l'art. 5 du cahier des charges.*)

Après cette réception le canal sera la propriété des actionnaires, qui en toucheront les revenus après déduction des frais d'entretien fixés plus bas.

Les actionnaires ne pourront, dans aucun cas, être responsables des dépenses au delà de leurs mises : et tout appel de fonds est interdit par l'acte de société. (*Voir l'acte social.*)

§ V. — *Importance de la navigation de la Sambre.*

Le bassin de la Sambre est connu par ses richesses minérales : on exploite sur ses bords et dans les environs, des mines de charbon, de fer, de plomb, de zinc, et beaucoup de carrières de marbre et d'ardoise.

Le charbon de terre, dont les couches se relèvent jusqu'au-dessus du niveau de cette rivière, est fort abondant, et se vend à 30 p. % au-dessous des prix du charbon de Mous, quoique la qualité en soit supérieure. On pourrait verser chaque année, en France, par la Sambre, 500,000 tonneaux de charbon, dont la consommation croîtra

rapidement en raison de la diminution des frais de transport et du prix de ce combustible.

Le bassin de la Sambre fournit aussi tous les marbres de Flandres employés à Paris. Leur prix baissera de 50 p. % par l'ouverture des canaux de la Sambre; et la consommation en doublera probablement en peu d'années par cette raison.

Les carrières s'étendent sur trente lieues carrées, et leur exploitation est indéfinie. Déjà on compte beaucoup de scieries de marbre mues par l'eau, et ces usines se multiplieront encore en raison de l'accroissement de la vente du marbre déterminée par les nouveaux débouchés.

La Sambre facilitera aussi l'exportation du bois des grandes forêts d'Avesnes, des foins, des fruits, et des divers produits de la vallée, et l'importation des matières premières employées dans les fabriques voisines.

Cette navigation, achevée jusqu'à La Fère, sera sans contredit la plus utile et la plus florissante de France.

Considérée sous le point de vue de la défense, cette navigation est beaucoup plus nécessaire encore. La Sambre servira aux transports des approvisionnements des places et des armées, et facilitera leurs opérations dans la défense des frontières, et pour l'attaque de la position de Fleurus, où plusieurs fois les destinées des États voisins ont été décidées. Il est probable que l'armée française, en 1815, eût triomphé à Waterloo, comme autrefois à Fleurus, si, favorisée par le canal de La Fère à Charleroy, elle eût pu gagner les jours de marche que la difficulté des communications et des approvisionnements lui ont fait perdre.

C'est par cette considération que plusieurs généraux du génie, connus par leur patriotisme et leurs hautes lumières, ont constamment réclamé l'exécution du canal de la Sambre, et en ont fait sentir l'importance et l'urgence en le qualifiant d'entreprise vraiment nationale.

§ VI. — *Evaluation des produits de la Sambre canalisée.*

Le nombre des bateaux qui arrivent à Maubeuge est maintenant, terme moyen, de 1,000 par an, la plupart d'un très faible tonnage. En ne comptant que sur le même nombre de bateaux, parcourant toute la ligne et portant 150 tonneaux, le tonnage sera de 150,000 tonneaux.

Le tarif étant de 16 centimes par distance et par tonneau, sur le charbon, le bois, la pierre, etc., et la longueur du canal de 55,500 mèl., les droits perçus par tonneau seront de fr. 1-90, y compris le péage à prélever sur les bateaux vides; le produit brut sera donc d'environ fr. 285,000

Droits à prélever sur le sable, les engrais, à 8 centimes		300,000
par tonneau et par distance	15,000	

A retrancher les frais d'entretien, de perception et d'administration		30,000
---	--	--------

Reste pour produit net.	fr.	270,000
---------------------------------	-----	---------

Ce qui revient à 9 p. % du capital des actions.

Ces revenus doubleront aussitôt après l'achèvement du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, dont les projets, ainsi que nous l'avons dit, sont approuvés définitivement. L'adjudication, qui en avait déjà été ordonnée, ne tardera pas à être faite. Le pays sollicite l'exécution de cette entreprise; le cahier des charges de la Sambre laisse à cette compagnie la faculté de prendre à prix égal la concession de ce canal très facile à ouvrir, et qu'on peut achever en même temps que le premier.

§ VII. — *Division du capital en actions, et répartition des produits.*

Le capital de trois millions est divisé en actions nominatives et en actions au porteur, savoir :

900 actions nominatives de fr. 2,000		fr. 1,800,000
750 id. de 1,000		750,000
600 actions au porteur de 500		300,000
1,500 id. de 100		150,000
<u>3,750</u>	Total pareil	<u>fr. 3,000,000</u>

Les actions seront ainsi réparties et enregistrées en 30 séries, chacune d'une valeur de fr. 100,000

Chaque série comprendra :

30 actions de fr. 2,000 ou	fr. 60,000
25 id. de 1,000 ou	25,000
20 id. de 500 ou	10,000
50 id. de 100 ou	5,000
<u>125</u>	Total pareil

Cette combinaison aura cet avantage que des actionnaires pourraient capitaliser leurs revenus, en achetant avec les dividendes qu'ils toucheront en argent, des actions du canal, de 500 et de 100 fr. qui seraient à vendre.

Les actions étant réparties entre un plus grand nombre de personnes, l'entreprise sera mieux surveillée, et les ouvrages protégés sur les lieux par tous les intéressés. On sait d'ailleurs que le propriétaire d'une action acquiert une instruction utile, en suivant l'exécution des ouvrages avec l'attention vigilante d'un intéressé.

Lorsque les canaux de la Sambre seront achevés, en admettant que la Sambre canalisée ne produise net que 12 1/2 p. %, terme moyen, ou . . . fr. 375,000

La répartition du dividende sera faite de la manière suivante :

Paievements de l'intérêt à 5 p. % du capital de 3 millions	fr. 150,000
1 p. % d'amortissement pour recréer le capital en 36 ans	30,000

Le reste, ou fr. 195,000 considérés comme bénéfice, serait ainsi réparti :

Le dixième, ou fr. 19,500 mis en réserve pour dépenses imprévues	19,500
3 p. % à donner aux actionnaires.	90,000
A employer au remboursement par le sort des séries	85,500
Total	<u>fr. 375,000</u>

D'après ces calculs, on voit que chaque actionnaire toucherait :

1° L'intérêt de 8 p. % de son capital;

2° Le remboursement de son capital dans l'une des quarante premières années, suivant le sort;

3° Le paiement d'un autre capital par l'amortissement en trente-six ans.

Après ces remboursements, chaque actionnaire continuerait à rentrer dans les mêmes chances de bénéfices et de remboursement, suivant la répartition ci-dessus.

La concession a été accordée pour 54 ans 10 mois, mais la Compagnie espère obtenir une prolongation en raison des retards et des dommages qu'a fait éprouver l'administration de la guerre, et qui ne peuvent se renouveler, les ministres de l'intérieur et de la guerre ayant définitivement approuvé tous les projets.

§ VIII. — *Avantages des rivières canalisées.*

Lorsqu'une rivière qui a peu de pente et qui ne charrie point de gravier, comme la Sambre, est, comme elle, alimentée par des sources et des étangs où les troubles se déposent, la canalisation coûte beaucoup moins que l'ouverture d'un canal artificiel.

Le courant et le passage des bateaux entraînent les terres alumineuses, et maintiennent, sans dépenses d'entretien, le lit dans sa profondeur première.

La rivière navigable séparant les domaines et les communes, depuis un temps immé-

morial, les ouvrages ne divisent point les bâtiments et les terres d'exploitation, et ne portent aucun trouble dans les habitudes et les intérêts des habitants.

Le nombre des ponts est déterminé par celui des routes; ainsi nulle contestation ne s'élève sur leur emplacement.

On ne change pas le cours des affluents, on n'occasionne aucun dommage.

Les établissements placés sur l'une et sur l'autre rives profitent également des perfectionnements. Chaque riverain de la rivière conserve la jouissance de la navigation, et obtient de nouveaux avantages par les améliorations.

Il n'en est pas de même d'un canal artificiel, lorsqu'on abandonne le lit de la rivière navigable.

Le projet de canal ouvert sur l'une des rives de la rivière prive l'autre rive de la navigation.

Un canal neuf passe quelquefois entre les maisons et les champs, les isole, et diminue la valeur des portions de terrains coupés.

Il interrompt les cours d'eau, et nécessite des aqueducs d'un entretien difficile.

Les eaux n'ayant pas de pente, les terres entraînées par les rigoles alimentaires se déposent, envasent les biefs.

La grande quantité de terrains à exproprier, la dépréciation de valeur des parties séparées, les autres préjudices causés aux localités, les dangers des inondations, etc., augmentent souvent au-delà de toutes proportions les dépenses d'un canal artificiel, et excitent le mécontentement de la population, lorsqu'on néglige de profiter de leurs premières dispositions, en général très favorables aux projets d'améliorations publiques.

Le canal de la Sambre à l'Oise sera, par exception, affranchi de plusieurs de ces inconvénients : il sera alimenté par les eaux claires du bris de partage des sources et des étangs; il longera l'Oise, n'isolera pas les fermes des terres d'exploitation, et contribuera à prévenir les inondations de l'Oise, ce qui augmentera la valeur de toutes les propriétés de la vallée.

§ IX. — *Comparaison du placement de fonds sur le canal de la Sambre avec tout autre placement en propriétés, en rentes sur l'Etat, etc.*

La valeur des actions d'un canal dépend de l'exploitation des mines et carrières, du nombre des établissements, et de l'importance de la population dans les contrées traversées.

Un canal ouvert dans un pays pauvre, peu peuplé, sans mines, est évidemment une entreprise improductive.

Mais la Sambre remplissant toutes les conditions favorables au commerce, les produits des mines, carrières, croîtront d'année en année comme l'industrie et la population.

Déjà depuis seize ans les usines à fer et autres ont doublé dans le bassin de la Sambre; la population augmente, et cette marche sera plus rapidement progressive aussitôt après l'achèvement des projets adoptés.

Les revenus d'un bon canal croissent d'année en année dans le même rapport que la population, sans qu'on ait à craindre aucune des chances que courent les propriétés, les rentes et les diverses branches d'industrie.

Si un bon canal chôme pendant quelques mois par une cause quelconque, aussitôt après que la navigation est rétablie, elle devient si active, que le déficit des recettes est comblé dans les mois suivants, les commerçants ayant soin de retarder leurs expéditions pour profiter de l'économie des transports par eau.

Un canal, même en cas de guerre, n'est exposé à aucun risque; les ouvrages ne craignant ni le feu, ni la malveillance; car il faut autant de travaux et de peines pour détruire un ouvrage en terre que pour l'exécuter; le désir de destruction s'arrête lorsqu'il faut, pour le satisfaire, s'imposer des travaux et des sacrifices. La population, d'ailleurs, qui s'enrichit par le commerce de transport, défendrait les travaux d'un

canal avec autant de vigilance que ses propres habitations ; car, en suspendant la navigation, on ruinerait les bateliers, on les soulèverait contre les ordonnateurs et les exécuteurs d'ordres de destruction. L'histoire ne fournit pas, d'ailleurs, d'exemple de canaux détruits par l'ennemi ou par des partis intérieurs.

Un canal n'est imposé qu'en raison de la surface du terrain qu'il occupe ; la surveillance de la perception en est facile, et la dépense peu élevée. Les revenus sont réguliers, journaliers, et ne peuvent que croître, lorsque nulle autre concurrence n'est à craindre dans une situation comme la Sambre.

Cette rivière, quoique appartenant à deux États, n'est pas exposée à des interruptions de commerce. Les deux peuples ont les mêmes intérêts de vendre et d'acheter beaucoup, et aux prix et conditions les plus favorables. La navigation diminuant les frais de transport, satisfait à ces conditions de prospérité commerciale dans les deux États.

Il n'en est pas ainsi des rentes en fonds publics, des propriétés, des fabriques, etc. ; les possesseurs de capitaux ainsi placés ont à craindre la guerre, l'incendie, les impôts, les banqueroutes, ou une grande dépréciation de valeur. La vente des immeubles n'est pas facile comme celle d'actions ; et leurs revenus, qui exigent, d'ailleurs, une surveillance difficile, diminuent quelquefois rapidement et en peu d'années.

Il est vrai de dire cependant que lorsqu'un projet de canal est proposé, on le juge avec défaveur, on énumère tous les mécomptes dans des localités différentes, et on est porté à s'abstenir ; mais on doit remarquer que la plupart des entreprises malheureuses en France ont été généralement abandonnées à des hommes sans expérience, qui ont conçu les projets légèrement, les ont exécutés chèrement, sans savoir tenir compte des localités, de la nature des matériaux et des terrains. Alors les revenus ne sont pas proportionnels aux mises de fonds et aux dépenses.

A l'appui de nos assurances de succès, nous citerons les canaux de la Sensée, de la Deule, de l'Escaut, de Saint-Quentin ; ces entreprises, qui ont toutes donné de 8 à 35 p. % par an, ont eu pour résultat de soulever l'envie en raison de l'élévation des produits et des bénéfices ; bénéfices qui cependant n'ont été obtenus que par un accroissement forcé de la prospérité générale, fruit de ces améliorations.

Lorsque les concessions de ces canaux furent données, le public les jugeait avec tant de défaveur, que peu de personnes eurent le courage de s'y intéresser. La confiance ne s'établit que par le taux élevé des dividendes qui a été toujours en augmentant.

La navigation de la Sambre doit être aussi florissante ; et les bénéfices de l'entreprise sont encore mieux assurés.

§ X. — *Des obstacles qui se sont opposés en France aux travaux les plus nécessaires.*

Les conditions imposées aux Compagnies par l'ancienne administration, le mode d'adjudication qui livre les entreprises aux personnes étrangères à leur exécution, les causes de troubles, la misère des classes ouvrières par la stagnation du commerce, rendent les capitalistes timides, égoïstes, et les empêchent d'entrer dans des spéculations de quelques années.

L'ancien gouvernement, en accordant toute faveur aux rentiers, en les exemptant d'impôts et de toute charge publique, attirait à Paris les capitaux de la France, et les détournait ainsi d'un emploi favorable au développement du travail et de la prospérité générale.

Ce gouvernement a repoussé le public des associations fructueuses, en ouvrant des emprunts de 150 millions consacrés en canaux qui ne sont pas terminés, quoiqu'on ait dépensé beaucoup plus que les estimations.

Il est plus que temps d'abandonner ce système ruineux qui profite seulement à quelques intérêts particuliers, de réveiller l'esprit d'association, d'encourager, par des concessions nécessaires, l'exécution des entreprises, et de protéger les capitalistes qui s'y intéressent.

Le public ne prendra l'habitude de concourir aux grands travaux que lorsque le gouvernement le conviera par une protection efficace, par une législation prévoyante. Cet appel du pouvoir est urgent et indispensable; jusque là on ne doit espérer ni prospérité générale, ni repos prolongé; les obstacles apportés aux travaux engendrent la misère, la misère enfante les troubles, et amène une dissolution sociale. L'avenir du pays est donc dans la volonté ou la capacité de l'administration des travaux publics; avec le système des États libres, nous obtiendrons une prospérité rapide; avec el despotisme aveugle et les hommes de la centralisation absolue, nous marcherions à des commotions nouvelles.

Il faut dire aussi que le public est trop prompt à se décourager; après une perturbation locale, il s'abandonne sans soins aux événements, il vit au jour le jour; il repousse tout projet qui exige du temps et de la persévérance, comme si un grand peuple n'avait pas, comme la nature, un principe surnaturel de conservation et de vie: le temps lui appartient.

Il faut aussi reconnaître à regret que dans aucun pays d'Europe il n'existe plus d'obstacles à vaincre par les Compagnies exécutantes.

Lois défavorables aux expropriations.

Préventions des autorités civiles.

Hostilités des autorités judiciaires.

Envie active contre toute supériorité et tout succès.

Activité de certains agents du pouvoir, qui redoutent l'intervention des compagnies et combattent contre elles sans égard pour l'intérêt public.

Aveuglement du peuple, qui se prononce presque toujours en faveur de ses ennemis, et contre ses bienfaiteurs.

Les propriétaires qui vaincront ces préjugés et ces oppositions rendront à la France et à leurs contrées un immense service. Il leur suffirait, pour y parvenir, de s'associer entre eux, de prendre des intérêts dans les entreprises nouvelles, et d'y faire participer le plus grand nombre de personnes par la division des actions, et de provoquer l'instruction par l'attrait des bénéfices.

C'est dans ce but que les actions de canaux aux États-Unis d'Amérique sont réduites à 100 francs, afin que chaque ouvrier y prenne un intérêt et s'instruise en surveillant l'emploi de ses fonds.

Mais, nous ne saurions assez le répéter, l'ancien gouvernement a repoussé le premier élan des capitalistes et les propositions des ingénieurs expérimentés; c'est au gouvernement actuel à réparer les malheurs causés par un système trop absolu de centralisation, que réprouve l'expérience; c'est à lui à mettre en œuvre les idées lumineuses du célèbre ministre de Henri-le-Grand, à montrer que le travail est le seul moyen d'aisance du peuple, d'ordre public, de paix intérieure, de sécurité sociale et de puissance nationale.

Les canaux de la Sambre, étant aussi faciles dans l'exécution qu'avantageux aux souscripteurs, peuvent puissamment contribuer à encourager le système de concession et d'association; ils feront connaître les bénéfices à retirer des fonds placés dans les entreprises nationales.

§ XI. — *Devoir social imposé aux princes, aux grands propriétaires, capitalistes de s'intéresser dans les entreprises de canaux.*

La société doit aux ouvriers du travail ou des subsistances: cette loi est écrite dans le code de tous les pays bien réglés; en Angleterre elle est fondamentale, et appliquée même par chaque administration de commune. Et, en effet, on ne peut admettre qu'une partie de la population, plus malheureuse que les esclaves, soit condamnée à périr de faim, et que les ouvriers, abandonnés par la société, soient réduits à l'éventualité des aumônes et à l'humiliation de la charité publique.

Pour satisfaire à cette condition impérieuse, un bon gouvernement est donc tenu d'encourager les grands travaux, d'en assurer l'exécution par des primes et par une protection constante et efficace.

Par la même raison, les propriétaires sont intéressés, en raison de leurs richesses, de prendre part aux concessions de canaux ou d'autres entreprises utiles; de leur intervention naissent des avantages incontestables publics et particuliers.

Leurs domaines, carrières, etc., augmentent considérablement de valeur; ils retirent de leurs fonds, placés en actions, plus d'intérêt que sur les rentes; ils enrichissent les contrées traversées; ils s'instruisent, soit en parcourant les travaux, soit en assistant aux débats dans les assemblées des actionnaires, et se préparent à servir leur pays dans les fonctions publiques.

Il est facile de discerner, après quelques instants de conversation, le propriétaire qui s'est borné à dépenser dans un repos complet ses rentes en effets publics, de celui qui a employé une partie de ses capitaux à l'exploitation de ses domaines, et de son temps en améliorations utiles; l'un n'a que des idées vagues, incomplètes, fausses ou personnelles; l'autre se distingue par une instruction réfléchie, solide, et des vues grandes et généreuses: ces remarques s'appliquent au caractère d'une nation.

On doit attribuer la prospérité extraordinaire toujours croissante de l'Angleterre et des États-Unis à l'application des grands propriétaires aux projets d'intérêt général et à la haute capacité qu'ils y acquièrent dans la gestion de ces administrations importantes.

Les travaux de la Sambre devant occuper immédiatement six mille ouvriers, les actionnaires du canal auront la satisfaction de donner l'aisance à six mille familles des environs. La Compagnie fera connaître aux actionnaires les progrès de l'entreprise.

§ XII. — *Influence des canaux de la Sambre sur les relations politiques et l'avenir de la France et de la Belgique.*

La population du bassin de la Sambre en Belgique, employée à l'exploitation des mines, carrières, usines, ne peut expédier ses produits qu'en France ou en Hollande; car l'Allemagne et l'Angleterre ont aussi à vendre de semblables marchandises, et à plus bas prix.

Sous l'Empire, le commerce des départements de Jemmappes, de Sambre-et-Meuse, de l'Ourthe, n'ayant pas de droits de douane à payer, trouvait en France un débouché avantageux et indéfini, et prospérait progressivement.

Depuis la séparation, et surtout par l'exagération désastreuse des droits d'entrée, l'importation en France des produits belges a été très restreinte. Mais, dans le même temps, la Hollande et ses colonies furent ouvertes à la Belgique, qui trouvait, par ces nouveaux débouchés, une compensation à ses pertes et devenait florissante. Maintenant la population industrielle de la Sambre, séparée de la France par les droits excessifs des douanes, de la Hollande par des prohibitions et la guerre, est de plus en plus malheureuse, et ne pourrait supporter long-temps un tel état rétrograde.

La France doit donc renouer les relations de commerce avec ces provinces long-temps françaises, en baissant les tarifs des douanes, en ouvrant le plus promptement les canaux de la Sambre, afin d'assurer le succès de beaucoup d'établissements qui tirent les matières premières de la Belgique.

Ainsi les plus puissants motifs semblent conseiller aux gouvernements français et belge, de protéger l'entreprise proposée, et de satisfaire aux vœux de ces populations qui considèrent les communications nouvelles comme indispensables à la prospérité de plusieurs millions d'habitants.

La ville de Paris a surtout un grand intérêt à cette navigation qui doit lui procurer du charbon, des bois, marbres, etc., en plus grande abondance et à meilleur marché.

§ XIII. — *Situation financière de la Compagnie de la Sambre.*

La Compagnie, organisée chez acte passé par M^e Poignant, notaire à Paris, rue Richelieu, n^o 45,

Est propriétaire des projets approuvés de plusieurs canaux faisant suite au premier, ou se liant à lui sur une longueur de vingt lieues. La concession ou le remboursement de ses avances, lui est garanti par le cahier des charges ci-joint, approuvé par ordonnance royale (art. 18).

La Compagnie a payé les matériaux approvisionnés par la première compagnie, et autres dépenses, évalués ensemble à fr. 220,000

Elle possède le cautionnement en argent ou en rentes déposés chez le receveur-général du département du Nord.

Les fondateurs de l'entreprise et les premiers souscripteurs ont jusqu'à ce jour fait des avances utiles qui montent à fr. 650,000

M^e Poignant, notaire de la société à Paris, est chargé de donner connaissance de l'acte d'association, de recevoir les souscriptions, et de délivrer des actions, au fur et à mesure des versements qui seront faits en son étude.

On souscrit également chez MM. les notaires dans les villes traversées par les canaux de la Sambre.

RÉSUMÉ.

La navigation de la Sambre joindra la Meuse à l'Oise et à la Seine, établira une communication directe entre Paris et Bruxelles; elle fera communiquer Auvers, Namur, Liège, la Hollande et le nord de l'Allemagne.

Le bassin de la Sambre fournira du charbon d'une qualité supérieure, du plomb, du zinc, des ardoises, des bois et surtout les marbres de Flandre qui coûteront moins que les pierres de taille de mauvaise nature.

En temps de guerre, ce canal serait également très productif, puisqu'il servira au transport des approvisionnements des places et de l'armée.

Par l'art. 17 du cahier des charges, la Compagnie sera indemnisée de tous les dommages que le canal aura éprouvés, en cas de guerre.

On estime que la rivière canalisée de la Sambre rendra d'abord de 9 à 10 p. % du capital, et ensuite 15 à 20 après l'achèvement de la jonction de la Sambre à l'Oise.

La longueur de la rivière, de Landrecies à la frontière, est de . . . 55,500^m,00

La pente est de 16^m,65

Le nombre des sas à construire est de 10^m,00

La dépense de tous les ouvrages et des charges sera de fr. 3,000,000

La durée de la concession est de 54 ans 10 mois. Mais la Compagnie a demandé et espère obtenir un prolongement de durée en raison des retards que l'administration a fait éprouver; de très habiles jurisconsultes ont reconnu que ses droits sont incontestables.

Nota. L'acte de société, rédigé par M^e Poignant, notaire, indique les engagements réciproques contractés par les concessionnaires et les actionnaires.

Les concessionnaires offrent un intérêt d'un tiers dans l'entreprise au capitaliste qui fournirait le tiers du capital à dépenser.

Ce présent prospectus est rédigé et publié par la Compagnie, en son nom et avec le concours des premiers souscripteurs dont plusieurs sont membres des Chambres.

N^o 30.*Canal de jonction de la Sambre à l'Oise. — Délibérations de la commission mixte des travaux publics.*

(Séance du 23 avril 1832.)

Le ministre de la guerre et le ministre du commerce et des travaux publics chargent la commission de donner un avis sur le projet d'un canal de jonction de la Sambre à l'Oise.

La commission,

Vu sa délibération du 9 mars 1829, arrêtant les bases d'exécution de ce canal, dans l'hypothèse d'une rigole canalisée, amenant au bief de partage les eaux des deux Hèles ;

Vu ses délibérations des 15 mars 1830 et 15 novembre 1831, sur une nouvelle étude du même canal, dans l'hypothèse de l'emploi des machines à vapeur placées dans le vallon de la Sambre, comme moyen d'alimentation ;

Vu le procès-verbal des conférences tenues le 17 décembre 1831, entre le chef du génie à Landrecies et l'ingénieur des ponts et chaussées sur le projet d'un canal alimenté par des machines à vapeur, placées entre Ors et Landrecies, duquel il résulte que les deux chefs de service s'accordent sur les ouvrages à faire dans la traversée de la place, et diffèrent d'opinions sur les deux biefs à établir entre Landrecies et Etreux ;

Vu l'avis du comité des fortifications, du 15 février 1832, adoptant, sous quelques réserves, les ouvrages projetés dans l'intérieur de Landrecies, et approuvant, quant aux deux biefs supérieurs, le tracé et les vues du chef du génie ;

Vu l'avis du conseil des ponts et chaussées du 6 mars 1832, portant qu'il convient de communiquer les propositions du génie militaire à la compagnie soumissionnaire ;

Vu l'avis du même conseil, du 27 mars 1832, approuvant un nouveau projet de la Compagnie, d'après lequel le bief de partage serait alimenté par un réservoir supérieur, et par des machines à vapeur placées dans le vallon de l'Oise ;

Vu l'avis du comité des fortifications, du 16 avril 1832, par lequel il adhère à ce nouveau projet, en émettant son opinion sur le tracé proposé pour les biefs supérieurs, et sur l'exécution des ouvrages dans la traversée de Landrecies ;

Vu la carte des localités et toutes les pièces contenues au dossier,

Passe à l'examen de la question qui lui est déférée.

Le comité des fortifications et le conseil général des ponts et chaussées renoncent à demander l'exécution du projet arrêté en 1829, et s'accordent à approuver le nouveau projet d'après lequel le bief de partage sera alimenté au moyen d'un réservoir supérieur, et de machines à vapeur placées dans le vallon de l'Oise ;

Les mêmes conseils s'accordent à demander que, dans l'exécution de ce nouveau projet, on suive les bases précédemment arrêtées, quant à la cote de fond du bief de partage.

Le conseil des ponts et chaussées ne s'est point occupé de la question du tracé, qui lui a paru indifférente pour la navigation ; mais il a demandé que les indemnités, s'il y a lieu d'en accorder à raison des changements demandés par l'ingénieur militaire, soient supportées par le département de la guerre.

Le comité, de son côté, a pensé qu'il n'y avait pas de motif pour imposer à la Compagnie aucune direction pour le tracé des biefs supérieurs, pourvu que le bief de partage s'étendît au moins jusqu'à Ors, en conservant son fond à la cote 98,30 fixée précédemment.

Quant aux réserves relatives aux indemnités qui pourraient être réclamées, il a représenté :

1^o Qu'aux termes de l'art. 5 du décret du 4 août 1811, applicable aux routes, et qui régit la matière, la dépense des parties de route traversant les fortifications, et des

changements qu'elles entraîneront dans le profil des ouvrages des ponts militaires, doit être comprise dans celle du projet général de la route, et soldé sur les fonds approuvés d'après ce devis; qu'ainsi il ne peut être question d'indemnité pour les travaux des fortifications prévus et compris dans l'adoption des projets;

2° Que quant aux changements qui surviendraient en cours d'exécution et à l'exécution même, dans les circonstances déterminées, il ne peut que se référer aux mesures générales énoncées dans son avis du 31 mars 1824, sur l'exécution des travaux mixtes dans le rayon kilométrique des places, et dans l'étendue des fortifications.

Le tracé du canal hors de la place de Landrecies se trouvant hors de la question, puisqu'il n'existe aucune dissidence sur ce point, la discussion de la commission se trouve réduite à l'examen des opinions respectives des deux conseils, sur les dispositions réclamées dans l'intérêt militaire, au sujet des ouvrages de la traverse de Landrecies, et sur les indemnités auxquelles les changements demandés pourraient donner lieu.

En comparant les demandes du comité des fortifications, avec les propositions faites de concert par les ingénieurs signataires des procès-verbaux, on n'y reconnaît qu'une modification légère, ayant pour objet de parer à l'envasement des fossés, et qui ne peut influer sensiblement sur la dépense des ouvrages que les ingénieurs des deux services ont cru devoir être mis à la charge de la Compagnie concessionnaire; il suit de là que, soit aux termes du procès-verbal des conférences, soit à ceux du décret du 4 août 1811, il ne peut y avoir lieu à aucune indemnité pour les ouvrages dont il s'agit dans cet article, et qui constituent le projet même.

Quant aux indemnités éventuelles qui pourraient être réclamées pour des travaux de fortifications modifiés en cours d'exécution, les dispositions de l'avis du comité du 31 mars 1824, dont copie est jointe, et qui ont été approuvées par le ministre de la guerre, paraissent satisfaire pleinement aux exigences, soit de la Compagnie concessionnaire, soit du service des ponts et chaussées.

En conséquence du développement qui précède,

La Commission, après avoir entendu les opinions de ses membres,

Est d'avis :

Qu'il y a lieu d'approuver l'exécution du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, dans la traverse et à l'amont de la place de Landrecies, suivant le projet d'alimentation au moyen d'un réservoir supérieur et des machines à vapeur placées dans le vallon de l'Oise, en adoptant les dispositions suivantes, résultant du procès-verbal des conférences et des observations du comité du génie :

1° Le canal, dans la traversée de la place et jusqu'à l'écluse inférieure d'Hachette, aura les cotes suivantes, rapportées au nivellement de la place;

Plafond du canal (celui du radier d'amont de l'écluse d'Hachette) . . . 102 45

Eaux de navigation 100 45

Chemin de halage 99 26

2° Les murs de quai seront réparés et conserveront leur hauteur. Le pont fixe sera remplacé par un pont tournant qui aura son pivot du côté de la ville haute; un sas sera placé en amont de ce pont.

3° D'après le projet, deux batardeaux B et C isoleront les eaux de navigation de celles des fossés de la place; la naissance de leur cape sera à la cote 98, 30. Il sera pratiqué dans chacun d'eux une ouverture d'un mètre carré, fermée d'une vanne. Celle du batardeau B servira à fermer l'inondation, et celle du batardeau C donnera le moyen de jeter les eaux du bief dans les fossés de la place.

4° Les eaux traverseront les fossés de l'ouvrage à cornes, en passant dans l'intérieur d'un batardeau (C, qui est sans inconvénient), attendu que, sans cette précaution, ces fossés, à la longue, seraient exhausés.

5° Les eaux sauvages de la vallée se rendront dans l'ancien lit de la Sambre, arriveront dans le fossé de la gauche de la corne par un canal de dérivation, et en traver-

sant la digue D, sous un aqueduc, puis seront amenées dans le bief d'aval par le conduit souterrain E, F.

L'aqueduc et le conduit auront 1^m,50 de largeur, sur 1^m,50 de hauteur, et leur radier sera à la cote 100, 45 en aval, et 100, 15 en amont. Le conduit sera fermé en amont par une vanne destinée à empêcher l'écoulement des eaux de l'inondation. Ces dimensions pourront d'ailleurs être modifiées lors de l'exécution, de manière à laisser en tous cas le passage nécessaire pour l'écoulement des eaux sauvages.

Il est entendu que tous les travaux ci-dessus détaillés seront à la charge de la Compagnie concessionnaire.

6° La cote du bief culminant devant, aux termes des décisions déjà prises, être à la cote 98, 30, et celle du plafond du bief dans la traversée de Landrecies étant proposée à la cote 102, 45, il en résulte une différence de hauteur de 4^m,15, qu'on rachètera par deux sas, dont l'un à l'entrée et à l'amont de la place, l'autre à la naissance du bief supérieur, qui devra s'étendre d'Étreux vers Landrecies, au moins jusqu'au village d'Ors.

L'écluse d'entrée aura une chute de 1^m,75, et les cotes suivantes :

Radier inférieur	102 45
Radier d'amont	101 30

Le second sas aura les cotes suivantes :

Radier inférieur	101 30
Radier supérieur	98 30

Cette dernière cote est celle qui est arrêtée pour le fond du bief de partage.

7° Les parties d'ouvrages en terre qui borderont le canal dans son passage entre la ville haute et la ville basse (à 0^m,50 au-dessus du niveau des eaux), seront revêtues en maçonnerie aux frais de la Compagnie. Le moulin actuel sera conservé, ou la Compagnie y en substituera un semblable.

8° En cas de guerre, l'autorité militaire pourra jeter les eaux du canal soit dans les fossés, soit dans la vallée. En temps de paix, elle pourra faire des prises d'eau pour assainir les fossés. La vanne d'introduction des eaux ne sera pas ouverte plus de six fois par an, et pendant une heure chaque fois; le tout sans que la Compagnie puisse réclamer d'indemnité.

9° Les interruptions qui pourraient être apportées à la navigation par les réparations des ouvrages actuels, ou par la construction d'ouvrages neufs, relatifs aux fortifications de la place, ne donneront lieu à aucune demande d'indemnité de la part de la Compagnie.

10° Lorsque les travaux énoncés au présent avis auront été définitivement adjugés ou concessionnés, il sera fait aux ouvrages de la traverse de Landrecies, application des mesures générales énoncées par le comité du génie dans son avis du 31 mars 1824, pour les travaux mixtes dans le rayon kilométrique des places de guerre, et de l'étendue de leurs fortifications qui sont concédés à des compagnies ou exécutés sur des fonds fournis par des compagnies financières.

Pour extrait conforme :

Le pair de France, président de la commission mixte des travaux publics,
Signé, BARON PORTAL.

Le secrétaire archiviste de la commission,
Signé, BAYARD.

Présenté à l'approbation de M. le ministre du commerce et des travaux publics.
Paris, le 6 mai 1832.

Le conseiller d'État, directeur général des ponts et chaussées et des mines
Signé, S. BÉRARD.

Approuvé, Paris, le 6 mai 1832.

Pour le pair de France, ministre secrétaire d'État du commerce et des travaux publics,
Le pair de France, ministre secrétaire d'État de l'intérieur,
Signé, MONTALIVET.

Pour copie conforme :

Le conseiller d'État, chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,
LEGRAND.

N^o 31.

Loi qui autorise la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, depuis Landrecies jusqu'à La Fère.

A Paris, au palais des Tuileries, le 30 avril 1833.

Louis-Philippe, roi des Français,
A tous présents et à venir, salut.
Les Chambres ont adopté,
Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement est autorisé à procéder, par voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, depuis la ville de Landrecies jusqu'à La Fère.

ART. 2.

Cette concession n'excédera pas la durée de quatre-vingt-dix-neuf ans; elle sera donnée au rabais sur les prix du tarif ci-annexé.

ART. 3.

Les actes de vente des terrains qui serviront d'emplacement au canal et aux ouvrages qui en dépendent, ne seront passibles, pour frais d'enregistrement, que du droit fixe d'un franc par chaque acte d'acquisition.

ART. 4.

Dans le cas où il ne se présenterait pas de soumissionnaire à la première adjudication, le gouvernement est autorisé à ouvrir un nouveau concours, en accordant la perpétuité de la concession.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous ce jourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait à Paris, au palais des Tuileries, le 30^e jour du mois d'avril, l'an 1833.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Par le roi :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice,

Le ministre secrétaire d'État au département du commerce et des travaux publics,

Signé, BARTHÉ.

Signé, A. THIERS.

Maximum du tarif des droits de navigation à percevoir sur le canal de la Sambre à l'Oise, depuis Landrecies jusqu'à La Fère.

Nota. Les droits devront être perçus par distance de cinq kilomètres. Néanmoins, on aura égard aux fractions de distance. Ainsi, au-dessous d'un kilomètre, on comptera un kilomètre; entre un et deux kilomètres, on comptera deux kilomètres, trois, entre deux et trois. La perception se fera sur la remonte comme sur la descente. Toute fraction numérique au-dessous d'un centime sera comptée pour un centime.

Le droit sera payé en raison de la distance parcourue, et d'après la charge réelle du bateau, constatée par le volume d'eau déplacé, déduction faite du poids même du bateau.

ARTICLE PREMIER.

Tous produits ou marchandises quelconques, autres que ceux désignés ci-dessous ,

art. 2, paieront trente-cinq centimes par distance de cinq kilomètres et par tonneau de mille kilogrammes.

ART. 2.

Le charbon de terre, le sable, le marbre brut, les pierres, les cendres de bois ou de houille, ne paieront que vingt centimes par distance de cinq kilomètres et par tonneau de mille kilogrammes.

ART. 3.

Les engrais et les terres pyriteuses et alumineuses, généralement employées comme engrais, ne paieront qu'un droit de dix centimes par distance et par tonneau.

ART. 4.

Les bateaux vides paieront un droit fixe de cinq francs par distance de cinq kilomètres. Tout bateau dont le chargement ne comporterait pas le paiement d'un droit égal à celui qui est fixé pour les bateaux vides, paiera comme bateau vide.

ART. 5.

Le droit de stationnement dans les ports, gares ou bassins du canal, sera, par jour de vingt-quatre heures, et non compris les quatre premiers jours d'arrivée, et les quatre derniers avant le départ, d'un centime par mètre superficie d'occupation.

ART. 6.

Les trains d'arbres flottés paieront, pour chaque arbre d'un mètre de circonférence moyenne et au-dessus, le droit de vingt centimes par cinq kilomètres; ceux d'une circonférence inférieure paieront dix centimes.

ART. 7.

Les trains de bois à brûler paieront vingt centimes pour chaque mètre de longueur.
Vu, Paris, le 12 avril 1833.

Le ministre secrétaire d'État au département du commerce et des travaux publics,
Signé, A. THIERS.

Approuvé pour être annexé à la loi de ce jour, qui autorise la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.
Paris, le 30 avril 1833.

Signé, LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département du commerce et des travaux publics,
Signé, A. THIERS.

Certifié conforme par nous garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État
au département de la justice,

BARTHE.

A Paris, le 10 mai 1833.

N° 32.

Cahier des charges pour la concession du canal projeté de la Sambre à l'Oise.

ARTICLE PREMIER.

Les concessionnaires s'engagent à exécuter, à leurs frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de cinq ans, à dater de l'homologation de la présente concession, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal projeté de la Sambre à l'Oise, depuis la ville de Landrecies jusqu'à La Fère.

Ils seront tenus d'exécuter un canal de grande navigation pour donner passage aux bateaux de 5^m,20 de largeur, 1^m,50 de tirant d'eau et 40 mèl. de longueur, gouvernail compris. Ils se conformeront aux dispositions de la délibération prise par la commission mixte des travaux publics, le 23 avril 1832, et approuvée les 6 et 7 mai suivants par les ministres des travaux publics et de la guerre; ils se conformeront, en outre, à l'art. 1^{er} de la délibération prise par cette même commission le 9 mars 1829, et approuvée par les ministres de la guerre et de l'intérieur les 17 et 18 avril suivant, ainsi qu'à toutes autres conditions de la dite délibération, autant qu'elles ne seraient ni contraires ni rapportées par la délibération du 23 avril 1832. Une expédition de ces deux délibérations sera annexée au présent cahier des charges.

Les concessionnaires auront toutefois la faculté de proposer aux stipulations qui précèdent les modifications dont elles leur paraîtront susceptibles; mais ces modifications ne pourront être exécutées qu'avec l'approbation préalable du ministre du commerce et des travaux publics; si ces modifications pouvaient toucher aux points qui ont été concertés entre les départements de la guerre et du commerce, elles ne pourraient être exécutées qu'avec l'approbation préalable des ministres de ces deux départements, et qu'après l'accomplissement des formalités prescrites par les lois et règlements pour les travaux mixtes.

Quelle que soit l'élévation des dépenses effectuées, et quelle qu'en puisse être la cause, les concessionnaires ne pourront s'en prévaloir pour réclamer aucune indemnité.

ART. 2.

Les concessionnaires contractent, en outre, l'obligation spéciale de construire à leurs frais des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les communications qui existent actuellement se trouveraient interceptées, et de rétablir et assurer, également à leurs frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par le fait de l'exécution des ouvrages du canal et de ses dépendances.

Les ponts fixes du canal auront, entre les têtes, la largeur ci-après exprimée, savoir : pour les routes royales, 8 mèl., et 10 mèl. aux abords des villes; 7 mèl. pour les routes départementales, et 5 mèl. pour les chemins vicinaux. Dans les mêmes circonstances, les pentes aux abords ne pourront excéder respectivement quatre, cinq et six centimètres par mètre. Il sera réservé entre l'intrados des voûtes, le dessous des tabliers et la surface de l'eau dans le canal, un intervalle de 3^m,50, pour ne pas entraver le passage des bateaux chargés de marchandises encombrantes.

Si les ponts sont mobiles, ils auront des trottoirs et une seule voie charretière.

ART. 3.

Les concessionnaires s'engagent à exécuter tous les travaux suivant les règles de l'art, et à n'employer que des matériaux de bonne qualité.

ART. 4.

Pendant la durée des travaux, qu'ils exécuteront d'ailleurs par des moyens et des agents de leur choix, ainsi que pour l'entretien et la réparation de ces mêmes travaux, les concessionnaires seront tenus de se soumettre au contrôle de l'administration. Ce contrôle ne s'exercera pas sur les détails de l'exécution des ouvrages; il n'aura d'autre objet que d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des dispositions générales qui leur sont obligatoirement prescrites.

Les travaux situés dans le rayon kilométrique des places de guerre seront exécutés sous la surveillance spéciale des officiers du génie militaire.

ART. 5.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, ports, gares, bassins, etc., ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par les concessionnaires.

Les concessionnaires sont mis aux droits du gouvernement, pour en poursuivre, au besoin, l'expropriation, conformément aux lois, dans le cas où ils ne pourraient pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires.

ART. 6.

Les concessionnaires auront droit également de faire les emprunts et dépôts de terres nécessaires à l'exécution des projets approuvés.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration des terrains, pour chômages, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par les concessionnaires.

ART. 7.

L'entreprise étant d'utilité publique, les concessionnaires sont investis de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Ils pourront, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'emprunt nécessaire à la confection de leur canal; ils jouiront, tant pour l'extraction que pour le transport des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge par eux d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sans que, dans aucun cas, les concessionnaires puissent exercer de recours, à cet égard, contre l'administration.

ART. 8.

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

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

ART. 9.

Après l'achèvement des travaux, les concessionnaires feront faire, à leurs frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de toutes ses dépendances. Il sera dressé en même temps un état descriptif des ponts, aqueducs, écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent traité. Deux expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif seront déposées, l'un au ministère du commerce et des travaux publics, l'autre aux archives de la préfecture de l'Aisne. Les frais de ces expéditions seront à la charge des concessionnaires.

ART. 10.

Le canal et toutes ses dépendances seront constamment tenus en bon état, et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les cas de force majeure et les temps ordinaires de chômage, dont la durée ne pourra excéder deux mois chaque année.

L'état du canal sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge des concessionnaires.

ART. 11.

Les concessionnaires seront assujettis aux règlements administratifs qui interviendront pour la police de la navigation.

ART. 12.

Les frais de visite et de réception des travaux seront supportés par les concessionnaires.

Ces frais seront réglés par le directeur-général des ponts et chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et les concessionnaires seront tenus d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

ART. 13.

Conformément à l'art. 19 du cahier des charges annexé à la loi du 29 mai 1827, et relatif au perfectionnement du canal de Saint-Quentin, les concessionnaires du canal de la Sambre à l'Oise seront tenus, si ce canal s'approprie les eaux du Noirieu, 1^o de restituer, à leurs frais, au concessionnaire du canal de Saint-Quentin, soit avec les eaux de l'Oise, soit par d'autres voies, un volume égal à celui que le Noirieu, jaugé dans son état moyen, versera dans le bief de partage du canal de jonction de la Sambre; 2^o d'amener, également à leurs frais, ce volume d'eau jusqu'à l'origine de la rigole du canal de Saint-Quentin.

ART. 14.

Pour indemniser les concessionnaires des dépenses qu'ils s'engagent à faire par les articles précédents, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront toutes les obligations, le gouvernement leur concède pour quatre-vingt dix-neuf ans, à dater du terme fixé par l'art. 1^{er} pour l'exécution des travaux, la jouissance du canal et de ses dépendances.

Cette jouissance se composera de la perception des droits de péage, conformément au tarif ci-annexé et des droits de stationnement fixés par ce tarif, sauf le rabais qui résultera de l'adjudication pour les uns et pour les autres; elle se composera aussi de l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et de planter sur les talus, digues, levées et francs-bords du canal, et de celle de concéder, moyennant redevance, soit pour l'établissement de moulins et usines, soit pour l'arrosement des terres, les eaux qui seront reconnues excéder les besoins de la navigation, tous les droits des tiers étant d'ailleurs explicitement et expressément réservés.

Toute concession d'eau pour un usage quelconque n'aura lieu que par déversement superficiel, et l'origine de la prise d'eau sera barrée par un mur en maçonnerie dont le couronnement sera dérasé à 0^m,05 au-dessous du plan supérieur de la tenue d'eau du canal.

Les eaux qui seront ainsi dérivées pour le service des moulins et usines ne pourront l'être qu'en amont et près des écluses, afin qu'après avoir mis en jeu ces établissements, elles puissent être rendues au canal dans le bief immédiatement inférieur.

Après l'expiration de la jouissance accordée aux concessionnaires, le gouvernement s'engage, moyennant les redevances déterminées, à continuer le service de ces cours d'eau dans toutes les circonstances où la navigation n'en réclamera pas l'usage.

Il est entendu que les bâtiments des usines, les magasins, hangars, etc., servant à des exploitations particulières, et assis sur des terrains autres que ceux qui seront compris dans les plans approuvés pour l'établissement du canal et de ses dépendances, resteront à perpétuité la propriété des concessionnaires ou de leurs avant-droit.

ART. 15.

La concession sera dévolue à celui des concurrents qui offrira le plus fort rabais sur les droits énoncés au tarif ci-joint.

Conformément à l'art. 18 du cahier des charges annexé à l'ordonnance royale du 8 février 1826, relative aux travaux de la Sambre inférieure au-dessous de Landrecies, le concessionnaire de cette partie de navigation aura droit à la préférence dans la présente adjudication, à conditions égales; et, si la concession ne lui est pas dévolue, la compagnie adjudicataire sera tenue de lui rembourser les sommes qu'il justifiera avoir utilement dépensées pour la rédaction des projets qui sont la base du concours actuel. Le remboursement de ces sommes devra être opéré dans les deux mois qui en suivront le règlement définitif.

ART. 16.

A mesure que les travaux seront exécutés dans les différents biefs, et que ces biefs et les écluses qui en dépendent pourront être livrés à la circulation, les concessionnaires sont autorisés à percevoir immédiatement, dans l'étendue des parties où ces ouvrages seront terminés et reçus, les droits énoncés au tarif dont il est parlé ci-dessus.

La même autorisation s'applique aux gares et bassins de stationnement.

ART. 17.

Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou chemins de fer qui traverseraient la ligne du canal projeté, les concessionnaires ne pourront mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction et à la navigation du canal.

Toute exécution et toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le canal projeté, ou dans toute autre contrée voisine et éloignée, ne pourra donner ouverture à une demande en indemnité de la part des concessionnaires du canal qui fait l'objet de la présente concession.

ART. 18.

Les concessionnaires pourront établir, à leurs frais, des agents, tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations et la conservation des ouvrages.

ART. 19.

Ils auront la faculté, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à l'entreprise.

Les actes auxquels donnerait lieu la formation de cette société, ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

ART. 20.

Les concessionnaires seront tenus, dans les trois mois qui suivront l'adjudication, de porter à fr. 500,000 le dépôt préalable de fr. 250,000 qu'ils auront dû faire dans la caisse du receveur-général du département de l'Aisne, pour être admis à soumissionner. Si, à l'expiration de ce délai, le dépôt n'est pas ainsi complété, la concession sera réputée nulle et non avenue; et la première somme déposée sera acquise au trésor royal à titre de dommages-intérêts.

Le cautionnement pourra être déposé en numéraire ou en inscriptions de rentes, 5, 4 ou 3 p. % (valeur nominale), en bons ou autres effets du trésor, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Les cinq premiers sixièmes de ce cautionnement seront rendus aux concessionnaires et par cinquième à mesure que des travaux de valeur équivalente seront exécutés. Le dernier sixième restera en dépôt jusqu'à l'achèvement de l'entreprise.

ART. 21.

A l'époque de l'expiration de la concession, l'État, par le fait seul de cette expiration, sera subrogé à tous les droits des concessionnaires dans la propriété des terrains désignés au plan cadastral, mentionné dans l'art. 9 du présent cahier des charges. Le gouvernement reprendra immédiatement la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

Les concessionnaires seront obligés de remettre en bon état d'entretien le canal, les ouvrages d'art, chemins de halage, levées, bassins, gares, perrés, et autres dépendances du canal. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie et arrêt sur les revenus du canal, si les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Les arbres plantés sur les bords du canal ne pourront être abattus dans les dix dernières années de la concession.

ART. 22.

Faute par les concessionnaires, après avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le canal dans le délai fixé par l'art. 1^{er}, ou même d'avoir successivement porté leurs dépenses à des sommes telles que le tiers du canal soit achevé au bout de la moitié du temps accordé pour la durée des travaux et les deux tiers au bout des trois quarts du même temps ; faute aussi par eux d'avoir rempli les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés et de la partie non restituée du cautionnement. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les soumissions pourront être inférieures à cette mise à prix.

Les concessionnaires évincés recevront des nouveaux concessionnaires la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits ouvrages, matériaux et terrains et partie de cautionnement.

Si l'adjudication ouverte, ainsi qu'il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée dans les mêmes formes et sur les mêmes bases, après un délai de six mois ; et si cette seconde tentative reste également sans succès, les concessionnaires seront définitivement déchus. Les terrains achetés, les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés seront vendus aux enchères publiques. Le prix de cette vente et la partie non restituée du cautionnement, seront employés jusqu'à due concurrence, à faire disparaître toute cause d'insalubrité ou de préjudice pour le pays, résultant des travaux exécutés. L'excédant, s'il en existe, sera remis aux concessionnaires évincés, sauf les droits que des tiers pourraient avoir à exercer.

La présente stipulation n'est point applicable au cas où la cause de l'interruption et de la non-confection des travaux proviendrait de force majeure dûment constatée.

ART. 23.

Les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et les concessionnaires sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de l'Aisne, sauf recours au conseil d'État.

ART. 24.

La concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification par une ordonnance royale.

Présenté à l'approbation de M. le ministre du commerce et des travaux publics, le 9 mai 1833.

Le conseiller d'État chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,
Signé, LEGRAND.

Approuvé, Paris, le 9 mai 1833.

Le ministre secrétaire d'État au département du commerce et des travaux publics,
Signé, THIERS.

Pour copie conforme :
Le conseiller d'État chargé de l'administration des ponts et chaussées et des mines,
LEGRAND.

N^o 33.

Canal de jonction de la Sambre à l'Oise, de Landrecies à La Fère. — Prospectus des concessionnaires.

INTRODUCTION.

L'influence d'un nouveau canal peut être facilement appréciée par les prix différents des propriétés foncières dans les contrées rapprochées ou éloignées des communications par eau.

La valeur vénale d'un établissement est relative au revenu net, et ce revenu est affecté par les frais de transport que la navigation diminue; quelques exemples justifieront cette observation.

Sur les grands marchés, toujours à proximité des rivières navigables, où se vend l'excédant des produits agricoles et manufacturés, le prix des marchandises de même espèce est le même quels que soient le temps, les difficultés et les dépenses des transports pour y arriver. Ces frais sont donc prélevés sur les profits, c'est-à-dire que les bénéfices nets acquis aux producteurs sont d'autant plus grands, que les charges des transports sont moindres.

Ainsi deux fermes ou deux forêts, de même étendue, sur un sol semblable, peuvent donner deux ou trois fois plus de revenus, et représenter un capital deux ou trois fois plus grand, selon que les voies de communication sont plus ou moins parfaites.

Ainsi, deux fabriques, absolument les mêmes, mais placées l'une sur un bon canal, et l'autre dans l'intérieur des terres, à quinze lieues d'un port intérieur, ayant chacune à recevoir ou à expédier dix mille tonneaux de matières premières et de marchandises, présenteront dans le compte annuel des dépenses et recettes, une différence de 100,000 fr. Si par une crise commerciale, la première ne gagne que 50,000 fr., etc., la seconde en perdra 50,000. Il dépendra donc de la première de ruiner la seconde en diminuant ses prix et ses profits pendant quelques années.

La concurrence amène de nécessité ce résultat; ainsi nous avons vu toutes les grandes fabriques, établies inconsidérément loin des canaux, se fermer après avoir consommé la perte de grands capitaux.

On peut donc dire, et l'expérience l'atteste, que les autres circonstances étant les mêmes, le monopole des fabriques et du commerce appartient comme un patrimoine aux contrées qui jouissent du système le plus complet de moyens de transport; et que les cantons éloignés des canaux ne pouvant avec profit établir ou conserver de grandes fabriques sont forcés de n'être qu'agricoles.

Mais l'exploitation d'une grande ferme est aussi une grande fabrique qui exige beaucoup de transport, l'importation des engrais, l'exportation des récoltes; les pro-

duits sont d'ailleurs plus incertains que ceux des fabriques, la concurrence plus générale, et les charges diverses excessives. Aussi le grand propriétaire qui fait valoir dans des cantons isolés, ne pouvant lutter d'économie avec le cultivateur d'une petite ferme, ne réalise ordinairement que des pertes.

L'agriculture n'est florissante que près des rivières navigables et des villes manufacturières, où la population est dense, où les récoltes du sol se vendent facilement et avec avantage. Dans le voisinage des fabriques, les familles des cultivateurs trouvent pendant l'hiver des moyens d'occupation, et, par ce mélange heureux de travaux des champs et de manufacture, les habitants ont plus de santé, d'aisance et de possibilité d'acquitter les contributions.

Ailleurs, la population seulement agricole, oisive plusieurs mois, est exposée à une affreuse misère dans les mauvaises années. Forcée d'acquitter, avec les produits incertains du sol, le prix des fermages, celui du sel et de toutes les marchandises importées; c'est sur le nécessaire qu'elle prélève les contributions de l'État. Les propriétaires eux-mêmes hypothèquent ou vendent leurs terres, qui passent entre les mains des négociants retirés dont les familles subissent plus tard la même loi.

Puisque les contrées sans canaux ou rivières navigables ou sans fabriques, sont seulement agricoles, et par suite, en France du moins, nécessairement stationnaires ou rétrogrades; on est en droit d'avancer qu'ouvrir, dans de semblables localités, un grand canal qui s'étende à tous les marchés intérieurs et aux mines de charbon, le principal moteur des nouvelles fabriques, c'est pour ainsi dire émanciper la population, c'est la rapprocher des grands marchés intérieurs; c'est augmenter la valeur vénale et locative de toutes les propriétés; c'est enrichir le pays.

Pendant l'exécution des ouvrages, les classes ouvrières sont occupées, les maisons plus habitées; les carrières exploitées; tous les produits se vendent mieux et plus cher. Après l'achèvement de l'entreprise, les fabriques s'élèvent; la population augmente; le commerce vient s'y fixer et répandre au loin ses bienfaits; les impôts restant les mêmes, malgré la progression des richesses, se prélèvent sur les bénéfices et non sur le nécessaire, et se perçoivent avec facilité.

Si on généralise ces observations pour remonter à l'origine de la prospérité et de la puissance des nations, on trouve que l'extension du commerce et des richesses en France, en Hollande, en Angleterre, aux États-Unis, date de l'ouverture des canaux de Briare, d'Orléans, de Languedoc, de Bridgewater, des lacs au fleuve d'Hudson, etc. Les provinces traversées, auparavant sans fabriques, sont devenues les plus riches de ces états. Aussi les populations reconnaissantes honorent la mémoire des créateurs de ces canaux, et les vengent de l'envie contemporaine qui combattit leurs efforts. Les noms des Riquet, des Andréossi, du duc de Bridgewater, de J. Rennie, de Clinton, seront immortels comme leurs travaux, chefs-d'œuvre d'un génie persévérant, sources d'interminables richesses pour les générations présentes et futures.

Mais les entreprises de canaux doivent être confiées à des associations de propriétaires et de capitalistes qui exécutent avec plus d'ensemble, de rapidité; et avec une économie de temps, la plus importante de toutes. Lorsqu'un semblable ouvrage entrepris par l'État reste cinquante ans imparfait, chaque million dépensé représente alors avec les intérêts des anciens emprunts, une somme de seize millions. Il y a donc perte pour le pays, dans le cas même où le projet aurait été bien conçu.

Si l'entreprise d'un canal destiné à féconder et enrichir une contrée est la plus honorable, le placement est en même temps plus certain et plus avantageux. Toutes les valeurs foncières croissant par le canal, et la population augmentant sur ses bords, les transports se multiplient graduellement, et les revenus sont de même progressifs. La perception en est facile, et n'exige que peu de surveillance et de frais. Les impôts restent les mêmes. La guerre ne peut détruire les ouvrages, et contribue souvent à augmenter la circulation et les bénéfices.

Les fonds ainsi placés ne sont pas exposés, comme sur les rentes de l'État, à la réduction des intérêts, à des banqueroutes, à la suspension du paiement des arrérages; ni l'intempérie des saisons, ni les fléaux divers n'affectent le capital. Après deux cents ans, et beaucoup de révolutions, les canaux ouverts en Europe sont en meilleur état qu'autrefois, et beaucoup produisent plus que dans le principe. Les populations riveraines, commerçantes, sont intéressées à les conserver et à s'opposer à toutes dégradations.

L'entreprise de la grande jonction de la Sambre à l'Oise, appelée Nationale par les commissions des Chambres, votée à l'unanimité par la Chambre des Pairs, et à la presque unanimité par celle des Députés, est de même secondée par les autorités et les principaux capitalistes de la Belgique qui entrent dans l'association comme actionnaires.

Tout nous donne le droit d'espérer que la promptitude dans l'exécution du canal, l'élévation des recettes et la prospérité des cantons traversés seront un nouvel exemple de la puissance et de l'utilité des associations dans les entreprises d'intérêt général.

Nous nous proposons de donner successivement l'historique des travaux, et les noms des propriétaires et capitalistes qui auront le plus efficacement contribué au succès.

Documents relatifs à l'entreprise de la jonction de la Sambre à l'Oise.

La Compagnie adjudicataire de la rivière canalisée de la Sambre, de Landrecies à la frontière de Belgique, a été autorisée, par le cahier des charges (art. 18), à rédiger et à présenter, sous le délai de deux ans, des projets relatifs à la jonction de la Sambre, soit avec l'Oise, soit avec l'Escaut.

Ces projets ayant été examinés et approuvés par l'administration, M. le directeur-général des ponts et chaussées a demandé aux concessionnaires l'engagement par écrit d'exécuter, à leurs frais et périls, le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, et a décidé que l'adjudication de cette entreprise serait passée le 17 septembre 1829, à la préfecture de Lille. Aucun autre soumissionnaire n'ayant rempli les formalités prescrites, et ne s'étant présenté, les adjudicataires de la Sambre canalisée avaient réclamé, conformément à leur traité, la concession de la jonction de la Sambre à l'Oise. M. le directeur-général, tout en reconnaissant leurs titres, a cru nécessaire de soumettre leur proposition à l'approbation du conseil d'État, et, d'après la connaissance de leurs droits et la certitude de les faire prévaloir, il les avait autorisés verbalement à traiter conditionnellement de l'acquisition des terrains.

Mais le conseil d'État consulté, ayant été d'avis que, d'après les termes mêmes du cahier des charges, il fallait procéder à une nouvelle adjudication publique, M. le ministre du commerce et des travaux publics a présenté aux Chambres, fait voter par elles, et sanctionner par le roi, le projet de loi qui autorise le gouvernement à concéder le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, pour 99 ans ou à perpétuité, par adjudication, avec publicité et concurrence; le rabais portant sur le tarif, réservant, à prix égal, la préférence à la compagnie de la canalisation de la Sambre, conformément à l'ordonnance royale.

Les concessionnaires de la Sambre canalisée se proposant d'organiser d'avance une compagnie distincte pour la jonction de la Sambre à l'Oise; de se rendre adjudicataires de cette entreprise, et de faire exécuter simultanément les deux canaux qui, par une intime connexité, se feront réciproquement valoir, ont recueilli et réuni les divers documents suivants qui feront connaître :

- 1° Les avantages du canal de jonction de la Sambre à l'Oise;
- 2° La direction de la ligne de navigation;
- 3° Les dispositions et dimensions des principaux ouvrages;
- 4° Les plans et profils du canal;
- 5° Les dépenses des travaux;

- 6° La nature et le tonnage probable des marchandises à transporter ;
- 7° Les produits présumés bruts et nets du canal ;
- 8° L'influence des canaux sur les propriétés rurales immobilières et sur les impôts directs ;
- 9° L'influence spéciale des canaux de la Sambre sur les produits des prairies riveraines et des fabriques des environs ;
- 10° Les chances d'augmentation successive des produits du canal de jonction ;
- 11° La cumulation des capitaux employés en canaux ;
- 12° Le taux actuel des actions de plusieurs canaux d'Angleterre ;
- 13° La supériorité d'un canal sur un chemin de fer dans les vallées de la Sambre et de l'Oise ;
- 14° Les clauses principales du contrat de société ;
- 15° Les pièces à l'appui.

1° *Avantage du canal de jonction.*

Les bassins de la Sambre et de la Meuse sont considérés comme les plus riches du continent, en mines de charbon, de fer, de plomb, de zinc et en carrières de marbre, en forêts de futaies. On y compte également un grand nombre d'usines à fer, des scieries de marbre et de fabriques diverses.

Le charbon de terre de Charleroy, d'excellente qualité, et gissant à peu de profondeur, s'exploite avec plus de facilité et avec moins de dépenses que dans les autres localités voisines ; mais les richesses minérales du bassin de la Sambre ont, sur place, peu de valeur, et leur exploitation peu d'activité par suite de la difficulté des communications.

On compte aussi, dans le bassin supérieur de l'Oise et de ses affluents, de grandes forêts, de nombreuses et importantes fabriques dont les bénéfices sont très réduits par les frais considérables des transports par terre.

Après l'exécution du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, les propriétés et les manufactures, à plusieurs lieues de distance, augmenteront à ce point de valeur, que l'accroissement calculé du capital foncier a été trouvé égal à trois fois le montant de la dépense totale du canal ; aussi les grands propriétaires éclairés, du voisinage, ont offert de souscrire à cette entreprise et en ont sollicité avec ardeur le prompt achèvement.

Le canal de jonction de la Sambre à l'Oise fera communiquer la Meuse à la Seine, Anvers, Bruxelles, Liège, Namur, Charleroy avec Paris. Il servira aux échanges de marchandises entre la France, d'une part, et, de l'autre, la Belgique, la Hollande et l'Allemagne. Il donnera la facilité d'approvisionner, à moindres frais, nos places de guerre, de Landrecies, d'Avesnes, de Maubeuge, et les troupes réunies dans les camps retranchés près de la Sambre et de la Meuse. Il augmentera tous les moyens de défense de notre frontière la plus vulnérable.

Le gouvernement français, par ces considérations, avait, à plusieurs époques, ordonné l'exécution de ce canal, que des influences puissantes et des rivalités d'intérêts particuliers étaient parvenues à faire ajourner jusqu'à ce jour.

Des événements d'une haute gravité, et particulièrement la perte de la bataille de Waterloo, qu'il faut en partie attribuer aux retards apportés à la marche de l'armée, par les difficultés des communications, ayant mieux fait sentir l'importance et l'urgence de cette entreprise nationale, le projet a été approuvé par les ministres du commerce et de la guerre. La loi votée par les Chambres est sanctionnée par le roi. Nulle opposition n'est plus à prévoir à l'exécution, dans ces temps de liberté où les droits d'une population de trente-trois millions d'habitants finissent toujours par triompher des obstacles qu'oppose l'esprit de monopole à toute amélioration.

De son côté, le gouvernement de la Belgique protège de toute son influence, par

des notes diplomatiques, par des souscriptions particulières, le canal de la Sambre française qui doit accroître la prospérité déjà rapide des établissements industriels nombreux du bassin de la Sambre. Ainsi, aucune entreprise ne fut commencée sous des auspices plus favorables, et avec autant de chances de succès.

2° Direction du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.

Le canal partira de Landrecies, et comprendra les ouvrages à exécuter dans cette place de guerre, conformément à l'avis de la commission mixte en date du 23 avril 1832, approuvé par le ministre du commerce et des travaux publics, le 6 mai 1832. De Landrecies il suivra l'ancien canal et longera la rivière de la Sambre, jusqu'au Sas d'Ors. A l'amont de ce Sas commencera le bief de partage, qui se prolongera jusqu'au Noirieu, en avant d'Étreux, en passant sur le territoire de Catillon et d'Oisy. De la première écluse de Noirieu, le canal suivra le fond du vallon de ce ruisseau, en traversant les territoires des communes d'Étreux, de Vénéroles, Hennappe, Tupigny, Verly et Vadancourt, où passe l'Oise, et où commence la seconde section du canal de jonction.

A Vadancourt le canal franchira un bras de l'Oise par un pont-canal, et entrera dans le bassin de cette rivière, en longeant la rive gauche du bras droit, et suivant, par de grands alignements, la plaine de l'Oise, il passera près des villages de Proix, Macquigny, Bernot, Thenettes, Ribemont, Chatillon, Hagemicourt, Moy, Vendeuil, Mayot et Travecy, situés sur les deux rives, au pied des coteaux. Près la place de La Fère, le canal tournera les fortifications, laissant la place à gauche, et viendra s'embrancher au canal de La Fère, faisant suite au canal de Saint-Quentin.

3° Disposition et dimensions des ouvrages.

La longueur du canal, depuis Landrecies jusqu'à l'embranchement du canal de Saint-Quentin, près de La Fère, sera de 65,638 mètr.

Le canal aura généralement, et dans toutes les parties, entre Vadancourt et La Fère, 10 mètr. de plafond; 2 mètr. de tirant d'eau; des talus de 2 pour 1, soit en déblais, soit en remblais; et des digues ou chemins de halage de 4^m,50 de largeur, et de 1 mètr. au-dessus du niveau de l'eau.

Dans les parties resserrées de la vallée de Noirieu, on donnera au plafond 6 mètr. de largeur seulement, et de talus de un et demi pour un.

Le canal, à partir de l'écluse de Landrecies jusqu'à l'écluse inférieure d'Achette, aura les cotes suivantes rapportées au nivellement de la place de Landrecies.

	Mètres.
Plafond du canal (celui du radier d'amont de l'écluse d'Achette) . . .	102.45
Eaux de navigation.	100.45
Chemin de halage	99.26
Le fond du bief de partage depuis Ors à Étreux (cote du génie militaire). . .	98.30
La différence de niveau entre ces biefs, qui est de.	4.15

sera répartie entre les deux sas de Landrecies et d'Ors.

Le fond du bief de partage étant à la cote 84^m,85 des ponts et chaussées (98^m,30 du génie militaire), et le fond du canal Crozat à la cote 174 mètr., la différence de niveau ou la pente totale, qui est de 89^m,15, sera rachetée par trente-trois écluses avec sas, ayant, terme moyen, 2^m,50 de chute.

Les sas seront construits en maçonnerie de moellons et de briques, avec mortier de chaux hydraulique. Ils auront 5^m,20 entre les bajoyers, et 41^m,50 de longueur entre les buses.

On établira à Ors, Catillon, Femy, Étreux, des ponts fixes en bois, ou des ponts mobiles, ainsi qu'il a été demandé par le génie militaire.

On construira trois ponts-canaux, l'un à Étreux, l'autre à Vadancourt, et le troisième

à Mayot, et des buses ou aquéducs pour recevoir les eaux sauvages dans la vallée de Noirieu, et les rejeter dans cette rivière.

A l'aval du pont-canal de Vadancourt, il sera ouvert un bassin ou gare, destiné au stationnement des bateaux. De ce bassin partira, dans la suite, le canal d'embranchement de Guise, qui sera en même temps un canal d'alimentation ou de prise d'eau de l'Oise, dans cette place.

4° Plans et profils du canal.

On a joint au mémoire une carte générale qui indique les corrélations du canal de jonction de la Sambre à l'Oise avec les divers canaux ou rivières navigables de la France et de la Belgique, et des cartes détaillées où sont indiqués les emplacements des écluses, des bassins, ponts-canaux, ainsi que les profils en long et en travers du canal.

Chaque sas aura 41^m,50 de longueur entre les buses, et 5^m,20 de largeur entre les bajoyers, et pourra recevoir les plus grands bateaux de l'Escaut et du Nord, portant 180 tonneaux.

Le plan et les coupes d'un sas joints au mémoire feront connaître les détails de ces constructions fondées sur béton, avec chaux hydraulique.

On aurait pu se dispenser de donner partout dix mètres de largeur dans le fond du canal, en se bornant à ouvrir des gares pour le croisement des bateaux; mais ces dimensions ne seront restreintes que dans les passages resserrés par le coteau et les villages, dans la vallée du Noirieu, et dans quelques parties de la tranchée du bief de partage.

5° Dépense des travaux.

Le canal de jonction, y compris les ouvrages demandés par le génie militaire dans la place de Landrecies, depuis cette ville jusqu'à Vadancourt, sur une longueur de 30,425 mètr., ont été évalués à. fr. 6,340,000 00

La section depuis Vadancourt, jusqu'au canal de Crozat, près La Fère, sur une longueur de 15,215 mètr., estimés à. 3,660,000 00

Intérêts des fonds jusqu'à l'achèvement des travaux, à 4 p. % 1,550,000 00

Total de la dépense. 11,550,000 00

Les devis et détails estimatifs du canal sont déposés chez le notaire de la Société.

6° Nature et tonnage des marchandises.

Le tableau des marchandises importées en France, de la Belgique, de la Hollande, de la Prusse et de l'Allemagne, ou exportées de France dans ces contrées, qui est extrait de la statistique de la douane, présente un tonnage dont le tiers environ doit passer par le canal de la Sambre.

Total des importations, par an, en tonneaux de 1,000 kilog. (Voir le tableau),
ci. 862,145

Total des exportations, par an. 107,894

Somme. 970,039

Dont le tiers est de. 323,345

Il faut ajouter à cette quantité les produits des forêts, des carrières, des usines des bords de la Sambre et de l'Oise, qui seront expédiés dans l'intérieur, et les marchandises consommées par les populations riveraines du canal, et tirées de France; ce tonnage est évalué à. 140,455

Ensemble. 464,000

Ainsi, on peut compter sur le nombre de 464,000 tonneaux marchands, en y comprenant les cendres pyriteuses et alumineuses pour engrais, qui seront envoyées en retour du bassin de l'Oise dans le bassin de la Sambre.

On sait que le canal de Mons à Condé, qui est dans une situation moins favorable, reçoit chaque année une quantité de 1,200,000 tonneaux, et cependant ce canal n'est employé qu'au transport du charbon, et ne forme, jusqu'à ce jour, qu'un cul-de-sac.

La navigation de la Sambre paraît appelée à une semblable activité, et tout porte à croire que le tonnage des charbons et des marbres, s'élèvera, dans quelques années, ainsi que les produits, beaucoup au-dessus de l'évaluation précédente.

Nous donnons, par aperçu, et d'après une étude des localités, le détail du mouvement commercial qui s'établira par la Sambre. Nous avons réuni sous un même chiffre les importations et les exportations.

	Tonneaux.
Bois de marine, de charpente et de chauffage.	35,000
Ardoises, coke, meules, terre à pipes, marbre travaillé	44,000
Cristaux, verre de bouteilles, poterie, produits chimiques	2,000
Céréales, foin, paille, fruits, fromages	22,000
Vin, vinaigre, eau-de-vie, bière	6,000
Sel, plâtre.	12,000
Métaux, machines, marchandises diverses	25,000
Tissus de fil, de laine, meubles.	8,000
Total du 1 ^{er} article.	154,000
Charbon de terre, pierres, sable, cendre de bois ou de houille, bois de charpente flotté.	260,000
Cendres pyriteuses et alumineuses pour engrais.	50,000
Ensemble.	464,000

7^e Produits bruts et nets du canal.

La longueur du canal étant de 65,638 mètres, ou de 13 distances 1/5, les 638 mètres, devant être comptés pour 1,000 mètres d'après le tarif, les droits seront ainsi réglés.

1^{er} article, marchandises diverses non désignées par le second article, 13 distances 1/5 à raison de 35 c. par distance et par ton., font, pour la traversée du canal. fr. 4 62

2^e article, charbon de terre, marbre brut, pierres, 13 distances 1/5 à raison de 20 cent. 2 64

3^e article, cendres pyriteuses pour engrais, 13 distances 1/5 à raison de 10 cent. 1 32

D'après ces prix, les revenus du canal seront ainsi établis :

1 ^o 154,000 tonneaux à 4 fr. 62 c. font.	fr. 711,480
2 ^o 260,000 id. à 2 64 font.	686,400
3 ^o 50,000 id. à 1 32 font.	66,000
4 ^o 1,200 bateaux vides ou faiblement chargés, à raison de 5 fr. par distance, et pour 13 distances 1/5, font 66 fr. pour la traversée du canal, ensemble.	79,200

Droits de stationnement, de chute d'eau, d'irrigation, revenus de la pêche, des herbages, des plantations, transport des voyageurs par bateaux. 206,920

Total des produits bruts. 1,750,000

Appointements des percepteurs, agents divers, réparations du canal. 50,000

Recette nette. 1,700,000

La dépense totale étant, y compris les intérêts pendant les travaux. 11,550,000

Le revenu par an sera de 14 7/10 p. 0/0.

NOTA. Il est probable que, dans les premières années, le premier article ne s'élèvera

pas à 154,000 tonneaux ; mais le second article dépassera rapidement le taux fixé et compensera la différence de recette de l'art. 1^{er}.

Le premier article croîtra avec la prospérité du pays, et par le nombre des fabriques diverses qui choisiront ces localités les plus favorables à un grand nombre d'industries.

Malgré la conviction que les revenus du canal s'élèveront à 14 p. $\%$, nous ne porterons qu'à 10 p. $\%$ les revenus ; les fonds employés rendant 4 p. $\%$ pendant le temps de l'exécution.

8^e Influence des canaux sur les propriétés rurales immobilières et sur les impôts directs.

On estime les frais d'exploitation de tout genre, de l'agriculture en

France à. fr. 3,500,000,000

Le produit net imposable, à. 1,500,000,000

On évalue aussi les frais de fabrication de tout genre, la main-

d'œuvre, les matières premières et les bénéfices des fabricants, à. 1,500,000,000

Nous ferons remarquer que l'impôt foncier et que les frais de transport affectent également les produits bruts et nets de l'agriculture et des manufactures. En effet, si le cheval qui conduit les produits d'un domaine, ou d'une fabrique, au marché, met deux fois plus de temps par une mauvaise route que par une bonne ; si sa nourriture et son entretien sont plus chers par les impôts qui pèsent sur la terre, les frais de fabrication sont donc aussi plus élevés et les bénéfices nets moindres.

En examinant les éléments des calculs qui ont donné les chiffres plus haut, nous avons été conduits à fixer à 3,500,000,000 fr. la somme sur laquelle se prélèvent les impôts directs.

La superficie totale de la France étant d'environ 33,000 lieues carrées,

Les contributions directes, de fr. 330,000,000

Les produits du sol et des fabriques sur lesquels se perçoivent les impôts directs, de 3,300,000,000

Le capital des propriétés rurales immobilières, de 33,000,000,000

On tire de ces données les résultats suivants :

Une lieue carrée paie moyennement en impôts directs de toute dénomination. fr. 10,000

Les produits bruts du sol et des fabriques, sur lesquels ces impôts se perçoivent, sont, terme moyen, par an de. 100,000

Le capital foncier et immobilier des propriétés rurales, est, par lieue carrée, terme moyen, de. 1,000,000

Ces données générales sur toute la France varient de département à département, et même de canton à canton, selon la nature du sol, l'état des communications, l'intensité de la population et le nombre des fabriques.

Nous avons dressé, dans un Mémoire sur l'agriculture du Nord, publié en 1818, des tableaux de classement des départements considérés sous les divers rapports des canaux, des routes et des impôts, et nous avons montré que la valeur vénale et locative, le montant de l'impôt foncier et la population, sont à peu près proportionnels au nombre et à l'état des communications intérieures.

Nous citerons les chiffres de ces tableaux qui se rapportent à six départements pris pour terme de comparaison, et à deux arrondissements du département du Nord.

NOMS DES DÉPARTEMENTS ou ARRONDISSEMENTS.	ÉTENDUE en hectares par habitant.	VALEUR locative, moy. d'un hect. de terre.	CONTRIBUTIONS directes par hectare.	LONGUEUR des canaux ou rivières navigables, par hectare.	KILOGRAMMES de coton filé en fin par habitant.
	Hect	Fr C.	Fr C.	Mèt	Kilog.
Département du Nord . . .	0,70	86 00	10 51	0,52	7,30
» de l'Aisne . .	1,66	33 65	6 50	0,23	0,50
» de la Meurthe.	1,71	24 12	4 06	0,15	0,14
» de la Meuse. .	2,12	22 00	4 00	0,11	0,02
» de la Moselle.	1,69	20 00	3 19	0,24	0,01
» des Vosges. .	1,75	16 00	3 01	0,02	»
Arrondissement de Lille. .	0,38	98 60	18 73	1,30	22,00
» d'Avesnes.	1,46	42 50	4 52	0,31	0,02

On a été forcé de comprendre dans le même chiffre, et comme ayant une même valeur, des rivières qui ne sont navigables que pendant quelques mois de l'année et avec de faibles bateaux, comme la Meuse et la Moselle, et des canaux artificiels où la navigation est régulière, constante, et se fait avec des bateaux d'un fort tonnage.

Les différences réelles relativement à la navigation entre les départements sont donc beaucoup plus grandes que celles que présentent les chiffres. Il ne faut pas être surpris que le nombre des fabriques et les richesses commerciales soient dans une plus grande progression que la valeur relative des moyens de communication dans ces départements.

Nous avons choisi le coton filé en fin pour terme de comparaison des fabriques dans chaque département, parce que les quantités en ont été constatées régulièrement à une époque, il est vrai, déjà éloignée; mais ici nous cherchons plutôt les rapports que des quantités absolues.

Le tableau précédent donne lieu aux remarques suivantes :

Le département de l'Aisne ayant plus de moyens de transport par eau que les quatre autres départements cités, les terres, quoique de qualité généralement peu supérieure, paient en location et en impôt une ou deux fois plus, et le commerce y est vingt fois plus grand.

De même le département du Nord ayant, par ses canaux, sur le département de l'Aisne, la même supériorité que le département de l'Aisne sur les autres départements, donne des revenus plus que doubles et des impôts $2/3$ en sus.

Enfin l'arrondissement de Lille étant quatre fois plus favorisé que l'arrondissement d'Avesnes, les revenus et les impôts varient dans le même rapport, et le commerce comme 1 est à 1000.

En combinant ces données, on arrive au résultat suivant :

La valeur foncière en France, par lieue carrée, étant d'environ,
terme moyen, de. fr. 1,000,000

Cette valeur n'est, dans les contrées éloignées des canaux et rivières
navigables, que de. 250,000

Et dans les localités à proximité des canaux, de. 2,000,000

Ainsi, en ouvrant un bon canal dans une vallée isolée, en perfectionnant la navigation de la rivière qui la traverse, on a la certitude de donner un accroissement de

valeur, par lieue carrée, de chaque côté du canal, et sur plusieurs lieues de distance, de. fr. 1,000,000

Appliquons ces calculs à l'ouverture d'un canal de seize lieues de longueur, comme la jonction de la Sambre à l'Oise, en n'étendant l'influence qu'à une distance de trois lieues en tout sens. La zone de six lieues donne une superficie de quatre-vingt-seize lieues; ajoutant pour la surface prolongée de trois lieues aux extrémités, ou douze lieues, le total sera de 108 lieues.

Ainsi l'accroissement de toutes les valeurs s'élèvera par le canal à . 108 millions, quoique la dépense de l'entreprise ne soit que d'un dixième, ou d'un huitième au plus, selon la nature des obstacles à vaincre.

Quelque extraordinaires que paraissent ces chiffres, l'expérience vient cependant les confirmer; ainsi, par chaque lieue carrée, la valeur foncière, de l'arrondissement de Lille, vaut trois millions de plus qu'une lieue carrée de l'arrondissement d'Avesnes; et tout porte à croire qu'après l'exécution de la Sambre, les valeurs des propriétés d'Avesnes doubleront en peu d'années, se rapprocheront de plus en plus de celles de Lille, et dépasseront la valeur relative du capital foncier dans les autres départements privés d'une bonne navigation.

Par la même raison, les impôts croîtront graduellement après l'exécution des travaux; et nécessairement aussi le commerce et la population étant attirés sur le bord du nouveau canal, les produits de la navigation augmenteront progressivement.

Ces conjectures sont confirmées par les tableaux que nous avons vérifiés des revenus des canaux appartenant à des compagnies qui ont soin de les entretenir toujours en parfait état.

En résumé, l'ouverture d'un nouveau canal met dans l'aisance la classe laborieuse qu'on emploie; elle augmente rapidement les revenus des propriétaires, des fabricants, des actionnaires, et surtout ceux du trésor. Mais ces derniers bénéfices ne sont réalisés qu'après l'achèvement de l'entreprise, et par son entretien régulier; c'est-à-dire lorsque les concessions des canaux sont données à perpétuité à des compagnies exécutantes offrant toutes les garanties nécessaires.

9° *Influence spéciale des canaux de la Sambre sur les produits des prairies et des fabriques riveraines.*

La culture et les fabriques, dans l'arrondissement d'Avesnes, sont dans un état correspondant à l'imperfection de la navigation de la Sambre.

On maintient l'usage de jachères et des assolements les plus défavorables. On laisse les rivières à leurs cours naturels, sans digues et sans canaux d'irrigation; ainsi, les années très pluvieuses ou très-sèches ne donnent que de faibles produits.

Au moyen des canaux de la Sambre et de la jonction à l'Oise, les rivières et les ruisseaux tombant dans de vastes réservoirs, s'écouleront avec plus de régularité et sans inonder les prairies aux époques défavorables. De ces canaux on pourra tirer des rigoles d'irrigation destinées à féconder les terres ou prairies riveraines.

L'art des irrigations exige, il est vrai, beaucoup d'intelligence, d'expérience et de capitaux; il faut niveler le sol, le couper en plans inclinés se terminant en rigoles horizontales qui recueillent les eaux épuisées et les reportent dans le lit de la rivière.

Les usines établies sur la Sambre ou ses affluents ont peu de valeur. Un mécanisme presque partout imparfait n'emploie qu'une faible partie du volume des eaux. Des communications, la plupart impraticables, augmentent les frais de transport des matières premières et des objets fabriqués. Les fabriques alimentées par le charbon de bois ou le bois ne peuvent soutenir la concurrence avec les manufactures de même espèce, où le charbon de terre arrive facilement et à bas prix.

Les canaux de la Sambre, de la frontière belge à La Fère, amélioreront toutes les branches de l'agriculture et des fabriques. Le charbon sera transporté régulièrement

et à bon marché. Les usines recevront, à moindres frais, les matières premières et seront mises en communication avec les grands marchés du département du Nord et de la Belgique.

Les eaux de la Sambre, qui produisent de fréquentes inondations, deviendront une source de richesses, soit comme force motrice de nouvelles usines, soit comme moyen d'alimentation des canaux d'irrigation.

Nous n'hésitons pas à déclarer que le nombre des usines de la vallée de la Sambre doublera en quelques années.

10° *Chances d'augmentation des produits.*

Nous devons expliquer avec quelques détails la note insérée à l'art. 7.

Lorsque la ligne navigable entre Paris, Bruxelles, Charleroy, Namur, Liège et le Rhin, sera ouverte, on établira sur les bords du canal des fonderies, verreries et fabriques diverses qui donneront de plus grands bénéfices que dans les autres localités, en raison du bas prix du charbon, du bois et de toutes les matières premières, abondantes sur les bords de la Sambre.

L'accroissement des fabriques et de la population augmentera rapidement les transports. D'après le relevé du mouvement commercial, sur les divers canaux du département du Nord et de l'Angleterre, on a constaté une progression constante et rapide dans le nombre des bateaux et les produits des canaux. Cet effet est inévitable; à mesure que le prix des marchandises baisse, par l'économie obtenue sur les transports, la consommation croît, ainsi que l'aisance des habitants et les profits des marchands. La prospérité qui se développe sur un point y attire bientôt le commerce; les villes prennent de l'extension et les villages se transforment en bourgs; partout on aperçoit les effets d'une accumulation de richesses; les propriétaires obtenant des revenus plus considérables, veulent des maisons plus commodes; on bâtit sur tous les points, et les matériaux de construction qu'il faut transporter rendent la navigation plus active.

Il se fera aussi un échange continuel des produits agricoles qui ont, chaque année, des valeurs très différentes sur les deux versants des montagnes des Ardennes, en raison de la variété des cultures particulières dans chaque localité, et de la différence des récoltes dans les bassins de la Sambre et de la Meuse, et dans ceux de l'Oise et de la Somme. Nous estimons à un vingtième, chaque année, l'accroissement progressif des produits.

Aussi le placement sur les canaux, dans de semblables contrées, donne plus de chances de bénéfices, et aussi plus de sûreté que les fonds publics, et plus de revenus que les propriétés foncières dont la rente est peu variable, quoique les impôts et les charges soient au contraire souvent croissants.

Les observations précédentes sont justifiées par les renseignements que nous avons recueillis et que nous donnons à la suite de cet exposé.

11° *De la cumulation des capitaux par l'élévation du taux des intérêts d'un capital.*

Nous supposons qu'un propriétaire économe veut placer à intérêts composés une somme de 60,000 fr., et nous rechercherons quel sera le capital dû à la fin de la quarantième année, dans les cinq cas suivants :

- 1° Achats successifs de terres, produisant net 3 p. %;
- 2° Achats de rente à 4 p. %;
- 3° Placement sur hypothèques à 5 p. %;
- 4° Placement dans le commerce à 6 p. %;
- 5° Placement sur un bon canal à 10 p. %.

PREMIER CAS.

L'intérêt à 3 p. % de 60,000 fr. est de 1,800 fr.

1,800 fr. placés à intérêts composés pendant 40 années donnent. . . fr.	137,722
Ajoutant le capital.	60,000
La somme totale due est de.	<u>197,722</u>

DEUXIÈME CAS.

L'intérêt à 4 p. %, de fr. 60,000, est de fr. 2,400.	
Fr. 2,400 placés chaque année, à intérêts composés, à raison de 4 p. %, et pendant 40 ans, produiront un capital de. fr.	228,085
Ajoutant le capital de.	60,000
La somme totale due, après 40 ans, est de. . . fr.	<u>288,085</u>

TROISIÈME CAS.

L'intérêt à 5 p. %, de fr. 60,000, est de fr. 3,000.	
Fr. 3,000 placés chaque année, à intérêts composés, à raison de 5 p. %, et pendant 40 ans, produisent un capital de. fr.	360,000
Ajoutant le premier capital de.	60,000
La somme totale due après 40 ans, est de. . . fr.	<u>420,000</u>

QUATRIÈME CAS.

L'intérêt à 6 p. %, de fr. 60,000, est de fr. 3,600.	
Fr. 3,600 placés chaque année, à intérêts composés, à raison de 6 p. %, et pendant 40 ans, produisent un capital de. fr.	556,843
Ajoutant le capital de.	60,000
La somme totale due pour 40 ans est de. . . fr.	<u>616,843</u>

CINQUIÈME CAS.

L'intérêt à 10 p. %, de fr. 60,000, est de fr. 6,000.	
Fr. 6,000 placés chaque année, à intérêts composés, à raison de 10 p. % par an, et pendant 40 ans, produisent un capital de. fr.	2,654,560
Ajoutant le premier capital de.	60,000
	<u>2,714,560</u>

Ainsi on obtient, dans le second cas, une somme plus forte de moitié que dans le premier cas; dans le troisième cas, elle est plus que double; dans le quatrième cas, elle est plus que triple; et dans le cinquième cas, elle est près de quatorze fois plus grande.

Nous ne poussons pas au delà les calculs, parce qu'il est évident que lorsqu'un canal rend au delà de 10 p. %, le prix des actions s'élève si rapidement, qu'on ne peut plus espérer de faire un placement sur le même canal au delà de 10 p. %.

Comme il n'existe encore que peu de canaux en France appartenant à des compagnies, et par cela même que les entreprises exécutées aux frais de l'État ne rendent pas et ne doivent pas rendre un intérêt de 5 p. % chaque année, par les motifs qui ont été développés ailleurs, il s'ensuit que peu de personnes ont confiance dans ces placements, et que le taux de l'intérêt sera long-temps beaucoup plus élevé, sur les canaux, que celui des capitaux placés sur les fonds publics ou en fonds de terres.

Les calculs précédents expliquent les richesses extraordinaires des peuples économes, comme la Hollande, la Suisse, l'Angleterre, les États-Unis et tous les pays bien réglés où la sécurité que donnent des institutions libres, augmente le désir d'acquérir, encourage le travail et produit des richesses croissantes. Ils font également voir que les contrées seulement agricoles sont condamnées à rester dans un état perpétuel de gêne et de misère; aussi beaucoup de propriétaires de France sont ruinés par les premières pertes accidentelles qu'ils éprouvent; et les fortunes territoriales, morcelées par le partage des héritiers, se conservent rarement pendant plusieurs générations dans les mêmes familles.

Nous devons encore faire remarquer que les chances défavorables des placements

sont, pour ainsi dire, en raison inverse des bénéfices à retirer; en effet, les acquisitions de terres exigent une grande sagacité, et on ne retire que 2 et quelquefois seulement 1 et 1/2 p. % du capital, en raison des charges à supporter, souvent même, on perd tout le revenu par des inondations, par l'intempérie des saisons, la perte des bestiaux, la ruine ou la mort des fermiers, l'invasion de l'ennemi.

Les placements sur hypothèques, quoique plus sûrs, ne sont pas sans inconvénients; l'expropriation entraîne des frais et des pertes considérables et de longs délais.

Les rentes sur l'État exposent également aux chances de la réduction des intérêts et des banqueroutes du trésor.

Il n'en est pas ainsi des placements en canaux; nous avons vu que les produits sont progressifs et toujours assurés; la perception s'en fait avec peu de dépense, la surveillance en est facile; nul impôt extraordinaire ne peut les frapper; enfin une armée ennemie ne saurait anéantir de semblables ouvrages qu'en employant les millions de journées nécessaires à la création de ces entreprises: de semblables destructions soulèveraient d'ailleurs les populations riveraines intéressées à leur conservation. Pendant nos guerres d'extermination, aucun canal dans les provinces envahies n'a été dégradé par l'ennemi.

Tandis que les propriétaires de mines, de carrières, de forêts, sont obligés de consacrer tout leur temps à la surveillance d'une seule exploitation, même bornée; deux employés intelligents suffisent pour percevoir les droits et se contrôler mutuellement sur une grande voie navigable.

Enfin, le capitaliste qui achète un domaine pour le faire valoir à grands frais, ne retire aucun revenu de ses dépenses de luxe, ne contribue point à l'aisance du peuple et ne peut aspirer à l'honneur d'être utile à son pays; tandis que les actionnaires créateurs d'un grand canal, ont la certitude de contribuer à la prospérité des contrées voisines, et de répandre immédiatement partout l'aisance, par le seul fait de l'exécution des grands ouvrages.

Par tous ces motifs le gouvernement, les propriétaires, les manufacturiers et toutes les classes ouvrières doivent de la reconnaissance aux provocateurs, administrateurs, actionnaires de grands canaux; quelques bénéfices d'ailleurs que donnent ces améliorations nationales exécutées à leurs frais et périls.

Nous avons fixé à 10 p. % l'intérêt des canaux, et supposé des placements successifs à ce taux pour créer un capital avec les revenus cumulés; il est nécessaire de justifier la possibilité de ce résultat par des observations et par des faits.

Lorsqu'une compagnie ouvre une grande ligne navigable, elle peut toujours établir des embranchements avec le concours des cités voisines, et obtenir des fonds ainsi employés le même intérêt élevé, parce que les améliorations réagissent sur les revenus de toute la ligne. Les actionnaires primitifs ont ainsi la faculté d'augmenter successivement leurs mises dans les nouvelles branches de la même entreprise. D'ailleurs s'il convient à quelques actionnaires d'acheter, d'autres sont dans l'obligation de vendre, et la concurrence ne s'établit qu'entre les premiers actionnaires qui seuls connaissent les revenus actuels du canal et les chances d'accroissement successif.

Si des canaux produisent de 6, 10, 20 et jusqu'à 100 p. % par an, il est juste de reconnaître aussi que d'autres ne rendent que 4, 3 et même 2 p. %; c'est donc un placement qui exige beaucoup de discernement ou de confiance dans les auteurs et directeurs des travaux.

On peut du reste, à l'inspection des cartes et par le tableau des productions des mines, de la population et du commerce déjà établi dans les bassins de la Sambre et de l'Oise, se rendre compte de l'influence d'une nouvelle voie navigable dans des contrées peuplées et très riches en mines et en carrières, etc.

Pour prévenir les mécomptes et tout motif de regret, nous ne porterons, ainsi qu'il a été dit art. 7, les revenus nets du canal qu'à 3 p. % pendant l'exécution des ouvrages et à 10 p. % après leur achèvement.

Nous terminerons ces considérations par une dernière remarque. La direction des canaux, l'administration de ces ouvrages, les discussions à soutenir dans l'intérêt de l'association, les réunions fréquentes des principaux actionnaires, forment des administrateurs éclairés, expérimentés, dont la France manque dans les conseils généraux, dans les chambres. De là naissent l'incohérence de nos lois, et les préjudices que de fausses mesures, fruit de l'inexpérience, occasionnent aux pays.

Dans les états vraiment représentatifs où la prospérité est si rapide, il n'est pas un homme connu par ses talents et ses services, qui n'ait puisé dans de nombreuses et semblables associations d'utiles leçons pour leurs intérêts et ceux du pays.

12° *Taux actuel des actions des canaux d'Angleterre, qui rendent plus de 5 p. %.*

NOMS DES CANAUX.	VALEUR DE L'ACTION		REVENUS ANNUELS PAR ACTION.
	PRIMITIVE EN LIV. STERL.	ACTUELLE EN LIV. STERL.	
Barnsley	160 00	244 00	11 06
Birmingham	17 00	244 00	12 10
Chelmev et Blanck-Water . .	100 00	102 00	5 00
Chesterfield	100 00	176 00	9 00
Coventry	100 00	730 00	32 00
Derby	100 00	120 00	6 00
Erewah	100 00	750 00	54 00
Forth et Clyde	100 00	576 00	28 00
Glamorganshire	172 00	290 00	13 12
Grande-Jonction.	100 00	230 00	12 00
Grantham	150 00	195 00	10 00
Leeds et Liverpool	100 00	468 00	20 00
Leicester.	100 00	190 00	15 00
Loughborough	140 00	2,200 00	200 00
Melton et Mowbray	100 00	190 00	9 00
Mersey et Irveel	100 00	720 00	40 00
Monmouthshin.	100 00	294 00	10 00
Noltingham	150 00	244 00	12 00
Néath	100 00	185 00	15 00
Oxford	100 00	550 00	32 00
Shrewsbury	125 00	250 00	11 00
Shropshire.	125 00	136 00	8 00
Somers et Coal.	150 00	170 00	10 00
Dito Lockfemd	12 12	12 10	5 $\frac{1}{2}$ p. %
Stafford et Worcester	140 00	550 00	32 00
Stourbridge	145 00	190 00	8 00
Stroudwater	150 00	510 00	23 00
Swansea	100 00	166 00	13 00
Trent et Mersey	50 00	660 00	13 00
Warwick et Birmingham. . .	50 00	242 00	12 00
Warwick et Hampton	100 00	215 00	9 00
Wyrley et Essington	125 00	115 00	6 00

Les autres entreprises, telles que docks, ponts, routes, gazomètres, exécutées par des associations en Angleterre, ne donnent pas, à beaucoup près, des revenus semblables.

1° L'intérêt des dix principaux docks de Londres est de 3 à 6 p. % par an, du capital dépensé; à la vérité, ces ouvrages ont été conçus et exécutés avec un luxe extraordinaire;

2° Il en est de même des ponts; l'intérêt des fonds employés aux neuf grands ponts de Londres, est de 0 p. % à 5 p. %; ce dernier taux n'est atteint que par un seul pont;

3° L'intérêt moyen des routes exécutées par des compagnies, est de $3/4$ p. % à 6 p. %;

4° L'intérêt des capitaux dépensés en chemins de fer, est de 1 p. % à 9 p. %;

5° L'intérêt des fonds employés aux ouvrages hydrauliques, pour la distribution des eaux, est de $1/2$ p. % à 8 p. %;

6° L'intérêt des assurances est de $1/4$ p. % à 7 p. %;

7° L'intérêt des capitaux employés à des banques, est de 3 à 10 p. %;

8° Les fonds publics ne rendent que de 3 à 4 p. %.

Ainsi, aucun placement de fonds ne donne, en Angleterre, les mêmes bénéfices que les canaux; il en est de même en Amérique.

Ces renseignements s'appliquent également à l'emploi des capitaux en France. Sur plusieurs canaux ouverts par des compagnies, dans le nord, on a retiré de 10 à 18 p. % du capital dépensé, tandis que les propriétés foncières, dans les mêmes localités, ne rendent que $1\frac{1}{2}$, 2 à 3 p. %. On sait que l'intérêt des fonds publics n'est pas au delà de 4 à 5 p. %.

13° *Supériorité d'un canal sur un chemin de fer dans les vallées de la Sambre et de l'Oise.*

La jonction de la Sambre à l'Oise peut être considérée comme une dernière lacune à ouvrir pour compléter la grande ligne de navigation qui s'étend de la Seine à Bruxelles, à Anvers et au Rhin, et de la Somme à la Meuse, embrassant, avec les diverses ramifications, quatre cents lieues de navigation continue.

Un chemin de fer, établi entre La Fère et Landrecies, pour remplacer le canal, présenterait de graves inconvénients qui l'ont fait rejeter.

Il aurait fallu décharger les marchandises arrivant à Landrecies, par le canal de la Sambre, les mettre en entrepôt, les confier à des commissionnaires, leur payer des loyers de magasins, voiturier ces marchandises jusqu'à La Fère, et là, par le soin d'autres commissionnaires et avec de nouveaux frais, les expédier par le canal de Saint-Quentin, l'Oise et la Seine.

Les chargements et déchargements successifs, les remaniements des marchandises laissées à la discrétion d'agents éloignés, le séjour dans les magasins, rendraient les pertes inévitables, et ôteraient tout recours à exercer contre les expéditeurs.

Par le canal de jonction, le batelier qui recevra un chargement d'Anvers, de Bruxelles, de Liège, de Charleville ou Charleroy, pour Amiens ou Paris, le conduira lui-même à destination et présidera à la vérification du poids et de la quantité des objets qui lui ont été confiés et dont il reste responsable.

Si on voyage le jour avec une plus grande vitesse sur un chemin de fer, on est forcé de s'arrêter pendant la nuit, tandis qu'on peut cheminer jour et nuit sur un bon canal, par bateau de poste, avec une vitesse régulière de deux lieues et demie par heure, réduite à deux lieues pour perte de temps au passage des écluses; mais les $4/5$ des marchandises n'exigent pas cette vitesse; le charbon et la pierre ont la même valeur, soit qu'ils arrivent deux jours, huit jours même plus tôt ou plus tard; il suffit que les transports soient réguliers et les arrivages à jour fixe.

Sur un chemin de fer, un cheval allant au pas peut tirer au plus 16 tonneaux, le poids des chariots compris, ou 12 tonneaux nets de marchandises; sur un canal, il traîne un

bateau chargé de 160 tonnes; ce qui donne un rapport de 1 à 10 en faveur des canaux.

Les droits de transport, par la Compagnie, sur un chemin de fer, sont, terme moyen, de 15 centimes par tonneau de 1,000 kilogrammes et par 1,000 mètres, ce qui revient, par tonneau et par distance de 5,000 mètres, à 0 franc 75 centimes, ci. . . fr. » 75

Les droits de navigation, sur le canal de jonction, étant, terme réduit, de » 22

Fret ou prix donné au batelier » 11

Pour le retour, quelquefois vide » 05

Total. » 38

» 38

Différence en faveur du canal. » 37

Ainsi la dépense du transport, par le canal, coûtera moitié moins que par un chemin de fer; et cependant la vitesse pourra être la même, soit pour le charbon et les pierres, soit pour les marchandises de plus grande valeur, et même pour les voyageurs, les bateaux de poste allant, la nuit et le jour, à deux lieues 1/2 par heure.

Il résulte de cette différence que le prix du charbon transporté par le canal, de la mine à Paris, sera moins élevé que les frais de traction sur le chemin de fer, y compris l'entretien des voitures et sans compter les réparations des chemins et les intérêts des fonds employés.

Ainsi, les actionnaires du canal de jonction ne pourront jamais redouter la concurrence d'un chemin de fer, soit partiel, soit général, entre les mines de charbon et Paris.

Sur un chemin de fer, les marchandises transportées par petites voitures s'altèrent par le froid, la chaleur ou la pluie; beaucoup d'accidents et d'avaries sont à craindre; la surveillance pendant le voyage est difficile.

Sur le canal, le batelier et sa famille veillent, à leurs frais, risques et périls, à la conservation des chargements, qui arrivent sans déchargements, sans secousses et sûrement au lieu de destination.

Un accident ou la malveillance peuvent, en quelques instants, intercepter le passage sur un chemin de fer, en déplaçant des bandes. Un canal, au contraire, ne peut être dégradé que par un long travail, facile à prévenir ou à réparer; les nombreux éclusiers et gardes qui parcourent la ligne d'un canal en surveillent les ouvrages; les bateliers et les populations riveraines dont l'existence est attachée à leur conservation, sont intéressés à empêcher les dégradations et y parviennent facilement.

Un chemin de fer est exposé à des réparations pour ainsi dire journalières, qui occasionnent de grandes dépenses et de fréquentes interruptions. Un bon canal reste navigable plusieurs années sans chômage, lorsque les moyens d'alimentation sont complètement assurés.

Un chemin de fer est coupé par un éboulement, par la chute d'un mur de soutènement.

Un canal tout artificiel qui ne reçoit que des eaux claires, comme celui de la jonction de la Sambre à l'Oise, n'est exposé ni aux inondations, ni à des ruptures de digues, ni même à des envasements. Dans cette localité où les affluents du Noirieu et de l'Oise ne charrient que des terres alumineuses, de simples chasses, par un courant établi dans le canal, entraîneront les vases que le temps y aurait déposés.

La pente de la vallée de Noirieu, qu'on rachète par les écluses dont le passage, pour chacune, ne prendra que 2 à 3 minutes par le système nouveau d'alimentation, exigerait, dans le cas d'un chemin de fer, des plans inclinés, des machines pour monter les waggon, et de grandes dépenses journalières.

Aussi, sous le point de vue de l'intérêt des fonds dépensés, de la sûreté des transports, de l'économie dans les frais de réparations et d'entretien, et des besoins du commerce, le canal de jonction est en tout point préférable à un chemin de fer.

Relativement à l'agriculture, le canal empêchera les inondations et permettra les irrigations dans la vallée de la Sambre et de l'Oise, avantages inappréciables qu'un chemin de fer ne peut jamais procurer.

En cas d'invasion, l'ennemi ne cherche point à détruire des ouvrages en terres, et n'a dégradé aucun canal. Il se borne à couper des ponts que les habitants des campagnes rétablissent sur-le-champ et à leurs frais ; il emporterait ou vendrait les bandes et la fonte d'un chemin de fer ; ainsi les Prussiens ont emporté en 1816 tout le fer qui se trouvait dans les ateliers de La Fère et la fabrique d'armes de Maubeuge, et dans les casernes des places de guerre occupées par eux.

14^e Clauses principales du contrat de société.

Le fonds social est fixé à 11,550,000 fr.

Les concessionnaires gérants qui avancent le cautionnement, s'engagent à exécuter les travaux pour cette somme, et à les faire recevoir à l'époque prescrite.

La division des actions, leur délivrance, le mode de leur paiement et toutes les stipulations, sont déterminés dans le projet d'acte de société imprimé à la suite de cette notice.

N^o 34.

Statuts de la Société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.

Par-devant M^e Pierre-François-Adolphe Poignant et son collègue, notaires, à Paris, soussignés,

Ont comparu :

1^o M. Ferdinand-Philippe Meeus, gouverneur de la Société générale des Pays-Bas, pour favoriser l'industrie nationale, établie à Bruxelles, demeurant ordinairement à Bruxelles, étant en ce moment à Paris, logé rue Richelieu, hôtel des Princes,

Stipulant au nom de la dite Société ;

2^o MM. De Rothschild frères, banquiers, demeurant à Paris, rue d'Artois, n^o 17 ;

Représentés ici par M. le baron James-Mayer De Rothschild, l'un d'eux, demeurant à Paris, dite rue d'Artois, n^o 17, à ce présent ;

3^o M. Louis-Joseph-Étienne Cordier, membre de la Chambre des Députés, demeurant à Paris, rue Saint-Dominique-Saint-Germain, n^o 73 ;

4^o M. Pierre-Joseph Urbain, père, propriétaire, ancien administrateur, demeurant à Paris, rue Richer, n^o 5 ;

5^o Et M. Charles-Étienne-Désiré-Félix Piard, propriétaire, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, n^o 42 ;

Lesquels ont, par ces présentes, formé, entre eux et tous autres qui dans la suite adhéreront aux présents statuts, une Société anonyme pour la confection du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, ainsi qu'il suit :

ARTICLE PREMIER.

Le nom de la Société sera : *Société anonyme du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.*

Elle sera administrée par des mandataires révocables et responsables seulement de l'exécution de leur mandat.

Son siège principal sera à Paris.

Elle commencera le lendemain de la date de l'ordonnance du roi, qui en aura approuvé les statuts.

Elle finira au terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, fixé par l'ordonnance de la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, dont sera ci-après fait mention.

ART. 2.

Les opérations de la Société consisteront à surveiller les travaux, l'achèvement et la réception, par le gouvernement, du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, de la manière et ainsi que MM. Urbain père et Piard vont ci-après en prendre l'engagement; et par suite, à exploiter les revenus du dit canal, pendant tout le temps de la concession.

Toutes autres opérations seront formellement interdites.

ART. 3.

Le capital de la Société est fixé à onze millions cinq cent cinquante mille francs, représenté par deux mille trois cent dix actions de cinq mille francs chacune, qui pourront être divisées en coupons de mille francs chacun.

ART. 4.

MM. Urbain père et Félix Piard apportent dans cette Société la concession du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, telle qu'elle leur a été accordée par le procès-verbal de l'adjudication passée à la préfecture du département de l'Aisne, le 8 août 1833, et l'ordonnance du roi approbative de cette adjudication, rendue le 29 octobre suivant, par suite de la loi du 30 avril 1833, avec tous les avantages et toutes les charges qui s'y rattachent, sans aucunes exceptions ni réserves. Sont comprises, dans le présent apport, les avances qui avaient été précédemment effectuées pour travaux préparatoires par MM. Urbain et Piard ou pour leur compte, montant à 250,000 fr.

ART. 5.

D'un autre côté, et à titre de forfait avec la présente Société, MM. Urbain et Piard s'obligent solidairement envers elle à exécuter, à leurs risques et périls, pour une somme de dix millions de francs, qui en constitue le prix à forfait, tous les travaux quelconques du canal, se chargeant de l'achat des terrains et du paiement de toutes espèces d'indemnités indiquées au cahier des charges, approuvé à Paris, par le ministre du commerce et des travaux publics, le 9 mai 1833, et s'engagent à achever entièrement le canal, et à le faire recevoir par l'administration des ponts et chaussées, dans trois ans, à compter de la date de l'ordonnance royale, qui approuvera les présents statuts, ou plus tôt, si faire se peut.

Si les dépenses à faire pour l'exécution du canal excédaient la somme de dix millions de francs, pour laquelle MM. Urbain et Piard en font l'entreprise, cet excédant de dépenses, quel qu'il soit, sera supporté par eux; et la Société du canal de jonction ne sera, en aucun cas, passible d'aucune réclamation quelconque à cet égard.

ART. 6.

Le dit prix à forfait de dix millions de francs sera payé à MM. Urbain père et Piard par portions de deux cent cinquante mille francs.

Le premier versement sera fait le jour où il sera justifié d'une dépense effectuée par MM. Urbain et Piard de pareille somme de 250,000 francs, soit pour exécution de travaux, soit pour achats de terrains ou indemnités à payer aux propriétaires expropriés.

Les autres versements auront successivement lieu chaque fois que la dépense de 250,000 francs se trouvera justifiée de nouveau.

Les dépenses ne seront jamais remboursées qu'aux prix auxquels elles sont évaluées dans les devis et détails estimatifs du canal, dont expédition sera immédiatement remise à la Société du canal de jonction, par MM. Urbain père et Piard.

Et, afin que la Société du canal de jonction puisse s'assurer que les demandes n'excèdent point les prix portés aux dits devis et détails estimatifs, le montant total de ces prix sera divisé par quarantièmes.

auront été exécutés, et auront été approuvés par M. l'ingénieur chargé de la direction des travaux, de concert avec les administrateurs de la Société ou les commissaires délégués par eux, alors MM. Urbain père et Piard seront payés d'une somme égale de fr. 250,000.

ART. 7.

Les administrateurs de la Société du canal de jonction auront le droit de surveiller les travaux pendant toute leur durée, ou de les faire surveiller par un ou plusieurs commissaires qu'ils désigneront.

Cette surveillance sera toutefois limitée à constater l'avancement des travaux et leur bonne exécution, conformément au cahier des charges.

ART. 8.

Si la Société vient à prétendre que MM. Urbain et Piard s'écartent des conditions du cahier des charges dans la confection des travaux, elle pourra, à ses risques et périls, suspendre tout versement de fonds, jusqu'à ce que des arbitres aient prononcé sur ce fait.

Les arbitres, dans ce cas, seront nommés dans le moment même de la suspension des paiements, l'un par la Société du canal de jonction, l'autre par MM. Urbain et Piard, et devront se réunir à proximité des lieux où s'exécutent les travaux.

Si ces deux premiers arbitres sont partagés, et sur leur simple déclaration de partage, ils s'adjoindront un troisième pour former un tribunal de trois; à défaut par eux de nommer ce troisième arbitre, dans les trois jours de la déclaration de partage, il sera nommé par M. le président du tribunal dans le ressort duquel se trouveront les travaux formant l'objet de la contestation, sur requête à lui présentée par la partie la plus diligente.

Les arbitres seront tenus de prononcer dans le délai de quinzaine, à partir du jour de leur nomination. Les sentences à rendre par ces arbitres seront définitives, les parties renonçant à se pourvoir contre elles par voie d'opposition, d'appel ou de cassation.

Les frais de l'arbitrage seront à la charge de la partie qui succombera.

Quelle que soit cette décision, MM. Urbain et Piard n'en resteront pas moins garants de la réception du canal, vis-à-vis le gouvernement, et dans le délai de trois ans, à partir de l'ordonnance approbative des présentes.

ART. 9.

Si une force majeure ou une cause légitime empêchaient MM. Urbain père et Piard de continuer les travaux qu'ils se sont présentement chargés d'exécuter, la Société du canal de jonction pourra procéder à leur confection, jusqu'à leur entier achèvement, aux lieux et places de ces Messieurs, à leur profit ou à leur charge, risques et périls.

Dans le cas où la Société du canal de jonction ferait procéder à l'exécution de ces travaux, ils auront lieu conformément au cahier des charges, sous l'inspection de MM. les ingénieurs du gouvernement français, et de M. J. Cordier, ingénieur, chargé de la direction des travaux; la Société du canal de jonction rendra alors compte à MM. Urbain père et Piard, ou à leurs ayant-cause, des dépenses faites pour les travaux qu'elle aura exécutés.

Ce compte sera soumis à la vérification de M. l'ingénieur directeur des travaux.

Il est entendu que la Société du canal de jonction ne pourra user de la faculté qui lui est reconnue par le présent article, qu'un mois après avoir mis en demeure MM. Urbain père et Piard, par sommation à eux signifiée.

Si les travaux étaient interrompus par l'effet d'une guerre, le délai de trois ans limité, par l'art. 5, à MM. Urbain et Piard, pour la confection du canal, sera suspendu pendant tout le temps que l'état de guerre formera obstacle à la reprise des travaux.

ART. 10.

Si MM. Urbain père et Piard abandonnaient sans cause légitime l'exécution des travaux, et faute par eux de les avoir repris, d'une manière convenable et continue, dans le mois qui suivra la sommation qui leur en sera faite, ils seront réputés, par ce seul fait, avoir renoncé à leur entreprise, et dès-lors la Société pourra reprendre elle-même les travaux et achats de terrains, aux risques et périls de MM. Urbain et Piard, en se conformant à ce qui est dit au second paragraphe de l'art. 9, et sans avoir à tenir compte à MM. Urbain et Piard, de la différence en moins qui existerait entre le prix de ces travaux et achats de terrains, et celui de dix millions, montant du forfait.

Les dispositions des art. 9 et 10 ne recevront d'application que durant la saison ordinaire des travaux.

ART. 11.

Aussitôt qu'un bief du canal, avec les écluses et autres travaux d'art qui en dépendent, sera terminé, MM. Urbain père et Piard seront tenus de demander sur-le-champ aux ingénieurs de l'administration des ponts et chaussées, que la réception en soit faite conformément au cahier des charges, et ils devront prévenir en même temps la Société du canal de jonction, des démarches qu'ils ont faites près des ingénieurs.

Faute par eux de demander la réception des travaux, ce sera le cas d'appliquer à MM. Urbain et Piard, soit les dispositions de l'art. 9, soit celles de l'art. 10.

ART. 12.

Les transports des matériaux pour les travaux du canal ne paieront aucun droit de navigation, soit avant, soit après la réception des biefs.

ART. 13.

M. J. Cordier, ingénieur, auteur des plans, études et projets du canal de jonction, qui a fait l'avance d'une partie des travaux préparatoires, est choisi par la Société, pour ingénieur en chef, directeur des travaux.

Après l'achèvement et la réception du canal, les honoraires de M. Cordier seront à la charge de la Société anonyme, et fixés par la première assemblée générale qui suivra la réception du canal.

ART. 14.

MM. Urbain père et Piard souscrivent pour quatre cents actions, représentant deux millions dans la Société du canal de jonction.

Les actions du premier million leur seront délivrées et remises en paiement, par portions de vingt-cinq actions, représentant fr. 125,000 d'argent, sur chacun des huit premiers versements qui sont à leur faire de fr. 250,000 chacun pour le prix de leurs travaux, comme il a été stipulé plus haut, art. 6.

Quant au second million, les actions leur en seront délivrées et remises en paiement, par portions de vingt actions, représentant fr. 100,000 d'argent, sur chacun des derniers versements qui sont à leur faire de fr. 250,000 chacun pour le prix de leurs travaux, comme il a été stipulé plus haut.

ART. 15.

La Société générale des Pays-Bas, stipulant pour trois quarts, et MM. De Rothschild frères, stipulant pour un quart, s'engagent, aussitôt que le présent acte aura été autorisé par ordonnance du roi, à payer en l'acquit de la Société, à MM. Urbain père et Piard, la somme de 8 millions, formant avec les 2 millions d'actions attribuées à ces derniers, celle totale de 10 millions, prix fixé à forfait avec eux, pour l'entreprise des travaux du canal et l'achat des terrains, comme il est dit en l'art. 5.

Ces paiements à faire, par la Société générale des Pays-Bas et par MM. De Rothschild, seront effectués dans les termes auxquels la Société y sera elle-même tenue envers MM. Urbain et Piard, et en profitant des conditions imposées à ces derniers.

ART. 16.

La Société générale des Pays-Bas, pour trois quarts, et MM. De Rothschild, pour un quart, s'engagent en outre à payer sur chaque action et dans les mains des porteurs, un intérêt de 5 p. % pendant trois ans, à partir du jour où l'acte constitutif de la Société aura été approuvé par le roi; cet intérêt ne courra qu'à partir du jour où l'action aura été émise par la Société, comme il est dit notamment à l'art. 14, pour finir toujours à l'expiration des dits trois ans.

ART. 17.

En raison des 8 millions que la Société générale des Pays-Bas, et MM. De Rothschild frères, auront à avancer, pour le compte de la Société, à MM. Urbain et Piard, des intérêts de leurs fonds, jusqu'à ce que le canal donne des produits, de leur commission de banque et des intérêts qu'ils auront à servir sur 2 millions d'actions, au fur et à mesure qu'elles seront émises, enfin du cautionnement de fr. 250,000 qu'ils ont déjà avancés pour MM. Urbain père et Piard, la dite Société générale et MM. De Rothschild frères auront droit à dix-neuf cent dix actions, représentant fr. 9,550,000, lesquelles seront délivrées en totalité, chacun suivant ses droits, aussitôt après l'approbation des présents statuts.

A l'égard des quatre cents actions restantes formant ensemble deux millions, elles appartiendront à MM. Urbain père et Piard, et leur seront délivrées comme il est dit ci-dessus.

ART. 18.

Conformément à l'art. 14 des présents statuts, la Société du canal de jonction délivrera, sur chacun des huit premiers paiements de fr. 250,000 à faire à MM. Urbain père et Piard, 25 actions représentant fr. 125,000 d'argent; et la Société générale des Pays-Bas pour trois quarts, et MM. De Rothschild frères pour un quart, effectueront, en l'acquit de la Société du canal de jonction, à MM. Urbain et Piard le paiement de fr. 125,000 d'argent sur les huit premiers paiements.

Les vingt-deux paiements subséquents, également de fr. 250,000 chacun, à faire à MM. Urbain et Piard, seront effectués par la Société générale des Pays-Bas pour trois quarts, et par MM. De Rothschild pour un quart, en l'acquit de la Société du canal de jonction.

Les dix autres paiements, toujours de fr. 250,000 chacun, seront effectués pour fr. 150,000 en argent par la Société générale des Pays-Bas, et par MM. De Rothschild frères, toujours en l'acquit de la Société du canal de jonction, et pour fr. 100,000 en actions par la dite Société elle-même.

ART. 19.

La Société générale des Pays-Bas et MM. De Rothschild ont versé fr. 250,000 pour le cautionnement de MM. Urbain et Piard, et ceux-ci ont versé directement une somme égale.

Au fur et à mesure de la restitution de ce cautionnement par le gouvernement, les remboursements seront répartis entre la Société générale des Pays-Bas, MM. De Rothschild et MM. Urbain et Piard, en raison de leurs droits respectifs.

ART. 20.

Les deux mille trois cent dix actions formant le capital de la Société rapporteront, pendant trois ans, ainsi qu'il a été dit à l'art. 16, un intérêt annuel de cinq pour cent par an.

Les intérêts seront payés, par semestre, les quinze janvier et quinze juillet de chaque année, à Paris, chez MM. De Rothschild, et à Bruxelles, au trésor de la Société générale des Pays-Bas.

ART. 21.

Les actions seront nominatives ou au porteur, au choix de chaque actionnaire.

Elles pourront toujours être converties d'actions nominatives en actions au porteur, et d'actions au porteur en actions nominatives.

Toutes les actions pourront toujours être divisées en coupons de fr. 1,000 chacun ; cinq coupons désignés par premier, second, jusqu'à cinquième, porteront le numéro de l'action entière qu'ils représentent.

Les cinq coupons représentant une action pourront être échangés contre une action entière.

L'inscription de toutes les actions sera faite dans des registres tenus en double; cette inscription établit la propriété quant aux actions nominatives.

Les autres seront représentées par un titre au porteur.

Des certificats d'inscriptions seront délivrés par l'administration de la Société aux propriétaires d'actions nominatives.

ART. 22.

La cession des actions nominatives s'opérera par une déclaration de transfert, inscrite au registre et sur l'action transférée et signée par le cédant et le cessionnaire ou leurs fondés de pouvoirs munis de procurations notariées.

La cession des actions au porteur s'opérera par la transmission du titre.

ART. 23.

Tous les intérêts de la Société seront administrés par cinq mandataires choisis par l'assemblée générale des actionnaires.

Ils seront tenus d'avoir chacun au moins vingt actions nominatives, inaliénables pendant la durée de leur gestion des travaux, et prendront le titre d'administrateurs.

Ils seront assistés d'un secrétaire.

L'assemblée générale pourra réduire le nombre des actions nécessaires pour être administrateur.

M. le baron De Rothschild et M. le gouverneur de la Société générale des Pays-Bas, sont dès à présent nommés administrateurs; les trois autres le seront aussitôt que les présents statuts auront été approuvés par le gouvernement.

Ces cinq administrateurs continueront leurs fonctions jusqu'à l'achèvement des travaux, à moins d'une délibération contraire prise en assemblée générale par les actionnaires représentant les quatre cinquièmes des actions émises.

ART. 24.

MM. Urbain père et Piard auront le droit, immédiatement après l'achèvement des travaux et la réception du canal, d'assister, leur vie durant, aux séances du conseil d'administration, mais seulement avec voix consultative; ils conserveront toutefois la faculté d'être éligibles au conseil d'administration, comme tous les autres actionnaires.

Aussitôt l'achèvement des travaux, l'assemblée générale procédera à la nomination de cinq membres, qui formeront le conseil d'administration.

Cette première nomination effectuée et à l'échéance de l'année qui la suivra, l'assemblée générale élira un nouvel administrateur qui remplacera l'un des membres précédemment nommés.

Le sort décidera l'ordre de sortie des cinq administrateurs pour les cinq années qui suivront leurs nominations; après ce temps, et successivement pour chaque année, il sera nommé un nouvel administrateur qui remplacera le plus ancien.

Tout administrateur nommé en remplacement d'un administrateur décédé ou démissionnaire, restera en fonctions pendant le temps que son prédécesseur avait encore à remplir.

Les administrateurs pourront être immédiatement réélus.

En cas de décès, de démission ou d'empêchement d'un administrateur, il sera remplacé au plus tard dans le terme de six mois.

ART. 25.

L'administrateur le plus près du terme de ses fonctions, préside le conseil.

Un secrétaire y tient la plume.

ART. 26.

Le conseil d'administration ne peut délibérer si trois de ses membres ne sont présents.

En conseil d'administration, les voix sont comptées par tête, sans égard au nombre d'actions.

Dans toutes délibérations, en cas de partage égal, la voix du président est prépondérante.

Toutes les délibérations du conseil d'administration seront transcrites dans un registre et signées par l'administrateur remplissant les fonctions de président et le secrétaire.

ART. 27.

Tout maniement de fonds appartenant à la Société, est interdit aux membres du Conseil d'administration.

ART. 28.

L'exécution de toutes les mesures d'administration adoptées par le conseil sera confiée à un agent administratif et à un secrétaire; ceux-ci exerceront la surveillance journalière des intérêts de la Société.

Toutes les pièces de la gestion et de la comptabilité devront être signées par tous deux.

Le conseil d'administration nomme l'agent administratif, le secrétaire, les ingénieurs, le caissier, les receveurs éclusiers, gardes et employés qu'il jugera nécessaires; il pourra les révoquer et fixer leurs honoraires ou appointements; il peut traiter, plaider, composer, transiger, compromettre, etc.

ART. 29.

L'agent administratif, le secrétaire, les ingénieurs et employés de la Société, ne pourront être administrateurs.

L'agent administratif et le secrétaire déposeront, pour garantie de leur gestion, entre les mains du notaire de la Société, un nombre d'actions à déterminer par le conseil.

Les actions seront rendues inaliénables, aussitôt qu'elles seront déposées, et seulement pendant le temps qu'ils exerceront les fonctions.

ART. 30.

Le conseil d'administration rendra chaque année, à l'assemblée générale, compte de l'état des travaux de confection du canal, de ses produits, et des recettes et dépenses de l'année précédente.

Ce compte sera imprimé et distribué aux membres de l'assemblée et aux actionnaires.

Il en sera de même chaque année après l'achèvement des travaux.

ART. 31.

Les livres de la Société seront tenus en parties doubles.

Les receveurs devront inscrire les recettes, article par article, jour par jour, sur des registres à souches et à talons.

Des règlements particuliers à établir, au fur et à mesure des besoins, par l'administration du canal, détermineront l'organisation du service, les attributions des employés et leurs relations entr'eux et avec l'administration.

ART. 32.

Les administrateurs seront indemnisés de leurs frais de voyage et de séjour. Dans aucun cas, il ne sera alloué pour remboursement de ses frais ou pour jetons de présence, plus de dix mille francs par an, pour tout le conseil d'administration.

ART. 33.

Les actionnaires ayant au moins quatre actions nominatives ou au porteur, ou leurs fondés de pouvoirs, représenteront la Société dans les assemblées générales.

Jusqu'à l'achèvement des travaux du canal, et l'entrée en jouissance de la Société, chaque actionnaire ou son fondé de pouvoirs, aura autant de voix qu'il aura ou représentera de fois quatre actions.

Après cette époque, les voix continueront à être comptées par quatre actions ; mais nul actionnaire n'aura plus de cinq voix, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède ; alors aussi, aucun fondé de pouvoirs n'aura plus que ce même nombre de voix, quel que soit celui des actions qu'il représente ou qu'il possède.

Dans toute assemblée générale, sauf les cas prévus à l'art. 23, les décisions seront prises à la majorité absolue des suffrages des membres présents.

En cas de partage égal de voix, celle du président est prépondérante.

Pour faire partie de l'assemblée générale, les propriétaires d'actions nominatives devront être inscrits sur les registres de la Société pour les actions qui leur donneront des voix un mois au moins avant cette assemblée.

Les propriétaires d'actions au porteur devront également, un mois avant l'assemblée, se faire connaître comme tels en indiquant le nombre et le numéro de leurs actions.

Sur la présentation de ces actions, ils seront admis dans le sein de l'assemblée.

Les fondés de pouvoirs devront en outre faire vérifier leurs pouvoirs dans les bureaux de l'administration avant le jour fixé pour la tenue de l'assemblée.

L'assemblée générale des actionnaires aura lieu tous les ans, les dix janvier et dix juillet de chaque année, à midi précis, dans un local à désigner à Paris.

Elle sera en outre annoncée un mois avant le dit jour, par l'agent administratif et le secrétaire, au nom du conseil d'administration.

Cette assemblée pourra être convoquée en tous autres temps à la demande du conseil d'administration.

Dans ce cas, la convocation devra énoncer l'objet qui sera mis en délibération, et être faite un mois au moins avant la tenue de l'assemblée.

Le président du conseil d'administration préside de droit l'assemblée générale.

Le secrétaire de ce conseil y tient la plume.

ART. 34.

L'assemblée générale nomme les administrateurs qui forment le conseil d'administration, comme il est dit à l'art. 23.

En cas de partage égal de voix entre deux concurrents, le sort décide entre eux.

ART. 35.

L'assemblée entend dans sa réunion ordinaire le compte annuel rendu par le conseil d'administration.

Après l'audition de ce compte, elle nomme dans son sein, à la simple majorité des voix, six commissaires qui, après avoir choisi entre eux un président, examinent le compte, et l'approuvent, s'il y a lieu, dans un délai de dix jours.

Cette approbation délibérée par les commissaires à la majorité des voix, et signée par eux, vaut décharge entière aux administrateurs de leur gestion.

En cas de partage égal de voix, la voix du président est prépondérante.

Aucun membre du conseil d'administration ne peut être commissaire de l'assemblée générale.

Chacun des membres de l'assemblée générale pourra prendre connaissance du compte et des pièces à l'appui, pendant les dix jours, dans les bureaux de l'administration.

Les actionnaires admis à l'assemblée générale auront le droit de contrôler et vérifier, mais sans déplacement, les registres des receveurs.

Les commissaires nommés par la Société générale recevront, chaque jour où ils se réuniront, un jeton de présence de la valeur de cinquante francs.

ART. 36.

La convocation des assemblées générales sera faite par lettres adressées aux actionnaires aux domiciles indiqués par eux, et insérée un mois avant la tenue de l'assemblée dans les journaux, l'un de Paris et l'autre de Bruxelles.

La première assemblée générale aura lieu quinze jours après l'approbation des présents statuts par ordonnance royale et sans être annoncée.

ART. 37.

Les produits du canal et de ses dépendances seront partagés chaque année par portions égales entre toutes les actions, sauf les réserves mentionnées ci-après.

A l'égard des produits qui auront été obtenus avant l'achèvement complet des travaux, ils seront répartis aux actionnaires, déduction faite des frais d'administration et de surveillance.

ART. 38.

Une partie des avances dont MM. Urbain père et Félix Piard font apport à la Société, aux termes de l'art. 5 des présents statuts, ayant été faite par M. l'ingénieur Cordier, auteur des plans, études et projets du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, le dit M. Cordier et MM. Urbain père et Félix Piard, pour prix des dits apports, jouiront ensemble et pendant toute la durée de la concession d'un prélèvement de trois pour cent sur les produits du canal et de ses dépendances, déduction préalablement faite des frais d'entretien et d'administration.

Toutefois, lorsqu'il arrivera que les produits nets du canal et de ses dépendances ne suffiront pas pour donner cinq pour cent aux actionnaires, il n'y aura pas lieu à ce prélèvement.

ART. 39.

Un vingtième des produits nets annuels, après déduction de cinq pour cent à payer aux actionnaires, et du prélèvement de trois pour cent sur les dits produits en faveur de MM. Urbain père, Piard et Cordier, sera mis en réserve et placé en fonds publics jusqu'à concurrence d'un capital effectif de cinq cent mille francs.

Ce capital entrera en accroissement de chaque action, deviendra comme elle la propriété de l'actionnaire, néanmoins l'assemblée générale pourra déterminer l'application de ce fonds à des travaux d'art, ou à des réparations extraordinaires du canal, avec l'obligation de rétablir successivement le dit fonds de réserve, au moyen du prélèvement ci-dessus énoncé.

Les intérêts du dit capital seront chaque année portés en recette comme produits.

ART. 40.

En cas de contestations, soit des sociétaires entre eux, soit entre la Société et messieurs Urbain père, Piard et Cordier, autres toutefois que celles prévues par l'art. 8, elles seront décidées à Paris, par arbitres.

ART. 41.

Les présents statuts pourront être changés ou modifiés par l'assemblée générale, mais seulement d'après décision des trois quarts de l'universalité des actionnaires ou de leurs fondés de pouvoirs réunissant les trois quarts d'actions, sauf cependant la réserve de tous les droits que les statuts consacrent, et sauf l'approbation du gouvernement.

Pour faire publier et afficher ces présentes partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un extrait.

Fait à Paris, dans le cabinet de MM. De Rothschild, l'an 1834, le 15 octobre, et ont signé avec les notaires.

NOTA. L'ordonnance royale du 20 octobre, et les statuts de la Société anonyme du canal de jonction de la

N^o 35.*Extrait des observations sur le projet de tarif du canal de la Sambre à l'Oise, présentées par la chambre de commerce de Paris.*

Le tarif du canal de la Sambre à l'Oise est conçu avec la plus grande simplicité. Il n'établit pas, comme ceux de la plupart des autres canaux, des distinctions de prix et de nature entre telles et telles marchandises. Il réduit tout à une seule échelle, et la perception du droit est réglée par distance de 5 kilomètres (une lieue et un quart), division qui est la même sur tous les canaux, excepté celui de Briare.

L'avantage de ce mode de perception est palpable : les vérifications que nécessite un tarif compliqué donnent inévitablement lieu à des altercations et à des retards dont les inconvénients sont incalculables. Si le batelier suppose que la vérification ne se fera pas, il présente une déclaration fautive. Si la vérification, par suite d'abus fréquents, est ordonnée, le batelier est arrêté plusieurs jours. Exposer ainsi le commerce, soit aux infidélités d'un batelier, soit aux caprices des agents de la perception, c'est nuire essentiellement à la prospérité du canal. Le mode proposé n'est d'ailleurs pas une exception ; le canal de Givors est régi de la même manière. Tout se réduit à constater le tonnage des bâtiments, et la simplicité de cette opération fait disparaître tous les inconvénients que l'on vient de signaler.

Pour se former une idée exacte du tarif projeté, il a fallu, d'une part, le rapprocher des divers tarifs déjà en vigueur, et, d'autre part, comparer les marchandises qui font le principal produit du canal de la Sambre et celles dont l'usage est le plus fréquent et qui par conséquent parcourent le plus souvent les canaux.

Ceux d'Orléans, de Loing, de Briare, du Centre ou du Charolais, des Ardennes, de Monsieur et d'Angoulême, et les six canaux formés en 1822, ont fourni les éléments de ces comparaisons.

Le projet du tarif du canal de la Sambre à l'Oise, comprend :

1^o Les marchandises en général, tarifées sur le pied de 43 cent. par chaque distance de canal et par chaque tonneau du poids de 1,000 kilog. ;

2^o Les pierres, le sable, les cendres de bois et de houille tarifés à 2 cent. pour mêmes poids et distance et non pas à 20 cent., comme le porte sans doute par erreur la pièce communiquée ;

3^o Les bateaux vides tarifés par distance à 1,050.

Les quatre articles suivants sont consacrés :

1^o A la station des bateaux dans les ports, à raison de 10 cent. par tonneau et pour vingt-quatre heures, non compris les deux premiers jours d'arrivée, et les deux derniers avant le départ ;

2^o Un droit à payer à raison de 10 tonneaux, dans le cas où le bateau en contiendrait une moins grande quantité ;

3^o Aux trains d'arbres flottés qui paieront, quelle que soit leur dimension, le droit fixé pour un tonneau ;

4^o Et enfin aux trains de bois flottés, lesquels paieront 40 cent. par chaque mètre de longueur.

Pour établir la comparaison de ce tarif avec ceux des autres canaux, il a fallu réduire toutes les marchandises au tonneau de 2,000 livres, et les distances sur tous les canaux à 5 kilom.

On ne peut que regretter l'élévation du tarif proposé pour le canal de la Sambre à l'Oise ; mais la première de toutes les conditions à remplir pour l'exécution de ce canal, c'est d'en tirer un revenu suffisant pour attirer les capitaux qui doivent le créer,

et c'est sans doute l'insuffisance présumée de ce revenu qui a déterminé M. le préfet du Nord à porter à 42 et à 21 cent. les deux articles du tarif que l'ingénieur en chef chargé de ce travail, n'avait portés que sur le pied de 40 et de 30 cent.

Les prévisions de M. l'ingénieur en chef élèvent la dépense totale à dix millions; l'expérience a prouvé que la dépense excède le plus souvent les devis présentés.

Dans cette dépense on n'a pas fait figurer les intérêts des sommes successivement versées pendant la durée des travaux; il est à présumer dès-lors que le gouvernement, pour assurer davantage la confection de ce canal, a l'intention de payer ces intérêts, comme il l'a déjà fait pour le canal de la Corrèze, etc.

Une considération extrêmement forte vient au surplus justifier l'élévation du tarif, c'est celle qui résulte de l'origine de ce canal, comparée à l'origine des canaux existants.

On ne peut, en effet, établir aucune comparaison entre des canaux exécutés en grande partie aux frais de l'État dont les ouvrages, achevés aux deux tiers ou à moitié, ont été abandonnés aux soumissionnaires, ou pour lesquels des intérêts sont assurés aux capitalistes, avec un canal entièrement neuf, d'une grande difficulté d'exécution, dans un département peuplé et riche, où les indemnités de terrains et d'usines s'élèveront à des sommes considérables.

Dans le premier cas, l'État fait des sacrifices qu'il juge utiles à l'intérêt public : il a le droit et les moyens de les faire.

Dans le second, ce seraient des particuliers qui devraient supporter ces sacrifices ; on ne peut les leur imposer, et nul soumissionnaire ne s'y résoudrait.

Une autre considération tend encore à ne pas faire regarder le tarif comme trop élevé, c'est que le transport par eau de Maubeuge à Paris, sera de trois quarts inférieur au transport par terre.

Une dernière réflexion conduit enfin à ne pas critiquer l'évaluation du tarif du canal de la Sambre à l'Oise. Les calculs établis ne portent qu'à 2,030 le nombre des bateaux qui le parcourent, tandis que sur ceux de Briare et d'Orléans, il en passe environ 4,000.

Cet avantage des canaux de Briare et d'Orléans sur celui de la Sambre justifierait, pour ce dernier, un tarif plus élevé, même dans la supposition d'un prix égal d'établissement et d'entretien. Or, les canaux de Briare et d'Orléans ont été faits à très peu de frais, et la valeur des terrains n'était pas en proportion avec les prix actuels.

En supposant même que l'on n'obtienne pas de rabais sur le prix (42 cent. par distance), n'a-t-on pas vu des compagnies, dans leur intérêt propre, réduire leur tarif, pour détruire la concurrence des autres moyens de transport : ce que le gouvernement (on peut le dire en passant) ne serait ni aussi enclin à faire ni aussi à même d'exécuter, quoique ses intérêts bien entendus pussent l'y engager, qu'une compagnie qui fait de son entreprise son unique ou sa principale occupation.

Au résumé, dût le *maximum* du tarif n'éprouver aucune réduction, on ne saurait hésiter à conclure que la nature et l'importance des avantages à retirer du canal de la Sambre à l'Oise sont à tel point évidents, qu'il faudrait encore dans l'intérêt général adopter ce tarif tel qu'il a été conçu.

Ces conclusions néanmoins ne sont que générales, et ne s'appliquent point au premier article du tarif qui réclame, ou plutôt exige une exception; nous voulons parler du charbon de terre.

Le rapport de la Chambre de commerce de Paris, sur cet objet d'approvisionnement et sur la navigation intérieure, rapport publié récemment, a exprimé le vœu unanime dans tout le royaume de la suppression totale, ou, tout au moins, de la réduction la plus forte possible sur les droits, de quelque nature qu'ils soient, appliqués à une denrée si essentielle aux progrès de l'industrie, etc.

Le moins que l'on puisse faire dans l'intérêt général de l'industrie française sera de replacer le charbon dans la deuxième classe du tarif, et de l'assimiler aux pierres, passibles seulement du demi-droit.

Ce changement dans le tarif amènerait le charbon de terre de la Sambre à soutenir avec avantage la concurrence de ceux de l'Escaut et de la Loire. Sous ce seul point de vue l'on pourrait déjà regarder comme une combinaison bien étendue celle qui réduirait de moitié (1) la somme de la perception, pour doubler sa fréquence, etc.

Délibéré par la chambre de commerce de Paris, en séance, le 31 mai 1826.

Pour extrait conforme :

Signés, JACQUES LEFEBVRE, président;

JOSEPH PÉRIER, secrétaire.

N^o 36.

Extrait de la délibération de la chambre de commerce de Lille, du 2 juin 1826.

Le canal de la Sambre à l'Oise est surtout utile au département du Nord sous le rapport des sources de prospérité qu'il doit ouvrir pour l'arrondissement d'Avesnes ; il donnera une navigation directe de Bruxelles sur Paris, et surtout un débouché aux mines de charbon de Charleroy sur l'intérieur de la France. Ces mines sont extrêmement abondantes ; elles ne coûtent d'extraction que la moitié de celles de Valenciennes et deux tiers de celles de Mons, etc.

L'arrondissement d'Avesnes trouvera dans le canal le moyen d'exporter sur Paris ses marbres, ses fers, ses ardoises, les bois de toutes ses forêts et jusqu'aux foins de la vallée de la Sambre qui, faute de débouché, ne valent que la moitié de ceux de la Lys, bien que les qualités ne le cèdent en rien à ces derniers, etc.

Pour émettre un avis sur les articles du tarif proposé, on prendra pour exemple le charbon ; et il suffit, pour reconnaître si le canal est utile aux consommateurs et bien conçu, de voir si les transports y coûteront moins que par la voie ordinaire de terre, etc.

La commission a remarqué avec plaisir que le tarif ne fait payer aux bateaux vides que le quart des bateaux pleins de marchandises les plus ordinaires, tandis que sur beaucoup de canaux ils paient moitié, etc.

Sur le canal de la Sambre à l'Oise, l'hectolitre de charbon de Charleroy pesant 170 liv. coûtera, pour chaque distance, 3½ centimes, puisqu'il pèse le douzième du tonneau qui coûtera 42 centimes. Cet hectolitre coûtera donc, pour les 14 distances, 49 centimes.

Une voiture à 6 chevaux dans les chemins de gravier et montueux de cette contrée portera 13,000 liv. y compris la voiture, ou 10,000 liv. de chargement, c'est-à-dire 60 hect. de charbon, qui coûteront par le canal, au prix ci-dessus, fr. 29-40.

La distance par terre est de 16 lieues ou deux journées de roulier ; il est impossible d'admettre que le trajet pourra être fait pour fr. 29-40.

Il reste à compter sur le canal pour chaque journée de bateau fr. 10 pour frais de chevaux de halage ; mais cette somme devant être répartie sur 1,200 hect. de charbon, ou sur un chargement complet, sera presque insensible.

Il suit des considérations ci-dessus que la voie d'eau économisera, à l'avantage du commerce, près du tiers des frais de transport en sus de l'entretien des routes royales, qui diminuera à l'avantage de l'État.

(1) Ce vœu de la chambre de commerce de Paris a été réalisé par le gouvernement et par les Chambres. (Voir la loi, Annexe n° 31.)

Les art. 4 et 5 sont habituels sur tous les canaux concédés, et ne paraissent devoir donner lieu à aucune observation, etc.

En résumé, la commission a été d'avis que le tarif proposé pour le canal de la Sambre à l'Oise est susceptible d'être adopté.

Ce rapport contenant toutes les observations nécessaires, la chambre l'adopte en tous points, et arrête que, conformément à la lettre de M. le préfet, en date du 19 avril dernier, une expédition de la délibération lui sera adressée en y joignant le projet de tarif annexé à sa lettre.

Pour extrait conforme :

Pour le secrétaire de la chambre de commerce de Lille, absent,

Le secrétaire-adjoint,

Signé, DESROUSSEAUX.

N^o 37.

Canal de Mons à la Sambre. — Avant-projet et demande en concession du sieur V.-J. Van der Elst.

(23 Janvier 1835.)

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le soussigné, ayant reconnu le besoin de lier entr'eux les deux grands systèmes de canaux existants en Belgique, dont l'un a pour bassin la Meuse et l'autre l'Escaut, et après s'être convaincu que la direction la plus courte et la moins coûteuse, tout en satisfaisant à la condition de possibilité d'exécution, est le principe à suivre dans cette circonstance, a étudié le projet de canal qu'il a l'honneur de vous présenter, afin d'être autorisé à le faire construire.

Ce projet de canal part du bief supérieur du canal de Mons à l'Escaut, en amont du pont-canal, territoire de Mons, traverse les territoires de cette ville, de Cuesmes, d'Hyon, de Mesvin, de Spiennes, de Harmignies, de Givry, de Rouveroy, de Grandreng et d'Erquelines, où il s'embouche dans la Sambre à 900 mètr. de la frontière française.

Ce canal liera la Sambre au canal de Mons à l'Escaut, et conséquemment le bassin de l'Escaut à celui de la Meuse. Il mettra ainsi en communication par une bonne voie industrielle, les provinces du levant de la Belgique avec celles du couchant; les pays contigus à ces diverses provinces pourront aussi profiter de cette communication.

Les provenances nombreuses et si variées du territoire composant le bassin de la Meuse trouveront, par cette voie, un débouché important dans le couchant du Hainaut, les Flandres, les provinces de Brabant et d'Anvers, les départements du nord de la France et pourront arriver à la mer par un parcours de peu de longueur. Les produits des localités faisant partie du bassin de l'Escaut auront aussi par cette communication un débouché nouveau dans la partie orientale de la Belgique, où la plupart de ces produits seront utiles.

Cette même voie ouvre aussi un champ de concurrence pour les charbons du Borinage avec les charbons de Charleroy et *vice versa*, pour les départements français de l'Aisne, du Nord, etc., et les provinces orientales et occidentales de la Belgique, les provinces rhénanes, etc., etc.

Les expéditions faites au Borinage et dont la destination oblige au passage par Chauny, pourront avoir également lieu par le canal dont je propose la construction.

Une concurrence, dans ce dernier cas, s'établirait avec le canal de St-Quentin et autres sur la même direction. Cette concurrence, ainsi que toute autre de ce genre, serait nécessairement avantageuse au commerce belge.

Une foule d'autres considérations pourraient être présentées en faveur de la construction du canal de Mons à la Sambre ; mais je crois devoir m'en abstenir, au moins actuellement.

Description.

La longueur totale de la ligne à parcourir par le canal de Mons à la Sambre est de **24,370** mètres.

La section de ce canal sera de **10** mètr. au plafond et de **15** mètr. en gueule ; les écluses auront **42** mètr. de longueur entre les buses, les chambres d'amont et d'aval chacune **5** mètr. et la distance entre les bajoyers sera de **5^m,20**.

Le tirant d'eau sera de **1^m,80**, ou de **2** mètr. de hauteur d'eau au-dessus des buses des écluses.

La pente totale, à partir du bief culminant au plafond de la Sambre, est de **14^m,20** ; elle sera rachetée par **3** écluses à sas contigus ou accolés deux à deux, portant au plan les n^{os} **1, 2, 3**. La pente, à partir du même bief au canal de Mons à l'Escaut pris en amont du pont-canal ou bief supérieur, à Mons, est de **103** mètr. rachetés par **16** ou **18** écluses, selon la direction à adopter définitivement entre Givry et Rouveroy ; car deux lignes, également possibles, mais dans deux différentes directions, se présentent entre ces points. Ces écluses sont divisées en **35** sas et dont, par l'une de ces directions, **4** sont à **3** sas, **9** à **2** sas et **5** à sas unique, et, par l'autre direction, **7** sont à **3** sas, **5** à **2** sas et **4** à sas unique.

Outre ceux placés sur les écluses, six ponts seront construits au passage des chemins suivants, savoir :

- 1^o Un sur la grande route de Mons à Valenciennes, près le canal de Mons à l'Escaut ;
- 2^o Un sur la grande route de Mons à Maubeuge ;
- 3^o Un sur le chemin dit *chaussée Brunchault* à Mesvin ;
- 4^o Un sur le chemin de Nouvelles à Spiennes ;
- 5^o Un sur le chemin de Rouveroy à Grandreng ;
- Et 6^o Un sur le chemin de Peissant à Grandreng.

Six aqueducs y seront aussi construits, savoir :

- 1^o Un à la traverse de la rivière de Trouille à Cuesmes ;
- 2^o Un à la traverse du Grand-Courant appelé aussi *Fausse-Trouille*, à Cuesmes ;
- 3^o Un à la traverse de la rivière de Ciplly à Mesvin ;
- 4^o Un à la traverse de la rivière de Nouvelles sur Mons entre Mesvin et Spiennes ;
- 5^o Un sous l'écluse n^o **15** ou **17** près le moulin en aval de Givry ;
- Et 6^o Un près de la barrière d'Aubreu à Grandreng pour les eaux du Vallon.

Deux rigoles seront construites, l'une allant de la Sambre à l'écluse n^o **2**, longitudinalement au canal, et l'autre, des sources de la Trouille au bief supérieur, dans la direction de la barrière d'Aubreu.

Ces rigoles serviront à amener des eaux des deux cours d'eau prédésignés au bief supérieur ou culminant, dans lequel elles seront jetées à l'aide de deux pompes à vapeur de la force de soixante chevaux chacune, et qui seront construites près du canal aux lieux où arrivent les deux rigoles.

Les chemins de halage auront **5** mètr. de largeur entre leurs arêtes, **2^m,50** de hauteur verticale et **45** degrés sexagésimaux d'inclinaison des talus.

Les dimensions des contrefossés seront déterminées suivant les besoins des localités.

Les talus des tranchées seront dressés par gradins, de manière que leur pente

La section du canal sera réduite dans une moitié de ces tranchées à 6 mèl. au plafond et à 10 mèl. à ligne de flottaison.

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

Quant aux bassins de chargement ou embarcadères, on laisse au commerce, la faculté d'en déterminer le nombre et les lieux de leur emplacement.

Devis estimatifs.

Terrassements.	1° 13,800 mèl. de longueur de terrain en plaine pour le lit du canal, ou 288,460 m. cubes de terre.	} à 60 c ^{es} , fr. 209,076
	2° 3,000 mèl. id. de gravier, ou 60,000 mèl. cubes	
	3° 7,570 id. en tranchées de diverses longueur et profondeur, ou 650,000 m. c. à 75 centimes le mètre, terme moyen, relais compris.	487,500
	Total.	696,576
	Bénéfice de l'entrepreneur, $\frac{1}{10}$	69,658
Travaux d'art.	Pour levées de plans, tracés, outils, etc., etc., $\frac{1}{20}$	34,829
	Total des dépenses pour les terrassements.	801,063
	19 écluses ou 41 sas à fr. 60,000 le sas.	fr. 2,460,000
	25 maisons d'éclusiers et de pontonniers à fr. 5,000 l'une.	125,000
	1 maison d'administration à fr. 10,000.	10,000
Indemnités.	6 ponts à fr. 10,000 l'un.	60,000
	6 aqueducs à fr. 5,000 l'un.	30,000
	2 pompes à vapeur avec bâtiments et rigoles.	300,000
	Total.	2,985,000
	Bénéfice de l'entrepreneur, $\frac{1}{10}$	298,500
	Pour tracés, outils, etc., $\frac{1}{20}$	149,250
	Total des dépenses pour les travaux d'art.	3,432,750
	125 hectares de terrains divers, à fr. 5,000 l'un	fr. 625,000
	Pour maisons, usines, etc., etc., fr. 100,000.	100,000
	Frais divers, et de procédure compris, fr. 25,000.	25,000
	Droits ou indemnités d'ingénieur, auteur du projet.	50,000
	Total pour les indemnités.	800,000

Récapitulation.

1° Terrassements.	fr. 801,063
2° Travaux d'art.	3,432,750
3° Indemnités.	800,000
Total.	5,033,813
Imprévues.	150,000
	5,183,813
Intérêt à 5 p. % pour 2 ans; les $\frac{1}{4}$ pendant la durée des travaux.	388,785
Total général des dépenses pour la construction.	fr. 5,572,598

Balance.

J'estime que les transports en général, tant en charbons qu'en toutes autres provenances des bassins de la Meuse et de l'Escaut à circuler sur le canal projeté, peuvent être distribués comme suit :

	1,000 kilog. ou tonneaux.
1° Charbons du Borinage allant sur Compiègne.	150,000
2° Charbons de Charleroy passant par Mons.	40,000
3° Minerais, pierres calcaires, etc., pour les hauts-fourneaux.	15,000
4° Bois, marbres, pierres à bâtir, fer, ardoises, chaux hydraulique, etc.	50,000
5° Cendres de mer et autres engrais.	5,000
Et 6° Toutes autres espèces de marchandises.	20,000
Total.	280,000
Auxquels il faut ajouter le $\frac{1}{4}$ pour les bateaux vides, ci.	70,000
Total du nombre de tonneaux à imposer au droit entier.	350,000

Tarif.

Pour tout objet transporté sur ce canal, trente centimes par tonneau ou 1,000 kilogrammes et par distance de 5,000 mètr., et le quart pour les bateaux vides.

Pour le parcours des parties du canal, six centimes par kilomètre à charge, par tonneau ; et un centime et demi à vide aussi par kilomètre et par tonneau, la contenance du bateau prise pour mesure, ainsi que pour l'entier parcours.

Tout kilomètre commencé ou toute fraction de kilomètre, comptera comme un kilomètre entier, parcouru.

Recette générale.

D'après le nombre de tonneaux, qui s'élève à 350,000, et le tarif combiné avec la longueur du canal, la recette s'élèverait annuellement à fr. 525,000

Dépenses annuelles.

Les dépenses annuelles peuvent être évaluées, comme suit :

1° Intérêt simple du capital dépensé à.	5 p. %	} = 9 p. % = 501,533
2° Entretien et administration.	1 $\frac{1}{4}$ p. %	
3° Remboursement.	1 p. %	
4° Prime ou gain.	1 $\frac{3}{4}$ p. %	

Reste en plus de la recette sur les dépenses. fr. 23,467

Ci, fr. 23,467, en sus des 1 $\frac{3}{4}$ p. % de gain.

Stipulations particulières.

Indépendamment des conditions ordinaires des cahiers des charges, il sera spécialement stipulé :

1° Que, pour le cas de non-arrangement amiable dans l'acquisition des terrains ou propriétés en général, nécessaires à l'exécution du canal et de ses dépendances, l'expropriation sera poursuivie au nom du gouvernement et dans les formes voulues par les lois en vigueur sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

2° Que le concessionnaire jouira, à titre d'indemnité pour la dépense qu'il s'engage à faire et des soins qu'il apportera dans l'exécution du canal de Mons à la Sambre, de la perception, à son profit, pendant la durée de quatre-vingt-dix ans, des droits précédemment désignés ;

3° Que le rabais, lors de l'adjudication publique, portera seulement sur les péages ;

4° Que le concessionnaire aura le droit de nommer les employés dont il aura besoin pour la direction et la surveillance des travaux de construction, d'entretien et de navigation du canal, et que le gouvernement leur accordera, sur la proposition du dit concessionnaire, telles qualités publiques qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions ;

5° Que le concessionnaire acquittera les frais d'enregistrement au droit fixe d'un franc ;

6° Qu'il sera alloué à l'auteur du projet, en cas d'éviction, une somme de cinquante mille francs ;

7° Que toute contestation entre le gouvernement et le concessionnaire, relativement à l'interprétation des clauses quelconques du cahier des charges, sera vidée par arbitrage ;

Et 8° Que la députation des États de la province de Hainaut ou tout autre pouvoir semblable qui la remplacera, restera seule juge dans les difficultés qui pourraient s'élever au sujet de l'exécution, achèvement, remise et entretien ultérieur des travaux d'établissement du canal avec ses dépendances. Toutefois, il pourra être appelé des décisions qui interviendraient, au ministère de l'intérieur, qui statuera sans appel.

A Cuesmes, le 23 janvier 1835.

V.-J. VAN DER ELST,
Ingénieur civil, auteur du projet.

No 38.

Canal de Mons à la Sambre. — Avis du conseil communal de Jemmappes.

(9 mars 1836.)

Le conseil communal de Jemmappes,

Ayant vu l'avis de M. le ministre de l'intérieur, inséré au *Bulletin administratif* du Hainaut de 1836, n° 12, pag. 65, division D. 1885, relatif au dépôt à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons, des plans et autres pièces, composant l'avant-projet d'un canal de la Sambre au canal de Mons à Condé, dont le sieur Valentin-Joseph Van der Elst, domicilié à Cuesmes, demande la concession ;

Prenant cet avis au sérieux, dit :

Qu'un canal de grande section, qui joindrait la Sambre au canal de Mons à l'Escaut, serait de la plus grande utilité, que, par ce moyen, une communication sans transbordage et sans transit, serait ouverte,

1° Pour les charbons du Borinage, couchant de Mons, sur l'arrondissement d'Avesnes et les départements de l'Aisne et des Ardennes (France), qui, en retour, enverraient des vins et des objets d'industrie, sur les arrondissements de Mons, Tournay, les Flandres, etc., etc. ;

2° Pour le transport des charbons des provinces de Liège, Namur, les bois du Luxembourg, les marbres, etc., etc., sur les Flandres et les départements du nord de la France. Les charbons de Charleroy, ainsi que ceux d'Asquillies, à qui ce canal profiterait, pourraient s'employer avec avantage dans la cuisson des chaux de Tournay, en remplacement des charbons de Fresnes et d'Anzin (France) ;

3° Que ce canal ouvrirait une deuxième communication sur Paris, Rouen, etc., ce qui serait de la plus grande utilité, vu l'insuffisance souvent constatée des débouchés actuels par Condé ;

4° Que les bois du Luxembourg, de Namur, Chimay, les produits industriels de ces provinces et de Liège, acquerraient par ce moyen de nouveaux et avantageux débouchés;

5° Que tous ces immenses avantages ne pourraient s'obtenir par la construction du chemin de fer, et seraient certains par l'ouverture du canal susmentionné.

Tels sont les observations et avis du dit conseil, sur le projet de canal de M. Van der Elst.

Le tout sera transmis à M. le gouverneur du Hainaut, pour en faire tel usage que de droit.

Ainsi observé en séance, date que dessus.

Sont signés, BEUMIER, J.-F. URBAIN, F. LECREPS, H.-J. RICHEBÉ, F. SAPIN, N. GHILAIN,
et J.-B. THIERRY.

Pour extrait conforme :

Le secrétaire communal de Jemmappes,
MERLIN.

N° 39.

Canal de Mons à la Sambre. — Opposition des propriétaires d'usines situées sur la Trouille à Villers-Sire-Nicole (France).

(25 avril 1836.)

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Les propriétaires soussignés des usines sur la rivière de la Trouille, à Villers-Sire-Nicole, déclarent s'opposer formellement à la confection du canal projeté par le sieur Van der Elst, de la Haine à la Sambre, sur le territoire de la Belgique.

Leur opposition est fondée :

1° Sur la position des sources de la Trouille, qui sont toutes françaises et situées sur le territoire de Lameries, commune de Vieux-Reng;

2° Sur les droits acquis des propriétaires d'usines soussignés, à toutes les eaux, tant de la rivière de la Trouille que du ruisseau de Boutignies, son affluent, qui se jette dans la Trouille, au-dessus du moulin de Vieux-Reng et qui fournit une forte partie des eaux de cette rivière.

Les soussignés déclarent que le canal projeté devant absorber la majeure partie des eaux de la Trouille et toutes celles du ruisseau de Boutignies, serait la ruine de onze établissements français, moulins, filatures, usines à traiter le fer et à scier le marbre, qui existent sur le cours de la Trouille, depuis Lameries jusqu'à la frontière belge, en dessous de Villers, et qui répandent le travail et l'abondance dans cette contrée, à tel point que nulle indemnité ne pourrait dédommager du préjudice que leur suppression apporterait à la population de ces trois communes.

Les soussignés espèrent que le gouvernement belge prendra en sérieuse considération leur opposition, et ils se font un devoir de lui déclarer qu'ils invoqueront avec confiance la protection du gouvernement français, pour en assurer le succès.

Ils ont l'honneur d'être, Monsieur, avec une considération distinguée, vos très humbles et très obéissants serviteurs.

(Suivent les signatures.)

No 40.

Canal de Mons à la Sambre. — Opposition des propriétaires de rivages du couchant de Mons.

(21 Avril 1836.)

Depuis long-temps, différents projets pour réunir la Sambre au canal de Mons, par la vallée de la Trouille, ont été conçus.

Déjà, en 1810, par décret impérial du 5 mai, M. Hageau, ingénieur du premier mérite, forma trois projets pour établir cette communication.

Le troisième consistait en une prise d'eau de la Sambre près Marpent, et dirigée sur le bassin de Mons par la vallée de la Trouille passant par Grandreng, Givry, Harmignies, Spiennes, Hyon, etc.; il avait 27,314 mètres de longueur dont 1,100 en souterrain et 33 écluses, sa dépense était évaluée à fr. 7,250,000.

M. De Puydt, ingénieur dont le mérite est également connu, fut autorisé le 19 janvier 1826, de procéder à ses frais, au projet de jonction de la Sambre au canal de Mons par la vallée de la Trouille. Après quatre années d'étude, il changea sa direction primitive, partit de la Sambre à l'aval de Merbes-le-Château, où il traversait le seuil de partage par un souterrain de 1,500 mètres qui débouchait près de Peschant, se dirigeait par Haulchin, Givry, Hyon, Mesvin, Cuesmes et s'embouchait dans le canal de Mons à l'amont de Jemmappes. Son développement total n'excédait pas 30,000 mètres (6 lieues $\frac{2}{5}$).

Sa dépense a été évaluée à la somme de. fr. 8,000,000

Son entretien annuel, à 95,000

Les gouvernements précédents, de même que celui-ci, ne se sont prononcés sur aucun de ces deux projets; les gouvernants ont sans doute compris que les produits à transporter par cette nouvelle communication, ne pourraient jamais couvrir les intérêts d'un capital aussi considérable, et encore moins subvenir aux frais d'entretien, etc., et opérer leur remboursement pendant la durée de la concession.

Veuillez remarquer, Messieurs, qu'aux époques où ces deux projets ont été déposés par leurs auteurs, il n'était nullement question de canaliser la Sambre française et l'Oise, qu'alors, ces ingénieurs ont dû compter sur les transports des houilles, des bois, des fers, des marbres, etc, destinés pour la consommation française qui bientôt vont arriver en France par ces rivières canalisées: il ne resterait donc plus, pour couvrir la dépense du canal projeté, par la vallée de la Trouille, dont nous allons avoir l'honneur de vous entretenir, qu'une faible quantité de matières pondéreuses à transporter dans la province du Hainaut, et dans le département du Nord; le canal de Charleroy à Bruxelles pouvant, par sa situation favorable, alimenter les Flandres et le Brabant.

La dépense du projet du canal de M. Van der Elst s'élève à. . . fr. 5,572,598 00
et, compris les intérêts composés pendant deux années et demie que nous supposons devoir durer sa construction, à. fr. 6,088,061 35

Nous estimons avec l'auteur son entretien annuel, vu la consommation de deux machines à feu, dont il est question au projet, à. fr. 76,100 76

Nous admettons encore les chiffres de M. Van der Elst pour couvrir

1° l'intérêt du capital à dépenser (fr. 6,088,061-35) compris les intérêts composés à 5 p. % fr. 304,403 06
2° Entretien et frais d'administration, $\frac{1}{4}$ p. % 76,100 76
3° Remboursement du capital, 1 p. % 60,880 61
4° Prime de gain, à 1 $\frac{1}{4}$ p. % 106,541 09

Recette nécessaire. 547,925 52

Nous trouvons que, pour couvrir la somme de fr. 547,925-52, à raison de fr. 1-50, péage proposé au tonneau pour parcourir le canal projeté, il faut un transport annuel de 365,280 tonneaux.

La location de toutes les barrières réunies depuis Charleroy, et depuis le pont de Sambre jusqu'à Mons, s'élève annuellement de 50 à 60,000 francs, somme en partie produite par les voitures publiques ; on peut donc juger approximativement, d'après cette donnée, du plus ou du moins de transports qui se font par ces routes que le canal projeté devrait remplacer, si jamais il est possible, en les supposant délaissées, que la quantité de tonneaux à parcourir sur le dit canal, s'élève à 365,280, pour couvrir la somme de fr. 547,925-52.

Nous ne parlerons pas ici des difficultés et du temps qu'il faudra dépenser dans le parcours d'un canal qui, de l'aveu de M. Vander Elst, a 41 sas, deux machines à feu qui doivent l'alimenter en prenant une partie notable des eaux de la Sambre à la hauteur de 58 mètres.

Nous croyons, Messieurs, avoir démontré l'impossibilité de l'exécution de ce projet par sa dépense même, et par la non-possibilité de couvrir les intérêts, les frais d'entretien, d'administration, et du remboursement du capital dans le nombre de tonneaux nécessaires à son alimentation (365,280).

Examinant ce projet de canal sous le rapport de son utilité pour les producteurs et pour les consommateurs, nous croyons pouvoir vous démontrer que, si l'auteur compte sur le transport d'une grande quantité de houille pour la consommation de fours à chaux de Tournay et les environs, il est dans une erreur complète, la comparaison ci-après vous en convaincra.

Tonneau de houille chargé aux houillères de Charleroy, rendu à Tournay par le canal projeté de M. Van der Elst, et transporté par un bateau du port de 200 tonneaux.

Nous estimons le tonneau de houille maigre (1), première qualité, pris aux fosses de Charleroy	fr. 6 00
Le prix de transport au rivage et frais	1 00
Chargement à bateau	» 20
Sept distances et demie de parcours sur la Sambre à charge et à vide, à raison de 18 centimes par distance (arrêté du 1 ^{er} novembre 1831).	2 02
Droit du canal projeté à charge.	1 50
» » à vide	» 37 $\frac{1}{2}$
Pour le salaire du batelier estimé à fr. 2-50 par journée de travail, supposant la durée du voyage être de 30 jours pour aller et revenir de Charleroy à Tournay, chargement et déchargement compris.	» 37 $\frac{1}{2}$
Pour le salaire d'un aidant à raison de 2 francs pendant 30 jours.	» 30
Gain du batelier, et usure du bateau.	» 50
Halage de Charleroy à Erquelinnes	» 15
» sur le canal projeté de Van der Elst, vu le nombre des écluses et le temps à perdre pour y passer.	» 09
Droit du canal de Mons, 4 distances.	» 11
Halage sur »	» 07
Droit pour le parcours du canal d'Antoing, à charge et à vide.	» 60
Halage sur le canal d'Antoing.	» 08 $\frac{1}{4}$
A reporter.	fr. 13 37 $\frac{1}{4}$

(1) On observera qu'il n'y a que cette spécialité qui peut concourir avec les charbons de même nature exploités au couchant de Mons.

Report.	fr. 13 37 $\frac{1}{4}$
Salaire de deux hommes jusqu'à Tournay, pris à la sortie du canal d'Antoing (fr. 12) compris leur nourriture.	» 06
Droit à l'écluse d'Antoing en descente et en remonte.	» 04
Halage de Tournay à Péronne (sur l'Escaut) en remonte.	» 07 $\frac{1}{2}$
Droit du canal de Mons à la remonte.	» 05 $\frac{1}{2}$

Prix d'un tonneau de houille chargé sur la Sambre à Charleroy, et rendu à Tournay (1)	13 60 $\frac{1}{4}$
---	---------------------

Nous avons vu que le tonneau de houille maigre embarqué à Charleroy sur la Sambre, arrivé à Tournay par le canal projeté, coûterait. fr. 13 60 $\frac{1}{4}$

Nous allons établir comparativement le prix de revient d'un tonneau de houille, même qualité, embarqué à St-Ghislain et rendu à Tournay, le voyage estimé durer 20 jours, compris chargement et déchargement.

A St-Ghislain.

Prix du tonneau, compris transport.	fr. 8 00
Chargement	» 28
Salaire du batelier à fr. 2-50 par jour (20 jours).	» 25
» de l'aidant à fr. 2.	» 20
Gain du batelier et usure de son bateau.	» 33
Droit du canal de Mons, deux distances.	» 05 $\frac{1}{2}$
Halage sur » jusqu'à l'embouchure du canal d'Antoing	» 05
Droit du canal d'Antoing à vide et à charge.	» 60
Halage sur ce canal.	» 08 $\frac{3}{4}$
Salaire de deux ouvriers, compris leur nourriture.	» 06
Droit à l'écluse d'Antoing en descente et en remonte.	» 04
Halage de Tournay à Péronne.	» 07 $\frac{1}{2}$
Droit du canal de Mons à la remonte jusqu'à St-Ghislain.	» 02 $\frac{3}{4}$
Tonneau de houille embarqué à St-Ghislain	10 14 $\frac{1}{2}$
Différence en faveur de celui-ci	3 45 $\frac{3}{4}$
Nombre égal au prix de revient de Charleroy	13 60 $\frac{1}{4}$

Il résulte de ces calculs qu'il y a avantage pour les consommateurs, d'environ 30 p. % sur le charbon chargé à St-Ghislain, plus la vitesse du parcours, et l'économie du temps en faveur du batelier.

L'auteur du projet du canal par la vallée de la Trouille, a voulu démontrer par comparaison avec le chemin de fer projeté du Haut-Flénu à la Sambre, qu'il y avait avantage pour les consommateurs français, et les producteurs du couchant de Mons, de parcourir son canal, partant de Jemmappes, jusqu'au village d'Haumont, où le chemin de fer aboutit. S'il en était ainsi, Messieurs, il faudrait dès aujourd'hui condamner tous les chemins de fer en projet.

Celui dont s'agit, demandé par M. Basse et soumis maintenant à la décision du gouvernement, a, de l'aveu de M. Van der Elst, une longueur de 25,420 mètres : ainsi, le tonneau mis à waggon sur le Haut-Flénu, parcourra, pour arriver au point d'embarcation, en moyenne, 26,000 mètres; celui embarqué à Jemmappes :

(1) On suppose, dans ces calculs, que la remonte du bateau vide se fera par le batelier et l'aidant, jusqu'à Charleroy, c'est pourquoi on ne porte aucuns frais.

	Mètres.
1° Jusqu'à l'embouchure de la Trouille	5,000
2° Par le canal projeté	24,370
3° De la sortie du canal à Erquelinnes.	2,500
4° D'Erquelinnes à Haumont	15,000
Parcours par les canaux de Jemmappes et de la Trouille à Haumont. . .	46,870
Parcours par le chemin de fer pour arriver du Haut-Flénu au même point.	26,000
Différence du trajet en faveur du chemin de fer	20,870

Cette différence peut être doublée si l'on comptait le retour du waggon au Flénu comparativement à celui du bateau à Jemmappes, point du départ.

Il y a donc dans ces trajets comparés une économie de temps considérable en faveur du chemin de fer vers la Sambre, à part d'autres avantages que nous allons démontrer.

Le premier, c'est qu'il faut, pour transporter par le chemin de fer à la Sambre, un waggon valeur fr. 240 au lieu d'un bateau dont le capital en moyenne peut être évalué à fr. 8,000, on ne pourrâ disconvenir que le train de waggon aura transporté plus vite à Haumont 200 tonneaux que le bateau parti de Jemmappes pour arriver au même point par le canal de la Trouille, et par la Sambre, puisqu'il faudra, à l'un, douze jours pour faire le voyage, et, à l'autre, deux heures au plus pour aller et revenir. Il y a donc avantage notable en faveur du chemin de fer sous le rapport du parcours et du moyen de transport, tant pour la vitesse que pour la différence du capital à dépenser.

Nous allons maintenant prouver qu'il y aura avantage à exporter en France les charbons du Flénu et autres de cette contrée par le chemin de fer vers la Sambre, plutôt que par le canal projeté de M. Van der Elst, tant sous le rapport des droits et frais, que sous celui de la conservation du combustible : nous prions messieurs les membres de la commission, de faire particulièrement attention à l'explication qui sera donnée ci-après.

Achat à la fosse sur le Flénu, d'un tonneau de forges gailletteuses. fr.	6 50
Péage présumé pour parcourir le chemin de fer jusqu'à Haumont. . .	3 50
Mise en bateau.	» 20
Traction.	» 40
Tonneau arrivé à la Sambre par le chemin de fer.	10 60
Achat à la fosse d'un tonneau de forges gailletteuses	6 50
Mise à waggon	» 20
Transport et péage pour arriver sur les bords du canal de Mons. . . .	» 80
Déchargement et embarcation.	» 30
Droit dû sur le canal de Mons (2 distances), jusqu'à l'embouchure de celui projeté	» 05 $\frac{1}{2}$
Halage	» 03
Droit du canal Van der Elst à charge	1 50
En remonte.	» 37 $\frac{1}{2}$
Halage sur le canal Van der Elst	» 09
Salaire du batelier, à raison de fr. 2-50 pour douze jours, durée présumée du voyage.	» 15
Salaire d'un aidant à fr. 2	» 12
Droit du fret	» 50
Droit sur la Sambre, d'Erquelinnes à la frontière, une demi-distance . .	» 13 $\frac{1}{2}$
A reporter.	10 75 $\frac{1}{2}$

Report.	10 75 $\frac{1}{2}$
Droits sur la Sambre française, trois distances, à raison de 24 centimes, pour aller et revenir.	» 72
Halage sur la Sambre.	» 05
Retour sur le canal de Mons.	» 01 $\frac{1}{2}$
Tonneau rendu à Haumont par le canal projeté.	11 54
» par le chemin de fer du Flénu à la Sambre.	10 60
Différence en faveur du chemin de fer.	» 94

Si vous voulez considérer les détériorations que le charbon embarqué sur les bords du canal de Mons, aura éprouvées par les différentes manutentions, avant d'être arrivé à la Sambre, et la perte de temps; vous estimerez que l'avantage est encore augmenté, en faveur du chemin de fer, de 12 p. % au moins, qu'il faudra ajouter à la différence de 94 centimes, et, en supposant même qu'il y aurait égalité dans les droits, frais et péages, les charbons des exploitations du couchant de Mons, ne parcourront jamais pour ces motifs, le canal projeté pour arriver à Haumont.

Il nous reste à démontrer l'impossibilité d'une concurrence entre les charbons Flénu et ceux de Charleroy arrivés au même point à Haumont, bien qu'ils n'aient pas la même spécialité, et par conséquent ne peuvent servir au même usage.

Le tonneau de houille maigre, à Charleroy	fr. 6 00
Transport de la fosse à la Sambre	1 00
Huit distances sur la Sambre jusqu'à la frontière	2 16
De la frontière à Haumont, deux distances et demie à 24 centimes.	» 60
Halage	» 12
Salaire du batelier pendant 5 jours à fr. 2-50	» 06 $\frac{1}{2}$
» d'un aidant à fr. 2	» 05
Produit du fret	» 15

Valeur du tonneau de houille maigre, embarqué à Charleroy, rendu à Haumont	10 14 $\frac{1}{2}$
--	---------------------

Valeur du tonneau de charbon Flénu, rendu à Haumont par le chemin de fer projeté vers la Sambre	10 80
---	-------

Différence en faveur de Charleroy	» 64 $\frac{1}{2}$
---	--------------------

Nous ne fussions jamais entrés dans tous ces détails pour démontrer l'impossibilité de l'exécution du canal de M. Van der Elst, si nous n'étions bien convaincus, Messieurs, que des intérêts privés et tout-à-fait français qui semblent favoriser ce projet, n'ont d'autre intention (bien qu'ils aient comme nous apprécié cette impossibilité), que celle de faire valoir la prétendue utilité de ce canal, pour empêcher l'exécution du chemin de fer projeté vers la Sambre. C'est ce qui a déjà eu lieu quand il s'est agi de la communication de l'Escaut au canal de Roubaix par l'Espierre. Là aussi, Messieurs, les mêmes intérêts ont secondé quelques localités des Flandres, dont le but était de réunir l'Escaut à la Lys, pour arriver à Lille par Courtray. On prétendait que ce projet était préférable au projet du canal de l'Espierre, quoiqu'il présentât un parcours plus long de 96,115 mètres, et que la différence du prix de transport d'un tonneau, fût en faveur de ce dernier de fr. 5-10. On voulait par cette opposition, empêcher l'exécution d'une voie infiniment utile, exécution que, par ce système, on est parvenu à entraver ici comme en France, la compagnie d'Anzin et les concessionnaires des péages aux écluses construites en France sur l'Escaut supérieur et sur le canal de St-Quentin, n'ignorent pas que la Sambre et l'Oise canalisées, permettront à nos bateaux charbonniers d'arriver à Chauny, par cette voie, à l'aide du chemin de fer, avec une économie de deux francs au moins par tonneau, et en moins de 24 heures. C'est un avantage

que le canal de la Trouille ne pourra jamais procurer à nos houillères : il faut présentement environ deux mois, terme moyen, à un bateau chargé à l'enfoncement de 1^m,20 sur le canal de Mons, pour parvenir à Valenciennes.

Nous nous sommes permis, Messieurs, d'entrer dans ces considérations, parce que l'auteur du projet, M. Van der Elst, s'est attaché, dans un mémoire, à combattre les avantages du chemin de fer vers la Sambre ; nous avons pensé alors qu'il était nécessaire de vous prémunir contre cette attaque, de vous faire connaître que, par ce chemin de fer, les houillères du couchant de Mons, comme celles de Charleroy, se trouvent en communication directe avec la Sambre et l'Oise, et le canal de Mons (1) ; ce chemin de fer n'a d'ailleurs d'autre but que de nous sublever des charges onéreuses et des entraves que notre commerce rencontre constamment sur l'Escaut supérieur, et c'est à tel point, que des bateaux partis en janvier dernier ne sont pas encore arrivés à Compiègne.

Le canal de la Trouille, à part de sa dépense considérable, ne présente aux consommateurs soit dans ce pays, soit en France, aucun des avantages que doit procurer une nouvelle communication pour être déclarée d'utilité publique ; il n'offrira pas même la possibilité de vendre les charbons de Charleroy en concurrence avec ceux de Vieux-Condé et du couchant de Mons, ainsi qu'il vous a été démontré par des chiffres irrévocables. Cependant l'auteur de ce projet compte en partie sur les transports de ce combustible, pour couvrir les intérêts, les frais d'entretien et d'administration, et le remboursement du capital à dépenser.

Il en sera de même pour les marbres, les fers, et autres matières pondéreuses embarquées sur la Sambre. Elles suivront leur route par l'Oise, pour arriver en peu de temps sur un plus grand enfoncement et à moins de frais à Paris, que par l'Escaut supérieur, et par le canal de St-Quentin.

Ces considérations d'un intérêt général vous feront apprécier qu'en économie publique, une dépense quelconque doit, non seulement être profitable aux producteurs et aux consommateurs, mais aussi aux capitalistes qui seraient appelés à y contribuer ; nous croyons avoir démontré que ces avantages ne peuvent être procurés par l'exécution du projet qui vous est soumis, et dès-lors nous pensons qu'il ne présente aucun caractère d'utilité publique.

Nous avons l'honneur d'être avec un profond respect, etc.

(*Suivent les signatures.*)

N^o 41.

Canal de Mons à la Sambre. — Procès-verbal d'enquête.

(26 avril 1836.)

La commission d'enquête, respectivement nommée par les arrêtés de M. le ministre de l'intérieur, du 9 avril 1836, et de la députation provinciale du 16 mars précédent, en exécution de l'arrêté royal du 18 juillet 1832, à l'effet d'examiner la demande du sieur Valentin-Joseph Van der Elst, domicilié à Cuesmes, tendante à obtenir l'autorisation de construire, par voie de concession de péage, un canal de la Sambre au canal de Mons à Condé,

(1) La compagnie d'Anzin, à l'imitation de M. Basse, va joindre l'Escaut supérieur à la Scarpe, pour éviter le trajet par eau, trop long et trop frayeux, soit par le canal de la Seussée, soit par Mortagne jusqu'à Marchienne.

Se réunit ce jourd'hui, vingt-six avril 1800 trente-six, dans une des salles de l'hôtel du gouvernement provincial à Mons, en suite de convocation faite par M. le gouverneur.

Sont présents MM. :

Harmignie, membre de la députation provinciale du Hainaut, président ;

Dominique Siraut, propriétaire à Mons ;

Le comte Deglyme, propriétaire à Mons ;

Carlier, membre de la régence de Mons ;

J.-B. Gendebien, propriétaire de mines à Farciennes ;

De Dorlodot, maître de verreries à Charleroy ;

Vanderheyden à Hauzeur, propriétaire à Ciply ;

Nicolas Descamps, négociant à Mons ;

Romain Puissant, extracteur de pierres et marbres à Merbes-le-Château ;

MM. Rainbeaux, propriétaire de mines à Mons, et Troye fils, membre de la Chambre des Représentants, à Thuin, n'ayant pu assister à la séance, pour cause d'absence.

Les membres présents, formant la majorité de la commission, M. le président dépose sur le bureau les plans et toutes les pièces du dossier concernant le projet sur lequel la commission est appelée à donner son avis, et qui forme la matière de l'enquête ouverte, par suite de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, dont il est d'abord donné lecture, le dit arrêté en date du 13 février dernier.

En présence de M. Fumière, ingénieur des ponts et chaussées, faisant les fonctions d'ingénieur en chef dans la province.

Il résulte de l'inspection des diverses pièces qui composent le dossier, que les dispositions préliminaires prescrites par les art. 3 et suivants de l'arrêté précité du 18 juillet 1832, ont été remplies ; que le dépôt des plans, requête et devis contenant les conditions de l'entreprise, a eu lieu, pendant deux mois, au chef-lieu de la province ; qu'il a été publiquement annoncé dans la forme voulue et que le registre d'inscription des annotations, des réclamations et observations présentées, concernant le projet dont s'agit, ouvert au gouvernement provincial, le 20 février dernier, y a été clos le 21 avril courant.

Il est donné successivement lecture :

1^o D'une lettre adressée par le sieur Van der Elst, à M. le ministre de l'intérieur, en date du 28 janvier 1835 ;

2^o De la requête en date du 23 du dit mois, adressée par le sieur Van der Elst à M. le ministre de l'intérieur, contenant la description du projet, les devis estimatifs, tarifs et conditions ;

3^o D'une lettre adressée par le dit sieur Van der Elst à M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, en date du 20 décembre 1835 ;

4^o D'une déclaration du sieur Van der Elst, du 28 mars 1836, relative à un changement du tracé du canal sur les territoires des villages d'Harmignies et de Spiennes, avec le plan y joint, pour le changement de ce tracé ;

5^o Du registre d'annotations des oppositions et observations, ainsi que de six pièces y jointes et déposées, le dit registre contenant seize réclamations, nommément par :

M. le comte Deglymes qui déclare adhérer à la rectification du tracé sur les territoires d'Harmignies et Spiennes ;

Les sieurs Adolphe-André-François Fauconnier et Alexandre Rougefort, propriétaires de moulins sur la Trouille à Vieux-Reng (France), qui déclarent s'opposer au projet, motivant cette opposition sur l'impossibilité de détourner les eaux de la Trouille dont la source est sur le territoire français, en amont du point où elle quitte ce territoire, pour alimenter avec ses eaux un canal belge, et sur ce que, par suite, cette prise d'eau anéantira leurs usines ;

Alexandre Masson, meunier à Hyon, Emmanuel Lecourt, propriétaire de moulin à Mons, Le Brun, meunier à Hyon, Michel Hoyette, meunier sur Mons, et Augustin Lefebvre, meunier à Givry, s'opposant à l'exécution du canal qui procurera l'anéantissement de leurs usines ;

Nicolas Miart de Cuesmes, Vincent Rousseau du dit lieu, François Clamart, Jean-Joseph Capiiau, Jean-Baptiste Rousseau, François Dragues, tous habitants de Cuesmes, lesquels s'opposent à la construction du canal, parce que, sans utilité, il détruira leurs propriétés ;

Le conseil communal de Grandreng, plusieurs habitants de Givry, et autres de la communes d'Erquelines, qui se plaignent de ce qu'ils seront privés d'eaux, et aussi de ce que les ponts indiqués par l'auteur du projet ne sont pas en nombre suffisant ;

Enfin, par la régence de Mons, laquelle, en émettant le vœu que le canal projeté soit déclaré d'utilité publique, demande que ce nouveau canal arrive dans le premier bief du canal de Mons à l'Escaut, en traversant la ville de Mons.

Il est ensuite donné lecture des autres observations et pièces remises au gouvernement provincial, pour être soumises à la commission, telles que :

1° La réclamation du sieur De Brigode, propriétaire de la ferme de Rigueul à Rouveroy, pour dépréciation qui sera causée à la dite ferme ;

2° Celle du sieur Willame de Givry, pour privation des eaux nécessaires à une usine ;

3° Une délibération du conseil communal de Jemmappes, tendante à démontrer la grande utilité du canal projeté ;

4° Les observations motivées d'un grand nombre de propriétaires fonciers et des usines, négociants, extracteurs de houille, cultivateurs, etc., du district de Mons, émettant leur vœu pour la construction du nouveau canal ;

5° Les observations motivées de plusieurs propriétaires fonciers et des usines, cultivateurs et habitants de la commune de Cuesmes, émettant semblable vœu ;

6° Des observations souscrites par un grand nombre de négociants, marchands, propriétaires de terrains, de hauts-fourneaux et usines, extracteurs de charbon, de pierres et de marbre, de l'arrondissement de Charleroy et des communes intéressées, aussi en faveur du canal projeté par le sieur Van der Elst ;

7° Une délibération du conseil communal de Rouveroy, à laquelle plusieurs habitants notables ont adhéré, tendante à obtenir un pont sur ce canal, à la traverse du chemin des Rigueux ;

8° Une réclamation de plusieurs propriétaires d'usines sur la rivière de la Trouille, à Villers-Sire-Nicole (France), par laquelle, pour les considérations qu'ils font valoir, de la perte ou de la dépréciation de leurs usines, ils s'opposent au canal projeté ;

9° Des observations présentées par un grand nombre de propriétaires des houillères du couchant de Mons, et négociants dont les rivages sont établis sur les bords du canal de Mons à Condé, tendantes à établir et appuyer par des calculs, qu'en concurrence avec le chemin de fer projeté du dit canal à la Sambre, le canal projeté ne présente aucun caractère d'utilité publique ;

10° Une lettre de la régence de la ville de Mons, en date du 24 avril courant, accompagnant une note de la dite administration en faveur de l'ouverture du canal dont s'agit, destiné à joindre la Sambre à l'Escaut, par laquelle, en conséquence des calculs qu'elle établit, suivant des tableaux y annexés, elle émet son vœu pour l'exécution du projet, et demande que, par une nouvelle direction, en partant de Spiennes et se dirigeant vers Hyon, le nouveau canal passe par la ville de Mons, pour aboutir au bassin de cette ville.

M. Van der Elst, présent à la séance, déclare adhérer à cette proposition, si elle est

jugée préférable et remet pour être joint aux pièces du dossier, un plan approuvé par lui, contenant ce nouveau tracé ainsi que le plan de nivellement y relatif.

M. N. Descamps, membre de la commission, donne lecture d'observations motivant son opinion favorable au projet, lesquelles, à sa demande, sont jointes aux pièces du dossier.

Après une discussion sur tous les points du projet, et avoir entendu l'auteur de ce projet dans les explications qui lui ont été demandées,

Prenant en considération que la plus grande partie des réclamations faites, ne sont relatives qu'aux moyens d'exécution et à des questions d'indemnités dont la commission paraît n'avoir pas à s'occuper ;

Considérant encore qu'aucune autre communication existante ou projetée, n'est de nature à exclure la communication offerte par le sieur Van der Elst ;

La commission reconnaît, à l'unanimité, que le projet de canal, du canal de Mons à Condé à la Sambre, présenté par le sieur Van der Elst, *est d'utilité publique* ;

En s'exprimant ainsi sur le projet en discussion, le commission n'entend pas exclure aucune autre voie de communication qui pourrait être reconnue utile.

La commission reconnaît en outre que la modification dans le tracé du canal, réclamée par la régence de Mons, et à laquelle M. Van der Elst a acquiescé, en faisant passer le canal par la dite ville de Mons, ajouterait à ce projet un nouveau caractère d'utilité publique.

En ce qui concerne la fixation du péage sur le canal projeté, la commission ne le considère pas comme trop élevé ; et, s'expliquant sur le mode d'adjudication de la concession, elle estime qu'elle doit avoir lieu au rabais sur le taux du péage, laissant fixe le terme de la concession à quatre-vingt-dix ans.

Clos en séance, à Mons, ce vingt-six avril 1800 trente-six.

(Suivent les signatures.)

Opinion de M. Descamps, membre de la commission d'enquête.

(26 avril 1836.)

MESSIEURS ET CHERS COLLÈGUES,

L'honorable mission que nous remplissons aujourd'hui, et à laquelle nous sommes appelés par le gouvernement, à l'effet d'émettre notre opinion sur le degré d'utilité publique que peut avoir le projet présenté par le sieur Van der Elst, ingénieur civil, domicilié à Cuesmes, tendant à établir un canal d'embranchement de la Sambre au canal de Mons à Condé, me paraît un de ces grands travaux destinés à fonder une nouvelle ère commerciale pour notre province et former le complément de la navigation intérieure où doivent aboutir, non seulement tous les riches produits de notre pays et des trois plus riches provinces du royaume, le Hainaut, Namur et Liège, mais aussi servir de point d'attraction au commerce du nord de l'Allemagne, s'infiltrant chez nous par Cologne et Aix-la-Chapelle.

Cette nouvelle communication fluviale, Messieurs, n'est point une imagination du moment ; elle germe depuis bien des années dans l'esprit actif et positif des hommes qui raisonnent l'avenir et le bonheur de leur pays par amour pour la généralité. Sous le gouvernement autrichien, alors que le commerce n'était encore que dans l'enfance, des essais d'études avaient déjà été tentés ; plus tard, sous la domination française, ce projet se renouvela, un décret de Napoléon du 5 mai 1810 ordonna l'ouverture d'un

fait par M. Hageau, ingénieur en chef du département de Jemmappes ; il fut présenté au corps impérial des ponts et chaussées de France par M. Tarbé, inspecteur divisionnaire, et, le 24 janvier 1812, il fut adopté par le conseil général. Je tiens copie de ces pièces signées par M. Gayant qui a approuvé au nom du corps impérial ; elles sont dans mon portefeuille, je les communiquerai au besoin. Ce document, Messieurs, émané d'une aussi puissante autorité, est la preuve la plus manifeste de l'utilité de cette communication qui se représente après un laps de temps de 24 années, et, si la guerre n'avait point absorbé toutes les pensées de l'homme qui, à cette époque, commandait au monde, la jonction de la Sambre à l'Escaut par Mons ne serait plus une question aujourd'hui ; l'honneur qui nous est réservé, eût fait le lot de nos devanciers (1).

Ce n'est pas, Messieurs et chers collègues, que je croie que le projet qui nous est soumis passera sans opposition, soit de la part des propriétaires qui se verront expropriés des terrains qu'ils affectionnent, soit de la part de ceux qui contesteront la possibilité des travaux, par défaut d'eau pour son alimentation ou la difficulté des nivellements et autres accidents qu'il faudra vaincre, toutes ces choses inhérentes en pareille occasion, ne fût-ce que par système. Aux propriétaires, nous dirons, tout en regrettant le trouble que ce projet apportera à leurs jouissances et tout en supposant qu'il ne fût point possible au concessionnaire de rectifier quelque alignement, que, rendus justement indemnes, l'intérêt général de l'État ne peut être mis en balance avec le dommage particulier, dommage qui pourrait n'en point être un, si la proximité de la nouvelle communication leur procurait une plus-value des terrains conservés, ce qui arrivera probablement ; aux autres, qui seraient certainement des gens de l'art, nous leur avouons avec franchise toute notre insuffisance pour discuter la question qui doit être réservée au conseil des ponts et chaussées, qui a mission spéciale d'en connaître ; car elle n'est point de notre domaine, toute notre mission consiste à constater l'utilité publique du projet et c'est sur ce point que je vais avoir l'honneur de fixer votre attention.

D'abord, Messieurs, ne perdez point de vue les deux points capitaux de cette nouvelle navigation : le premier, que toutes les dimensions sont concordantes avec notre canal actuel qui lui servira de prolongement ; le deuxième, qu'il n'emprunte point le territoire étranger ; sous le premier rapport, toutes les matières pondéreuses nous arrivant de Cologne, Juliers, Aix-la-Chapelle pour être embarquées à Liège, ou nous arrivant directement de Maestricht, arriveront dans nos eaux sans rompre charge et iront se déverser à Paris, Rouen et le Havre ; il en sera de même des produits forestiers du pays de Chimay, Beaumont, Rance, etc., des marbres de la Buissière, Montignies, des minerais, des ardoises, des fers en gueuses et en barres, des machines à vapeur, chaudières, cylindres et tous objets de fonte du pays de Charleroy, Namur et Liège. Et ne pensez pas, Messieurs, que la nécessité de rompre charge ne soit pas un coup de mort pour le commerce, c'est là son écueil. Si le gouvernement français avait jamais permis la construction du canal de Charleroy à Bruxelles, en petite section, il y a 25 ans que ce canal aurait été exécuté, mais M. Cretet, ministre de l'Intérieur, n'a eu qu'une seule réponse à faire à feu M. Barthélemy qui l'obsédait sur ce projet et la voici : *je vivrais cent ans, répondit-il, je m'y opposerais ; je ne veux point de canal pour donner de l'ouvrage aux hommes de peine vulgairement appelés porte-faix du canal de Bruxelles.* Les événements politiques, Messieurs, ont donné tort au ministère français, et tout récemment les frères embarcations de Charleroy, qui ont fait essai de leurs forces, sont

(1) M. Tarbé, en modifiant la pensée de Napoléon et le travail de M. Hageau, présenta simultanément, et dans l'intérêt général du pays, la direction par la vallée de la Haine et par celle de la Trouille ; et c'est cette dernière direction qui fut approuvée.

allées chavirer dans l'Escant au port d'Anvers; cette considération seule, Messieurs, milite en faveur d'un canal et de celui projeté en grande section identique à notre canal.

Le second point, Messieurs, de ne point emprunter le territoire étranger est une sécurité sans égale pour le commerce. Quel est celui de nous qui ne se souvienne des fâcheuses collisions que notre commerce a eu à soutenir au sujet du transit par Condé, soit par les prétentions désordonnées de la corporation des bateliers de Condé, soit par le mauvais vouloir du gouvernement français; les archives de l'administration de cette province sont encombrées de plaintes de toutes les couleurs, un demi-siècle et plus est là pour attester toutes les avanies que nous avons souffertes, il n'est aucun homme de commerce de cette province, *je n'en excepte aucun !* qui n'ait fait entendre des récriminations, l'aurait-on déjà oublié? Mais, nous dira-t-on, toutes ces craintes n'existent plus aujourd'hui, la France est l'alliée de la Belgique, elle protège notre indépendance, elle fera fusion avec nous! Sans repousser hostilement ce langage et sans arrière-pensée sur la protection de cette puissance, il est permis de croire que la France politique et la France commerciale sont deux choses bien différentes; l'Angleterre aussi nous protège et notre marine vient tout récemment d'être traitée de manière à ne plus arriver chez elle, par la société Trinity-House, société instituée en 1515 par Henri VIII, pour servir au développement du commerce et de la navigation, société derrière laquelle se trouve peut-être caché un moteur plus puissant à qui nous sommes redevables de cette nouvelle raçon. Et puis, Messieurs, les bouleversements des États qui ont, depuis un siècle, subi tant de modifications, ne peuvent-ils pas nous mettre encore vis-à-vis la France, dans un système d'hostilité qui nous ramène le deuxième volume du transit de Condé, et nous fermer le passage même en temps de paix? A l'heure qu'il est, Anzin, Condé, Valenciennes et la coalition des bateliers stationnaires dans les eaux françaises et belges viennent donner un nouveau poids à mes craintes; puissent-elles n'être qu'imaginaires, mais les effets sont là.

Admettons maintenant que la paix soit éternelle, que nous n'ayons plus à craindre aucune chance de trouble sur le continent, eh bien! nos extracteurs de charbons du couchant de Mons, les marchands, etc., conservant leurs établissements et leurs rivages, auront deux combinaisons d'exportation en grand vers la France : la première, conservant celle actuelle par Condé ; la deuxième, en acquérant la nouvelle pour déverser leurs produits dans les usines des départements du Nord et de l'Aisne.

Le projet du canal qui nous est soumis, Messieurs, est réclamé par la saine portion de la population des arrondissements de Mons et Charleroy; tout ce qui prend intérêt à l'accroissement de la richesse publique, fait des vœux sincères pour sa réalisation. Nous devons nous estimer heureux d'attacher notre vote approbatif à la construction d'une communication qui va doter notre province et la ville de Mons, d'un renouvellement de vie qui lui a été refusé jusqu'à ce jour, mais que nous recevrons enfin, parce que la justice, pour avoir été tardive, n'en est pas moins un bienfait que la providence, dans ses prudentes lenteurs, se plaît à repandre, en temps opportun, sur une population qui s'en est montrée digne par sa longanimité. Pourquoi, Messieurs, aurions-nous désespéré de jamais obtenir les moyens de développer toutes les facultés commerciales du couchant de Mons et de l'arrondissement de Charleroy, qui, à eux seuls, sont foncièrement aussi riches que certains royaumes du continent? En nous conduisant ainsi, Messieurs, nous aurons planté les jalons du complément de la richesse provinciale, nous aurons répondu au vœu public et, mettant d'accord notre opinion et notre conscience, nous pourrions attendre en paix le témoignage flatteur de nos concitoyens, et l'assentiment du gouvernement qui nous a donné l'occasion de nous produire dans une circonstance aussi éminemment utile au bien-être général du pays. Pussions-nous lui en savoir gré et reconnaissance.

Avant de terminer cette analyse bien imparfaite de tous les bienfaits que doit répandre dans notre pays le projet qui nous est soumis, il me reste à vous entretenir d'un objet qui fixe en ce moment l'attention générale du commerce continental : la Belgique s'associera-t-elle au système confédéral de l'Allemagne, ou la France, revenant de son rigorisme prohibitif, nous offrira-t-elle les moyens d'échange que nous sollicitons depuis 20 ans ? Dans la première hypothèse, la Belgique reportant son commerce vers le nord, nous nous trouverions ici avec une voie de communication nouvelle sur l'Allemagne et la Hollande, qui nous dédommagera de notre brusque séparation du Midi ; dans l'hypothèse contraire, nous opérerons le transit de l'Allemagne vers la France et nous acquerrons un commerce nouveau. Il faut donc, Messieurs, que le canal s'exécute envers et contre tout ; toutes les considérations particulières doivent s'ancrer devant le projet soumis, c'est la vie ou la mort de notre province, car, point d'état sans finances et point de finances sans commerce : je défie quiconque de prouver le contraire. Il faut enfin, Messieurs, que justice se fasse en faveur du plus grand nombre et de la plus grande somme de bien qu'il produit, c'est ici le cas où jamais d'invoquer le grand principe de la révolution, *liberté en tout et pour tous !* mais liberté sage et raisonnée dans les limites conservatrices de la société ; plus de privilèges ! les noms doivent disparaître devant la sainteté de la cause que j'ai l'honneur de défendre avec conviction et désintéressement ; la devise de mon drapeau, c'est le bonheur de mon pays, la gloire de ma patrie et la paix universelle ; hors cela, je ne puis capituler sans mentir à ma conscience, et je ne suis point décidé à la trahir. Je compte, Messieurs, sur la plus entière réciprocité de votre part. Belges comme moi, vous vous associerez à ma pensée, le divorce d'opinion sur cet article n'est pas possible entre hommes libéralement instruits, dont l'honneur commande à toutes les actions, et auxquels j'offre le tribut de mes hommages et de ma profonde vénération, en les priant de vouloir bien permettre que la présente opinion soit jointe au dossier de l'enquête.

N.-J. DESCAMPS.

N° 42.

Canal de Mons à la Sambre. — Avis de la chambre de commerce de Charleroy.

Charleroy, le 5 mai 1836.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

La chambre de commerce a l'honneur de vous accuser la réception de votre dépêche, en date du 27 avril dernier, D. 2478. Elle a pris connaissance du dossier renfermant les pièces relatives à la demande du sieur V.-J. Van der Elst, tendante à obtenir la concession d'un canal de la Sambre au canal de Mons à Condé, et vous le retourne ci-joint.

Elle croit inutile de faire ressortir de nouveau tous les avantages qui résulteraient de cette nouvelle communication, appelée à jouer un grand rôle dans les nouveaux débouchés qu'elle procurera au district de Charleroy en particulier, et en général à toutes les provinces de la Belgique ; car ce canal joindra la Meuse et la Sambre à l'Escaut et donnera les moyens de transport nécessaires aux bois de construction des rives de la Meuse et de la Sambre sur les rives de l'Escaut, où les matériaux de cette espèce manquent généralement. Il en sera de même pour le transport de toutes les autres marchandises pondéreuses.

Les chemins de fer se dirigeant du Flénu à la Sambre, en traversant le territoire français, ne peuvent être d'aucune utilité au district de Charleroy ; tandis qu'une communication par un canal lui procurera un écoulement certain de ses charbons propres à la cuisson de la chaux et des briques vers Tournay, et, en retour, les charbons gras des charbonnages du couchant de Mons pourront trouver un placement certain dans les nombreuses usines des environs de Charleroy, qui traitent le fer au coak.

Par toutes ces considérations et d'autres encore que la chambre de commerce pourrait faire valoir si le temps ne lui manquait, elle s'empresse de donner un avis des plus favorables à l'exécution du canal en projet du sieur Van der Elst, et forme des vœux ardents pour sa mise en adjudication la plus prompte possible.

La chambre de commerce et des fabriques de Charleroy.

JULES FRISON, *président.*

Le secrétaire,

POSCHET.

N 43.

Canal de Mons à la Sambre. — Avis de la chambre de commerce de Mons.

Mons, le 15 mai 1836.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons l'honneur de vous renvoyer toutes les pièces relatives à la demande formée par le sieur Van der Elst, à l'effet d'obtenir la concession d'un canal projeté par lui, entre le canal de Mons à Condé et la Sambre, par la vallée de la Trouille.

Nous avons sérieusement examiné toutes ces pièces, les unes en faveur du projet, les autres en opposition à celui-ci. Ces oppositions, quant au but de leurs auteurs, d'empêcher l'exécution du canal, ne nous paraissent nullement fondées et, sans préjuger en rien la question des produits que pourrait offrir ce canal, nous déclarons que cette nouvelle communication nous semble présenter évidemment le caractère de l'utilité publique.

Nous ne rappellerons point ici, Monsieur le Gouverneur, tous les avantages qu'en peuvent retirer le pays, la province et notre arrondissement en particulier. Ils sont longuement énumérés dans le mémoire du sieur Van der Elst, et les adhésions jointes au dossier de la part de la régence de Mons, de la chambre de commerce de Charleroy, etc. La plupart de ces avantages sont incontestables, et la ville de Mons doit se réjouir avec raison de la modification qui a été apportée au projet primitif et qui fait passer le canal au milieu de son enceinte.

La réunion de deux grandes navigations par une navigation du même système, dans un pays aussi riche que le Hainaut en productions agricoles et minérales, ne peut avoir que la plus heureuse influence sur le développement de sa prospérité industrielle et commerciale ; aussi, Monsieur le Gouverneur, nous partageons entièrement sur le projet de canal dont le sieur Van der Elst demande la concession, l'avis de la commission d'enquête appelée, avant nous, à se prononcer sur le mérite de cette voie nouvelle.

Comme cette commission, nous déclarons formellement que le caractère d'utilité publique que nous reconnaissons au canal de la Sambre, au canal de Mons à Condé, ne peut avoir rien d'exclusif et ne doit, en aucun cas, empêcher l'exécution d'autres

projets de routes, de chemins de fer ou de canaux, dont l'utilité publique a déjà été reconnue ou le serait ultérieurement. Enfin, Monsieur le Gouverneur, nous sommes encore de la même opinion que la commission d'enquête, pour ce qui regarde la hauteur du péage et la durée de la concession.

Veuillez, Monsieur le Gouverneur, agréer l'expression de notre respect.

Le président,
F. GOSSART.

Le secrétaire,
FRÉD. CORBISIER.

N^o 44.

Canal de Mons à la Sambre. — Note de la régence de Mons.

(24 avril 1836.)

Lorsque l'empereur Napoléon, immédiatement après son mariage avec la princesse Marie-Louise d'Autriche, vint visiter avec elle les provinces belgiques, il porta divers décrets pour doter notre pays d'ouvrages publics, destinés à ouvrir ou perfectionner les voies de communication nécessaires au développement de l'industrie nationale.

La province de Hainaut, si riche en produits de toutes espèces, qui n'attendent que des débouchés et des moyens faciles de transport, ne fut pas oubliée dans ce partage. Un décret, daté d'Anvers le 5 mai 1810 (1), statue ce qui suit :

« **ARTICLE 1^{er}.** Un canal de navigation sera ouvert entre Mons et Charleroy; il joindra » l'Escaut à la Meuse par la Haine et par la Sambre.

» **ART. 2.** La moitié de la dépense sera supportée par les départements de Jem- » mappes (2), de Sambre-et-Meuse (3) et de l'Ourthe (4), qui contribueront, pendant » vingt ans, à dater de 1811, pour une somme de fr. 150,000.

» **ART. 3.** L'autre moitié de la dépense sera supportée par la caisse des canaux qui » demeurera propriétaire du canal après sa construction.

» **ART. 4,** etc., etc. »

L'ingénieur chargé de faire les projets, après une longue étude du terrain, proposa de diriger le canal de Mons à Charleroy par la vallée de la Trouille, et de le faire déboucher sous les murs de notre ville, dans le premier bief du canal de Mons à Condé, canal latéral à la Haine. Cet avis fut adopté, dans le commencement de 1812, par le conseil général des ponts et chaussées de France.

Mais à cette époque, la guerre de Russie était imminente. Toutes les idées, toutes les ressources du grand empire étaient forcément détournées des travaux publics; et à peine deux années se furent-elles écoulées, que le grand empire était détruit et la Belgique séparée de la France.

Cependant l'exécution du décret du 5 mai 1810 avait commencé. Dès 1811, les départements intéressés avaient été soumis à une imposition spéciale pour couvrir leur part de la dépense. Le département de Jemmappes (province de Hainaut) a payé sur la sienne :

(1) Napoléon et Marie-Louise avaient passé à Mons le 29 avril, et la demande d'un canal de Mons à Charleroy avait été faite à l'empereur.

(2) Aujourd'hui province de Hainaut.

(3) Province de Namur.

(4) Province de Liège.

1° En 1811	fr. 71,250
2° En 1812	71,250
3° En 1813	71,250
	Fr. 213,750

qui furent versés à la caisse d'amortissement de l'empire français;

Et 4° en 1814 71,250
qui furent versés, partie dans les caisses des puissances conquérantes et partie dans la caisse des Pays-Bas.

Ensemble. fr. 285,000

Pendant le nouveau régime que nous avait fait la conquête, les idées ne se tournèrent pas d'abord vers l'exécution du plan de Napoléon. Toutefois, quelques travaux entrepris ou décidés durant ce régime, et depuis, peuvent être regardés comme un indice que l'on n'a point abandonné la grande pensée de l'empereur, dont l'objet était, non seulement de joindre l'Escaut à la Meuse, par Charleroy et par Mons, et de faire ainsi arriver tout naturellement jusque dans le canal de St-Quentin, les ardoises, les fers, les marbres, les pierres et enfin tous les riches produits des provinces de Namur et de Liège et du district de Charleroy, mais encore de donner des voies d'écoulement aux charbonnages d'Houdeng et de Mariemont et aux autres productions des cantons voisins.

La canalisation de la Sambre, le canal de Charleroy à Bruxelles par la vallée du Piéton, un embranchement partant des charbonnages d'Houdeng et de Mariemont pour joindre ce même canal, sont des parties du même système qui n'attendent réellement que leur complément nécessaire, à savoir la jonction de la Sambre au canal de Mons. C'est le but du projet soumis, en ce moment, à l'enquête publique.

De tous les moyens de transport, la navigation est incontestablement le moins dispendieux et le plus favorable, pour faire écouler les matières pondéreuses et encombrantes, et c'est dans cette classe qu'il faut ranger les produits de notre sol et de nos mines, dont il importe d'assurer l'arrivage tant à l'intérieur qu'à l'étranger.

Bien imprévoyant serait le pays qui, doté par la nature d'importants cours d'eau, ne chercherait pas à en tirer tout le parti possible, en les rendant navigables, et nul doute que les Belges, reconstitués en corps de nation, maîtres de donner tout essor à leur génie de perfectionnement, si positif et si persévérant, ne commettront pas la faute de se priver des facilités qu'offre la rivière de Trouille de faire communiquer ensemble la Meuse et l'Escaut, en traversant des provinces éminemment industrielles, et le sol qui renferme les mines et les carrières, dont l'exploitation double la richesse publique!

La ville de Mons espère donc de voir favorablement accueilli le vœu qu'elle forme et qu'elle exprime avec la plus grande confiance, pour que le projet de jonction de la Sambre au canal de Mons, par la vallée de la Trouille, soit de nouveau déclaré d'utilité publique. Nous disons de nouveau, car cette déclaration nous paraît déjà ressortir à suffisance du décret impérial du 5 mai 1810.

Mais, pour que les habitants de Mons jouissent de tout le bienfait que Napoléon a voulu leur dispenser, pour qu'ils puissent profiter des avantages attachés à la canalisation d'une rivière qui coule dans leurs murs, il convient qu'à partir de Spicennes, le nouveau canal, au lieu de se diriger par Cuesmes, prenne une voie plus naturelle et plus courte, et continue de suivre la Trouille, afin qu'il puisse traverser l'intérieur de la ville et déboucher dans le premier bief du canal de Mons à l'Escaut, ce qui conduirait au même résultat que celui qu'aurait offert, lorsque la ville était ouverte, le plan adopté au conseil général des ponts et chaussées de France. En conséquence, la ville de Mons demande avec les plus vives sollicitations, que cette nouvelle direction soit adoptée.

La régence de Mons croirait manquer à ce que l'on doit attendre de la perspicacité

et des lumières de la commission d'enquête, si elle entreprenait de faire ressortir les grands et heureux résultats qui découleraient tout naturellement des relations à ouvrir par une communication de la Meuse à l'Escaut, à travers le sol qui possède les mines de houille et de fer, les ardoises, les carrières de marbres et de pierres et les établissements industriels les plus importants de la Belgique; elle ne l'essayera donc pas; un simple coup-d'œil jeté sur la carte du pays, suffirait d'ailleurs pour rendre évident tout ce que cette importante communication renferme d'avenir et de richesse.

Mais la régence croit qu'il n'est pas inopportun d'offrir quelques détails tendant à démontrer la supériorité de ce canal sur une autre voie de transport, que l'on a présentée comme méritant la préférence, et même comme devant faire renoncer à sa construction. Cette autre communication serait un chemin de fer, destiné à unir les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu avec la Sambre, qu'il rejoindrait sur le territoire d'Haumont (France).

Quel est l'argument principal que l'on a produit à ce sujet? Le voici dans toute sa force :

« Ce n'est pas à Charleroy que doivent arriver les charbons du Flénu; c'est l'Oise et ses affluents, c'est Chauny, c'est Paris qui doivent les recevoir; c'est là qu'ils doivent entrer en concurrence avec les charbons d'Anzin (1). »

Pour répondre à cet argument, nous joignons :

1^o Sous le n^o I, un état des frais de transport d'un tonneau de charbon, allant de Jemmappes à Chauny, par le chemin de fer du Flénu à Haumont et par la Sambre et le canal de la Sambre à l'Oise. On y verra que ces frais monteraient à. . . fr. 9 95 18

2^o Sous le n^o II, un état des mêmes frais, pour le transport d'un tonneau de charbon, allant à Chauny, par le canal de Mons, le haut Escaut et le canal de St-Quentin. On y verra que ces frais, avant que le chemin de fer sur Haumont puisse être terminé, ne seraient que de. 5 10 12

Différence par tonneau. fr. 4 85 06

Comment les exploitants ou les expéditeurs des houilles du couchant de Mons iraient-ils choisir le chemin de fer et le canal de la Sambre, pour voiturier à Chauny (2) un tonneau de charbon, quand ils trouvent, à 3,000 mètres au plus du lieu où l'on fait l'extraction, une voie navigable qui le portera à la même destination, avec une diminution de près de *cinq francs par tonneau*? Cela ne tombe pas sous les sens.

Mais il n'y aurait pas cette énorme différence, que l'on devrait encore chercher à éviter la dépense que nécessiterait l'établissement de nouveaux entrepôts sur la Sambre à Haumont; il faudrait encore faire des vœux pour que les exploitants et les expéditeurs utilisassent les rivages qui ont été construits à si grands frais, le long du canal de Mons, et qu'ils conservassent ainsi, non-seulement du travail à nos populations, mais encore la valeur des propriétés riveraines de ce canal.

Pourquoi, d'ailleurs, irait-on donner à la France déjà si bien dotée, des avantages dont nous sommes en possession, et qui assurent l'existence de nombreuses familles, et concourent à l'accroissement de notre prospérité?

Un second argument que l'on a présenté, c'est qu'il convient de « faciliter le transport vers Tournay et les Flandres des charbons de Charleroy, nécessaires pour la cuisson de la chaux et des briques; d'approvisionner le district houillier de Mons de mines de fer et de castine pour la fabrication du fer, qui ne peut tarder de recevoir de grands développements (3). »

(1) Développements de l'avant-projet du chemin de fer sur Haumont.

(2) Point commun où doivent arriver, pour entrer dans l'Oise et aller à Paris, les bateaux venant soit par le canal de Saint-Quentin, soit par le canal de la Sambre.

(3) Développements de l'avant-projet du chemin de fer sur Haumont.

Mais, pour obtenir ces résultats, il faudrait d'abord, que la prohibition de la sortie du minerai de fer, établie par nos lois de douanes, fût levée, qu'un transit onéreux ne fût pas imposé par la France, et enfin, il faut une voie de transport économique.

Par le canal, les obstacles résultant des lois de douanes n'existeraient point, puisqu'il n'emprunterait pas le territoire étranger. Sous le rapport de l'économie du transport, faisons la comparaison de ce qu'il en coûterait par la communication par eau, et par le chemin de fer; à cet effet, nous joignons ici :

1° Sous le n° III, l'état des frais de transport d'un tonneau de charbon embarqué à Charleroy et venant au canal de Mons, par la Sambre et le canal projeté par la vallée de la Trouille. On y verra que ces frais monteraient à. fr. 3 67 07

2° Sous le n° IV, l'état des frais de transport d'un tonneau de charbon embarqué à Charleroy et venant au canal de Mons, par la Sambre et le chemin projeté d'Haumont au Flénu. On y verra que, par cette voie, le transport coûterait. 6 85 14

Ce qui ferait, à l'avantage de la voie navigable, une différence par tonneau, de près de moitié ou. 3 18 07

Ainsi donc, c'est la voie navigable qui mérite la préférence; c'est la voie navigable que l'on doit s'empresse d'autoriser, afin d'atteindre plus sûrement le but que l'on a en vue.

Au surplus, il ne faut pas se dissimuler que les droits demandés par l'avant-projet de M. Van der Elst sont assez largement établis et se trouvent élevés comparativement à ceux qui se perçoivent ordinairement sur les canaux; mais, d'une part, il y a à considérer que la masse des travaux est fort grande; d'autre part, que l'adjudication pourra amener un rabais; et que, dans tous les cas, le concessionnaire aura intérêt à abaisser son péage.

On se souviendra que lorsque l'entrée des charbons français en Belgique était frappée d'un droit équivalent à la prohibition, les charbons de Charleroy arrivaient par terre à Mons et s'embarquaient sur le canal pour Tournay et les Flandres (1). Cependant, par la voie de terre, il en coûtait déjà, pour transporter jusqu'aux rives du canal de Mons un tonneau de charbon, fr. 9-20. Ces expéditions ont cessé depuis que le droit d'entrée sur les charbons français a été réduit à fr. 3-00 le tonneau; mais ne recommenceraient-elles pas si les houilles de Charleroy pouvaient arriver à Mons par une voie d'eau au taux de fr. 3-67 le tonneau, ou à un prix plus faible encore, et continuer leur route jusqu'à Tournay et les Flandres, sans tous les frais de déchargement et de rechargement qu'elles supportaient ci-devant?

On pourrait le contester; mais ce qui n'est pas contestable, c'est que, si le chemin de fer portait à Tournay et dans les Flandres, en présence du tarif actuel de la douane, les houilles maigres de Charleroy, à plus forte raison la voie navigable les y porterait-elle, même avec grand avantage pour les chauffours et les briqueteries. Mais au-dessus de toutes les considérations qui militent en faveur du canal, il s'en pose une, digne de la plus sérieuse attention.

La fabrication du fer est, de toutes les industries, celle qui offre le plus de chances d'un grand développement. Les environs de Charleroy se couvrent de hauts-fourneaux, parce qu'ils sont à portée du minerai, et du charbon et du calcaire nécessaires à sa réduction en fer.

Mais déjà des craintes se font sentir sur la possibilité de se procurer long-temps encore dans ces environs, à des prix modérés, le charbon au coke (2); force sera donc

(1) On assure, mais nous n'avons pu le vérifier, que la fabrication de la chaux dans le Tournaisis, et celle des briques dans les Flandres ont besoin de 100,000 tonneaux de charbon dit *maigre*, lequel se trouve en abondance dans le district houillier de Charleroy, mais qui se tire aujourd'hui de la France.

(2) On estime à 20,000 tonneaux par an la consommation de houille convertie en coke que fait un haut-

peut-être bientôt ou d'appeler les charbons gailletteux du couchant de Mons à Charleroy, ou d'envoyer au district houillier de Mons le minerais et le calcaire pour le convertir en fer. De là des échanges qui deviendraient grandement profitables aux deux arrondissements de Mons et de Charleroy; mais évidemment, pour que ces échanges se fassent avec tous les avantages que l'industrie a droit d'attendre, il faut que le transport entre Mons et Charleroy soit le moins dispendieux possible; or l'expérience, corroborée encore par les indications que nous avons données plus haut, prouve que la navigation transportera toujours à plus bas prix, qu'aucun autre véhicule, les matières pondéreuses et encombrantes.

Nous devons actuellement répondre à une objection que nous avons entendu faire contre notre demande de conduire le canal dans l'intérieur de la ville de Mons. On a dit que ce projet rencontrerait de l'obstacle de la part du Génie militaire, parce qu'il pourrait nuire à la défense de la forteresse.

Qui n'aperçoit bien vite que c'est le contraire de cette proposition qui est vrai? Les places de guerre les plus importantes du département du Nord sont toutes traversées par des canaux navigables; et ces canaux, loin d'y être nuisibles, concourent à la défense, en donnant des moyens plus faciles de faire arriver tous les objets nécessaires à l'armement et à l'approvisionnement des places. Pourrait-on négliger l'occasion qui se présente, de mettre la forteresse de Mons en communication avec Liège, par une voie navigable? Ce serait faire injure au Génie militaire que de le penser.

La régence de la ville de Mons conserve donc l'espoir bien fondé que le projet qu'elle appuie sera déclaré d'utilité publique, et que le gouvernement y donnera très promptement son assentiment. Elle est tellement pénétrée de la nécessité d'ouvrir une navigation entre Mons et Charleroy, tellement convaincue des avantages incalculables qu'en retireraient le Hainaut en général et la ville de Mons en particulier, que, si le projet actuel n'était pas présenté comme pouvant entièrement se réaliser par une spéculation privée, elle n'aurait pas hésité d'appeler le concours de la province, pour en assurer l'exécution, et de s'imposer à elle-même des sacrifices.

Fait et arrêté, à l'unanimité, en séance du conseil de régence de la ville de Mons, le 24 avril 1836 (1).

Le bourgmestre,

BARON T. TAHON DE LA MOTTE.

Le secrétaire,

HIP. ROUSSELLE.

fourneau. Un journal a publié qu'il ne restait que 170,000 tonneaux de charbon au coke pour le commerce de consommation, dans toutes les houillères des environs de Charleroy. Si le fait est vrai, il ne faudra pas beaucoup de temps aux hauts-fourneaux qui sont en construction, pour enlever toute cette quantité.

(1) *Étaient présents* : MM. le baron Tahon de La Motte, *bourgmestre*; Claus, Chasselet, De Bagenieux de Lanquesaint, *échevins*; Gendebien, Honnorez, Coppée-Delpature, Caillier, Fontaine de Fromentel, Ch. Rousselle, Harpignies, Guillochin-Hue, *conseillers*, et Hip. Rousselle, *secrétaire*.

N° I. — FRAIS DE TRANSPORT *d'un tonneau de charbon (1,000 kilog.), allant de Jemmappes à Chauny, par le chemin de fer du Flénu à Haumont (France) et par la Sambre et le canal de la Sambre à l'Oise.*

CHAPITRE.	LIEUX A PARCOURIR.	LONGUEUR DU PARCOURS.	DROITS ET FRAIS			TOTAL PAR CHAPITRE.	OBSERVATIONS.
			Par tonneau et par distance de 5,000 mètr.	Réduits par tonneau et par kilomètre.	Pour le parcours entier.		
		Mètres	Fr. c. 100 ^{cs}	Fr. c. 100 ^{cs}	Fr. c. 100 ^{cs}	Fr. c. 100 ^{cs}	
Péages.....	Parcours sur les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu.....	•	•	•	• 73 00		Voir note A.
	Lignes de raccordement des dits chemins à celui partant du point de la Boule.....	•	•	•	• 22 00		Id.
	Du point de la Boule à Haumont.....	20,773	• 60 15	• 12 03	2 50 00		Id.
	D'Haumont à Landrecies.	41,000	• 16 00	• 03 20	1 31 20		Voir note B.
	De Landrecies à La Fère.	65,000	• 20 00	• 04 00	2 60 00		Voir note C.
	De La Fère à Chauny....	17,500	• 11 00	• 02 20	• 38 50		Voir note D.
		144,273	• 26 80	• 05 36	7 74 70	7 74 70	
Frais de halage et de traction.	Du point de la Boule à Haumont.....	20,773	• 12 40	• 02 48	• 52 52		Voir note E.
	D'Haumont à Chauny....	123,500	• 02 00	• • 40	• 49 40		Voir note F.
		144,273	• 03 55	• • 71	1 01 92	1 01 92	
Salaire et béné- fice du bate- lier.	D'Haumont à Chauny....	123,500	• 04 80	• • 96	1 18 56	1 18 56	Voir note G.
	Total général....	.....	.....	.....	.....	9 95 18	

A. L'avant-projet du chemin de fer du Flénu à Haumont laissait à déterminer, par un accord avec la Compagnie des chemins du Haut et du Bas-Flénu, la somme à percevoir par celle-ci pour les transports qui déboucheraient de ces chemins. Une personne, intéressée dans les deux Compagnies, a déclaré que le péage total irait à fr. 3-45. Cette déclaration rapprochée des données du dit avant-projet, doit faire diviser la somme dans la proportion indiquée.

B. Ce droit de navigation a été fixé par le tarif joint à l'ordonnance royale du 8 février 1826, sur la concession de la Sambre depuis Landrecies jusqu'à la frontière de Belgique, à 16 centimes par tonneau et par distance de 5,000 mètr.

C. Ainsi fixé par le tarif de la concession joint à l'ordonnance royale du 29 octobre 1833.

D. Ainsi fixé par l'ordonnance royale du 31 décembre 1817.

E. Voyez la note F de l'état N° IV.

F. Voyez la note I de l'état N° II.

G. Voyez la note D de l'état N° III.

N° II. — FRAIS DE TRANSPORT d'un tonneau de charbon (1,000 kilog.), embarqué à Jemmappes et allant à Chauny, par le canal de Mons, le haut Escaut et le canal de St-Quentin.

CHAPITRE.	LIEUX A PARCOURIR.	LONGUEUR DU PARCOURS.	DROITS ET FRAIS			TOTAL PAR CHAPITRE.	OBSERVATIONS.
			Par tonneau et par distance de 5,000 mètr.	Réduits par tonneau et par kilomètre.	Pour le parcours entier.		
Droits de navigation.	Canal de Mons, { partie belge.	Mètres 18,000	Fr. c. 100 ^{es} 01 56	Fr. c. 100 ^{es} 00 31	Fr. c. 100 ^{es} 00 03 60	Fr. c. 100 ^{es}	Voir note A.
	id. française.	4,800	» 15 62½	» 03 12½	» 03 00		Voir note B.
	Ecluse de Gœulzin à Condé	»			» 12 00		Voir note C.
	Ecluse de Fresnes.....	»			» 24 00		Voir note D.
	Escaut entre Condé et Valenciennes.....	18,000	» 09 10	» 01 82	» 08 80		Voir note E.
	Ecluse d'Iwuy.....	»			» 24 00		Voir note F.
	Escaut entre Valenciennes et Cambrai.....	38,000	» 05 45	» 01 09	» 17 60		Voir note G.
	De Cambrai à St-Quentin.	50,000	» 11 00	» 02 20	1 10 00		Voir note H.
	De St-Quentin à Chauny.	40,000	» 11 00	» 02 20	» 88 00		Id.
		168,800	» 08 68	» 01 73½	2 93 00	2 93 00	
Frais de halage.	De Jemmappes à Condé..	22,800	» 02 00	» 00 40	» 09 12		Voir note I.
	De Condé à La Folie....	13,000	» 07 70	» 01 54	» 20 00		Voir note J.
	De La Folie à Valenciennes.....	5,000	» 04 80	» 00 96	» 04 80		Voir note K.
	De Valenciennes à Cambrai.....	38,000	» 02 10	» 00 42	» 16 00		Voir note L.
	De Cambrai au grand souterrain.....	30,000	» 01 35	» 00 27	» 08 00		Voir note M.
	Supplément pour le passage des 2 souterrains.	»	» 01 25	» 00 25	» 01 60		Voir note N.
	Du grand souterrain à St-Quentin.....	20,000	» 01 60	» 00 32	» 06 40		Voir note O.
	De St-Quentin à Chauny..	40,000	» 01 20	» 00 24	» 09 60		Voir note P.
Salaire et bénéfice du batelier.		168,800	» 02 25	» 00 45	» 75 52	» 75 52	
	De Jemmappes à Chauny.	168,800	» 04 80	» 00 96	1 62 00	1 62 00	Voir note Q.
	Total général....	.....	.....	.....	.....	5 30 52	Voir note R.

A. Ce droit a été ainsi fixé par arrêté du roi des Belges, du 15 avril 1834.

B. Ainsi fixé par une décision ministérielle du 22 mars 1827.

C. Ainsi fixé par les ordonnances royales des 22 février 1822 et 7 mai 1831. La concession expire le 26 décembre 1838.

D. Ainsi fixé par les ordonnances royales des 22 octobre 1817 et 3 septembre 1823.

E. Ainsi fixé par décision du gouvernement français, en vertu de la loi du 30 floréal an X.

F. Ainsi fixé par la loi du 13 mai 1818 et l'ordonnance royale du 3 septembre 1823.

G. Ainsi fixé par décision du gouvernement français, en vertu de la loi du 30 floréal an X.

H. Ainsi fixé par l'ordonnance royale du 31 décembre 1817.

I. Sur les canaux bien servis, où le halage se fait par des chevaux, on ne paie moyennement que fr. 0-00-13 par tonneau et par kilomètre. Nous comptons fr. 0-00-40, prix réduit du halage du canal de Mons à

L'Escaut, qui se fait par des hommes. La moyenne de ces frais sur le canal de Saint-Quentin est de fr. 0-00-28

J. On paie aujourd'hui fr. 25-00 pour dix hommes à fr. 2-50 pour halier un bateau chargé moyennement de 125 tonneaux. Lorsque les travaux de l'Escaut seront terminés, ce qui aura très probablement lieu en 1837, ces frais pourront se réduire au taux porté en l'article précédent pour le canal de Mons; et alors on ne paierait plus que fr. 0-05-20.

K. On paie aujourd'hui fr. 6-00 par bateau. Suivant l'observation qui précède, après l'achèvement des travaux de l'Escaut, on ne paierait plus que fr. 0-02-00 par tonneau.

L. On paie aujourd'hui fr. 20-00 par bateau. La réduction s'est faite comme pour les deux articles précédents sur un chargement de 125 tonneaux. Après les travaux de l'Escaut, cette dépense pourra baisser au taux indiqué par la note *J* et alors les frais ne seront plus que de fr. 0-15-20.

M. Calculé à raison de fr. 10-00 qui se paient actuellement.

N. Calculé à raison de fr. 2-00 qui se paient actuellement.

O. Calculé à raison de fr. 8-00 qui se paient actuellement.

P. Calculé à raison de fr. 12-00 qui se paient actuellement.

Q. Voyez la note *D* de l'état N° III.

R. Le total des dépenses pour un tonneau transporté de Jemmapes jusqu'à l'Oise, est de fr. 5-30-52

Après l'achèvement des travaux de l'Escaut, il y aura à déduire :

1° Sur l'article <i>J</i>	fr. 5-14-80	
2° Sur l'article <i>K</i>	» 02-80	
3° Sur l'article <i>L</i>	» 00-80	» 18-40

Reste fr. 5-22-12

Et, après l'expiration de la concession de l'écluse de Goulzin, les dépenses baisseront encore de fr. 5-12-00

Ce qui les réduira à fr. 5-10-12

N° III. — FRAIS DE TRANSPORT d'un tonneau de charbon (1,000 kilog.), embarqué à Charleroy, et venant au canal de Mons par la Sambre et le canal projeté par la vallée de la Trouille.

CHAPITRE.	LIEUX A PARCOURIR.	LONGUEUR DU PARCOURS.	DROITS ET FRAIS			TOTAL PAR CHAPITRE.	OBSERVATIONS.
			Par tonneau et par distance de 5,000 mètr.	Réduits par tonneau et par kilomètre	Pour le parcours entier		
Droits de navigation.	De Charleroy à Erquelinnes	Mètres 37,500	Fr. c. 100 ^{tes} » 19 05	Fr. c. 100 ^{tes} » 03 81	Fr. c. 100 ^{tes} 1 42 87	Fr. c. 100 ^{tes}	Voir note A.
	D'Erquelinnes à Mons . . .	23,000	» 30 00	» 06 00	1 38 00		Voir note B.
		60,500	» 23 20	» 04 64	2 80 87	2 80 87	
Frais de halage.	De Charleroy à Mons . . .	60,500	» 02 00	» » 40	» 24 20	» 24 20	Voir note C.
Salaires et bénéfice du batelier.	De Charleroy à Mons . . .	60,500	» 04 80	» » 96	» 62 00	» 62 00	Voir note D.
	Total général . . .					3 67 07	

A. Ce droit de navigation a été fixé à 9 cents par tonneau et par distance de 5,000 mètr., par l'arrêté du gouvernement provisoire du 22 octobre 1830.

B. Ainsi fixé par l'avant-projet de M. Van der Elst.

C. Sur les canaux bien servis, où le halage se fait par des chevaux, on ne paie moyennement que fr. 0-00-13 par tonneau et par kilomètre. Nous comptons fr. 0-00-40, prix réduit du halage du canal de Mons à l'Escaut, qui se fait par des hommes. La moyenne de ces frais sur le canal de Saint-Quentin est de fr. 0-00-28.

D. Le fret d'un bateau, quo l'expéditeur et le consommateur prennent comme règle de leurs opérations, se forme de trois éléments. 1° les péages, 2° les frais de halage, dont le batelier doit se rembourser, et 3° les salaires et bénéfice de ce dernier. Ce troisième élément est fort difficile à déterminer, puisqu'il dépend d'une foule de circonstances essentiellement variables. Cependant un propriétaire de bateaux a fourni le calcul qui suit, appliqué à la route de Tournay et à un bateau du port de 200 tonneaux :

1^o Pour le salaire du batelier, par journée de travail, à fr. 2-50 (estimant le voyage de Charleroy à Tournay et le retour devoir durer 30 jours), par tonneau fr. »-37 $\frac{1}{2}$

2^o Pour le salaire d'un ouvrier aidant à raison de fr. 2-00 par journée, pendant 30 jours. . . »-30

3^o Produit nécessaire au remboursement du capital dépensé à l'acquisition du bateau, des cordages, agrès, à leur entretien et à leur reproduction d'après l'aperçu ci-après, estimé à 5 p. % »-38

a. Prix moyen de la construction	fr. 10,000	} 11,350 °
b. Valeur des agrès, cordages et mobilier	1,200	
c. Entretien annuel	150	
d. Première réparation à la fin de la 4 ^e année	500	} 3,900
e. Deuxième id. 14 ^e année	2,000	
f. Troisième id. 21 ^e année	1,400	

Valeur pendant sa durée. fr. 15,250

Ensemble fr. 1-05 $\frac{1}{2}$

Cette somme répartie sur 109,900 mètr., longueur de la route d'eau de Charleroy à Tournay, donnerait par tonneau et par kilomètre fr. »-00-96

Quoique nous regardions les bases de ce calcul comme forcées, nous les admettons, mais bien certains que cet élément du fret pourra être baissé assez notablement.

N^o IV. — FRAIS DE TRANSPORT d'un tonneau de charbon (1,000 kilog.), embarqué à Charleroy et venant au canal de Mons par la Sambre et le chemin de fer projeté du Flénu à Haumont (France).

CHAPITRE.	LIEUX A PARCOURIR.	LONGUEUR DU PARCOURS.	DROITS ET FRAIS			TOTAL PAR CHAPITRE.	OBSERVATIONS.
			Par tonneau et par distance de 5,000 mètr.	Réduits par tonneau et par kilomètre.	Pour le parcours entier.		
		Mètres.	Fr. c. 100 ^{es}	Fr. c. 100 ^{es}	Fr. c. 100 ^{es}	Fr. c. 100 ^{es}	
Péages.	De Charleroy à la frontière.	37,500	» 19 05	» 03 81	1 42 87	5 04 34	Voir note A.
	De la frontière à Haumont.	14,000	» 16 00	» 03 20	» 44 80		Voir note B.
	D'Haumont au point de la Boule.	20,773	» 60 15	» 12 03	2 50 00		Voir note C.
	Du point de la Boule au canal de Mons.	3,500	» 95 25	» 19 05	» 66 67		Voir note D.
		75,773	» 33 30	» 06 66	5 04 34		
Frais de halage et de traction.	Voie d'eau de Charleroy à Haumont.	51,500	» 02 00	» » 40	» 20 60	» 80 80	Voir note E.
	Chemins de fer d'Haumont au canal de Mons.	24,273	» 12 40	» 02 48	» 60 20		Voir note F.
		75,773	» 05 35	» 01 07	» 80 80		
Frais des doubles chargements et dé- chargements.	Déchargement sur le ri- vage à Haumont.	»	»	»	» 40 00	1 00 00	Voir note G.
	Chargement sur les wag- gons.	»	»	»	» 15 00		Id.
	Déchargement des wag- gons sur les rivages du canal de Mons.	»	»	»	» 15 00		Id.
	Chargement sur les ba- teaux de ce canal.	»	»	»	» 30 00		Id.
		»	»	»	1 00 00		
	Total général. . . . .	.....	.....	.....	.....	6 85 14	

- B. Ce droit de navigation a été fixé par le tarif joint à l'ordonnance royale du 8 février 1826, sur la concession de la Sambre depuis Landrecies jusqu'à la frontière de la Belgique, à 16 centimes par tonneau et par distance de 5,000 mètr.
- C. Voir la note A de l'état n° I.
- D. Le calcul a été fait sur le taux de 40 centimes pour le transport de 600 kilog., prix stipulé dans la concession des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu pour les points les plus éloignés du canal.
- E. Voir la note I de l'état n° II.
- F. Dans le Mémoire imprimé de M. De Ridder, relatif au chemin de fer destiné à unir les charbonnages de Houdeng et Mariemont aux canaux de Mons à l'Escaut et de Charleroy à Bruxelles, les frais de traction sont calculés à raison de fr. 0-73-50 par tonneau, pour une longueur de 35,840 mètr., ce qui donne, par tonneau et par kilomètre fr. »-02-06
 Ces sortes de frais portent sur le chemin de fer du Grand-Mornu »-02-38
 Dans l'avant-projet du chemin de fer allant à Haumont, on les estime à »-03-00
 »-07-44
 La valeur moyenne est de fr. »-02-48
- En adoptant cette moyenne, on sera plutôt en dessous qu'au-dessus de la dépense réelle, car le chemin de fer vers Haumont se trouverait dans des conditions fort défavorables en égard aux frais de traction, puisqu'il y aurait des plans inclinés à franchir et des machines à entretenir, ce qui n'existe pas au chemin de fer du Grand-Mornu.
- G. Ces prix sont extraits du mémoire imprimé, publié par M. Van der Elst (page 12). Indépendamment de ces doubles frais de chargements et déchargements, il se ferait une perte sur la valeur de la marchandise, à cause de la détérioration qu'elle éprouverait par toutes ces manœuvres.

N° 45.

Canal de Mons à la Sambre. — Avis de la députation des États du Hainaut.

Mons, le 18 juin 1836.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous faire parvenir, avec notre avis, le dossier des pièces relatives à la demande du sieur Valentin-Joseph Van der Elst, à Cucsmes, tendant à obtenir une concession pour l'établissement d'un canal de Mons à la Sambre, par la vallée de la Trouille.

Il se compose :

- 1° D'un duplicata d'une requête adressée à M. le ministre de l'intérieur le 23 janvier 1835;
- 2° D'une lettre au même, signée F.-E. Van der Elst, du 28 même mois;
- 3° D'une lettre adressée à M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, le 20 décembre 1835, avec le profil d'une rigole à construire des sources de la Trouille au canal projeté;
- 4° Du plan du tracé du canal, partant de l'amont de l'écluse de Mons et faisant jonction à la Sambre près de l'ancien château d'Erquelinnes;
- 5° De huit plans de nivellement et projection du canal;
- 6° Du plan d'un nouveau tracé, à partir du village de Spiennes et aboutissant au premier bief du canal de Mons, en passant par cette ville, daté du 26 avril 1836;
- 7° D'un plan de nivellement et projection de cette partie du tracé;
- 8° D'un avis ministériel, annonçant la tenue d'une enquête;
- 9° De neuf certificats de publication de cet avis;
- 10° Du n° 12 du *Bulletin administratif*;
- 11° Des nos 536 et 544 du journal le *Moniteur du Hainaut*;

- 12° D'une délibération du conseil communal de Jemmappes, du 9 mars 1836;
- 13° Du registre d'inscription des oppositions contenant seize annotations, les unes, favorables au projet, et les autres en opposition avec celui-ci;
- 14° Des observations de M. le comte de Brigode, propriétaire de la ferme du Grand-Reigneux, à Rouveroy, du 13 avril 1836;
- 15° D'une opposition du sieur H.-J. Willame, propriétaire à Givry, du 16 avril 1836;
- 16° D'une réclamation du conseil communal et d'habitants notables de la commune de Rouveroy, avec lettre de M. le bourgmestre, en date des 15 et 16 avril 1836;
- 17° D'un mémoire des sieurs Richebé, Lecreps et consorts, négociants, extracteurs de houille, etc., en faveur du projet, du 21 avril 1836;
- 18° Idem des sieurs Deglymes, Dubois et consorts, propriétaires, industriels, etc., de l'arrondissement de Charleroy et des communes intéressées à l'exécution du projet;
- 19° Idem des sieurs Jean-Baptiste Cavenaile, assesseur, F. Dupont et consorts, propriétaires, cultivateurs et habitants de la commune de Cuesmes;
- 20° D'un mémoire des sieurs Moreau, Decamps, Accarain et consorts, propriétaires de houillères du couchant de Mons, et négociants dont les rivages sont établis sur les bords du canal de Mons à Condé, tendant à contester l'utilité publique du canal projeté par la vallée de la Trouille, en présence du projet de chemin de fer, du Flénu à la Sambre, à Haumont, présenté par M. Basse;
- 21° D'une réclamation des sieurs Delepoulle, André et consorts, propriétaires d'usines sur la rivière de la Trouille, à Villers-Sire-Nicole (France) 25 avril;
- 22° D'un mémoire du conseil de régence de la ville de Mons, à l'appui du projet, avec demande d'une modification au tracé qui aurait pour but de faire passer le canal par la ville (date du 26 avril);
- 23° Du procès-verbal des délibérations de la commission d'enquête, avec l'opinion motivée de M. N.-J. Descamps, membre de la dite commission, en faveur du projet;
- 24° De l'avis favorable de la chambre de commerce de la ville de Charleroy, 5 mai 1836;
- Et 25° De celui de la chambre de commerce de la ville de Mons, du 15 même mois, également favorable.

Par votre arrêté du 13 février dernier, 4^e division, n° 1396, vous avez ordonné que les formalités prescrites par l'arrêté royal du 18 juillet 1832 seraient accomplies à l'égard du projet de canal de Mons à la Sambre. En conséquence, les pièces composant l'avant-projet ont été déposées, pendant deux mois, à l'hôtel du gouvernement provincial où un registre a été ouvert, durant ce terme, pour recevoir les observations ou oppositions. Des avis annonçant ce dépôt ont été affichés dans les communes que le projet traverse, et insérés tant au *Bulletin administratif* que dans l'un des journaux de la province.

Après l'expiration du délai fixé, une commission composée de onze membres et présidée par un membre de la députation permanente du conseil provincial s'est réunie. Elle a examiné toutes les pièces, elle a entendu M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, en service dans la province, elle a également entendu l'auteur du projet dans les explications qui lui ont été demandées. Cette commission, après avoir discuté tous les points du projet, après avoir pris en considération que la plus grande partie des réclamations sont relatives aux moyens d'exécution ou à des questions d'indemnité et qu'aucune autre communication existante ou projetée n'est de nature à empêcher celle dont le projet a été présenté par le sieur Van der Elst, a reconnu, à l'unanimité, l'utilité publique du projet de canal de Mons à la Sambre par la vallée de la Trouille, sans pour cela, a-t-elle ajouté, vouloir exclure aucune voie de communication qui pourrait être reconnue utile.

La commission a reconnu, en outre, que la modification dans le tracé du canal, réclamée par l'administration de la ville de Mons (et à laquelle l'auteur du projet a acquiescé), en faisant passer le canal par la dite ville de Mons, ajouterait au projet un nouveau caractère d'utilité publique, elle a considéré que le péage demandé n'était pas trop élevé et elle a émis l'avis que la concession soit mise en adjudication avec rabais sur le taux du péage, laissant fixé le terme de la concession à quatre-vingt-dix ans.

Les chambres de commerce des villes de Mons et Charleroy consultées, conformément à l'art. 8 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832, sur les avantages ou les inconvénients de l'entreprise projetée, se sont prononcées en faveur du projet, auquel, d'accord avec la commission d'enquête, elles ont reconnu un haut degré d'utilité publique.

D'après le mémoire du sieur Van der Elst, le canal projeté a une longueur de 24,370 mètres et 19 écluses divisées en 41 sas; la section est de dix mètres au plafond et de 15 mètres en gueule, le tirant d'eau est de 1^m,80, ce qui correspond à 2 mètres d'eau au-dessus du busc des écluses. Outre les ponts sur les écluses, il en sera établi d'autres aux endroits désignés; l'alimentation aura lieu par les eaux de la Sambre et par celles de la Trouille et du ruisseau de Boutignies; ces eaux seront élevées, au moyen de deux machines de la force de soixante chevaux chacune, savoir : celles de la Sambre de 14^m,20 et les autres de 7^m,96; elles seront conduites dans le plafond du bief supérieur du canal, au moyen de deux rigoles. l'une allant de la Sambre à l'écluse n° 2, longitudinalement au canal, et l'autre, des sources de la Trouille au bief supérieur du canal.

La dépense totale est de fr. 5,572,598 et le tarif proposé est de trente centimes par tonneau (mille kilogrammes) et par distance de 5,000 mètres, le quart pour les bateaux vides.

Pour le parcours des parties du canal, six cent. par kilomètre à charge par tonneau, et un centime et demi à vide aussi par kilomètre et par tonneau.

Le but du canal projeté est de lier la Sambre au canal de Mons à l'Escaut, le bassin de l'Escaut à celui de la Meuse, de mettre les provinces du levant de la Belgique en communication avec celles du couchant, de fournir aux riches produits des rives de la Sambre et de la Meuse, d'entre Sambre et Meuse, du Luxembourg, etc., des débouchés dans le couchant du Hainaut, les Flandres, les provinces de Brabant, d'Anvers, dans les départements du nord de la France et *vice versa*; son but est aussi de mettre les charbonnages du Flénu en concurrence avec ceux de Charleroy et *vice versa*, principalement pour les départements français de l'Aisne, du Nord, etc., les provinces orientales et occidentales de la Belgique, les provinces rhénanes, etc.

L'enquête ouverte sur ce projet a provoqué beaucoup d'observations pour ou contre. Les oppositions émanent, pour la plus grande partie, d'usiniens qui craignent l'anéantissement de leurs moulins et usines, de propriétaires et d'administrations communales qui se plaignent de ce qu'ils seront privés d'eau, de ce que les propriétés seront détériorées, de ce que le nombre des ponts indiqués n'est pas suffisant pour assurer le rétablissement des communications qui seront interceptées par le canal, etc.

Les mémoires à l'appui du projet font valoir les avantages qui résulteront, pour le commerce et l'industrie, de l'établissement de cette nouvelle voie de communication.

Celui de la régence de Mons fait particulièrement ressortir les bienfaits que le pays en général et la province de Hainaut en particulier sont appelés à recueillir de la liaison projetée du bassin de la Meuse à celui de l'Escaut par le canal de Mons à la Sambre; ce mémoire sollicite la prompte exécution du canal avec un changement de direction pour, en partant de Spiennes, diriger le canal sur Hyon et le faire passer par Mons, modification à laquelle l'auteur du projet a donné son adhésion.

Après avoir sérieusement examiné toutes les pièces relatives au projet de canal, dont il s'agit, et avoir pesé les raisons alléguées de part et d'autre, nous sommes demeurés con-

vaincus des avantages incalculables qui doivent résulter de l'établissement de cette nouvelle voie de communication, pour les transports des houilles, bois, fers, marbres, pierres et autres produits pondéreux dont notre pays est si richement doté, et nous appuyons conséquemment, de tout notre pouvoir, les avis favorables émis par la commission d'enquête et les chambres de commerce des villes de Mons et Charleroy et nous exprimons, avec la régence de la ville de Mons, le vœu que le gouvernement approuve la modification réclamée du tracé à partir du village de Spiennes, pour faire passer le canal par la ville et le faire aboutir au bassin placé à l'extrémité du premier bief du canal de Mons à Condé.

De même que la commission d'enquête l'a elle-même formellement déclaré, nous n'entendons point, par cet avis favorable, vouloir exclure ou empêcher l'exécution d'autres projets de routes, canaux ou chemins de fer, dont l'utilité publique a été ou pourrait être ultérieurement reconnue.

La députation des États du Hainaut,
Le président,
THORN.

Par la députation :
Le greffier des États,
FREMET.

N^o 46.

Canal de Mons à la Sambre. — Arrêté royal qui en décrète l'ouverture.

(28 août 1838.)

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

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

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

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

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

Vu la loi du 19 juillet 1832, portant :

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

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

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

Sur la proposition de notre ministre des travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit un canal de jonction entre la Sambre et le canal de Mons vers Condé.

ART. 2.

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

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

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

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

ART. 3.

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

ART. 4.

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

Les pentes des deux parties du canal séparées par le bief de partage, seront rachetées par des écluses de 3 mètres de chute au plus, et dont le nombre et l'emplacement seront déterminés d'après les localités. Les écluses seront à sas; elles auront 42 mètres de longueur entre les buscs, et 5^m,20 de largeur entre les bajoyers.

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

ART. 5.

Le canal aura 10 mètres de largeur au plafond.

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

ART. 6.

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

ART. 7.

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

ART. 8.

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

ART. 9.

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

ART. 10.

Il sera procédé à l'adjudication publique de la concession du canal, conformément au cahier des charges approuvé par notre ministre des travaux publics, et souscrit par le demandeur en concession.

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

Donné à Ostende, le 28 août 1838.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

N° 47.*Canal de Mons à la Sambre. — Clauses et conditions de la concession.*

(Cahier des charges arrêté le 25 août 1838.)

PREMIÈRE SECTION.**TRACÉ.****ARTICLE PREMIER.**

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

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

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

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

ART. 2.

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

ART. 3.

La disposition générale du tracé du canal est indiquée aux plans annexés au présent devis et cahier des charges, sous les n°s 1, 2 et 3.

II^e SECTION.**PROFIL LONGITUDINAL.****ART. 4.**

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

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

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

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

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

III^e SECTION.**PROFIL TRANSVERSAL.****ART. 5.**

Le canal aura dix mètres de largeur au plafond ; sa largeur en gueule sera déterminée

d'après l'inclinaison des talus intérieurs, qui sera réglée suivant la nature du terrain et les localités. Il en sera de même de l'inclinaison et des dimensions des talus extérieurs des bermes et des contre-fossés; partout où de besoin, les talus s'appuieront sur des murs de soutènement, ou seront revêtus de perrés.

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

ART. 6.

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

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

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

IV^e SECTION.

ALIMENTATION.

ART. 7.

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

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

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

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

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

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

V^e SECTION.

TERRASSEMENTS.

ART. 8.

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

Avant de livrer le canal à la navigation, les terrassements devront être régularisés sur toute leur longueur, suivant les profils en travers arrêtés par le gouvernement aux

ART. 9.

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

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

VI^e SECTION.

OUVRAGES D'ART ET INTERSECTIONS DU CANAL AVEC LES ROUTES ET CHEMINS.

ART. 10.

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

ART. 11.

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

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

ART. 12.

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

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

Les ponts à établir seront fixes ou mobiles.

Les ponts fixes offriront au passage de la navigation une largeur de 6^m,70 au moins, y compris le chemin de halage. Il leur sera donné assez de hauteur pour que les bateaux naviguant actuellement sur le canal de Mons à l'Escaut et la Sambre, puissent les franchir à vide sans difficulté. Ils offriront à la circulation des voitures, piétons, etc., une largeur de 4 mètr. au moins.

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

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

ART. 13.

Si, pour faire passer une route par-dessus le canal, il est nécessaire de l'exhausser ou de l'abaisser, cette modification à son profil longitudinal, ne pourra avoir pour résultat de donner à la route une inclinaison de plus de trois centimètres par mètre, sans une autorisation expresse du département des travaux publics.

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

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

ART. 14.

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

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

VII^e SECTION.

DÉPENDANCES DU CANAL.

ART. 15.

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

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

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

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

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

ART. 16.

Il sera construit près de chaque écluse et de chaque pont mobile, une maison destinée au logement de l'éclusier ou du pontonnier; ces maisons auront au moins sept mètres de longueur sur cinq mètres de largeur, et quatre mètres cinquante cent. de hauteur, depuis le sol du rez-de-chaussée, jusqu'à la corniche; elles consisteront en une cave, un rez-de-chaussée et des mansardes.

ART. 17.

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

ART. 18.

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

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

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

ART. 19.

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

VIII^e SECTION.

MATÉRIAUX, MODE DE CONSTRUCTION, ÉPOQUE D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX, RÉCEPTION, BORNAGE, ENTRETIEN.

ART. 20.

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

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité que les localités

puissent fournir, et, en tout cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

En général, les maçonneries des parements seront exécutées en moellons calcaires épincés ou en briques, et celles des fondations et de remplissage en moellons et libages bruts. Les socles et les cordons seront en moellons piqués sur toutes les faces vues. Les voûtes des ponts, pontceaux, aqueducs, etc., pourront être faites en briques, toutefois avec des têtes en moellons piqués; les arêtes, les tablettes de recouvrement et les rampants seront en pierre de taille.

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

ART. 21.

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

ART. 22.

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

ART. 23.

Tous les ouvrages seront totalement achevés et le canal livré à la circulation endéans un délai de trois ans, prenant cours du jour où le procès-verbal d'adjudication aura été approuvé.

ART. 24.

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

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

ART. 25.

Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de ses dépendances; il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des écluses, ponts, maisons éclusières et pontonnières, pontceaux, aqueducs et autres ouvrages d'art; une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

ART. 26.

Pendant toute la durée de la concession, le canal et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la navigation soit toujours libre, sûre et facile,

sauf les temps de chômage. Les ouvrages seront soigneusement réparés ou même reconstruits au besoin.

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

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du canal ou de ses dépendances, le concessionnaire sera passible de dommages et intérêts envers la partie lésée.

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

ART. 27.

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

IX^e SECTION.

CONDITIONS GÉNÉRALES.

ART. 28.

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

ART. 29.

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

ART. 30.

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

Il en serait de même :

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

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

ART. 31.

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

X^e SECTION.

PROJETS DÉFINITIFS.

ART. 32.

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

Ces projets se composeront, pour le canal proprement dit, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison, et, pour les écluses, ponts, pontceaux, aqueducs et tous ouvrages d'art, ainsi que pour les maisons, etc., de détails généraux de construction. Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages; le concessionnaire devra indiquer, sur les plans à produire par lui, la position des écluses et des ponts.

Si les projets définitifs s'écartaient, en quelques points, des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le gouvernement n'admettrait qu'autant qu'il le jugerait convenable. Le ministre des travaux publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera les projets définitifs dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation.

XI^e SECTION.

FRAIS A CHARGE DU CONCESSIONNAIRE.

ART. 33.

Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles proposées par le concessionnaire, dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue, pour la complète réalisation du canal de Mons à la Sambre et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

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

2^o Des frais d'exploitation ;

3^o Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien et sur l'exploitation, et dont le montant est fixé à l'art. 46.

ART. 34.

Tous les terrains bâtis ou non, et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit définitivement pour l'établissement du canal, de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit provisoirement pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terre à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication entre le canal et les lieux ou rivages d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

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

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

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

XII^e SECTION.

PÉAGES ET EXPLOITATION.

ART. 35.

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

1^o Pour les bateaux chargés,

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

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

2^o Pour les bateaux vides,

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

Tout kilomètre entamé sera censé parcouru en entier.

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

ART. 36.

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

ART. 37.

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

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

ART. 38.

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

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

ART. 39.

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

XIII^e SECTION.

DURÉE DE LA CONCESSION ; MODE ET CONDITIONS DE L'ADJUDICATION ; CAUTIONNEMENT.

ART. 40.

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

Elle sera de quatre-vingt-dix ans.

ART. 41.

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

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

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

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

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

S'il est apporté un rabais de cinq pour cent, ou au delà, celui qui aura fait le plus fort rabais sera déclaré concessionnaire, sauf l'approbation du gouvernement.

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

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

ART. 42.

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

XIV^e SECTION.

MESURES COERCITIVES ET DE RÉPRESSION.

ART. 43.

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

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

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir reprocher à l'administration ou à ses agents ; il ne pourrait en argumenter qu'autant qu'il en aurait

fait reconnaître la réalité et l'influence au moment où ils auraient été posés, ou dans le mois au plus tard.

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

ART. 44.

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

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

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

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

ART. 45.

Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence du montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un dixième à titre d'amende, le tout en exécution du dernier paragraphe de l'art. 26.

XV^e SECTION.

SURVEILLANCE DE LA PART DU GOUVERNEMENT.

ART. 46.

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

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

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

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

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

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

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

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

ART. 47.

Si, pendant l'exécution des travaux ou même à leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le département des travaux publics pourra les faire démolir, en tout ou en partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis.

Faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte.

XVI^e SECTION.

AGENTS DU CONCESSIONNAIRE.

ART. 48.

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

Toutefois les éclusiers, pontonniers et gardes devront être au préalable agréés par le département des travaux publics, ou son délégué.

Ces mêmes agents seront en outre assermentés, devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions.

XVII^e SECTION.

POLICE ET RÉGLEMENTS.

ART. 49.

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

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

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

XVIII^e SECTION.

REMISE DU CANAL A L'EXPIRATION DE LA CONCESSION.

ART. 50.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 25. Il entrera immédiatement en jouissance du canal et de ses dépendances et de tous leurs produits.

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

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

XIX^e SECTION.

CONTENTIEUX.

ART. 51.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et le concessionnaire, à l'occasion ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront, au choix du gouvernement, soumises à trois arbitres ou à la juridiction ordinaire des tribunaux.

En cas d'arbitrage, la décision des arbitres sera définitive ; les parties contractantes renoncent, dès à présent pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation. Les parties désignent pour leurs arbitres communs, le président de la Cour d'appel de Bruxelles, le procureur-général près la même Cour, et le président du tribunal de première instance de la même ville.

XX^e SECTION.

FACULTÉ POUR LE CONCESSIONNAIRE DE FORMER UNE SOCIÉTÉ.

ART. 52.

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

XXI^e SECTION.

DOMICILE DU CONCESSIONNAIRE.

ART. 53.

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

Si, en exécution de l'art. 52, le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la Compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

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

Bruxelles, le 25 août 1838.

Le ministre des travaux publics,
NOTHOMB.

Accepté par le demandeur en concession,

V.-J. VAN DER ELST.

N^o 48.

Canal de Mons à la Sambre. — Procès-verbal de la séance publique tenue à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons, pour l'adjudication de l'entreprise, par voie de concession de péages, du canal de Mons à la Sambre,

Ce jourd'hui, samedi six octobre mil huit cent trente-huit, à midi, nous, gouverneur de la province de Hainaut, nous sommes rendu à la salle des adjudications, sise à l'hôtel du gouvernement provincial, ouverte au public, où étant, nous avons annoncé que, conformément à l'avis de M. le ministre des travaux publics, du 11 septembre dernier, rendu public par insertions au *Moniteur belge* et dans d'autres journaux, il allait être procédé à l'adjudication de l'entreprise, par voie de concession des péages, du canal

de Mons à la Sambre, aux clauses et conditions de l'arrêté royal du 28 août 1838 et du cahier des charges approuvé par M. le ministre des travaux publics, le 25 du même mois.

La séance ayant été déclarée ouverte, il a été donné lecture de l'avis ci-dessus mentionné, après quoi et sur l'invitation faite aux amateurs de déposer leurs soumissions, le sieur Valentin-Joseph Van der Elst a remis entre nos mains la déclaration ci-après transcrite, dont il a été donné lecture :

« Je soussigné Valentin-Joseph Van der Elst, auteur du projet du canal de jonction »
 » de la Sambre au canal de Mons à Condé, et, à ce titre, concurrent légal et nécessaire »
 » pour l'adjudication fixée à ce jour,

» Prie M. le gouverneur de la province de Hainaut de prendre acte de la déclaration suivante :

» Si je ne concours pas aujourd'hui à l'adjudication du dit canal, c'est à cause :

» 1^o Que, dans l'intérêt de cette importante entreprise, il est indispensable que l'on »
 » soit fixé sur la direction que le canal suivra, soit par Mons, soit par Cuesmes, et que, »
 » pour le cas du passage par la capitale du Hainaut, les arrangements avec l'adminis- »
 » tration municipale, soient réglés; ces objets devant avoir une influence toute parti- »
 » culière sur ma détermination et sur l'adjudication ;

» Et 2^o que j'ai adressé à cette fin une demande formelle à M. le gouverneur par »
 » une lettre du 3 de ce mois, sur laquelle il n'a pu encore être pris de décision.

» En conséquence et sous réserve de tous mes droits comme auteur du projet, je »
 » demande que l'adjudication soit ajournée jusqu'à l'époque où la question du passage »
 » par Mons et les arrangements qu'il nécessite, auront été résolus et réglés.

» Mons, ce 6 octobre 1838.

Signé, V.-J. VAN DER ELST. »

Aucune autre personne ne s'étant présentée pour soumissionner l'entreprise, et attendu que l'administration de la ville de Mons a exprimé l'intention formelle de faire tous les sacrifices que la ville devra s'imposer pour obtenir le passage du canal par Mons, nous avons cru devoir ajourner l'adjudication au 26 de ce mois, afin de faciliter les arrangements à intervenir entre la ville de Mons et le demandeur en concession.

De tout quoi il a été dressé le présent procès-verbal, à Mons, les jour, mois et an que dessus.

Le gouverneur du Hainaut,
 THORN.

N^o 49.

Canal de Mons à la Sambre. — Demande d'ajournement indéfini.

(Lettre du demandeur en concession du 13 octobre 1838.)

MONSIEUR LE MINISTRE,

Lors de l'adjudication qui a eu lieu le 6 octobre dernier, pour la concession du canal de jonction de la Sambre au canal de Mons à Condé, aucune autre personne que moi n'a manifesté l'intention de se rendre adjudicataire de ce canal, et j'ai prié M. le gouverneur de consigner au procès-verbal les motifs qui m'empêchaient, pour le moment, de reprendre cette concession. Ces motifs reposent particulièrement sur la nécessité de régler, avant l'adjudication, la question du passage par Mons et les arrangements avec

l'administration municipale, afin de prévenir les difficultés qui étaient sur le point de s'élever, par suite de l'interprétation, suivant moi, peu fondée, que la régence de Mons paraissait disposée à donner à l'article 1^{er} du cahier des charges, soutenant que l'alternative du passage par Mons ou par Cuesmes, dépendait exclusivement du gouvernement, sans égard au préjudice qui en résulterait pour le concessionnaire.

Depuis le 6 octobre, des relations se sont établies, sous la médiation de M. le gouverneur du Hainaut, entre l'administration municipale de Mons et moi, et j'ai tout lieu de croire qu'elles amèneront un résultat favorable à la ville de Mons, sans être onéreux à l'entreprise.

Je me suis chargé de préparer un projet pour la traversée de Mons ; mais, à part que ce travail nécessitera quelque temps, les arrangements qui devront s'ensuivre avec la régence de Mons, et l'approbation qui devra y être donnée par l'autorité supérieure, ne laissent aucun espoir que tous ces points puissent être réglés d'ici à la fin de ce mois, terme que M. le gouverneur a cru devoir indiquer, en appliquant à une circonstance imprévue l'autorisation d'ajournement que vous lui avez donnée par votre dépêche du 28 septembre dernier, 3^e division.

Comme il serait préjudiciable à l'entreprise et à la confiance qu'elle doit inspirer, qu'une nouvelle adjudication soit annoncée sans résultat, je viens vous prier, Monsieur le Ministre, de ne point fixer, quant à présent, nouveau jour pour cette adjudication, et de vous réserver de le déterminer pour le moment où j'aurai eu l'honneur de vous faire connaître que rien ne s'oppose plus à ce que je me rende concessionnaire du canal, ce qui aura lieu aussitôt que les difficultés actuellement existantes seront entièrement aplanies. Je mettrai à la levée de ces obstacles tout l'empressement qu'exigent les intérêts du pays et les miens.

J'espère, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien accueillir ma demande et transmettre à M. le gouverneur du Hainaut des instructions dans ce sens.

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

V.-J. VAN DER ELST.

N^o 50.

Canal de Mons à la Sambre. — Ajournement indéfini.

(Lettre du ministre des travaux publics, du 20 octobre 1838.)

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

J'ai reçu la lettre, en date du 15 de ce mois (D. n^o 9259), par laquelle vous m'avez adressé une expédition du procès-verbal de la séance publique, tenue le 6 précédent, à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons, pour l'adjudication de l'entreprise, par voie de concession de péages, du canal de jonction de la Sambre au canal de Mons à Condé.

Il résulte de ce procès-verbal que vous avez cru devoir ajourner cette adjudication et que vous l'avez fixée au 26 du mois d'octobre courant.

Le sieur Van der Elst, demandeur en concession, m'a adressé des observations quant à la fixation de cette époque, qu'il considère comme étant trop rapprochée, et a en même temps appelé mon attention sur cette circonstance, qu'il serait préjudiciable à l'entreprise et à la confiance qu'elle doit inspirer, qu'une nouvelle adjudication eût lieu sans résultat.

Appréciant ce motif, je m'empresse de vous faire connaître que mon intention est que l'adjudication publique dont il s'agit soit indéfiniment ajournée, et vous prie, en conséquence, de prendre des mesures dans le sens de cette résolution que vous voudrez bien porter à la connaissance du sieur Van der Elst.

Je ne laisserai, d'ailleurs, point que de profiter de cette circonstance pour vous engager à tenir la main à ce que la question du passage du canal projeté dans l'intérieur de la ville de Mons, pendante entre le conseil communal de cette ville et le demandeur en concession, soit débattue, sans retard, et de manière à ce que l'arrangement à intervenir puisse être incessamment soumis à l'approbation du gouvernement.

Le ministre des travaux publics ,
NOTHOMB.

N^o 51.

Canal de Mons à la Sambre. — Situation actuelle des choses.

(Lettre du demandeur en concession, du 1^{er} octobre 1839.)

MONSIEUR LE GOUVERNEUR ,

Je n'ai pas perdu de vue la communication que vous avez eu la bonté de me faire par votre lettre du 4 mars, concernant le tracé du canal de la Sambre à Mons, dans l'intérieur de cette ville; mais, outre que le travail demandé par M. le ministre de la guerre pour autoriser la traversée des fortifications, demande d'assez longues études, j'ai été forcément arrêté dans ces études, tout à la fois par l'annonce faite que la place de Mons serait démantelée et par la nécessité de connaître où la station du chemin de fer serait fixée.

Vous comprendrez, Monsieur le Gouverneur, que je ne saurais faire aucun travail réellement utile avant que ces points ne soient définitivement réglés; et, quant à la convenance de terminer tous les arrangements relatifs au passage par Mons, vous reconnaîtrez aussi, j'ose l'espérer, que la disposition des capitalistes à prendre part à cette entreprise, n'étant pas, loin de là, devenue plus favorable depuis un an, il n'y a point d'inconvénient à ne point se presser.

Vous pouvez, du reste, être assuré, Monsieur le Gouverneur, que je me livrerai au travail demandé, aussitôt que l'on pourra entrevoir quelque chose de fixe touchant le démantèlement de la place de Mons et la station du chemin de fer.

Vous m'excuserez, Monsieur le Gouverneur, d'avoir tardé à vous faire cette réponse, mais les nombreuses occupations que j'ai eues pendant cette campagne ne m'en avaient pas laissé plus tôt la faculté.

Veuillez agréer l'assurance de ma considération très distinguée.

Signé, V.-J. VAN DER ELST.

Pour copie conforme :
Le greffier provincial du Hainaut,
FREMIET.

N^o 52.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Demande en concession du sieur F. Basse.

(23 juillet 1835.)

MONSIEUR LE MINISTRE,

Le soussigné, ayant étudié, dans toutes ses parties, le projet d'établissement d'un chemin à ornières de fer, entre le canal de Mons et la Sambre (partie entre les houillères du Flénu et cette rivière), s'adresse à vous, pour et au nom de la compagnie qu'il représente, afin d'être autorisé à construire la partie de ce chemin qui sera sur le territoire belge.

Le chemin projeté qui partira de l'extrémité supérieure de la branche centrale des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, en communication avec le canal de Mons à Condé, a un but de grande utilité publique : celui d'ouvrir la communication la plus directe et la plus économique, tant de frais d'établissement que d'entretien et d'exploitation, entre le bassin de l'Escaut et celui de la Sambre, et plus particulièrement entre les districts houilliers de Mons et le bassin de l'Oise et ses affluents.

La pensée qui domine ce projet, est :

1^o De faciliter le transport vers Tournay et les Flandres des charbons de Charleroy, dits *maigres*, nécessaires pour la cuisson de la chaux et des briques ;

2^o D'approvisionner le district houillier de Mons, de mines de fer et de castine, pour la fabrication du fer, qui ne peut tarder de recevoir de grands développements ;

3^o De faciliter le transport, dans les vallées de l'Oise, de l'Aisne, et de la Sambre, des charbons du Flénu, que Charleroy ne peut fournir et dont l'industrie de ces pays a un si grand besoin ;

4^o De donner aux charbons de Mons la faculté de concourir avec ceux de Charleroy, sur le marché de Chauny (1), marché d'où ils seraient exclus par suite de l'exécution du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.

En même temps que le projet de cette voie directe de communication faisait l'objet d'un examen approfondi, d'autres personnes étudiaient les projets d'un canal et d'un chemin de fer, ayant le même but, mais suivant une autre direction.

Un projet de canal de Mons à Erquennes, par la vallée de la Trouille, fut présenté par M. Van der Elst ; celui d'un chemin de fer, partant d'Hornu et contournant le Flénu, en se dirigeant vers le même point et par la même vallée, était étudié et proposé par MM. Lebon et Péruwez.

Au premier aspect et avant que ces diverses propositions eussent été mûrement examinées, un canal entre des canaux, entre deux bassins à rivières navigables, entre la mer et la Moselle et le Rhin, parut devoir obtenir la préférence sur toute autre voie de communication.

Mais le projet de lier par un canal de grande section, ces deux grandes navigations, ne pourrait avoir aucun résultat, si, par ce système, il fallait lier la mer avec la Moselle et le Rhin.

En effet, dans l'usage, ce n'est pas une ligne quelconque d'eau non interrompue, qui offrira au commerce un grand avantage, qui lui donnera une économie dans les frais de transport ; il lui faut le bateau à grand tonnage et un fret modique. Pour obtenir ce résultat, le bateau, malgré sa grande capacité, doit pouvoir traverser sans entraves une ligne d'eau navigable sur une grande étendue.

Or le bateau de l'Escaut, de 220 à 240 tonneaux, qui transporte à si peu de frais et

(1) Centre d'un immense commerce de charbon.

parcourt si facilement les canaux aboutissant à l'Escaut inférieur, pourra-t-il se rendre dans le Rhin?

Non sans doute ! Pourra-t-il se rendre dans la Moselle, dans le canal de Meuse et Moselle, dans la Meuse, toutes lignes immenses de navigation ? Il ne le pourra pas davantage. Ni le Rhin, ni la Moselle, ni la Meuse, n'ont six pieds d'eau ; à peine peut-on y naviguer, pendant quelques mois de l'année, avec 2 à 2½ pieds d'enfoncement, et cela dans les meilleures parties.

Quant au canal de Meuse et Moselle, il est à petite section, les bateaux qu'il porte sont seulement de 40 tonneaux.

Le bateau de l'Escaut naviguera-t-il avec avantage sur la Sambre, sur le canal de jonction, sur l'Oise ?

Cette navigation est impossible, tous ces canaux n'ayant que 1^m,50 à 1^m,60 de profondeur d'eau utile ; l'Oise n'a pas plus de 1^m,20.

L'exécution de ce canal, ainsi placé entre une navigation à grand tonnage et plusieurs navigations toutes d'un tonnage différent et inférieur, ne pourrait pas donner les résultats qu'on en espère.

La base sur laquelle repose tout ce système est donc fautive et le système lui-même ne peut être adopté.

Ce canal, dont le projet avait primitivement été étudié par M. l'ingénieur en chef français Hageau, puis par M. De Puydt, enfin par M. Van der Elst, abstraction faite des difficultés presque insurmontables d'alimentation, ne peut coûter moins de huit millions de francs ; à ce prix, il ne pourrait être, à moins d'un sacrifice de quelques millions, d'une utilité assez grande pour déterminer une compagnie à l'entreprendre, en supposant même que cette compagnie se contentât de l'intérêt le plus bas des capitaux qu'elle y consacrerait.

Le projet de chemin de fer proposé sur le même tracé ou à peu près, pourrait être regardé comme avantageux, s'il ne fallait que transporter des marchandises du canal de Mons à la Sambre inférieure ; mais ce n'est pas le but qu'il faut chercher à atteindre ; ce n'est pas à Charleroy que doivent arriver les charbons du Flénu ; c'est l'Oise et ses affluents, c'est Chauny, c'est Paris qui doivent les recevoir, c'est là qu'ils doivent entrer en concurrence avec les charbons d'Anzin.

Outre le peu d'avantages qu'aurait ce chemin, ce que je viens de prouver, il aurait une étendue de six lieues et coûterait plus de quatre millions et demi.

Le chemin de fer que je propose se développera sur 20,773 mètr. de longueur et ne coûtera que 2,824,113 francs.

C'est pour en obtenir des résultats dont personne ne contestera les avantages, que la Compagnie que je représente a dirigé ce chemin par la ligne la plus courte vers la Sambre supérieure : une réduction dans le tarif en faveur des charbons maigres de Charleroy et des mines de fer de la Sambre, fera de ce chemin le moyen de communication le plus économique, pour se rendre dans le bassin de l'Escaut. Dans la direction du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, d'Erquelines à Haumont, on évitera 4 à 5 jours de navigation, et il en résultera une économie d'au moins 80 centimes par tonneau, de frais de transport.

L'exécution du projet que je présente offre donc une immense utilité à la Belgique, parce que ce sera le moyen le plus économique de transporter les produits d'un bassin dans l'autre et réciproquement, et que de plus l'exportation des charbons vers la France, exportation si avantageuse à la prospérité générale du pays, augmentera dans une grande proportion.

Pour la France, l'utilité publique est évidente : les charbons du Flénu, si recherchés dans ce pays, y arrivent aujourd'hui trop difficilement et à un prix trop élevé pour l'industrie ; cet inconvénient disparaîtra et le monopole d'Anzin, si désastreux pour les consommateurs, sera détruit.

Qu'on jette les yeux sur une carte et l'on sera convaincu qu'avec la navigation de la Sambre belge, le chemin projeté complète le système de communications dont le canal de jonction de la Sambre à l'Oise est la base, communications tant désirées par le commerce et l'industrie, et à l'établissement desquelles tant de Belges et de Français se sont intéressés.

Description du tracé, pentes et rampes.

De la Boule, point situé au centre des houillères du Haut et Bas-Flénu, et déjà mis en communication avec le canal de Mons et toutes les houillères de ce district, le chemin de fer projeté s'élèvera immédiatement sur le plateau houillier de Pâturages, par un plan incliné de 1,013 mètr. de longueur et de 0^m,03637 de pente; traversera ensuite de niveau la plaine des charbonnages de Griseuil et des groupes houilliers de l'Agrappe et du fond de Wasmes, sur une longueur de 988 mètr. : de là, il s'élèvera de nouveau, par un second plan incliné, dit de *Colfontaine*, de 1,923 mètr. de longueur et 0^m,272 de pente, sur le plateau horizontal du Sars, marchant entre les pentes des versants, plateau qu'il parcourra de niveau sur une longueur de 4,296 mètr. jusqu'au lieu appelé *Noire-Bouteille*.

Là, s'inclinant à gauche, il arrivera sur le faite qui sépare le bassin de la Ilaine de celui de la Sambre, au moyen d'un petit plan incliné et supérieur, de 506 mètr. de longueur, sur une pente de 0^m,0216, établi dans le seul but d'obtenir le niveau. Cette sommité sera parcourue sur une étendue de 5,847 mètr. jusqu'au point nommé les *Vents*.

De là, côtoyant par six alignements successifs d'ensemble . . mètr., la petite rivière de la Flamenne, avec des pentes de 0^m,0041 et 0^m,0031, il viendra aboutir à la Sambre, à une distance de 3,800 mètr. amont de Maubeuge.

La longueur totale de ce tracé est de 20,773 mètr., dont 9,000 mètr. en Belgique et 11,773 en France; les frontières se rencontrent au pied du plan incliné supérieur.

Pour mettre le canal de Mons et toutes les branches du système des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu en communication directe et facile avec le chemin de fer projeté :

La branche dite de *Rieu-du-Cœur* sera redoublée de voie, sur une longueur de 2,170 mètr., et sa plus forte pente réduite de 0^m,007 par mètr.

Le chemin du Haut-Flénu se reliera à la pointe de celui dit des *Produits*, par un chemin à simple voie de 650 mètr. de longueur.

Le chemin à double voie du Rieu-des-Produits sera lié à la branche centrale du Rieu-du-Cœur, par une double voie de 1,227 mètr. de longueur.

La branche vers Wasmes se raccordera à la dite branche centrale par une courbe de 200 mètres.

Et le chemin de fer de Gorge se joindra au système, par un embranchement de 400 mètr. à simple voie.

De cette manière, tout le district Flénu se trouvera placé vis-à-vis la Sambre, comme il l'est aujourd'hui vis-à-vis le canal de Mons.

A la Sambre, une gare ou bassin d'embarquement, sera ouverte perpendiculairement à cette rivière, sur une longueur de 600 mètr. et une largeur de 40 mètr.; ses côtés bordés de rivages de dépôt et d'embarquement de 40 mètr. de largeur, limités par les deux branches du chemin de fer.

Le chemin sera ouvert et établi sur une double voie; mais jusqu'au moment où la quantité des transports l'exigera, une voie simple, avec places d'évitement de 500 en 500 mètr., sera seulement exécutée; cependant sa double voie sera établie depuis la Boule jusqu'au canal de Mons, pour le double service des transports dans les deux directions.

Les plans inclinés auront trois rangs d'ornières; il sera établi au premier deux machines à vapeur fixes, de la force de 50 chevaux chacune, avec mécanisme, cordes et poulies.

Au second, seront également établies deux machines de même force munies des attirails nécessaires.

Le troisième plan incliné aura deux machines de 30 chevaux de force et tout le nécessaire.

La puissance de ces machines, est calculée de manière à remorquer facilement et avec la vitesse de 3 mètr. par seconde (2 lieues à l'heure), 40 tonneaux de poids, y compris les waggons.

Exploité au moyen de chevaux disposés en trois relais, le premier entre les 2^e et 3^e plans inclinés, et, les deux autres, de la sommité à la Sambre; une seule voie pourra suffire au transport facile et économique de plus de 200,000 tonneaux annuellement, mille tonneaux par jour de charge réelle.

Les waggons seront conduits à la Sambre en 4 heures, et ramenés dans le même temps.

La voie principale traversera la rivière de Flamenne sur trois aquéducs, l'un de 4 m. les deux autres de 2^m,50, d'ouverture : trois aquéducs d'un mètre et quinze buses de 0^m,60 d'ouverture, serviront à lui faire franchir tous les autres cours d'eau.

Pour la traversée du chemin on établira 6 doubles passages :

Sous la route de Maubeuge à Bavay ;

- » la chaussée de Brunhaut ;
- » le chemin de Blargnies à l'Saul ;
- » le chemin de Blargnies à Dour ;
- » le pavé de Pâturages ;
- » id. de la Boule.

On traversera à niveau 14 autres chemins.

Un pont mobile sera élevé à l'embouchure du bassin pour le halage de la Sambre.

La voie, de la largeur de celle des chemins de fer du Flénu, aura 1^m,20 d'axe en axe des rails.

Ces rails seront de la forme prismatique de 0^m,05 de portée; ils pèseront, y compris clavettes et chevilles, 15 kilog. le mètre courant.

Ils porteront sur des coussinets doubles en fonte, de 9 kilog. de poids sur les abouts de rails, et simples aux autres points, pesant kilog. 3-75; ils seront espacés de 0^m,90.

Les dez en pierre sous les coussinets auront de 0^m,45 à 0^m,50 en surface sur 0^m,25 à 0^m,28 d'épaisseur.

Aux abouts des rails et dans les terrains mauvais et douteux, ces dez, pour empêcher leur écartement, seront reliés au-dessous par des traverses en bois avec patins; ils porteront quelquefois, et surtout aux plans inclinés, sur des supports en bois de 1^m,70 de longueur sur 0^m,30, moyenne de largeur, et 0^m,15, moyenne d'épaisseur.

La marche des chevaux exige le pavage intérieur de la voie sur 0^m,80 de largeur, ce qui exclut l'emploi de traverses en bois au niveau.

Les détails de tous ces ouvrages seront d'ailleurs soumis à l'examen et approbation de l'administration.

Pour la garde, l'entretien et l'exploitation du chemin, il sera établi :

- 12 maisons de gardes;
- 5 stations pour les chevaux;
- 2 hangards pour les visites des douaniers à la frontière;
- 2 magasins avec forge et atelier;
- 2 ponts à peser;
- 2 maisons d'administration.

Le devis estimatif qui suit résume la dépense à faire pour l'établissement du chemin, tel qu'il vient d'être décrit avec ses accessoires et dépendances.

DEVIS ESTIMATIF.

Ce devis est établi avec trois colonnes de dépenses séparées, pour les parties du chemin situées en Belgique et pour celles placées en France.

	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.
La longueur totale du chemin principal	9,000	11,773
La branche de raccordement du Haut et Bas-Flénu	650	
Id. de jonction du chemin des Produits à celui du Rieu-du-Cœur	1,227	
Id. du chemin vers Wasmes	200	
Id. de Gorge	400	
Le chemin actuel du Rieu-du-Cœur sera doublé de voie sur	2,170	

OBJETS.	DÉTAIL DES OBJETS.	BELGIQUE.	FRANCE.
Acquisitions de terrains et indemnités particulières.	1° Chemin principal A, 1° pour le placement du chemin, talus, bornes et contre-fossés, pour une double voie, le chemin presque toujours en déblai et remblai, en Belgique 9,000×20 mètr.	18 00 00	
	en France 11,773×20 id.		23 54 60
	2° Pour la formation du bassin et quai à la Sambre, 600 mètr. de longueur sur 40 de largeur de bassin et 40 mètr. de quai de chaque côté, donc 600×100... ..		6 00 00
	3° Pour supplément de 600 mètr. au haut et bas du plan incliné, 600×12 ^m , 50... ..	» 50 00	» 25 00
	4° Pour bâtiment des machines, des gardes et autres dépendances	1 00 00	1 00 00
	5° Terrains nécessaires en dépôts des déblais excédant sur 3 à 4 mètr. de haut, en Belgique 134,290 mètr.	3 50 00	
	en France 350,847 id.		10 00 00
	Total	23 00 00	40 79 60

NOTA. Il est difficile de se faire une idée de l'exagération, souvent partagée par les tribunaux, des propriétaires du district houillier.

OBJETS.	DÉTAIL DES OBJETS.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	PRIX		SOMMES		
				EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.		EN FRANCE.
						Voie principale.	Raccordement dans le Flénu.	
Acquisition de terrains, indemnités particulières.	Chemin B, placement du chemin... 450×12	» 78 00						
	Pour dépôts excédants	» 08 00						
	Chemin C, placement du chemin... 1,227×15	1 84 00						
	Branche D, placement de la voie... 200×15	» 30 00						
	Dépôts excédants	» 36 50						
	Chemin E, placement du chemin en grand remblai	» 80 00						
	Élargissement de la voie F.							
	Pour l'élargissement	» 65 10						
	Pour déblais excédants	» 28 00						
	Total des terrains à acquérir	4 39 60						
		B. F.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
	Pour le chemin principal :							
	1° En jardin	1 50 00	» 50 00	15,000 00	12,000 00	22,500 00	»	6,000 00
	2° En prairie	3 00 00	9 40 00	10,000 00	6,000 00	30,000 00	»	56,400 00
	3° En terre labourable	11 19 00	22 50 60	6,000 00	4 000 00	67,140 00	»	112,530 00
	4° En bois, y compris superficie	7 31 00	8 29 00	6,000 00	6,000 00	21,860 00	»	49,740 00
	Raccordement pour relier les branches du Haut et Bas-Flénu B, C, D, E, F	4 80 00	»	10,000 00	»	»	48,000 00	»
	Indemnités particulières pour maisons, superficie de jardin, murs de soutènements, etc					30,000 00	10,000 00	15,000 00
	Indemnités aux propriétaires emphytéotiques de pâturages					15,000 00	»	»
						186,500 00	58,000 00	239,670 00
	Frais de levée de plans, d'acquisition, procès, enregistrement et timbre, 10 p. %					18,650 00	58,000 00	23,960 00
	Frais de procédure					8,000 00	20,000 00	3,000 00
	Total général des expropriations et indemnités particulières					213,150 00	65,800 00	266,630 00

OBJETS.	DÉTAIL DES OBJETS.	EN	EN	RELAIS.	PRIX.	EN BELGIQUE.		EN
		BELGIQUE.	FRANCE.			Voie principale	Raccordements dans le Flénu	FRANCE.
Terrassements (1).		637 80	Mètres 2,364 30	$\frac{1}{2}$	30	191 34	"	679 29
		"	200 00	1	38	"	"	76 00
		"	192 70	$1\frac{1}{2}$	44	"	"	84 78
		"	305 55	$2\frac{1}{2}$	56	"	"	171 10
		"	3,930 15	3	63	"	"	2,475 99
		"	2,999 03	4	74	"	"	2,219 28
		1,912 88	"	5	88	1,683 33	"	"
		5,853 33	"	6	98	5,736 31	"	"
		"	2,435 10	400 mèl.	1 00	"	"	2,435 10
		"	10,628 60	500	1 05	"	"	11,160 03
		"	4,347 20	800	1 15	"	"	4,999 28
		"	60 80	1,000	1 20	"	"	72 96
		"	19,386 78	1,200	1 24	"	"	24,039 69
		"	52,967 45	1,600	1 32	"	"	69,917 03
		53,151 03	"	2,000	1 40	74,411 44	"	"
		"	4,497 90	1 rel	27	"	"	1,214 13
		"	1,949 10	$1\frac{1}{2}$	33	"	"	643 20
		2,330 23	19,837 00	2	47	1,095 20	"	9,323 39
		5,859 96	14,585 30	$2\frac{1}{2}$	51	3,047 17	"	7,584 36
		5,489 69	2,757 00	3	57	3,129 12	"	1,571 49
		120,610 43	234,408 00	4	67	80,808 98	"	151,053 36
	Terrassements de 600 mèl. aux plans inclinés.....	8,000 00	2,000 00	3	63	5,040 00	"	1,260 00
	Déblai, y compris remblai.....	"	27,000 00	4	74	"	"	19,980 00
	Déblai dans l'eau, à déposer.....	"	21,000 00	4	84	"	"	17,640 00
	Déblai ordinaire à déposer.....	"	23,000 00	5	77	"	"	17,710 00
	Terrassement pour détournement de ruisseaux.....	"	4,000 00	2	47	"	"	1,880 00
	Embranchement (B) déblai à déposer.....	1,758 74	"	$1\frac{1}{2}$	37	"	650 73	"
	Id. (C) déblai employé en remblai.....	610 30	"	$\frac{1}{2}$	32	"	195 29	"
	Id. déblai à déposer.....	28,497 24	"	4	67	"	19,093 35	"
	Id. (D) déblai à déposer.....	7,300 00	"	3	57	"	4,161 00	"
	Id. (E) déblai employé en remblai.....	240 00	"	$\frac{1}{2}$	30	"	72 00	"
	Remblai.....	6,070 00	"	4	74	"	449 18	"
	Remblai par waggon.....	5,001 64	"	400 mèl	1 00	"	5,001 64	"
	Elargissement et abaissement F, déblai en remblai.....	587 00	"	3	63	"	369 80	"
	Id. à déposer.....	5,602 00	"	2	47	"	2,632 94	"
	Total pour les terrassements.....	.....	.....	.....	.....	175,142 89	32,625 93	348,190 68
Ouvrages d'art.	1 aqueduc de 4 ^m ,00				9,000 00	"	"	9,000 00
	2 id. de 2 ^m ,50 d'ouverture.....				2,050 00	"	"	4,100 00
	3 id. de 1 ^m ,00 d'ouverture.....				1,500 00	"	"	4,500 00
	15 buses de 0 ^m ,60 d'ouverture, dont { 10 en France.....				500 00	"	"	5,000 00
	5 en Belgique.....				500 00	2,500 00	"	"
	1 pont fixe, double passage, sous la chaussée de Maubeuge à Bavay.....				18,000 00	"	"	18,000 00
	5 id. sous la chaussée Brunehaut, les chemins de Blagnies à l'Saut, et à Dour, sous les pavés de Pâturages et de la Boule.....				8,000 00	35,600 00	"	8,900 00
	Passage à niveau de 8 chemins en Belgique.....				1,100 00	8,800 00	"	"
	id. de 6 id. en France.....				1,100 00	"	"	6,600 00
	Embranchement C, 2 ponts à double passage au-dessous du pavé de Pâturages et de Catillon.....				8,000 00	"	16,000 00	"
	1 passage à niveau au pavé de Monsuille.....				1,000 00	"	1,000 00	"
	1 aqueduc de 1 mèl. d'ouverture sur le Rieu-du-Cœur.....				1,500 00	"	1,500 00	"
	Embranchement D, 1 pont à double passage sous le chemin qui va à Wasmes.....				8,000 00	"	8,000 00	"
	id. E, 1 aqueduc de 3 mèl. d'ouverture sur le ruisseau de Wasmes.....				2,000 00	"	2,000 00	"
	Elargissement F, 1 pont à double passage sous le pavé du Renard.....				8,000 00	"	8,000 00	"
	id. de 4 aqueducs.....				"	"	750 00	"
	Total des ouvrages d'art.....					46,900 00	37,250 00	56,100 00

(1) NOTA. Les prix de main-d'œuvre sont excessifs dans le district du Flénu; ils auront une influence notable sur les dépenses des terrassements.

OBJETS.	DÉTAIL DES OBJETS.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	RELAIS.	PRIX.	BELGIQUE.		FRANCE.
						Voie principale.	Raccordements dans le Flénu.	
Établissement des ornieres.	Pour la voie principale	Mètres 9,000 00	Mètres. 11,773 00					
	Places d'évitement.	13 en Belgique. 1,300 00	16 en France .. 1,600 00					
	Un 3 ^e cours de rails avec évitement aux plans inclinés,	en Belgique ... 1,600 00	en France					
	Aux abords des plans inclinés,	en Belgique ... 400 00	en France					
	Redoublement de la voie autour du bassin d'embarquement	..	1,950 00					
	Évitements	..	200 00					
	Total	12,300 00	16,023 00					
	Le mètre courant de voie simple, le rail pesant 15 kilog. le mètre, compris che- villes et coins avec coussinets, pierre et bois de support, ouverture des che- mins, transport, pose, redressement et pavage, coûtera le mètre courant, donc { en Belgique	..	..	Mètres. 12,300	F. 29	356,700 00	..	..
	{ en France	..	..	16,023	32	..	..	512,736 00
	Aiguilles, supports et pièces de croisem ^{ts} , aux 28 places d'évitement et aux plans inclinés et riva ^{ges}	..	..	..	..	3,000 00	..	4,000 00
Plans inclinés.	Embranchement B, simple voie ... 650	..	..	..	..	..	..	..
	Id. C, id. ... 2,434	..	..	..	..	..	..	..
	Id. D, id. ... 400	..	..	..	..	..	..	..
	Id. E, id. ... 400	..	..	..	..	..	..	..
	Élargissement F, id. ... 2,170	..	..	..	..	..	..	..
	3 places d'évitement	..	..	..	..	..	..	..
	6,374	..	..	..	29	..	184,846 00	..
	Total	..	..	..	..	359,700 00	184,846 00	516,736 00
	Plan incliné de la Boule :							
	Pour 2 machines de 50 chevaux chacune, complètes, bâtiments, cheu- minées, mécanisme, tambour, cordes, poulies, logement du machiniste, magasin, hangards				..	145,000 00	..	..
Dépendances.	Plan incliné de Colfontaine :							
	Pour 2 machines de 50 chevaux, complètes, bâtiments, etc				..	165,000 00	..	..
	Plan incliné supérieur :							
	Pour 2 machines de 30 chevaux, complètes, bâtiments, etc				..	..	..	115,000 00
	Total pour les plans inclinés				..	310,000 00	..	115,000 00
	Maisons de gardes	{ 4 en Belgique. 3,500	8 en France ... 3,500			14,000 00	..	28,000 00
	5 stations pour les chevaux, composées d'écurie, remises avec grenier et logement,	{ 2 en Belgique. 10,000	3 en France ... 10,000			20,000 00	..	30,000 00
	2 ponts à peser, 1 en Belgique, 1 en France	..	..		4,000	4,000 00	..	4,000 00
	2 hangards à la frontière pour la visite	..	..		2,000	2,000 00	..	2,000 00
	2 magasins avec forge, stelier et logement	..	..		10,000	10,000 00	..	10,000 00
	2 maisons d'administration	..	..		15,000	15,000 00	..	15,000 00
RÉCAPITULATION.						65,000 00	..	89,000 00
Acquisition de terrains et propriétés particulières						213,150 00	65,800 00	266,637 00
Terrassements						175,142 89	32,625 00	348,190 00
Ouvrages d'art						46,900 00	37,250 00	56,100 00
Établissement des ornieres						359,700 00	184,846 00	516,736 00
Plans inclinés						310,000 00	..	115,000 00
Dépendances						65,000 00	..	89,000 00
Total						1,169,892 89	320,521 00	1,391,663 00
Imprévu : $\frac{1}{2}\%$						58,494 00	16,026 00	69,583 00
Total						1,228,386 00	336,547 00	1,461,246 00
5 p. % d'intérêts pendant l'exécution						61,419 00	16,827 00	73,062 00
Total général						1,289,805 00	353,374 00	1,534,308 00
Voie principale. { en Belgique						..	2,824,113 00	..
{ en France						..	..	..
Raccordements dans le Flénu						..	353,374 00	..

BALANCE.

On estime que les transports de charbon et autres marchandises provenant de Charleroy, Mons, Mariemont, Houdeng, la Sambre et l'Escaut traversant le chemin de fer se partageront en :

	Tonn.
1° Charbons maigres de Charleroy.	23,000 00
2° Tous autres charbons.	180,000 00
3° Mines de fer et pierre calcaire pour les fonderies	10,000 00
4° Fumiers, cendre de mer, engrais de toute espèce.	2,000 00
5° Toutes autres marchandises	10,000 00
Total du tonnage présumé.	225,000 00

	EN BELGIQUE.		EN FRANCE.
	Voie principale.	Raccordem ^{ts} dans le Flénu.	Voie principale.
Les dépenses d'exécution sont	1,289,805 00	353,374 00	1,534,308 00
<i>Dépenses annuelles.</i>		2,824,113 00	
Intérêt simple du capital 5 p. %	129,873 00	35,337 00	152,537 00
Entretien, exploitation et administration. . . 2½ id.			
Remboursement 1 id.			
Prime de gain 1½ id.			
Frais de transport sur le chemin, par ton- { en Belgique 9 kil. neau et par kilom. à 3 ^e , pour 22,500 t., { en France 11½ kil.	60,750 00 94,500 00		77,625 00
Sur les plans inclinés { en Belgique 0,42° en France 1,14			31,500 00
	285,123 00	35,337 00	261,662 00
Recette générale		546,785 00	
23,000 tonnes de charbon maigre de Charleroy . . à 1 75	40,250 00		
180,000 id. charbon à 2 50	450,000 00		
10,000 id. mines à 1 75	17,500 00		
2,000 id. fumier, etc., etc. à 1 75	3,500 00		
10,000 id. toutes espèces de marchandises. . . à 3 50	35,000 00		
Somme semblable à celle ci-dessus		546,250 00	

Si on suppose 175,000 tonnes de charbon remontant à la Boule, il faudra, pour couvrir la dépense d'exécution des branches de raccordement, un péage à ce point sur les charbons et autres marchandises en remonte, de 22 centimes par tonneau pour 160,000. fr. 35,200 00

Distribution des péages.

Quand on s'est assuré que, dans le sens de la charge, les transports sur la partie française, partie en descente, peuvent, à cause de la remonte à vide, être considérés comme d'une égale facilité; alors on voit que les péages à établir dans les deux pays, doivent être, les transports marchant vers la Sambre, comme les dépenses d'exécution qui sont, pour la voie principale, dans le rapport de 13 à 15.

Sur les plans inclinés, en combinant les frais de traction et de l'usure, la dépense annuelle se trouverait être comme les nombres 14, 22 et 22.

On a pris égard aux difficultés de la remonte à charge de la Sambre vers le bassin de l'Escaut, partie française.

Le tarif suivant est établi sur ces données.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	CHARBONS				Minéraux en fer et calcaires pour les fondations venant du bassin de la Sambre		Poussier, cendres de mine, engrais de toutes espèces.		Toutes autres espèces de marchandises	
	Maigres de Charleroy.		De toutes autres espèces ou provenances							
	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.
Par tonneau de marchandise.										
Pour objets parcourant la ligne :										
1° Du point de la Boule à la frontière, y compris le passage de deux plans inclinés.....	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
	•	•	1 32	•	•	•	• 81	•	1 82	•
Dans l'autre sens	• 70	•	1 10	•	• 70	•	• 70	•	1 44	•
2° De la frontière à la Sambre, y compris le plan incliné.....	•	•	•	1 18	•	•	•	• 94	•	1 68
Dans l'autre sens	•	1 05	•	1 40	•	1 05	•	1 05	•	2 06
Pour les objets qui ne parcourent qu'une partie de la ligne :										
Par kilomèt.	En Belgique vers la Sambre, 11 $\frac{1}{2}$ k^m... En retour..... En France, vers la Sambre, 9 k^m..... En retour.....									
	• 08	•	• 10	•	• 08	•	• 065	•	• 12	•
	• 065	•	• 10	•	• 065	•	• 065	•	• 12	•
	•	• 08	•	• 10	•	• 08	•	• 08	•	• 12
	•	• 08	•	• 12	•	• 08	•	• 08	•	• 14
Pour le passage du plan incliné :										
Plan incliné de la Boule, en remonte.	• 21	•	• 21	•	• 21	•	• 11	•	• 27	•
Id. id., en descente.	• 07	•	• 11	•	• 07	•	• 07	•	• 14	•
Id. de Goufontaine, en remonte.	• 21	•	• 21	•	• 21	•	• 11	•	• 27	•
Id. id., en descente.	• 07	•	• 11	•	• 07	•	• 07	•	• 14	•
Id. supérieur, en remonte.	•	• 14	•	• 14	•	• 14	•	• 14	•	• 18
Id. id., en descente.	•	• 04	•	• 07	•	• 04	•	• 04	•	• 09

En outre des conditions ordinaires du cahier des charges, il sera stipulé :

1° Que la société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu exécutera, conformément au devis, les ouvrages des branches de raccordement à établir pour la liaison immédiate de tout le système de ses chemins de fer au point de la Boule.

Que cette société, pour se couvrir de cette dépense, reprise au devis ci-joint, et des intérêts ainsi que de l'entretien de ces parties de chemin, sera autorisée à percevoir, sur chaque tonneau de marchandise, passant en remonte à la Boule, un droit de 22 cent., lequel subira la moyenne de rabais qui sera apporté à l'adjudication du chemin principal, s'il y a lieu.

Le prix des péages, y compris transport des marchandises en remonte vers la Boule sur les chemins du Haut et du Bas-Flénu, seront réglés à l'amiable entre les exploitants et les concessionnaires de ces chemins et, à défaut de s'entendre, par voie d'arbitrage.

Les concessionnaires des chemins du Haut et du Bas-Flénu devront souscrire à ces conditions avant l'adjudication.

2° Pour l'acquisition, dans le cas de non-arrangement à l'amiable, des terrains et propriétés nécessaires à l'exécution du chemin de fer, bassins, quais de chargement et de toutes dépendances, l'expropriation sera poursuivie au nom du gouvernement, conformément aux lois en vigueur sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire et de toutes celles qu'exigera l'exploitation du chemin *de la Boule à la frontière de France ou de la frontière à la Sambre*, le gouvernement lui accorde pour 90 ans l'autorisation de percevoir, pour tous frais quelconques, les droits ci-après.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	CHARBONS				Minéraux en fer et aciers pour les fonderies, venant du bassin de la Sambre.		Fumiers, cendres de briques, etc., de toutes espèces.		Toutes autres espèces de marchandises.	
	Migres de Cluiteroy		De toutes autres espèces et provenances							
	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.
Pour objets parcourant la ligne :	<i>Par tonneau de marchandise.</i>									
1° Du point de la Boule à la frontière, y compris le passage de 2 plans inclinés.....	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
	»	»	1 32	»	»	»	» 81	»	1 82	»
Dans l'autre sens.....	» 70	»	1 10	»	» 70	»	» 70	»	1 44	»
2° De la frontière à la Sambre, y compris le passage du plan incliné supérieur.....	»	»	»	1 18	»	»	» 94	»	»	1 68
Dans l'autre sens.....	»	1 05	»	1 40	»	1 05	1 05	»	»	2 06
3° Par kilomètre pour les marchandises qui ne parcourent qu'une partie du chemin.....	» 08	»	» 10	»	» 08	»	» 065	»	» 12	»
En Belgique 9 k ^m , en retour.	» 065	»	» 10	»	» 065	»	» 065	»	» 12	»
En France 11 $\frac{1}{2}$	»	» 08	»	» 10	»	» 08	»	» 08	»	» 12
En retour.....	»	» 08	»	» 12	»	» 08	»	» 08	»	» 14
4° Pour le passage du plan incliné, en remonte.....	» 21	»	» 21	»	» 21	»	» 11	»	» 27	»
Id. de la Boule, en descente.	» 07	»	» 11	»	» 07	»	» 07	»	» 14	»
Pour le passage du plan incliné de Colfontaine, en remonte.....	» 21	»	» 21	»	» 21	»	» 11	»	» 27	»
En descente.....	» 07	»	» 11	»	» 07	»	» 17	»	» 14	»
Pour le passage du plan incliné supérieur, en remonte.....	»	» 14	»	» 14	»	» 14	»	» 14	»	» 18
En descente.....	»	» 04	»	» 07	»	» 04	»	» 04	»	» 09
La compagnie menera les chariots vides gratis.										

4° Le rabais de l'adjudication publique de l'entreprise portera sur les péages.

5° Le concessionnaire acquittera les frais d'enregistrement au droit fixe d'un franc.

6° Il aura le droit de nommer les employés qui lui seront nécessaires pour la direction et la surveillance des travaux de l'entretien du chemin et son exploitation; l'administration leur accordera, sur sa proposition, telles qualités publiques dont ils auront besoin pour exercer leurs fonctions.

7° La police de la grande voirie et des constructions et plantations riveraines, sera exercée sur la nouvelle communication d'après les lois existantes et les règlements spéciaux qui pourront être ultérieurement mis en vigueur par l'administration, sur la demande du concessionnaire.

8° Il sera alloué à l'auteur du projet en cas d'éviction :

Une somme de	{	en Belgique	fr. 15,000
		en France	15,000

9° Toute contestation entre le gouvernement et les concessionnaires, au sujet de l'interprétation des clauses du cahier des charges, sera vidée par voie d'arbitrage ; le conseil provincial (le conseil départemental) restera seul juge des difficultés qui s'élèveraient relativement à l'exécution, à l'achèvement, et à la remise des travaux d'établissement du chemin ou de ses dépendances, et à leur entretien ultérieur. Il pourra cependant en être appelé de ces décisions au ministre de l'intérieur qui statuera sans appel.

Bruxelles le 23 juillet 1835.

FRÉDÉRIC BASSE.

N° 53.

Chemin de fer du Flénu à Haumont.— Additions à la demande en concession.

(Note du sieur F. Basse, du 11 avril 1836.)

Embranchement sur le chemin de fer des houillères du Flénu à la Sambre, dit de l'Agrappe, dressé en conformité de la demande de la commission d'ingénieurs, chargée de l'examen de ce projet, ensuite de l'enquête ouverte dans la province de Hainaut, sur la demande en concession de ce chemin par M. Frédéric Basse. (Lettre de M. l'inspecteur-général des ponts et chaussées, du 11 février 1836.)

DESCRIPTION DU TRACÉ.

Cet embranchement dont le point extrême aboutira aux fosses de Cache-Après, à l'extrémité de la branche est du chemin de fer du Haut-Flénu, avec lequel il se reliera, partira du rail extrême de cet embranchement, en se maintenant à son niveau sur une longueur de 1,710 mètres, en contournant la crête du Haut-Flénu, par une courbe de 750 mètres de rayon jusqu'au pavé d'Ostenne.

De ce point, il se dirigera en ligne droite de 1,900 mètres de longueur, avec 0^m,0265 de pente au plus, jusqu'aux fosses de l'Agrappe, en traversant celles de Crachet et d'Ostenne; arrivé à un point situé au nord de l'intersection du chemin de Frameries à Pâturages et à la Bouverie, il inclinera à gauche, sous un angle de 130 degrés, et s'élèvera, par un deuxième alignement de 1,450 mètres de longueur, avec une pente qui ne dépassera pas 0^m,005, en traversant l'espace libre entre Frameries et la Bouverie, jusqu'à près du chemin de Mons au Sart, d'où il se prolongera vers le point de raccordement avec le chemin de fer principal, dirigé vers la Sambre, en tournant à droite sous un angle de 130 degrés, par un troisième alignement brisé dans le milieu, d'une longueur de 2,649 mètres, avec la même pente d'environ 0^m,005, le point de raccordement se trouvant placé à 100 mètres du chemin de Blaugies à Dour.

La longueur totale de cet embranchement sera de 7,709 mètres.

Une branche partira d'un point situé à 150 mètres du pavé d'Ostenne, pour aller

opérer la liaison avec l'extrémité du chemin de fer du Bas-Flénu, dite *du Produit*; cette branche, en ligne droite, aura 1,040 mètres de longueur de niveau.

Quatorze places d'évitement de 100 mètres chacune, établies de 500 en 500 mètres, faciliteront les croisements sur ce chemin à simple voie.

Cet embranchement est destiné à transporter le produit des fosses du Haut-Flénu, de celles d'Ostenne, de Crachet et de l'Agrappe vers le chemin principal dirigé vers la Sambre.

On a supposé que la traction sur ce chemin s'opérerait sur l'embranchement entier par des chevaux; des relais d'aide seront placés pour graver à charge la pente de 0^m,0265.

ÉVALUATION DES DÉPENSES.

Cet embranchement sera exécuté sous tous les rapports : largeur de la chaussée, de la voie, poids des rails, des coussinets, etc., comme le chemin principal.

1^o Indemnités pour terrains et propriétaires particuliers à évincer.

(L'acquisition est faite pour un chemin à double voie.)

Chemin avec talus, berms, contre-fossés, à 20 mètr. de largeur	h	a	.
moyenne.	17	49	80
Terrains nécessaires pour le dépôt des déblais excédant. . .	1	75	00
Total des terrains à entreprendre.	19	24	80
19 24 80 de terre labourable, à 7,500 fr.			144,360
Indemnités particulières			5,000
Total			149,360
Frais de levée de plans, d'acquisition, expropriation, enregistrem ^t et timbre, etc.,			
à 10 p. ‰			14,936
Total des indemnités fr.			164,296

2^o Terrassements.

Les terrassements se composent ainsi qu'il suit :

Déblai employé en remblai, y compris damage	{	442 00	à	1 R. $\frac{1}{2}$	à	0 44 ^c	=	194 48
		3,842 00				à 0 98	=	3,765 16
		17,801 00	à	1,700 ^m	à	1 18	=	21,005 18
		16,300 00	à	1,200	à	1 24	=	20,212 00
Déblai à déposer	{	9,586 00	à	2,000	à	1 40	=	13,560 40
		7,800 00	à	$\frac{1}{2}$ R.	à	0 32	=	2,496 00
		19,568 00	à	2 R.	à	0 47	=	9,196 96
		15,792 00	à	3 R.	à	0 57	=	9,001 34
Total des terrassements							fr.	79,431 52

3^o Ouvrages d'art.

Un viaduc sous le chemin de Frameries	8,000
Id. id. d'Eugies	8,000
Passages à niveau de 5 mètr. chacun	25,000
4 buses de 60 centimètres d'ouverture	16,000
Total des ouvrages d'art	36,500

4^o Établissement des ornières.

La longueur totale du chemin étant de	8,749 mètres.
Pour les 14 places d'évitement	1,400 "
	10,149 "
10,149 mètres courants de voie, à 29 francs	294,321
Aiguilles et supports aux 14 places d'évitement	3,500
Total	fr. 297,821

5^e *Dépendances.*

Une maison de garde	3,500
Une station pour les chevaux , composée de remises avec grenier et logement . .	10,000
Un pont à peser	4,000
Total des dépendances fr.	17,500

RÉCAPITULATION.

Acquisition de terrains et propriétés particulières	164,296 00
Terrassements	79,431 52
Ouvrages d'art	36,500 00
Établissement des ornières	297,821 00
Dépendances.	17,500 00
Total fr.	595,548 52
Imprévu : $\frac{1}{1\%}$	29,777 42
Total	625,325 94
5 p. $\%$ d'intérêt des fonds pendant l'exécution	31,266 29
Total général	656,592 23
Somme ronde . fr.	657,000 00

BALANCE GÉNÉRALE.

Dépense.

	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	
	VOIE PRINCIPALE.	VOIE PRINCIPALE.	RACCORDEMENTS
Capital du chemin primitif	1,534,308	1,289,805	353,374
Branche de l'Agrappe . . . . .	.....	656,592	
	1,534,308	1,946,397	353,374
	Fr. 3,480,705		
<i>Dépenses annuelles.</i>			
Intérêt simple du capital 5 p. %	10	153,430	194,639
Entretien, exploitation et adminis- tration 2½ "			
Remboursement 1 "			
Prime de gain 1½ "			
Frais de traction sur le chemin, { En France 11 ½ k. par tonneau et par kilomèt., { à fr. 0-03 pour 265,000 t. { En Belgique 9 k.		91,425	71,550
Sur les plans inclinés { En France 0 14 En Belgique 0 42		37,100	111,300
		281,955	377,489
	659,444		
Total de la dépense annuelle		Fr. 660,000	
Somme ronde			

RECETTES GÉNÉRALES.

23,000	tonneaux de charbon maigre de Charleroy, à fr. 1-75.	40,250
226,000	» de charbon de toutes espèces, » 2-50.	550,000
20,000	» de minéral et pierres à chaux, » 1-75.	35,000
2,000	» de fumier, engrais, etc., » 1-75.	3,500
10,000	» de toutes espèces de marchandises, » 3-50.	35,000
281,000		663,750
	Ronde. fr.	660,000

PROPOSITION DU TARIF GÉNÉRAL.

DÉSIGNATION DES OBJETS.	CHARBONS				Minerais de fer et castines pour les fonderies, venant des bords de la Sambre.		Fumier, cendres de mer, engrais de toutes espèces.		Toutes autres espèces de marchandises.	
	Maigres de Charleroy.		De toutes autres espèces et provenances.							
	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.	EN BELGIQUE.	EN FRANCE.
<i>Péages par tonneau de marchandise.</i>										
1° Du point de la Boule ou du pied incliné de Frameries, l'embranchement de Crachet à la frontière de France.	fr. .	fr. .	fr. 1 32	fr. .	fr. .	fr. .	fr. 81	fr. .	fr. 1 82	fr. .
Dans l'autre sens.	» 70	» .	» 1 10	» .	» 70	» .	» 70	» .	» 1 44	» .
2° De la frontière à la Sambre, y compris le passage du plan incliné. . .	» .	» .	» .	fr. 1 18	» .	» .	» .	fr. 94	» .	fr. 1 68
Dans l'autre sens.	» .	fr. 1 05	» .	fr. 1 40	» .	fr. 1 05	» .	fr. 1 05	» .	fr. 2 06
3° Par kilomètre, pour les marchandises qui ne parcourront qu'une partie du chemin { En Belgique, vers la Sambre, 11 $\frac{1}{2}$ k ^m	» 08	» .	» 10	» .	» 08	» .	» 065	» .	» 12	» .
Par kilomètre. { En retour.	» 065	» .	» 10	» .	» .	» .	» 065	» .	» 12	» .
{ En France, vers la Sambre, 9 k ^m	» .	» 08	» .	» 10	» .	» 08	» .	» 08	» .	» 12
{ En retour.	» .	» 08	» .	» 12	» .	» 08	» .	» 08	» .	» 14
4° Plan incliné de la Boule, en remonte.	» 21	» .	» 21	» .	» 21	» .	» 11	» .	» 27	» .
Id. de la Boule, en descente	» 07	» .	» 11	» .	» 07	» .	» 07	» .	» 14	» .
Id. de Colfontaine, } en re- Id. de Frameries, } monte.	» 21	» .	» 21	» .	» 21	» .	» 11	» .	» 27	» .
Id. id., en descente	» 07	» .	» 07	» .	» 07	» .	» 07	» .	» 14	» .
Id. supérieur, en remonte.	» .	» 14	» .	» 14	» .	» 14	» .	» 14	» .	» 18
Id. id., en descente.	» .	» 14	» .	» 07	» .	» 04	» .	» 04	» .	» 09

Fait et dressé à Bruxelles, le 11 avril 1836.

FREDERIC BASSA.

N° 54.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Adhésion de la Société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu.

(31 août 1835.)

MONSIEUR,

Nous avons examiné attentivement les pièces dont vous nous avez donné communication, savoir :

1° Le cahier des charges que vous avez proposé au gouvernement, pour l'exécution d'un chemin de fer, dont vous demandez la concession, et qui reliait les houillères du couchant de Mons avec la Sambre;

2° La lettre que M. le ministre de l'intérieur vous a adressée le 22 de ce mois (4^{me} division, n° 2366);

3° La copie de l'avis donné sur votre demande, le 17 dito, par la commission d'ingénieurs réunie en l'absence du conseil des ponts et chaussées.

D'après votre demande, Monsieur, et pour faciliter autant qu'il est en nous, la construction d'un chemin de fer dont l'utilité nous paraît évidente, tant pour le pays en général, que pour les charbonnages du district de Mons, nous vous déclarons acquiescer aux conditions de votre avant-projet et de votre cahier des charges, qui concernent l'établissement, à nos frais et moyennant jouissance de certains péages, des branches de raccordement pour la liaison immédiate, au point de la Boule, de tout le système de nos chemins de fer avec celui que vous projetez d'exécuter.

Nous vous renvoyons avec la présente, Monsieur, les trois pièces ci-dessus mentionnées.

Veuillez recevoir l'expression de nos très humbles civilités.

Pour la Société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu :

Le concessionnaire,

A. VIRQUAIN.

N° 55.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Opposition de divers industriels de l'arrondissement de Charleroy.

(16 décembre 1835.)

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

La construction du chemin de fer partant de celui du Haut et du Bas-Flénu, et allant aboutir à la Sambre vers Maubeuge, dont la concession est demandée par M. Basse, devant porter un coup mortel à l'industrie de l'arrondissement de Charleroy, nous venons vous prier, Monsieur le Gouverneur, de remettre entre les mains de la commission appelée à prononcer sur l'utilité publique de ce projet, notre présente opposition.

Il est évident d'abord que ce chemin met la Belgique dans la position la plus

fâcheuse, en ce qu'il la met, sous ce rapport, sous la dépendance de la France, qui restera toujours maîtresse d'auéantir, en tout ou en partie, sa circulation; elle pourra, quand elle voudra, interdire le transit de tel objet que la Belgique voudrait transporter de la Sambre vers l'Escaut et *vice-versa*.

L'arrondissement de Charleroy qui avait appelé de tous ses vœux le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, se verrait bientôt privé du débouché qu'il espérait trouver pour ses charbons, puisqu'au moyen de ce chemin de fer, ceux de Mons obtiendraient un avantage immense, par la diminution notable des frais dont ils seraient sublevés; toute concurrence serait ainsi détruite; et les marchands trouvant un avantage marqué à prendre à Maubeuge leur chargement de charbon, se donneraient de garde de faire le voyage de Charleroy. Il en serait dès-lors du canal de l'Oise, comme il en sera bientôt du canal de Bruxelles, que ni l'un ni l'autre ne serviraient à l'écoulement du charbon de Charleroy.

Le système de navigation intérieure de Belgique veut que la Sambre et l'Escaut soient joints par un canal, et la confection de ce canal qui est tout dans l'intérêt du pays, deviendrait impossible ou au moins serait retardée pour long-temps, si le chemin en projet pouvait s'exécuter, il priverait ce canal d'une partie notable des transports qui doivent alimenter sa navigation.

Nous avons dit que l'intérêt de l'industrie de Charleroy réclamait fortement l'exécution de ce canal: en effet, elle mettrait ses charbons à même de rivaliser avec ceux d'Anzin et de Fresnes, dans tout le Tournaisis et une partie des Flandres; elle permettrait aux arrondissements de Mons et de Tournay, de recevoir à peu de frais nos fers, nos clous, et nos verres; nos verreries recevraient aussi à bon marché les matières premières qu'elles tirent maintenant par l'Escaut et qu'elles sont obligées de faire transporter ensuite par voiture sur une distance de sept à huit lieues qui les sépare du canal de Condé; tout notre arrondissement, et notamment nos houillères, pourraient s'approvisionner à Tournay de la chaux hydraulique dont elles sont maintenant privées; une dernière considération, c'est que ce canal, mettant sur le pied d'une parfaite égalité les frais de transport des charbons de Mons et de ceux de Charleroy vers le canal de l'Oise, personne n'aurait à se plaindre, aucun intérêt ne serait sacrifié, et la concurrence ne serait pas détruite.

Confians dans les lumières des membres de la commission d'enquête, nous n'avons fait qu'indiquer sommairement nos moyens d'opposition, convaincus que nous sommes, que ces messieurs sauront leur donner les développements nécessaires, et en déduire les conséquences fâcheuses qui doivent résulter de l'exécution du projet pour la Belgique en général, et pour l'arrondissement de Charleroy en particulier.

Nous vous prions, Monsieur le Gouverneur, d'agréer notre hommage respectueux.
Charleroy, le 16 décembre 1835.

Les industriels de l'arrondissement de Charleroy.

(Suivent les signatures.)

Nº 56.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Embranchements.

(Réclamation de la Société de l'Agrappe, du 14 novembre 1835.)

La Société charbonnière de l'Agrappe avait vu, avec une vive satisfaction, l'annonce du projet de l'établissement d'un chemin de fer, destiné à mettre les charbonnages sis

au couchant de Mons, en communication avec la Sambre, vers Maubeuge. Elle pensait que ce projet, réalisant enfin l'un des moyens de transporter les charbons de ces établissements vers la Sambre, dont depuis si long-temps les conceptions variées et successives n'avaient reçu ni suite ni résultat, allait surtout s'appliquer et s'utiliser pour les concessions charbonnières, les plus rapprochées de ce point d'embarquement.

Deux considérations surtout lui donnaient cette opinion. L'une, c'était que ces établissements étant moins éloignés que les autres, il y avait une dépense moindre à leur rendre cette nouvelle route exclusivement ou du moins principalement applicable ; l'autre, que la grande extension donnée aux établissements plus rapprochés du canal de Mons à Condé et le placement facile et considérable qu'ils y trouvent, enlevant presque tous leurs produits, qui y seront toujours conduits à moindres frais qu'à la Sambre, il était naturel de croire que les auteurs de ce projet de chemin de fer, ne s'occupant que peu ou point de ces derniers établissements, auraient presque entièrement porté leur attention sur les charbonnages situés le plus au levant du Flénu, et compté sur l'écoulement de leurs produits vers la Sambre, comme sur un moyen principal de fournir aux péages par eux stipulés.

Ce n'était au reste qu'à ces établissements, que ce chemin nouveau pouvait être regardé comme véritablement utile ; parce que leur situation éloignée du canal de Mons à Condé, leur rendait sur ce point la concurrence tellement défavorable, qu'ils n'ont fait que perdre et diminuer, et se trouvent réduits à une inactivité presque complète, malgré le nombre de leurs veines et la bonne qualité de leurs charbons ; tandis que la plupart des autres charbonnages, plus rapprochés de ce canal, n'ont cessé de s'accroître et de développer de plus en plus leurs exploitations.

La Société de l'Agrappe, qui, avec celles de Ste-Victoire-sur-Asquillies, de Crachet et autres y réunies, de Picquery et de Besiva, se trouvait appelée à retirer de ce nouveau chemin un avantage si marqué, a été bien fortement déçue de son attente favorable, lorsqu'elle a eu pris connaissance de la direction que le projet de chemin de fer dont s'agit avait reçue.

S'éloignant sensiblement des établissements auxquels il aurait dû être le plus applicable, il semble conçu pour en favoriser d'autres qui pouvaient s'en passer et pour ajouter à une entreprise déjà si fortement favorisée, celle des chemins de fer des Haut et Bas-Flénu, un accroissement de produits. Cette société ne peut s'abstenir d'élever contre cette direction une réclamation fondée.

Elle appelle l'attention de l'administration et de la commission d'enquête sur sa demande formée, sans doute, dans le même but, par d'autres sociétés voisines de sa concession, que la direction du chemin de fer projeté vers la Sambre soit modifiée de manière à ce qu'elle aboutisse à un point rapproché d'elles et qui leur en rende la communication facile. Cette demande ne ferait pas obstacle à ce que d'autres établissements profitent aussi de ce chemin, dont l'Agrappe et les sociétés voisines n'entendent aucunement exclure les autres, mais à l'égard duquel elles se voient avec surprise menacées d'une exclusion aussi inattendue qu'injuste ; seulement il est à désirer qu'il soit fixé une direction assortie au plus grand nombre et propre à offrir une utilité étendue ; et cela est facile au moyen d'un changement de direction ou d'embranchement.

A cette époque où, sur tous points, l'attention se dirige sur la confection de chemins de fer, afin d'en multiplier les bons effets, il est d'une grande utilité que les différents projets soient mis en relation, de manière qu'ils se combinent les uns avec les autres et puissent offrir par là la plus grande extension aux communications plus promptes et moins chères que chacun d'eux doit procurer. Sous ce rapport éminemment utile, il y aura à rechercher avec soin que le nouveau chemin de fer vers la

Sambre corresponde avec ceux du Flénu et aussi avec celui qui, sans doute, sera construit de Bruxelles à Valenciennes par Mons.

Quoiqu'il puisse être difficile de fixer toute l'utilité que ces communications offriraient, parce que les calculs de l'industrie ne se sont point encore attachés à les reconnaître et essayer; il est incontestable que cette correspondance des chemins susdits, devra ajouter aux avantages qui en sont attendus et que la demande qu'elle soit recherchée dans les directions des chemins à établir, mérite d'être prise en sérieuse considération.

La Société de l'Agrappe, dont la vaste et riche concession a si fortement besoin de communications et de développement, sollicite vivement les modifications qu'elle vient d'indiquer sommairement et qu'elle sera prête à appuyer d'observations plus étendues, si la commission d'enquête, qui aura à se prononcer sur le projet dont s'agit, veut lui permettre de les lui présenter.

Elle ne terminera pas cette réclamation sans faire remarquer, que si le projet dont s'agit restait tel qu'il est présenté, il y aurait de puissants motifs pour lui contester le caractère d'utilité publique.

Mons, 14 novembre 1835.

F.-J. CARLIER, *avocat, qq.*

N° 57.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Embranchements.

(Réclamation de la Société du levant du Flénu, du 14 novembre 1835.)

MESSIEURS,

La Société anonyme du levant du Flénu, loin de s'opposer à de nouvelles communications, sera toujours la première à les réclamer. Mais, quand il s'agit d'obtenir l'expropriation forcée pour cause d'utilité publique, il faut que ces communications atteignent réellement le but proposé en procurant des débouchés aux principales exploitations auxquelles elles sont destinées.

Si l'on octroyait la demande en concession formée par M. Basse, pour la construction d'un chemin de fer du Flénu à la Sambre, il est évident que le charbonnage de Crachet, qui compte treize puits prêts à être mis en activité, va perdre le seul débouché (les environs de la Sambre) qu'il possède. Éloigné du canal de Condé avec lequel il ne peut communiquer aujourd'hui par le chemin de fer de la comp^e Vifquain, et isolé du dit chemin qui fait l'objet du projet de M. Basse, ce charbonnage est complètement anéanti, si on ne lui laisse un débouché certain au moins sur la Sambre.

Nous pensons donc que le simple exposé du fait suffira à M. Basse pour rectifier l'oubli dans lequel il est tombé, en laissant l'importante exploitation de Crachet en dehors de son projet, car il est de son intérêt même d'établir une communication par une branche à partir du chemin projeté, là où l'art l'indiquerait, allant directement sur la Sambre, pour parcourir ensuite la partie méridionale de la concession. Cette branche longerait ainsi les habitations des villages de Pâturages et Frameries; elle desservirait en outre les concessions de l'Agrappe et de Picquery.

Nous ajouterons que, si le demandeur craignait que la dépense de cet embranchement ne fût pas suffisamment couverte par les produits présumés, la société s'engage-

rait à faire les frais d'établissement moyennant y laisser passer les charbons des concessions voisines, à la condition de recevoir les mêmes péages que ceux à établir pour les raccordements et pour l'usage des voies de la société Vifquain, dont le chemin sera mis en rapport avec celui demandé aujourd'hui vers la Sambre.

Nous dirons même que l'avenir des hauts-fourneaux à ériger à Crachet dépend en grande partie de ce prolongement. En effet, une partie des produits de ces établissements doivent se diriger, par la Sambre et l'Oise, sur Paris, etc.

On objecterait en vain que la Compagnie serait toujours maîtresse d'établir cette branche, car les prétentions des propriétaires des terrains seraient un obstacle toujours pour elle insurmontable.

Si, contre notre attente, il n'était pas fait droit à notre réclamation, nous protestons contre l'utilité publique d'une communication qui favoriserait quelques charbonnages aux dépens des autres, et, en ce cas, nous demeurons convaincus que l'autorité qui veille au bien-être de tous aurait égard à notre réclamation dictée par la justice et l'équité.

En tout cas, la société demande à être entendue pour donner des explications plus étendues; elle délèguera un de ses membres à cette fin.

Le directeur-gérant autorisé,

E. O'DELANT.

N° 58.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Avis de la chambre de commerce de Mons.

(13 décembre 1835.)

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons mûrement examiné le dossier qui accompagnait la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 21 novembre dernier (D. 1111). Une commission spéciale, choisie dans notre sein, a d'abord soumis à une investigation consciencieuse la question des inconvénients et des avantages qui peuvent résulter pour le pays du projet de chemin de fer dont M. Frédéric Basse demande la concession, et qui, partant de l'extrémité supérieure de la branche centrale des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, aboutirait à la Sambre, à 3,800 mètres en amont de Maubeuge.

Cette commission a consigné ses observations et son avis dans un rapport dont les conclusions ont ensuite fait l'objet d'une délibération qui a eu pour résultat l'adoption de ces conclusions par l'unanimité des membres de la chambre de commerce qui ont pris part à la discussion. Trois autres membres, par des motifs qui sont consignés au procès-verbal et qui sont dictés par un sentiment naturel de délicatesse, se sont abstenus d'émettre leur vote en cette occasion.

Nous avons l'honneur, Monsieur le Gouverneur, de vous adresser en original le rapport de la commission spéciale et de vous déclarer que la chambre de commerce de Mons, par les raisons qui y sont développées, reconnaît un caractère éminent d'utilité publique au projet de chemin de fer conçu par M. Frédéric Basse pour relier les houillères du Flénu au bassin de la Sambre.

Nous pensons en outre que la concession dont ce projet doit être l'objet, ne peut

être d'une durée moindre que quatre-vingt-dix ans, et que l'adjudication doit avoir lieu au rabais du péage proposé.

Veillez, Monsieur le Gouverneur, recevoir l'expression de notre respect.

Le président de la chambre de commerce et des fabriques de Mons,

F. GOSSART.

Le secrétaire,

FRED. CORBISIER.

Rapport de la commission nommée par la chambre de commerce de Mons, pour examiner le projet présenté par M. F. Basse de Bruxelles, d'un chemin en fer partant du chemin en fer du Haut et du Bas-Flénu, et aboutissant à la Sambre, en amont de la ville de Maubeuge.

MESSIEURS,

Nous avons examiné, comme vous nous en aviez chargés, le projet de construction d'un chemin en fer, partant du chemin en fer du Haut et du Bas-Flénu, et aboutissant à la Sambre, en amont de Maubeuge, présenté par M. F. Basse de Bruxelles, ainsi que les pièces y jointes par M. le gouverneur de la province.

Le dossier se compose,

1° D'une requête datée du 23 juillet 1835, présentée à M. le ministre de l'intérieur, par M. F. Basse, afin d'obtenir l'autorisation de construire, par voie de concession de péages, le chemin en fer précité;

2° Un plan;

3° Un nivellement;

4° Une lettre du concessionnaire du chemin de fer du Flénu, en date du 31 août 1835;

5° Une lettre de M. Basse du 8 septembre;

6° Un avis imprimé annonçant le dépôt du projet;

7° Huit certificats d'affiches;

8° Observations de l'administration de Jemmappes;

9° Registre d'annotation des oppositions;

10° Réclamation de la Société charbonnière de l'Agrappe;

11° Réclamation de la Société anonyme des charbonnages du levant du Flénu et lettre d'envoi;

12° N° 66 du *Bulletin administratif*;

13° N° 491 du journal le *Moniteur*.

Il résulte de l'examen de ces pièces que, par la demande que M. Basse a adressée à M. le ministre de l'intérieur, pour être autorisé à établir un chemin en fer, allant du chemin de fer du Flénu à la Sambre, il fait valoir pour motif et comme avantages directs de son projet, l'établissement de la communication la plus directe et la plus économique sous tous les rapports, entre le bassin de l'Escaut et ceux de la Sambre et de l'Oise, et particulièrement les districts houilliers de Mons avec les bassins de ces rivières.

Il présente comme avantages spéciaux,

1° La communication entre Charleroy et Tournay et les Flandres, qui seraient par là fournis des charbons maigres de Charleroy, et la facilité de transporter dans le district de Mons les minerais de fer et la castine de l'arrondissement de Charleroy;

2° De faciliter le transport des houilles de Mons dans les vallées de l'Oise et de

l'Aisne, ainsi qu'à Chauny; par là, de fournir à ces contrées les houilles du Flénu et assurer aux houilles du Flénu l'abord de Chauny à meilleur marché.

Il fait valoir les avantages qu'il croit reconnaître à son chemin en fer, sur tout autre projet de communication avec la Sambre, ce chemin dont la longueur de 20,773 mètr. dont 9,000 mètr. en Belgique.

Les pentes trop fortes, sont rachetées par trois plans inclinés dont deux presque immédiatement à la jonction avec le chemin de fer du Flénu, et, le troisième, à la frontière de France.

Pour mettre ce chemin en communication avec les houillères déjà desservies par le chemin en fer du Haut et du Bas-Flénu et celui de M^{me} veuve Degorge, la branche du Rieu-du-Cœur à laquelle il aboutit, sera redoublée sur une longueur de 2,170 mètr. et sa pente adoucie, et cette branche se reliera aux autres par diverses branches à double ou à simple voie, selon que de besoin, de manière à ce que toutes ces branches aient la communication la plus directe avec lui.

A la Sambre une gare ou bassin de 600 mètr. de long sur 40 mètr. de large avec des rivages de 40 mètr. de large de chaque côté, bordés de branches du chemin de fer.

Les plans inclinés seront desservis par des machines à vapeur, le reste du chemin par des chevaux, le transport sera assuré pour plus de 200,000 tonneaux par an; 1,000 tonneaux par jour. Le trajet, en allant comme en revenant, se fera en quatre heures.

La largeur de la voie est la même que celle du chemin en fer du Flénu. La dépense totale, non compris les raccordements dans le Flénu, est évaluée à fr. 2,824,113.

Les intérêts du capital à raison de 5 p. %, le fonds d'amortissement, l'entretien, l'exploitation, l'administration et la prime de gain, sont évalués ensemble à 10 p. %, et les frais de transport s'élèvent ensemble à fr. 546,785, balancés à peu près par celle de fr. 546,250, représentant la recette supposée sur :

23,000	tonneaux	de houille	maigre	de Charleroy,
180,000	id.	de charbons	du Flénu,	
10,000	id.	de mines,		
2,000	id.	d'engrais	de toutes espèces,	
10,000		de marchandises	diverses,	

225,000 tonneaux à différents prix indiqués au projet.

Le transport des charbons et autres marchandises qui partiront de la Boule, sera grevé d'un droit de péage de fr. 0-22 par tonneau, pour couvrir les frais d'exécution des branches de raccordement, soit un tarif pour les prix de transport des diverses marchandises suivant les distances qu'elles auront à parcourir.

Le sieur Basse demande en outre que la Société des chemins de fer du Haut et Bas-Flénu, soit tenue d'exécuter, conformément au devis, les branches de raccordement dont il s'est agi plus haut; qu'à cette fin, la dite société sera autorisée à percevoir les 22 centimes par tonneau dont il a été fait mention, lequel subirait la moyenne de rabais qui sera rapporté à l'adjudication du chemin principal, s'il y a lieu;

Enfin, que le prix des péages, y compris le transport des marchandises en remonte vers la Boule, sur les chemins du Haut et Bas-Flénu, sera réglé à l'amiable entre les exploitants et les concessionnaires de ces chemins, et, à défaut de s'entendre, par voie d'arbitrage.

M. le ministre de l'intérieur informa le 22 août suivant M. F. Basse que la question de possibilité d'exécution du chemin dont il demande la concession ne pourrait être résolue affirmativement, jusqu'à ce que la Société des chemins de fer du Flénu n'aurait pas acquiescé aux conditions proposées relativement aux branches de raccordement de ses diverses voies.

Par lettre du 31 août, le concessionnaire de ces chemins en fer déclare consentir à ces conditions, promettant de s'y conformer; ce que M. F. Basse fit connaître au ministre le 8 de septembre.

L'avis annonçant le dépôt de cette demande dans les bureaux du gouvernement, avec l'annonce qu'un registre y serait ouvert pour y inscrire les observations ou oppositions qu'on aurait à y faire, fut affiché conformément aux lois sur la matière, et trois observations seulement ont été déposées au gouvernement provincial et communiquées avec le dossier.

La première est présentée par l'administration communale de Jemmappes qui déclare que « sans s'opposer à la construction du chemin de fer projeté, elle verrait avec plus » de satisfaction se réaliser, dans l'intérêt du commerce et de toute la population » entière du couchant de Mons, le canal de Jemmappes à la Sambre, *sans toutefois » sortir du territoire belge*, lequel forme le projet de M. Van der Elst. »

La seconde est présentée par la Société de l'Agrappe sur Frameries, Noirechain, etc., qui observe que ce chemin, tel qu'il est projeté, ne peut être utile aux charbonnages qui en ont le plus besoin, notamment celui de l'Agrappe, et demande que sa direction soit changée, ou qu'il soit construit des embranchements convenables pour desservir les houillères auxquelles n'aboutit pas celui du Haut et du Bas-Flénu.

Enfin, la troisième est produite par le directeur-gérant du charbonnage du levant du Flénu, dans le même sens que la précédente.

Votre commission a dû d'abord prêter son attention aux intérêts généraux du commerce, avant de passer aux observations de détail qu'elle croit devoir vous présenter sur le projet soumis à votre examen.

Il est incontestable que la branche de commerce qui alimentera réellement tout chemin ou canal de jonction, entre le Borinage et la Sambre, est l'exportation des houilles du couchant de Mons en France par le canal de Sambre et Oise; que cette exportation sera d'autant plus considérable qu'elle éprouve plus de difficultés par le haut Escaut et le canal de Saint-Quentin sur lesquels elle paie des droits exorbitants et qu'elle alimentera une foule d'usines sur cette nouvelle voie, tant celles qui existent déjà que celles qui y seront créées par suite de la plus grande facilité de se procurer ce combustible.

L'utilité de ce chemin tracé vers la Sambre, par la ligne la plus courte, et la joignant le plus avant possible dans sa direction vers le centre vers lequel doivent être dirigées les exportations, ne peut être déniée par qui que ce soit.

Outre l'avantage direct que procure ce chemin en fer au commerce de houilles du couchant de Mons, en lui procurant un débouché vers la nouvelle voie ouverte par la canalisation et la jonction de la Sambre et de l'Oise, il en résultera une concurrence entre les deux lignes de navigation du canal de l'Oise et de celui de Saint-Quentin, qui ne pourra lui être que très favorable.

Passant aux observations de détail, votre commission a remarqué que ce chemin, qui semblerait devoir être construit pour favoriser le plus possible les houillères du couchant de Mons en général, n'est utile qu'à celles du Flénu en particulier. Il est vrai que ces houillères étant déjà pourvues d'un système de chemins de fer qui les met en communication avec le canal et les y met aussi entr'elles, peuvent toutes arriver au chemin projeté sans qu'il soit nécessaire d'établir des embranchements particuliers pour chacune d'elles; mais, si l'on considère que la construction de ce chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu est venue compléter la différence de chances de succès qui existait déjà entre les houillères du Flénu et celles situées plus au sud, exploitant des houilles grasses propres à la forge et aux verreries, et achever leur ruine; si, en outre, on reconnaît la nécessité de relever, autant que possible, ces établissements de la nullité

où ils sont tombés, on comprendra l'obligation pour l'administration d'exiger que l'auteur du projet construise au moins un embranchement qui partirait d'un point quelconque de son chemin avant sa jonction avec celui du Haut et du Bas-Flénu à la Boule, et qui, dirigé à l'est, passerait dans les concessions de l'Agrappe, Bisiva, Auvergnes, Piequery et irait aboutir vers les fosses d'en haut de Crachet au chemin Donnaire.

Cette branche serait placée sur le coteau, de manière à se rapprocher le plus possible du fond de Crachet, sans qu'elle ait cependant plus que la pente nécessaire à une traction économique, et aussi sans que les produits des mines de l'Agrappe et Piequery, etc., soient gênés par de trop fortes pentes pour y aboutir. Votre commission croit que l'occasion d'établir une voie de communication des charbonnages de Sars précités avec le canal de Mons, voie réclamée avec tant d'instances par les extracteurs, se présente ici; ce serait de raccorder l'embranchement dont il est question, par un chemin traversant Ostennes, se dirigeant vers le Haut-Flénu; on abrègerait ainsi le parcours que les charbons du Haut-Flénu devront faire par la Boule, pour gagner la Sambre.

Nous devons aussi faire observer que l'auteur du projet propose de fixer le prix du transport sur le chemin du Haut et du Bas-Flénu, par arrangements particuliers avec les exploitants, et, en cas de difficultés, de le fixer par arbitrage. Ce mode nous paraît entraîner à de graves inconvénients en ce qu'il laisse au concessionnaire du chemin du Flénu la faculté de faire supporter à de petits établissements des frais en proportion plus forts, pour se récupérer des avantages qu'il serait obligé de faire aux plus grands. Il a paru à votre commission qu'il n'était pas plus difficile au concessionnaire de fixer actuellement les prix de transport en remonte, qu'il ne lui a été de le faire en descente, lors de la présentation de son projet, puisqu'il a les mêmes éléments et que de plus tous les frais d'établissement sont faits actuellement.

Si le vœu que nous émettons ci-dessus n'était pas admis, nous insisterions pour qu'il y ait un *maximum* et un *minimum* établi comme pour la descente, et qu'il ne puisse jamais y avoir plus de six centimes de différence, du plus haut au plus bas prix; quoique nous n'ayons rien à décider sur ce qui doit se faire en France, nous ferons cependant observer que le mode d'établissement de la gare à Haumont n'est pas assez clairement expliqué; on ne sait pas si ces rivages qui seront établis par le concessionnaire du chemin vers la Sambre seront loués par portions ou à terme, si le dépôt s'y paiera à raison de la quantité, à raison de l'espace occupé, ou du nombre de jours, ni si on paiera quelque chose dans le cas de l'embarquement immédiat; il n'est pas dit non plus si les bateaux paieront pour y aborder ou y séjourner.

En fixant notre attention sur la consommation locale qui existe déjà le long de la Sambre et de l'Oise, ou dans leur voisinage, nous avons reconnu qu'à part des riverains de ces deux rivières, à une certaine distance du point d'arrivée du chemin, il y avait aussi une forte consommation sur les lieux mêmes par les hauts-fourneaux, les verreries et les forges établies sur la rive droite de la Sambre. On peut évaluer à 35,000 la consommation de cette partie des rives de la Sambre, qui s'étend, d'une part, vers Hirson et, d'autre part, vers Avesnes et La Capelle.

Par l'inspection de la carte il est facile de voir que les houilles qui seraient destinées pour cette partie devraient quitter le chemin de fer à sa rencontre avec la route de Bavay à Maubeuge, suivre cette route en remontant hors de la vallée de la Flamène, descendre ensuite dans Maubeuge, remonter et descendre la montagne sur laquelle est établie la route de Maubeuge à Avesnes, pour arriver à l'intersection de cette route et de celle allant à Noyelle par Bachamp, située un quart de lieue ou une petite demi-lieue du point de rencontre du chemin de fer avec la Sambre. Il conviendrait donc que le concessionnaire de ce chemin ajoutât à son projet un pont bâti sur la Sambre

et un bout de chemin en fer sur la rive droite avec un lieu de dépôt, et joignît le tout avec le point d'intersection des routes d'Avesnes et de Noyelle, par un petit bras de pavé dans la vallée du petit ruisseau qui se jette aussi dans la Sambre à ce point, travail qui serait peu coûteux, serait apparemment payé par le plan de transport que produirait la consommation dont il s'agit.

Nous avons remarqué que l'administration communale de Jemmappes avait présenté, en forme d'observation, une note dans laquelle elle exprimait le vœu que le projet d'un canal de jonction du canal de Condé à la Sambre, par la vallée de la Trouille, entièrement établi sur le territoire belge, présenté par M. Van der Elst, fût préféré à celui du chemin en fer sur Haumont, comme plus avantageux aux habitants du couchant de Mons. M. Van der Elst nous a transmis officieusement, depuis lors, une copie de son avant-projet et un exemplaire du journal *le Libéral* du 14 novembre dernier, contenant un article sur les deux projets mis en comparaison.

Votre commission a cru devoir vous en entretenir, parce que cette comparaison peut donner plus de lumières sur l'un et l'autre de ces projets.

Il n'entre pas dans nos attributions et nous manquons d'ailleurs de données pour comparer les devis respectifs des travaux, de ces différents projets, mais nous ne pouvons passer sous silence une remarque qui nous a frappés, c'est que M. Van der Elst, sans doute pour économiser sur les frais de construction, a établi non des écluses isolées, mais des écluses accolées les unes aux autres, par deux ou par trois, et que ce système occasionne une consommation d'eau beaucoup plus considérable, parce que chaque bateau doit consommer, pour lui seul, une écluse entière d'eau, soit qu'il monte soit qu'il descende, tandis que, lorsque les sas sont isolés, l'eau qui a servi à faire monter un bateau, servira à en faire descendre un autre, et, de plus, cela rend le service infiniment plus lent.

En comparant les prix de transport, nous avons remarqué que l'auteur de l'article inséré dans *le Libéral* a un peu exagéré les frais à payer sur le chemin en fer du Haut et du Bas-Fleu, parce qu'il a pris les deux muids de fosse pour un tonneau, au lieu qu'ils pèsent ensemble douze cents kilogrammes et qu'il s'est basé sur le prix *maximum* du transport sur ce chemin. Nous suivrons cependant ces données, mais nous ne pouvons admettre ses calculs concernant les prix de transport par le canal, calculs qui le mènent à conclure une différence de deux centimes au tonneau en faveur du concessionnaire, pour arriver à Haumont, et un bien plus grand avantage pour les transports réciproques entre Mons et Charleroy.

En effet, si nous refaisons ce calcul comme il doit être fait, nous verrons que les frais sont comme il suit :

<i>Prix par le canal.</i>				Le tonneau de 1,000 kilog.
Droits de navigation à charge. (Tarif.)	.	.	.	fr. 1 50
Id. id. à vide. id. le $\frac{1}{4}$.	.	.	.	" 37 $\frac{1}{2}$
Id. de deux distances sur le canal de Mons.	.	.	.	" 08
(Les écluses de Jericko et du pont-canal.)				
Haleurs sur le canal de Mons.	.	.	.	" 03
Id. id. de Van der Elst.	.	.	.	" 11 $\frac{1}{2}$
Fret sur la Sambre, d'Erquelinnes à Haumont.	.	.	.	1 60
Gain du batelier et usure du bateau sur le canal Van der Elst.	.	.	.	" 50
Passage sur le chemin Vifquain.	.	.	.	" 60
Prix pour le chemin en fer vers la Sambre.	.	.	.	4 80
En admettant le prix de M. Van der Elst.	.	.	.	3 47
				Différence fr. 1 33

D'après toutes les considérations ci-dessus, votre commission est d'avis unanime qu'il y a, non seulement utilité publique d'ouvrir cette nouvelle voie vers la Sambre, mais aussi qu'il y a absolue nécessité qu'elle soit livrée sans retard à la circulation, pour éviter les entraves mises sourdement sur le Haut-Escaut par la Compagnie des mines d'Auzin, et qui nuit tant à nos exportations de houille vers l'intérieur de la France.

F. GOSSART. GAUTIER-LESSINES. AUG. PILLION.
L. ABRASSART. P. DELNEUFCOURT.

N^o 59.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Procès-verbal d'enquête.

(21 décembre 1835.)

Ce jourd'hui, vingt-un décembre 1835 trente-cinq, la commission d'enquête nommée respectivement par arrêté de M. le ministre de l'intérieur du 14 octobre dernier et autre arrêté de la députation provinciale du Hainaut du 3 du dit mois, à l'effet d'examiner le projet de la construction d'un chemin de fer, partant de l'extrémité supérieure de la branche centrale des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, et aboutissant à la Sambre, à 3,800 mètres, amont de Maubeuge, dont la concession est demandée par M. Frédéric Basse, de Bruxelles, s'est réunie à onze heures du matin dans une des salles de l'hôtel du gouvernement provincial, à Mons.

Sont présents, MM. :

Harmignie, membre de la députation provinciale, président ;
Frison, président de la chambre de commerce de Charleroy ;
Colenbuen fils, propriétaire de mines à Jemmappes ;
Delneufcourt, ingénieur des mines à Mons ;
Henri-Paul Leclercq, directeur des travaux du charbonnage des Produits ;
Dumon-Dumortier, propriétaire de fours à chaux à Tournay ;
Lefebvre-De Wolff, propriétaire de mines à Mons ;
Rainbeaux, propriétaire de mines à Mons ;
Puissant, propriétaire de mines à Jumet.

M. le président dépose sur le bureau les plans et le dossier du projet sur lequel la commission est appelée à donner son avis, et qui forme la matière de l'enquête ouverte, par suite de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur du dix septembre dernier.

Il est d'abord vérifié qu'il résulte de l'inspection des diverses pièces qui composent le dossier, que les dispositions préliminaires prescrites par les art. 3 et suivants, de l'arrêté royal du 18 juillet 1832 ont été remplies ; que le dépôt des plans, devis, etc., a eu lieu, pendant deux mois, au chef-lieu de la province, qu'il a été publiquement annoncé dans les formes voulues ; que le registre ouvert au gouvernement provincial, le 15 septembre 1835, pour y recevoir les réclamations et observations concernant le projet, avait été clos, après le terme de deux mois écoulé, le 16 novembre 1835.

Il est ensuite pris communication des plans et donné lecture des pièces suivantes :

- 1^o De la requête adressée par M. F. Basse, à M. le ministre de l'intérieur en date du 23 juillet 1835, comprenant un devis estimatif et les conditions de l'entreprise ;
- 2^o Une lettre de l'impétrant à M. le ministre, du 8 septembre 1835, relative à l'adhésion de la société concessionnaire des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu ;
- 3^o La lettre de M. A. Vifquain, pour la prédite société, du 31 août même année, adressée à M. Basse ;

4° Une déclaration du 10 octobre, par les bourgmestre et assesseurs de la commune de Jemmappes, contenant l'observation que, dans l'intérêt du commerce et de toute la population entière du couchant de Mons, ils verraient avec plus de satisfaction se réaliser *le canal de Jemmappes à la Sambre, sans toutefois sortir du territoire belge*, lequel forme le projet de M. Van der Elst ;

5° Les observations remises le 14 novembre 1835, par la société charbonnière de l'Agrappe, motivées sur ce que le projet éloigne le chemin de fer de ses établissements et de plusieurs autres voisins, de manière à ne leur présenter aucun avantage ; demandant par suite certaines modifications qu'elle indique au projet, et faisant remarquer que, s'il restait tel qu'il est présenté, il y aurait de puissants motifs pour lui contester le caractère d'utilité publique ;

6° Les observations, aussi en date du 14 novembre, remises par M. O'Delant, directeur-gérant, autorisé pour la Société anonyme des charbonnages du levant du Flénu, tendant aux mêmes fins, et protestant, si, contre son attente, il n'était pas fait droit à sa réclamation, contre l'utilité publique d'une communication qui favoriserait quelques charbonnages aux dépens des autres ;

7° Une requête adressée sous la date du 16 décembre courant, à M. le gouverneur du Hainaut, par M. Preumont et plusieurs autres industriels et exploitants de l'arrondissement de Charleroy, formant opposition au chemin de fer projeté, motivée sur ce que, s'il s'exécutait, il porterait un coup mortel à l'arrondissement de Charleroy ; sur ce que le système de navigation intérieure de la Belgique, veut que la Sambre et l'Escaut soient joints par un canal, et que la confection de ce canal, qui est tout dans l'intérêt du pays, deviendrait impossible ou au moins serait retardée pour long-temps, si le chemin en projet pouvait s'exécuter, etc.

Sur quoi la discussion a été ouverte, en présence et à l'intervention de M. Fumière, ingénieur des ponts et chaussées à Tournay, délégué par M. l'ingénieur en chef de la province, et de M. Chevreumont, ingénieur en chef des mines à Mons, lesquels avaient été invités à assister à la séance.

La commission a d'abord pris en communication les demandes formées par la Société du levant du Flénu et par la Société charbonnière de l'Agrappe ; elle a émis l'opinion que ces réclamations étaient fondées et qu'il était nécessaire d'ajouter au projet les embranchements convenables pour que ces charbonnages et ceux de cette localité, puissent profiter de l'avantage de ce transport vers la Sambre.

M. F. Basse, auteur du projet, a déclaré accéder à cette demande, et qu'il serait fait un embranchement s'étendant vers les dits charbonnages.

La commission a ensuite remarqué que le chemin entrant sur le territoire français, en sortait pour y rentrer encore sur un autre point, ce qui paraissait être un grand inconvénient, mais, sur ce qui a été observé par l'auteur du projet, qu'il avait été impossible, à cause des accidents du terrain, d'éviter cet inconvénient, la commission a reconnu qu'il n'y avait point lieu à insister sur ce point.

La commission aurait désiré pouvoir émettre l'opinion qu'il y avait lieu de faire jouir du même avantage, les charbonnages du couchant du Flénu, mais il a été reconnu qu'il n'avait pas été possible de les mettre en communication directe avec le chemin projeté, à cause des difficultés insurmontables présentées par les dispositions du terrain.

Le sieur Van der Elst ayant présenté à la commission des observations fondées sur le projet de canal de Mons à la Sambre, qu'il aurait adressé au gouvernement, et ayant témoigné le désir d'être entendu, il a été introduit. Il a manifesté la crainte que l'exécution du projet de chemin de fer en discussion, pourrait être un obstacle à l'exécution du canal dont le projet a été présenté par lui, et il a demandé qu'il soit par

la commission sursis de donner son avis jusqu'au moment où son projet de canal ait été publié et renvoyé aussi à une commission d'enquête.

Il lui a été observé que la commission ne pouvait se dispenser de donner son avis sur le projet qui lui était soumis, et que, dans tous les cas, il lui paraissait évident que l'exécution du chemin de fer ne pouvait faire obstacle à l'exécution d'un canal de Mons à la Sambre vers Charleroy, si l'utilité publique était plus tard reconnue pour un semblable canal. Le sieur Van der Elst n'ayant point insisté, la commission a décidé que les observations du dit sieur Van der Elst, à cet égard, ne pouvaient être considérées comme une opposition.

La commission a reconnu que ces mêmes considérations s'appliquaient aux observations faites par plusieurs industriels et exploitants de l'arrondissement de Charleroy.

Prenant ensuite en considération les nombreux avantages que paraît offrir le chemin de fer dont le projet lui est soumis, la commission en reconnaît l'utilité publique, parmi la confection des embranchements susmentionnés demandés, par les Sociétés du levant du Flénu et de l'Agrappe, qui en ont paru être le complément indispensable.

La commission admet le tarif proposé pour le chemin de fer en projet ; et, pour ce qui concerne le péage à établir en remonte sur les chemins du Flénu, lequel, aux termes du projet, doit être déterminé par arbitrage, elle estime que le *maximum* et le *minimum* doit en être déterminé ; en telle sorte que le péage en descente sur les dits chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu étant déterminé de manière qu'il n'y ait entre le *maximum* et le *minimum* qu'une différence de six centimes par six cents kilogrammes, il importe que dans la fixation du péage à percevoir sur ces mêmes chemins en remonte, on laisse entre le *maximum* et le *minimum* une différence égale ; car, si elle était plus forte, elle avantagerait beaucoup trop certains charbonnages aux dépens d'autres ; qu'en d'autres termes, les fosses les plus avantageées ne paieront que six centimes de moins que celles qui le seront le moins.

Quant au mode d'adjudication de la concession du chemin de fer, la commission estime qu'elle devra avoir lieu au rabais sur le taux du péage, laissant subsister le terme de la concession de quatre-vingt-dix ans.

Fait en l'hôtel du gouvernement provincial, à Mons, le dit jour 21 décembre 1800 trente-cinq, et lecture faite, les membres de la commission ont signé.

(*Suivent les signatures.*)

N^o 60.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Avis de la députation des États du Hainaut.

(16 janvier 1836.)

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous transmettre, avec notre avis, les pièces relatives à la demande de M. F. Basse, à Bruxelles, tendant à obtenir une concession pour la construction d'un chemin de fer, du canal de Mons à la Sambre, partant de l'extrémité supérieure de la branche centrale des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, et aboutissant à la Sambre à 3,800 mètres en amont de Maubeuge.

En exécution de votre arrêté du 10 septembre dernier, 4^e division, n^o 2366, l'avant-projet de ce chemin de fer a été soumis à une enquête, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 18 juillet 1832; les pièces qui le composent ont été déposées, pendant deux mois, à l'hôtel du gouvernement provincial où un registre a été ouvert, durant ce terme, pour recevoir les observations et oppositions éventuelles; des avis annonçant ce dépôt ont été affichés dans les communes que le projet traverse, et insérés tant au *Bulletin administratif* que dans l'un des journaux de la province.

Après l'expiration du délai fixé, une commission composée de neuf membres et présidée par un membre de la députation des États, s'est réunie, elle a examiné toutes les pièces; elle a entendu MM. les ingénieurs des ponts et chaussées et des mines employés dans la province, elle a entendu également M. Basse, auteur du projet, ainsi que M. Van der Elst qui avait présenté des considérations sur un projet de canal de Mons à la Sambre, qu'il aurait adressé au gouvernement et qui avait témoigné le désir de faire personnellement une communication à l'assemblée. Cette commission, après avoir délibéré sur le projet, s'est prononcée affirmativement sur la question d'utilité publique, elle a admis le tarif proposé, sauf à laisser, en ce qui concerne le péage à établir en remonte sur les chemins de fer du Flénu, une différence égale à celle qui existe entre le *maximum* et le *minimum* du droit de péage en descente sur les dits chemins de fer; enfin, quant au mode d'adjudication, elle a été d'avis qu'il y a lieu à faire porter les rabais sur la hauteur des péages, fixant à quatre-vingt-dix ans la durée de la concession.

La chambre de commerce de la ville de Mons consultée, aux termes de l'art. 8 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832, sur les avantages ou les inconvénients de l'entreprise, a confié l'examen du projet à une commission, choisie dans son sein, qui lui a fait un rapport favorable dont elle a ensuite adopté les conclusions motivées.

La dite chambre a reconnu au projet un caractère éminent d'utilité publique, et elle a émis, touchant la hauteur et la durée des péages, la même opinion que celle exprimée par la commission d'enquête.

Le chemin de fer projeté a une étendue de 20,773 mètres, dont 9,000 mètres en Belgique; il a pour but l'établissement d'une communication la plus directe et la plus économique entre le bassin de l'Escaut et ceux de Sambre et de l'Oise, et plus particulièrement entre les houillères du couchant de Mons et les bassins de ces rivières.

Comme motifs spéciaux à l'appui du projet, l'auteur fait valoir :

1^o La communication entre Charleroy et Tournay et les Flandres qui pourront, par ce moyen, être fournies des charbons maigres de Charleroy;

2^o La facilité de transporter dans le district de Mons les minerais de fer et la castine de l'arrondissement de Charleroy;

3^o La facilité de transporter des houilles de Mons dans les vallées de l'Oise et de l'Aisne ainsi qu'à Chauny, et d'approvisionner ces contrées des charbons du Flénu dont l'industrie y a le plus grand besoin.

La demande de M. Basse tend à obtenir l'autorisation de construire la partie de ce chemin qui se trouvera sur le territoire belge.

Elle a provoqué plusieurs réclamations, les unes ont été formées par les sociétés charbonnières de l'Agrappe et du Flénu-Levant, et sont fondées sur ce que ce projet de chemin de fer ne présenterait aucune branche pour aboutir à leurs charbonnages, ce qui les mettrait dans l'impossibilité de profiter des avantages assurés aux autres houillères pour le transport de leurs charbons vers la Sambre, les autres ont été présentées par les sieurs Preumont et autres exploitants et industriels de l'arrondissement de Charleroy, et par le sieur Van der Elst prénommé; elles sont motivées principalement sur ce que l'exécution du chemin de fer projeté porterait un coup mortel à

l'arrondissement de Charleroy ; sur ce que le système de navigation intérieure de la Belgique exigerait que la Sambre fût réunie à l'Escaut par un canal ; sur ce qu'un projet de canal à ces fins, dont la confection est tout dans l'intérêt du pays, a été présenté au gouvernement par le sieur Van der Elst, et sur ce que sa réalisation pourrait devenir impossible, ou, tout au moins, serait retardée pour long-temps, si le chemin de fer en projet pouvait s'exécuter.

Enfin, les bourgmestre et assesseurs de la commune de Jemmappes, dans une déclaration du 10 octobre, ont manifesté leur désir de voir se réaliser le canal de Jemmappes à la Sambre, sans sortir du territoire belge, canal qui forme le projet de M. Van der Elst.

La commission d'enquête et M. Basse ont reconnu le fondement des premières réclamations, et ce dernier a déclaré qu'il serait ajouté à son projet un embranchement qui s'étendrait aux houillères de l'Agrappe, de Cache-Après et autres de cette localité.

Quant aux réclamations des exploitants et industriels de Charleroy et du sieur Van der Elst, la commission d'enquête a pensé que l'exécution du chemin de fer de M. Basse ne pourrait être un obstacle à l'exécution d'un canal de Mons à la Sambre vers Charleroy, si l'utilité publique d'un semblable canal était plus tard reconnue et qu'en conséquence il n'y a pas lieu à s'arrêter à ces réclamations qui, dans tous les cas, ne pourraient être considérées comme oppositions.

Après avoir mûrement examiné toutes les pièces relatives au projet de chemin de fer dont il s'agit, la députation des États partage entièrement l'avis émis par la commission d'enquête et consigné dans son rapport du 21 décembre dernier.

La députation des États du Hainaut,
Le président,
TUORN.

Par la députation :
Le greffier des États,
Signé, FREMIET.

N^o 61.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Lettre de la chambre de commerce et des fabriques de Mons, du 12 novembre 1837.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Plusieurs fois nous avons eu occasion de signaler au gouvernement de Sa Majesté les obstacles nombreux qui entravent la marche des bateaux charbonniers sur la ligne de navigation qui s'étend entre Mons et le bassin de la Seine. Ces obstacles sont devenus d'autant plus puissants que nos exportations de houille vers ce dernier point se sont multipliées chaque année davantage et que les mines d'Anzin, de Fresnes, de Bruille, de Denain, de Douchy, d'Abscon et d'Aniche se sont successivement développées, de manière à expédier, par la même voie, une masse de produits dont l'importance s'accroît tous les jours.

Déjà sur le canal de Mons, à la suite des longues interruptions d'août et de septembre, le mois d'octobre, quoique très favorable à la navigation, n'a pu suffire à la remonte et à la descente des bateaux nécessaires au mouvement du commerce, malgré la

manœuvre constante des écluses St-Ghislain et des Herbières. Actuellement une foule de bateaux chargée encombre tous les biefs ; leur passage aux écluses s'opère avec une lenteur extrême et les bateaux vides, qui remontent, avec une lenteur égale, ne peuvent qu'avec peine s'approcher des rivages, où ils doivent prendre charge à leur tour.

En faisant construire une écluse parallèle à celle des Herbières, le gouvernement peut parer à l'inconvénient que nous signalons ici ; mais les obstacles qui se présentent sur la partie française de l'Escaut, entre Condé et Cambray, ne seraient point levés. Les houillères que nous avons nommées plus haut, ont leurs sièges d'exploitation très rapprochés des bords de ce fleuve, le long desquels sont situés leurs rivages d'embarquement, et la position de ceux-ci permet aux bateaux, qui vont y former leur cargaison, de partir avant l'arrivée des bateaux qui viennent de la Belgique. Or la navigation en remonte, à charge, de l'Escaut canalisé ne comportant le passage que d'un nombre de bateaux très limité, surtout pendant les courts jours, il arrive que les nôtres n'atteignent que très rarement leur tour de se présenter aux écluses.

Leur marche est si lente qu'un bateau parti de St-Ghislain le 1^{er} novembre, ne traversera Condé que le 1^{er} décembre, et un autre mois s'écoulera encore avant qu'il n'ait pu gagner Cambray. Ce fâcheux état des choses existe même après l'hiver et se prolonge jusqu'au milieu de l'été, époque où les journées sont plus longues et où les expéditions deviennent moins fréquentes. Nous pouvons assurer que tous les bateaux qui ont été expédiés de St-Ghislain depuis le mois de février dernier, jusques dans le courant du mois de juin, ont attendu 18 à 20 jours avant de pouvoir dépasser Condé. Il n'est malheureusement que trop démontré que l'Escaut n'offre point une route suffisante aux embarcations qui chargent aux différents ports belges et français et dont le nombre s'augmente sans cesse.

C'est à cette insuffisance de la navigation de l'Escaut supérieur en France, que l'on doit depuis deux ans, qu'un grand nombre de bateliers font un détour de 30 à 40 lieues et un excédant de dépenses de 220 fr. par bateau chargé, qui suit forcément la route du canal d'Antoing, remonte l'Escaut et la Scarpe et parcourt le canal de la Sensée, pour arriver à Bouchain. Par ce long détour l'on évite des retards qui ont élevé le prix des frets au double de leur valeur ordinaire.

L'on conçoit combien doit être coûteuse une navigation qui se fait avec si peu de vitesse. Indépendamment des péages élevés qui la grèvent, la durée du voyage vient contribuer encore à grossir considérablement le prix du fret, et il est résulté de là que, depuis les dernières ordonnances françaises, les charbons anglais excluent les nôtres des marchés du Havre, d'Elbœuf et de Rouen. Le charbon de Mons y revient à fr. 4-25 l'hectolitre, tandis que l'autre ne s'y vend que fr. 3-74. La différence du prix n'est pas seulement pour nous un motif d'exclusion, la promptitude des arrivages est encore une des causes qui font préférer les houilles de la Grande-Bretagne aux nôtres. Tandis qu'il faut à nos bateaux trois mois et plus pour se rendre à Rouen, les navires expédiés de Newcastle y parviennent en 15 à 20 jours.

Le commerce de Mons avait eu la prévision de ce qui arrive aujourd'hui et plusieurs projets avaient été conçus dans le but de relier les charbonnages du couchant de cette ville avec la Sambre, afin d'ouvrir ainsi à leurs produits une nouvelle route vers Paris, par cette rivière qui bientôt communiquera avec l'Oise, à La Fère, au moyen d'un canal.

Cette route nouvelle sera loin d'être aussi fréquentée que l'Escaut. En effet le canal de la Sambre à l'Oise, qui avait pour objet d'offrir un débouché aux houilles de Charleroy, ne répondra point, à cet égard, à ce qu'on s'en était promis, puisque presque tout le combustible extrait dans le bassin houillier de la Sambre est consommé sur les lieux par les nombreuses usines qu'on y a récemment établies et que le reste s'expédie vers Bruxelles et Anvers. L'arrondissement de Charleroy ne fournit pas même assez de

charbons gras à ses hauts-fourneaux, qui déjà ont dû, maintes fois, en faire venir des mines de Mons. On peut donc croire, avec raison, qu'aucun encombrement ne paralysera l'activité de cette navigation et que l'on pourra faire, en huit à dix jours, le trajet de Maubeuge à Chauny.

Parmi ces divers projets il en est un qui nous fait arriver sur les rives de la Sambre, par la ligne la plus courte, c'est celui du Flénu à Haumont. Son exécution est facile et pourrait se terminer promptement. En outre, le péage proposé n'est pas très élevé, il subirait probablement encore une réduction par suite de la concurrence ouverte par l'adjudication publique, et nos charbons, en suivant cette voie, parviendraient, peut-être, à soutenir la concurrence avec ceux d'Angleterre dans les départements de la Normandie.

Quand deux lignes de navigation seront praticables vers l'Oise et la Seine, le prix du fret se maintiendra à un taux modéré, régulier et exempt de ces fluctuations qui déroutent si souvent les calculs du commerce. Les arrivages se faisant avec plus de célérité, il faudra moins de capitaux pour former les approvisionnements et la marchandise arrivera au foyer du consommateur, sans éprouver la détérioration que l'on ne peut éviter quand elle reste long-temps plus ou moins exposée aux intempéries de l'air.

En sus de ces avantages, le chemin de fer du Flénu à Haumont rendrait la vie à plusieurs concessions de houilles importantes qui, situées au midi du bassin, sont trop éloignées du canal de Mons pour y transporter leurs produits à des conditions aussi favorables que celles qui sont le partage d'autres charbonnages mieux placés. Leur développement est d'autant plus à désirer qu'elles renferment, presque toutes, des couches très riches de houille grasse, indispensable au traitement du fer par la méthode anglaise.

Enfin, l'arrondissement d'Avesnes, ses verreries, ses autres usines et les hauts-fourneaux qu'on y élève, pourront, par cette nouvelle route, s'approvisionner de charbons de Mons et compenser pour nous la perte des débouchés dont les charbons anglais nous privent en ce moment.

Le complément de nos communications vers la Sambre sera la route pavée de Quiévrain à Givry et le canal de la Trouille, dont nous appelons l'exécution de tous nos vœux.

Quoiqu'on ait voulu le prétendre, ce canal et le chemin de fer vers Haumont sont également utiles et ne se trouveront jamais en concurrence. Le second doit être considéré comme une seconde route vers Paris; l'autre, comme lien de jonction entre les bassins de la Meuse et de la Sambre, et ceux de la Haine et de l'Escaut.

Une question de propriété soulevée par plusieurs usiniers français et à laquelle la diplomatie a donné quelque importance, est venue arrêter l'exécution de ce dernier. Il n'en est point de même du chemin de fer du Flénu à la Sambre. Pour celui-ci les enquêtes tenues dans les deux pays ont proclamé de la manière la plus solennelle son utilité publique, et les demandeurs en concession n'attendent que l'adjudication pour mettre la main à l'œuvre, si leur demande est octroyée.

Quand rien ne s'oppose à l'exécution d'un travail si éminemment utile et qui ne doit coûter rien au trésor, le gouvernement ne pourrait y mettre obstacle sans commettre une sorte de déni de justice à l'égard d'une population nombreuse qui réclame à bon droit cette exécution comme un remède certain au mal qui frappe son industrie.

Interprètes des besoins et des vœux de l'arrondissement que nous avons l'honneur de représenter, pleins de confiance dans la sagesse et l'impartialité du gouvernement, nous venons, Monsieur le Ministre, solliciter de vous, avec instance, la mise en adju-

dication de la partie belge du chemin de fer du Flénu vers la Sambre par Haumont.

Nous espérons que les motifs que nous venons de développer à l'appui de cette demande vous détermineront à l'accueillir promptement, et ce faisant, vous ferez acte d'équité et de sage administration.

Veillez, Monsieur le Ministre, agréer l'expressions de notre respect.

Les président et membres de la chambre de commerce et des fabriques de Mons.

F. GOSSART, *président.*

Le secrétaire,

FRÉD. CORBISIER.

N^o 62.

Chemin de fer du Flénu à Haumont. — Projet de cahier de charges.

(7 juillet 1838.)

Construction par voie de concession de péages d'un chemin à ornières en fer, partant de l'extrémité supérieure de la branche centrale du chemin de fer du Haut et du Bas-Flénu et se dirigeant vers la rivière la Sambre; avec embranchement vers les houillères l'Agrappe, Cache-Après et des Produits, et branches secondaires destinées à mettre différentes parties de chemin de fer existant, en communication avec le tronc principal.

DEVIS ET CAHIER DES CHARGES.

PREMIÈRE SECTION. — TRACÉ.

ARTICLE PREMIER.

Tronc principal.

Le chemin principal partira du point extrême de la branche du Bas-Flénu, placée dans le ravin du Rieu-du-Cœur, au lieu dit *la Boule*, et s'élèvera, tout d'abord, sur le plateau houillier de Pâturages, au moyen d'un plan incliné de 1,013 mètres de longueur, faisant, avec la dite branche, un angle à gauche de 170 degrés.

Arrivé au sommet du plan incliné, le tracé décrira une courbe en S, composée de deux arcs de cercle égaux, de 200 mètres de rayon et d'un développement d'environ 494 mètres chacun; et se dirigera ensuite, en ligne droite et parallèlement au plan incliné, sur un point tangent à la frontière de France, distant de 350 mètres au delà du cabaret appelé *Noire-Bouteille*. Cet alignement, d'une longueur totale de 6,219 mètres, se composera d'un second plan incliné, dit de *Colfontaine*, de 1,923 mètres et d'une partie de niveau de 4,296 mètres.

Là, le tracé formera, avec le précédent alignement, un angle à gauche de 140 degrés, et entrera, après un parcours de 200 mètres environ, sur le territoire français, pour s'élever sur le plateau qui sépare le bassin de la Haine de celui de la Sambre, au moyen d'un plan incliné.

Après avoir traversé le territoire français, il atteindra de nouveau le sol belge, au point d'intersection avec le chemin d'Aulnois à Malplaquet, et le suivra sur une distance d'environ 600 mètres, pour rentrer définitivement en France à 550 mètres en deçà de la chaussée Brunehaut.

Cette dernière partie se raccordera avec les deux alignements qu'elle rattache, de part et d'autre, par un angle à droite de 160 degrés.

ART. 2.

Embranchement et branches secondaires.

L'embranchement vers les houillères l'Agrappe, Cache-Après et des Produits, aura son origine sur le tronc principal, à environ 100 mètres au nord de son intersection avec le chemin de Dour à Blagnies. Il se dirigera d'abord, par trois alignements successifs, longs respectivement de 1,760, 1,200 et 1,450 mètres et formant entre eux, sur la gauche, des angles de 170 et 130 degrés, sur les houillères l'Agrappe ; de là, un quatrième alignement, long de 1,900 mètres et faisant avec le précédent un angle sur la droite de 130 degrés, ira atteindre le pavé d'Ostenne à 400 mètres environ de l'intersection de ce chemin avec celui des fosses de Crachet.

Le tracé se continuera ensuite par deux courbes régulières, l'une à droite, l'autre à gauche, de 250 et 1,060 mètres de développement respectif, et décrites avec des rayons de 500 et 750 mètres, et se rattachera finalement, au moyen d'un petit alignement de 400 mètres, au rail extrême de la branche orientale du chemin de fer du Haut-Flénu, près des fosses de Cache-Après, rail avec lequel il formera, sur la gauche, un angle de 140 degrés.

Une branche secondaire, formant un seul alignement de 1,040 mètres de longueur, partira d'un point pris à 150 mètres en deçà du pavé d'Ostenne, pour opérer la liaison avec l'extrémité de la branche du chemin de fer du Bas-Flénu aboutissant aux fosses dites *des Produits*.

Pour mettre le canal de Mons à Condé et toutes les branches du système des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu, en communication avec le chemin de fer qui fait l'objet du présent devis,

La voie de la branche dite *Rieu-du-Cœur* sera doublée sur une longueur de 2,170 mètres, et sa plus forte pente réduite à 0^m,007 par mètre ;

Le chemin du Haut-Flénu sera relié à la pointe de celui dit *des Produits* par une branche à simple voie, de 650 mètres de longueur ;

Le chemin du Rieu-des-Produits sera lié à la branche centrale du Rieu-du-Cœur, par une double voie de 1,227 mètres de longueur ;

La branche vers Wasmes sera raccordée avec la dite branche centrale, par une courbe de 200 mètres de développement ;

Et enfin, le chemin de fer de M^{me} Degorge sera joint au système, par une branche à simple voie de 400 mètres de longueur.

Le tracé de toutes ces branches suivra la direction indiquée au plan.

ART. 3.

Courbes de raccordement.

Les divers alignements pourront être raccordés entre eux par des courbes en arc de cercle décrites avec un rayon de 200 mètres.

ART. 4.

Observation générale relative au tracé.

La disposition générale du tracé du tronc principal, des embranchements et branches secondaires, est figurée au plan annexé au présent devis et cahier des charges.

II^e SECTION. — PROFIL LONGITUDINAL.

ART. 5.

Tronc principal.

principal ne dépassera point 0^m,0041 par mètre, à l'exception des deux plans inclinés, dont la pente pourra s'élever respectivement jusqu'à 0^m,03637 et 0^m,0272 par mètre.

ART. 6.

Embranchement.

L'embranchement et la branche de raccordement avec le chemin des Produits ne seront nulle part en pente de plus de 0^m,005 par mètre, sauf la rampe de Frameries, qui pourra avoir une inclinaison de 0^m,0265 par mètre.

ART. 7.

A tous les changements de pente il sera effectué des raccordements propres à adoucir convenablement le passage d'une pente à l'autre.

Ces raccordements devront être exécutés, si la différence d'inclinaison l'exige, jusques sur une longueur totale de 200 mètres.

III^e SECTION. — PROFIL TRANSVERSAL.

ART. 8.

Le tronc principal et les embranchements pourront n'être d'abord établis que sur une seule voie, avec places d'évitement, de 500 en 500 mètres de distance, et ayant au moins 60 mètres de longueur.

Toutefois, le concessionnaire fera l'acquisition de tous les terrains, pour que, par la suite, il puisse être établi une deuxième voie continue sur toute la longueur du chemin, et il pourra, s'il le juge convenable, construire immédiatement les ouvrages d'art en conséquence.

Les plans inclinés seront pourvus d'un triple rang d'ornières, avec évitement.

En attendant l'établissement de la seconde voie, le concessionnaire ne pourra faire, des terrains réservés à son emplacement, tel usage qui empêcherait le propriétaire joignant immédiatement aux dits terrains, de communiquer au chemin de fer directement et sans entraves. Ces terrains pourront néanmoins être mis en culture, jusqu'au moment de leur incorporation à la route.

ART. 9.

La largeur du chemin à simple voie, entre les arêtes extérieures des accotements, sera de 3^m,80, dont 1^m,20 pour la distance entre deux cours d'ornières saillantes, et 1^m,30 pour chaque accotement.

Le chemin à double voie aura six mètres de largeur, savoir : 2^m,40 pour les deux voies, un mètre d'intervalle entre celles-ci, et 2^m,60 pour les accotements. Les places d'évitement auront également 6 mètres de largeur.

Les ornières saillantes seront remplacées par des ornières creuses, aux endroits où le chemin traversera de niveau les routes et chemins existants.

ART. 10.

Le chemin de fer sera pavé, entre les rangs de rails formant une voie, sur une largeur de 0^m,80.

ART. 11.

Fossés et talus.

L'inclinaison des talus et les dimensions des fossés, dont les chemins en fer seront bordés, partout où de besoin, seront réglées d'après la nature du terrain et les localités.

Les talus s'appuieront sur des murs de soutènement ou seront revêtus de perrés aux endroits où la nécessité en sera reconnue.

IV^e SECTION. — TERRASSEMENTS.

ART. 12.

Les remblais seront élevés avec le plus grand soin, de manière à prévenir, autant que possible, tout tassement après que les ornières en fer auront été mises en place.

Avant de livrer le chemin de fer à la circulation, les terrassements devront être régularisés, sur toute leur longueur, suivant les profils en travers arrêtés par le gouvernement, aux termes de l'art. 35 ci-après.

ART. 13.

Il sera, le cas échéant, suppléé, à l'aide d'emprunts, à l'insuffisance des déblais ; dans le cas contraire, les terres inutiles seront déposées à un mètre, au moins, au delà des limites du nouveau chemin.

V^e SECTION. — OUVRAGES D'ART ET INTERSECTIONS DU CHEMIN DE FER ET SES
EMBRANCHEMENTS AVEC LES ROUTES ET LES CHEMINS ORDINAIRES.

ART. 14.

Le chemin de fer ne pourra traverser les routes qu'en passant, ou bien au niveau de leur axe, ou bien à 6 mètres au-dessus, ou, enfin, à 4 mètres au-dessous du dit axe. Dans le premier cas, les rails traversant les routes seront affleurés, par le dessus avec celui de la chaussée et des accotements : à cet effet, les routes seront établies transversalement suivant le profil longitudinal du chemin et pavées entre et le long des rangs de rails, sur toute leur largeur.

La partie des routes dont le profil transversal aura été modifié conformément à ce qui vient d'être prescrit, sera raccordée, de part et d'autre, avec les parties de routes existantes, auxquelles il n'aura rien été changé, de telle sorte que le roulage et la circulation ne soient, en aucune manière, incommodés par la rencontre du chemin de fer.

Lorsque le chemin de fer passera par-dessus une route, ce sera au moyen de voûtes, dont la hauteur sous clef sera d'au moins 5 mètres au-dessus de l'axe de la route. L'ouverture de ces voûtes, ou la largeur entre les parements en regard des culées, sera égale à la largeur de la route, et il sera ménagé, au travers des culées, des passages faisant suite aux fossés, et, s'il n'y a point de fossés, et que néanmoins des eaux pluviales ou autres, doivent s'écouler le long de la route, il sera pourvu au libre écoulement de ces eaux.

Les voûtes des passages ménagés aux routes ordinaires au travers du chemin de fer, ne pourront pas avoir plus de deux mètres de flèche, ou de montée, afin que les pieds-droits aient au moins trois mètres d'élévation au-dessus de l'axe des routes.

Lorsque le chemin de fer devra passer sous une route, ce sera également au moyen d'un passage voûté, lequel devra avoir au moins 2^m,50 de largeur par voie et 3 mètres de hauteur sous clef.

* Si la partie de chemin de fer qui passera sous une route, est à deux voies, il pourra être construit un passage séparé pour chaque voie.

Les galeries à établir sous les routes pour le passage du chemin de fer, auront une longueur telle, qu'elles s'étendent d'une crête à l'autre des accotements de la route.

Les têtes des galeries seront toujours établies parallèlement à l'axe de la route.

Si, pour faire passer le chemin de fer au niveau, par-dessus ou par-dessous une route, il est nécessaire, ou peut-être utile d'abaisser ou d'exhausser la route, cette modification au profil longitudinal de celle-ci ne pourra avoir pour résultat de mettre la route en pente de plus de trois centimètres pour mètre, sans une autorisation expresse du département des travaux publics.

Tout ce qui vient d'être stipulé, par rapport à la traversée des routes par le chemin à ornières en fer est applicable aux intersections du dit chemin avec les chemins vicinaux et autres, sauf que, lorsque le profil longitudinal de ceux-ci devra être modifié, il pourra être établi des pentes et rampes jusqu'à concurrence d'une inclinaison de cinq centimètres par mètre. Les rampes de raccordement seront, au besoin, pourvues d'aqueducs et d'une chaussée pavée.

ART. 15.

Il sera construit, sous les chemins de fer, des pontceaux, aqueducs, etc., en nombre suffisant et dont le débouché sera déterminé d'après le volume d'eau auquel ils devront donner passage.

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

ART. 16.

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

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

VI^e SECTION. — RAILS ET MACHINES.

ART. 17.

Les rails seront en fer malléable ; ils pèseront, y compris les chevilletes et coins, au moins 15 kilogrammes par mètre courant.

La partie destinée à porter les roues aura au moins cinq centimètres de largeur et leur longueur sera d'au moins 4^m,50. Ils reposeront immédiatement sur des coussinets en fonte, espacés de 0^m,90 au plus, sous chaque ornière : ceux de ces coussinets qui correspondront aux joints en extrémités juxta-posées des rails, pèseront au moins six kilogrammes, les autres pourront n'en peser que quatre.

Les dés en pierre qui porteront les coussinets et qui seront posés perpendiculairement aux rails, auront quarante à cinquante centimètres de côté à la base, et vingt-cinq à vingt-huit centimètres de hauteur.

A la traversée des routes ou des chemins, les rails seront posés sur des rangs continus de dés en pierre de taille ou de dalles.

ART. 18.

Les plans inclinés de la Boule et de Colfontaine seront desservis par des machines fixes.

La rampe de 0^m,0265 par mètre, près de Frameries, pourra être montée au moyen de chevaux de relais.

Les machines devront en tout temps pouvoir remorquer avec facilité et avec une vitesse de 3 mètres par seconde (2 lieues à l'heure) un poids de 40 tonnes y compris les waggons.

Elles seront confectionnées avec tout le soin nécessaire pour fonctionner sans embarras, sans difficulté et sans danger, et offriront toutes les garanties de solidité désirables.

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

Le tout sera renfermé dans des bâtiments construits avec solidité, parfaitement

appropriés à leur destination, et assez vastes pour qu'indépendamment des machines qu'ils doivent contenir, le personnel nécessaire pour la manœuvre de celles-ci et le service des plans inclinés, puisse y être commodément logé.

Les machines seront pourvues de tous les accessoires, attirails et engins nécessaires pour les faire fonctionner, tels que puits, pompes, magasins pour la houille, roues à gorge, poulies, tambour, cordes, etc.

Le cable auquel les waggonns seront attachés sera soutenu de 7 en 7 mètres par des poulies en fonte, et s'enroulera autour d'un tambour, ou d'une roue à gorge, que la machine fera tourner.

Ce tambour ou cette roue à gorge sera muni de freins et sera mis à couvert dans une loge en maçonnerie.

VII^e SECTION. — DÉPENDANCES DU CHEMIN DE FER, MAISONS DE CANTONNIERS, PONTS À BASCULE.

ART. 19.

De 2,500 en 2,500 mètres, ou approchant, il sera établi une maison de cantonnier; ces maisons auront au moins 7 mètres de longueur, sur 5 mètres de profondeur et 4^m,50 de hauteur, depuis le sol du rez-de-chaussée jusqu'à la corniche : elles consisteront en une cave, un rez-de-chaussée et des mansardes.

ART. 20.

Il sera établi, le long du tronc principal et des embranchements, deux ponts à bascule, auxquels seront joints des bâtiments pour servir de logement aux receveurs des péages.

ART. 21.

Il sera établi également, à proximité du chemin de fer :

1° Un bâtiment destiné au logement de la direction ou de l'agence générale du chemin ;

2° Deux stations pour les chevaux, comprenant écuries, remises et logements ;

3° Un magasin avec forges, ateliers et logements ;

4° Un hangar à la frontière pour la visite de la douane.

Tous ces bâtiments seront envisagés comme dépendances du chemin de fer.

ART. 22.

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

Chacune des maisons de cantonniers et receveurs devra être accompagnée d'un jardin d'environ 10 ares de superficie, et les bâtiments destinés au logement du personnel des plans inclinés et à l'agence générale du chemin de fer, de jardins ayant 20 ares chacun.

ART. 23.

A partir de l'origine du chemin de fer, à la Boule, il sera placé le long de celui-ci, des bornes kilométriques en pierre calcaire.

VIII^e SECTION. — MATÉRIAUX, MODE DE CONSTRUCTION, ÉPOQUE D'ACHÈVEMENT DES TRAVAUX, BORNAGE, ENTRETIEN.

ART. 24.

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

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

En général, les maçonneries de parement seront exécutées en moellons calcaires épincés ou en briques, et celles de fondations et de remplissage en moellons et libages bruts. Les socles et les cordons seront en moellons piqués sur toutes les faces vues. Les voûtes des ponts, pontceaux, aqueducs, etc., pourront être faites en briques, toutefois avec des têtes en moellons piqués; les arêtes, les tablettes de recouvrement et les rampants, seront en pierre de taille.

ART. 25.

Le fer à mettre en œuvre dans les travaux du chemin de fer et de ses dépendances, sera du fer malléable de 1^{re} qualité, provenant des usines du pays.

ART. 26.

Les pavés et les bordures seront respectivement du 4^e et du 3^e échantillon, en usage dans les travaux des ponts et chaussées.

ART. 27.

Tous les ouvrages seront totalement achevés et le chemin de fer livré à la circulation, endéans un délai de deux ans, prenant cours du jour où le procès-verbal d'adjudication aura été approuvé.

ART. 28.

Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire, et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses embranchements et dépendances; il fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, galeries, aqueducs, maisons et autres ouvrages d'art; une expédition, dûment certifiée, des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

ART. 29.

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

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

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du chemin de fer, de ses embranchements ou dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de 1,000 francs, au profit de l'État.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque de la route ou de ses embranchements, le gouvernement, après deux avertissements, réitérés à 8 jours d'intervalle, pourra faire exécuter les travaux d'office, pour le compte du concessionnaire.

ART. 30.

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

IX^e SECTION. — CONDITIONS GÉNÉRALES.

ART. 31.

Le concessionnaire entreprend à ses frais, risques et périls, et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux nécessaires à l'établissement du chemin de fer

de la Boule vers la Sambre et ses embranchements. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat. Les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 32.

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

Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections, ou lacunes qui pourraient s'y trouver.

ART. 33.

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

Il en serait de même :

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

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

ART. 34.

Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le chemin de fer ici concédé, ou l'un ou l'autre de ses embranchements, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées.

X^e SECTION. — PROJETS DÉFINITIFS.

ART. 35.

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

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

XI^e SECTION. — FRAIS A CHARGE DU CONCESSIONNAIRE.

ART. 36.

Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les

modifications et additions éventuelles proposées par le concessionnaire , et tous les ouvrages non prévus , mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue pour la complète réalisation du chemin de fer dont il s'agit et de ses dépendances, seront entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

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

2° Des frais d'exploitation ;

3° Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien et sur l'exploitation, et dont le montant est fixé à l'art. 51.

ART. 37.

Tous les terrains bâtis ou non , et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit définitivement pour l'établissement du chemin de fer, et de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit provisoirement pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terres à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication entre le chemin de fer et les lieux ou rivages, d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

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

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

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

XII^e SECTION. — EXPLOITATION DU CHEMIN ET PÉAGES.

ART. 38.

Les transports seront effectués sur les chemins de fer ici concédés, au moyen de chevaux appartenant au concessionnaire, les exploitants devant fournir des waggon construits d'après les modèles à convenir entre eux et le concessionnaire.

ART. 39.

Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, les droits à percevoir par le concessionnaire, les transports se faisant au moyen de ses chevaux, sont fixés, ainsi qu'il suit, par tonneau (1,000 kilogrammes) :

	CHARBONS		MINÉRAIS de fer et castines pr les fonderies, ven- nant des bords de la Sambre.	FUMIERS, cendres de mer, en- grais de toutes es- pèces.	Toutes autres espèces de marchandises.	OBSERVATIONS.
	Maigres de Charleroy.	de toutes au- tres espèces et prové- nances.				
EN BELGIQUE.						
1 ^o Du point de la Boule ou du pied de la rampe de Frameries à la frontière de France	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Les wagons vi- des seront trans- portés gratis.
»	»	1 32	»	» 81	1 82	
Dans le sens inverse	» 70	1 10	» 70	» 70	1 44	
2 ^o Par kilomètre, pour les marchandises qui ne parcourront qu'une partie du chemin :						
Vers la Sambre	» 08	» 10	» 08	» 065	» 12	
En retour	» 065	» 10	»	» 065	» 12	
3 ^o Passage du plan incliné de la Boule :						
En remonte	» 21	» 21	» 21	» 11	» 27	
En descente	» 07	» 11	» 07	» 07	» 14	
4 ^o Passage du plan incliné de Colfon- taine :						
En remonte	» 21	» 21	» 21	» 11	» 27	
En descente	» 07	» 07	» 07	» 07	» 14	
5 ^o Rampe de Frameries en remonte :	» 21	» 21	» 21	» 11	» 27	
EN FRANCE.						
1 ^o De la frontière à la Sambre, y com- pris le passage du plan incliné . .	»	1 18	»	» 94	1 68	Les wagons vi- des seront trans- portés gratis.
Dans le sens inverse	1 05	1 40	1 05	1 05	2 06	
2 ^o Par kilomètre pour les marchandises qui ne parcourent qu'une partie du chemin :						
Vers la Sambre	»	» 10	»	» 08	» 12	
Dans le sens inverse	» 08	» 12	» 08	» 08	» 14	
3 ^o Passage du plan incliné supérieur :						
En remonte	» 14	» 14	» 14	» 14	» 18	
En descente	» 14	» 07	» 04	» 04	» 09	

§ 2.

Les exploitants devront amener leurs wagons au pied du plan incliné de la Boule ou de la rampe de Frameries.

§ 3.

Le transport des masses indivisibles, du poids de plus de 2,000 kilog., ou des marchandises qui, par mètre cube, peseraient moins de 500 kilog., ne sera pas obligatoire pour le concessionnaire.

§ 4.

Les droits seront perçus par kilomètre, dans ce sens que tout kilomètre entamé sera censé parcouru en totalité.

§ 5.

Pour tous les transports quelconques les chargements et déchargements seront au compte de l'expéditeur.

§ 6.

Les dispositions des art. 38 et 39, s'appliquent aussi bien à la partie française qu'à la partie belge, du chemin de fer de la Boule à la Sambre.

Toutefois, le gouvernement belge n'entend pas préjuger la décision du gouvernement français, quant à l'adoption de ces dispositions.

Il n'entend pas non plus rien garantir au concessionnaire belge, ni quant au prolongement du chemin de fer, depuis la frontière jusqu'à la Sambre, ni quant aux conditions auxquelles ce prolongement pourra être autorisé.

Il se borne à fixer certaines bases de la concession française, comme conditions de la concession à accorder en Belgique.

ART. 40.

Moyennant la perception des droits stipulés à l'article précédent, le concessionnaire contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais, le transport des marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

ART. 41.

Le gouvernement garantit que la société concessionnaire des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu exécutera, conformément au présent devis et cahier des charges, les branches de raccordement mentionnés à l'art. 2, et qui sont destinées à établir la liaison immédiate de tout le système de ces chemins au point de la Boule, la dite société étant autorisée, pour se couvrir des dépenses que nécessitera l'établissement et l'entretien de ces parties de chemins, à percevoir, etc. (1).

ART. 42.

Il ne pourra être établi, pendant toute la durée de la concession sur le chemin de fer de la Boule à la Sambre et ses embranchements, aucun péage ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État, soit au profit de la province, soit au profit d'une ou de plusieurs communes.

ART. 43.

Il sera loisible à qui que ce soit d'établir, le long du chemin à ornières en fer et de ses embranchements, et sur un point à son choix, des magasins ou abordages avec des machines, engins ou attirails propres à faciliter le chargement et déchargement des waggons; à condition d'établir en dehors du chemin, une ou plusieurs voies latérales, afin que les waggons, en chargement et déchargement, ne puissent ni empêcher ni entraver la libre circulation sur le chemin ou les embranchements.

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

ART. 44.

Il sera également permis à qui que ce soit, sauf, s'il y a lieu, l'autorisation du gouvernement, d'établir des embranchements aboutissant au chemin à ornières en fer et aux embranchements de celui-ci. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer, s'embranchant sur les chemins ici concédés ou en prolongement de ces mêmes chemins.

Le concessionnaire du chemin de fer de la Boule à la Sambre, ne pourra, en aucun temps, mettre obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers tombant à sa charge.

(1) Comme il s'agissait ici d'un péage étranger au chemin de fer du Flénu à Haumont, il a paru superflu de communiquer à M. Basse la finale de l'art. 41.

XIII^e SECTION. — DURÉE DE LA CONCESSION, MODE ET CONDITIONS DE L'ADJUDICATION, CAUTIONNEMENT.

ART. 45.

La concession prendra cours au jour où le tronc principal et ses embranchements auront pu être livrés à la circulation, et, au plus tard, à l'expiration du délai accordé pour l'exécution à l'art. 27.

Elle sera de 90 ans.

Cependant, dans l'année qui suivra le 1^{er} octobre 1871, ainsi que dans l'année qui suivra chaque période décennale à compter de cette date, le gouvernement pourra racheter la concession, en payant au concessionnaire une somme de fr. 1,946,397, à laquelle les travaux sont aujourd'hui évalués, plus une prime de 25 p. %.

Ce prix d'estimation, qui n'a été fixé que pour l'exécution du présent article, constitue un forfait pour tous les ouvrages prévus au présent cahier des charges; et il ne sera susceptible d'augmentation ou de diminution qu'à raison des travaux en plus ou en moins, approuvés par le département des travaux publics, et dont le coût aura été réglé contradictoirement par le gouvernement et le concessionnaire.

La prime de 25 p. %, s'appliquera au capital ainsi majoré ou diminué.

Le rachat n'est pas applicable aux branches de raccordement à construire par la Société des chemins de fer du Flénu (1).

ART. 46.

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

Ne seront admis à prendre part à l'adjudication que les particuliers ou sociétés qui justifieront, par quittance de versement ou certificat de dépôt, d'avoir, au préalable, fourni un cautionnement de fr. 265,000 en immeubles, en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux.

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

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

Si les rabais indiqués par les soumissions ne s'élèvent pas à 5 p. %, le sieur Basse (Frédéric), auteur du projet, sera déclaré concessionnaire, pour autant, toutefois, qu'il aurait également déposé, avant l'adjudication, le cautionnement dont il est parlé ci-dessus, déduction faite de l'indemnité de fr. 15,000, qui sera stipulée plus bas en sa faveur.

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

Dans ce cas, le gouvernement paiera à l'auteur du projet, endéans les 15 jours, à dater de l'approbation de l'adjudication, une prime de fr. 15,000 qui sera prélevée sur le cautionnement de fr. 265,000 déposé par le concessionnaire, moyennant quoi celui-ci deviendra propriétaire des plans et pièces du projet primitif.

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

ART. 47.

Le cautionnement de fr. 265,000, stipulé à l'article précédent, sauf la déduction

(1) Par lettre du 23 août 1838, le ministre des travaux publics a déclaré consentir à la suppression de la clause de rachat. (V. le texte du rapport, pag. 55.)

de l'indemnité allouée à l'auteur du projet, sera remboursé au concessionnaire, aussitôt après l'achèvement complet des travaux, dûment constaté par procès-verbal de réception.

XIV^e SECTION. — MESURES COERCITIVES ET DE RÉPRESSION.

ART. 48.

Si, à l'époque stipulée à l'art. 27, les travaux de premier établissement du chemin de fer et de ses dépendances n'étaient pas entièrement achevés, et que les retards éprouvés ne pussent pas être attribués, avec raison, à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci encourrait une amende de fr. 8,000 ; si le retard excédait 4 mois, il lui en serait appliqué une seconde de fr. 16,000 ; et s'il excédait 8 mois il en paierait une troisième de fr. 24,000, enfin, si le retard atteignait une année, il en serait infligé une dernière de fr. 32,000, et le concessionnaire pourrait, en outre, être déclaré déchu de ses droits.

Ces amendes seraient, le cas échéant, prélevées sur le cautionnement.

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

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

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

ART. 49.

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

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

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

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

ART. 50.

Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence du montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende, le tout en exécution du § 4 de l'art. 29.

XV^e SECTION. — SURVEILLANCE DE LA PART DU GOUVERNEMENT.

ART. 51.

Le gouvernement fera surveiller par ses agents, l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du chemin de fer, de ses embranchements et dépendances.

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

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

1^e Endéans trois mois après l'approbation du procès-verbal d'adjudication de la concession, une somme de deux mille quatre cents francs, pour la 1^{re} année de surveillance des travaux d'établissement du chemin de fer ; 2^e semblable somme, d'année en année, jusqu'à l'achèvement complet des ouvrages ; 3^e pendant toute la durée de la concession, et endéans le premier trimestre de chaque année, six cents francs par an.

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

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

ART. 52.

Si, pendant l'exécution des travaux, ou même à leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art et aux clauses et conditions du présent cahier des charges, le département des travaux publics pourra les faire démolir, en tout ou en partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis.

Faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième à titre d'amende, sera récupéré sur le cautionnement ou poursuivi à la charge du concessionnaire comme il est dit à l'article 48.

XVI^e SECTION. — AGENTS DU CONCESSIONNAIRE.

ART. 53.

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

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

Ces mêmes agents seront, en outre, assermentés devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux, constatant des contraventions.

XVII^e SECTION. — POLICE ET RÈGLEMENTS.

ART. 54.

Toutes les lois, tous les règlements généraux en matière de grande voirie, actuellement en vigueur, ou à intervenir par rapport aux chemins de fer de l'État, seront applicables au chemin à ornières en fer de la Boule à la Sambre et à ses embranchements.

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

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

XVIII^e SECTION. — REMISE DU CHEMIN À L'EXPIRATION DE LA DURÉE DE LA CONCESSION.

ART. 55.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de

cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés à l'art. 38, et il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de ses embranchements et dépendances et de tous leurs produits.

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien, le chemin de fer et ses embranchements avec tous les ouvrages et dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception et maison d'agence générale, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers, qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service de transports.

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

XIX^e SECTION. — CONTENTIEUX.

ART. 56.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et le concessionnaire, à l'occasion, ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront, au choix du gouvernement, soumises à trois arbitres ou à la juridiction ordinaire des tribunaux.

En cas d'arbitrage, la décision des arbitres sera définitive; les parties contractantes renoncent, dès à présent pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation. Les parties désignent pour leurs arbitres : le président de la cour d'appel de Bruxelles, le procureur-général près de la même cour et le président du tribunal de première-instance de la même ville.

Il est cependant expressément entendu que le ministre des travaux publics reste seul juge des difficultés qui pourraient naître relativement à l'exécution, à l'achèvement et à la remise des travaux d'établissement du chemin de fer et de ses dépendances et à leur entretien ultérieur.

XX^e SECTION. — FACULTÉ POUR LE CONCESSIONNAIRE DE FORMER UNE SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF OU ANONYME. AVEC ÉMISSION D' ACTIONS.

ART. 57.

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

XXI^e SECTION. — DOMICILE DU CONCESSIONNAIRE.

ART. 58.

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

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

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

N° 63.

Réduction des péages de la Sambre. — Note de M. Basse, du 20 juin 1839.

M. le ministre des travaux publics m'a fait l'honneur de m'adresser une note à laquelle se trouvait joint le rapport fait à la Chambre des Représentants, par la section centrale du budget des voies et moyens, le 27 novembre 1838. Ce document démontrait, d'après des renseignements recueillis à cette époque, l'impossibilité d'abaisser les droits de péage sur la Sambre belge.

Je prie M. le ministre des travaux publics de me permettre de lui faire observer que l'opinion émise dans ce rapport pouvait être fondée au moment où il a paru, mais que, depuis lors, les circonstances relatives à la navigation de la Sambre ont entièrement changé.

En effet, jusque vers la fin de l'année dernière, cette navigation ne pouvait avoir d'autre objet, au moins sur la partie qui s'étend depuis Charleroy jusqu'à la frontière belge, que d'effectuer quelques transports vers Maubeuge ou Landrecies, vu que le canal de jonction de la Sambre à l'Oise n'était pas achevé.

Ainsi, l'une des moitiés de la Sambre belge ne donnait lieu qu'à un mouvement peu considérable, que l'abaissement des péages n'aurait pu rendre plus important.

Mais aujourd'hui, que le canal de la Sambre à l'Oise est ouvert à la navigation, les produits du district de Charleroy peuvent être transportés à Chauny, et de là à Paris, comme ceux de Mons y parviennent par le canal St-Quentin, et, par conséquent, la partie de la Sambre belge, la moins utile jusqu'à présent, peut en devenir la plus productive.

Toutefois il existe une condition sans laquelle cette amélioration est impossible, c'est que les produits du district de Charleroy puissent arriver à Paris, au même prix que ceux des exploitations de Mons. Or, il n'en est pas ainsi maintenant; les péages établis sur la navigation depuis Charleroy à Chauny, sont plus élevés d'environ fr. 2-25 par tonneau, que ceux existants entre Chauny et Mons.

Si cet état de choses continuait, les exportations de Charleroy ne prendraient point d'accroissement, et cette contrée, restée si long-temps languissante, parce qu'elle manquait de communications avec les grands centres de consommation, verrait encore ses richesses enfouies comme si les canaux de la Sambre n'existaient pas.

Cette vérité a été reconnue par les compagnies auxquelles on doit la canalisation de la Sambre française et la construction du canal de jonction de la Sambre à l'Oise. Ces compagnies sont disposées à abaisser leurs droits, mais il ne serait ni juste ni possible qu'elles supportassent seules toute la diminution qu'il est nécessaire d'opérer; elles ont d'autant plus de motifs de compter sur le concours du gouvernement belge, que celui-ci est propriétaire incommutable de la canalisation qui s'étend sur son territoire, et n'a donc point de fonds d'amortissement à former, tandis qu'elles, ne jouissant que de concessions temporaires, sont dans la nécessité de s'occuper immédiatement de la création d'un tel fonds.

Ces considérations démontrent la nécessité où se trouvera le gouvernement, tant

pour son propre intérêt que dans celui d'une partie considérable de la population du Hainaut, de diminuer les péages établis sur la Sambre belge, de manière à rendre ce moyen de communication utile à la localité et productif pour l'État.

Je prie M. le ministre des travaux publics, de recevoir l'assurance de ma haute considération, et j'ai l'honneur d'être,

Son très humble et très obéissant serviteur,

FREDÉRIC BASSE.

Bruxelles, le 20 juin 1839.

N° 64.

Réduction des péages de la Sambre.—Extrait d'une lettre des concessionnaires du chemin de fer de Sambre-et-Meuse, du 3 août 1839.

Si le chemin de fer est nécessaire à la forgerie, son utilité n'est pas moins reconnue pour le commerce des houilles; depuis trois ans, toutes les nouvelles sociétés formées pour l'exploitation en grand des houillères, se sont livrées à d'immenses travaux; elles ont augmenté le nombre de leurs puits et de leurs machines, elles enfoncent les fosses à de grandes profondeurs, d'ici à un an tous ces puits, tant les nouveaux que ceux approfondis, seront mis à fruit, et on peut affirmer hardiment que la production du bassin houillier de Charleroy, sera portée au moins au double de ce qu'elle était; et ici, je dois le dire encore, l'imprévoyance a présidé à ces grands travaux; on s'est occupé de multiplier les moyens d'extraction; on ne s'est nullement inquiété des débouchés, on se croyait certain que le canal de jonction de la Sambre à l'Oise en offrirait de plus que suffisants. La déception ne s'est point fait attendre. Il est de fait que les droits sur les canaux de la Sambre belge et française, et sur le canal de jonction de la Sambre à l'Oise, sont trop élevés et qu'un bateau partant de Charleroy pour Compiègne, supporte 400 francs de plus en droits et en frais, qu'un bateau partant de Mons pour la même destination; c'est du reste ce que je puis prouver par les comptes d'un grand nombre de bateaux à nous appartenant, et qui naviguent sur l'Escaut, sur la Sambre et sur l'Oise. J'admettrai par supposition que les droits aient été baissés dans les deux royaumes, et qu'il y ait partage égal des charges entre Mons et Charleroy; je dirai encore que la position des houillères de ce dernier bassin n'en sera pas pour cela de beaucoup améliorée. En effet, le gouvernement français ayant vu plusieurs fois les approvisionnements en houille compromis par le défaut d'arrivages suffisants des houilles du Nord, de Mons et d'Anzin, a réduit de 11 francs à 3 fr. 30 par 1,000 kilog., le droit d'entrée sur le littoral maritime; de leur côté, les Anglais ont aboli le droit de sortie qui existait chez eux de 5 fr. par tonne de houille; il est résulté de cette différence de fr. 12-70 à l'avantage des Anglais, que la Belgique a perdu l'important débouché qu'elle avait sur le littoral, depuis Dunkerque jusqu'à Bordeaux, et que Rouen et Dunkerque qui prenaient annuellement plus de 1,200 bateaux à Mons, n'en ont tiré que 118 en 1838, dont 16 seulement pour Rouen; il est encore résulté de l'ordonnance rendue par le roi des Français le 25 novembre 1837 que, non seulement les ports, mais encore les bassins de la Somme, de la Seine et de la Loire sont en grande partie alimentés de houilles anglaises. D'un autre côté, le gouvernement français, toujours dans le but d'assurer les approvisionnements de la Seine et de la Loire, a fait améliorer sur beaucoup de points la navigation de ces rivières, sur lesquelles les droits de navigation ont été à peu près réduits à zéro; en outre, on a fait un canal latéral sur un grand développement

de la Loire, et maintenant les charbons de St-Étienne, ceux de l'Allier, de St-Bérain, d'Épinac, de Blanzay arrivent à Paris, beaucoup plus librement, et, par conséquent, à moindres frais que par le passé. Cependant, bien que la consommation du combustible minéral augmente en France, les exportations de Mons, par l'Escaut supérieur vers Cambrai, Compiègne et Paris restent stationnaires.

Dans cet état de choses, que peut espérer Charleroy ? D'entrer en concurrence avec Mons, Anzin, l'Angleterre et les houillères du centre de la Loire et de l'Allier, et, pour faire cette petite guerre avec un peu d'avantage, il faudrait que les houilles de notre district l'emportassent éminemment sur toutes leurs rivales, par les bas prix et par les qualités ; or, c'est ce qui n'existe pas, les prix sont à Charleroy plus élevés qu'à Mons, et, quant aux qualités, s'il en est quelques-unes de fort remarquables, beaucoup d'autres en revanche sont plus que médiocres ; par ces diverses causes, je persiste à dire que, même les droits de navigation diminués depuis Charleroy jusqu'à Landrecies, le canal de jonction de la Sambre à l'Oise ne servira que médiocrement à l'exploitation des houilles de Charleroy dans cette direction, et c'est leur faire une belle part que de leur accorder 100,000 tonneaux, surtout si on considère que Mons, en possession de ce marché depuis 25 ans, n'a jamais expédié plus de 250,000 tonneaux par Valenciennes, Cambrai et St-Quentin. Le canal de la Sambre à l'Oise sera d'une grande utilité pour l'exportation des fers, marbres et autres produits de valeur de la Belgique, mais il servira fort peu pour les houilles, marchandise encombrante et de peu de valeur, qui ne doit supporter que des droits très minimes.

N° 65.

Réduction des péages de la Sambre. — Pétition des communes de Gilly, Jumet, Lodelinsart, Montigny-sur-Sambre, Pont-de-Loup, Farciennes et Châtelet, du 30 août 1839.

SIRE,

Votre sollicitude constante pour la prospérité de toutes les branches de l'industrie du pays, nous enhardit et nous détermine à appeler l'attention de Votre Majesté sur une circonstance qui menace nos exploitations, et dont le résultat infaillible, si elle se perpétuait, serait d'anéantir la totalité des capitaux employés, depuis quelques années, au développement ou à la formation de la plupart de nos entreprises.

Votre Majesté sait que le district de Charleroy n'avait pu jusqu'à présent tirer parti des éléments de prospérité qu'il renferme, parce qu'il était privé de moyens de communications appropriés à la nature de ses produits, et sans relations par conséquent avec les grands centres de consommation ou de commerce.

Depuis peu d'années la Sambre française a été canalisée, et une compagnie puissante a fait construire le canal de jonction de la Sambre à l'Oise. L'exécution de ces deux grandes entreprises met aujourd'hui la Sambre belge, déjà canalisée depuis longtemps, en communication avec la Seine et permet au district de Charleroy de transporter ses produits sur les marchés importants de Chauny, de Compiègne et de Paris.

Le seul espoir des résultats que promettaient ces débouchés nouveaux avait suffi pour réveiller notre industrie, et pour déterminer l'essor qu'elle a pris récemment.

Mais, au moment où nous allions toucher au terme de nos vœux, une circonstance fatale est venue détruire nos espérances et nous inspirer la crainte de perdre le fruit de nos efforts.

Les premiers envois de charbons dirigés de Charleroy vers Paris, ont fait reconnaître que les droits de navigation sur les canaux de la Sambre sont plus élevés que les péages établis pour le transport des charbons d'Anzin; qu'ainsi Charleroy ne pourra soutenir la concurrence de ceux-ci sur les marchés étrangers, et retombera nécessairement dans son ancien état de langueur, si un remède efficace et prompt n'est apporté au mal que nous venons signaler ici à Votre Majesté.

Les péages de Charleroy à Paris excèdent ceux depuis Anzin, de fr. 3-02 par tonneau. Les compagnies de la Sambre française canalisée, et du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, ont reconnu que cette différence nuirait au succès de leur entreprise, et se montrent disposées à modifier leurs tarifs, au moins temporairement; toutefois elles pensent ne devoir pas supporter à elles seules toute la diminution qu'il faudrait opérer, et attendent, pour prendre une résolution, que le gouvernement belge veuille déclarer que, de son côté, il abaissera aussi les droits existants aujourd'hui sur la partie de la Sambre qui s'étend sur son territoire.

Nous pensons que les compagnies concessionnaires des canaux de la Sambre consentiront à diminuer leurs tarifs du quart environ de leur hauteur actuelle, mais cette diminution ne suffirait pas, à beaucoup près, pour niveler les droits de navigation de Charleroy avec ceux de Mons. Cette vérité est démontrée par le tableau que nous transcrivons au bas de la présente adresse; il prouve que, pour atteindre le but désiré, il faudrait que le gouvernement consentît à diminuer ses péages dans une proportion plus forte que celle admise par les compagnies, et qu'au moins pour la partie de la Sambre qui s'étend depuis Charleroy à la frontière française, il se bornât à faire percevoir six centimes par distance et par tonneau, au lieu de dix-neuf centimes qu'il reçoit maintenant.

Au premier aperçu, une telle réduction peut paraître exorbitante; cependant nous avons la certitude qu'en examinant attentivement les motifs d'après lesquels nous pensons avoir droit de la demander, on trouvera que notre démarche est pleinement justifiée.

En effet, les compagnies particulières n'ont à consulter que leur propre intérêt, le gouvernement a d'autres obligations à remplir, on a droit d'attendre de lui des mesures conçues dans le but d'augmenter la prospérité générale.

Ce motif nous paraîtrait suffisant pour nous autoriser à porter nos réclamations au pied du trône de Votre Majesté, et à demander l'adoption d'une mesure sans laquelle la Belgique se verrait privée des avantages que peut lui offrir le développement de l'une de ses contrées les plus spécialement appelées peut-être à un grand avenir. Mais une raison particulière et non moins puissante nous semble militer encore en notre faveur, et motiver nos espérances.

Le droit que le gouvernement perçoit sur le canal de Mons à Condé s'élève tout au plus à la neuvième partie de celui qu'il reçoit sur la Sambre belge canalisée. Assurément Votre Majesté ne peut vouloir maintenir, en faveur de Mons et au détriment de Charleroy, une différence aussi injuste.

Nous ajouterons à ces considérations qu'en nous accordant l'objet de notre demande, le gouvernement, loin de s'exposer à voir diminuer le revenu de l'État, verra au contraire ce revenu s'accroître immédiatement.

Jusqu'à présent la navigation sur la Sambre belge n'a offert que de faibles produits, parce qu'elle n'a pu avoir d'autre objet, dans tout l'espace qui s'étend depuis Charleroy à la frontière française, que d'effectuer quelques transports destinés à la consommation de Maubeuge ou de Landrecies; mais, aujourd'hui que le canal de la Sambre à l'Oise est achevé, la partie de la Sambre belge la moins fréquentée jusqu'à présent, en deviendra évidemment la partie la plus productive, si la hauteur des péages n'empêche la concurrence entre Charleroy et Mons, de s'établir sur les marchés français.

Nous pouvons donc prédire avec assurance que l'adoption de la mesure que nous sol-

licilons amènera une augmentation importante dans les revenus de l'État, tandis que son rejet aurait pour résultat certain d'entraver leur accroissement, en opposant un obstacle insurmontable aux relations de Charleroy avec la France. Ce rejet nuirait donc en même temps au trésor, à une partie considérable de la population du Hainaut, et par conséquent à la Belgique toute entière.

Le sentiment de justice et les hautes vues qui caractérisent toutes les actions de Votre Majesté, nous sont un sûr garant qu'elle appréciera nos réclamations, et ne nous permettent pas de douter qu'elle les accueille favorablement.

C'est la grâce, etc.

30 août 1839.

(*Suivent les signatures.*)

État des distances à parcourir, et des droits à payer par tonneau, pour le transport des charbons de terre, depuis Charleroy à Chauny.

CANAUX.	DISTANCES.	DROITS EXISTANTS.				DROITS PROPOSÉS.			
		DROITS par distance sur le chargement	DROITS par distance à vide	TOTAL par distance	TOTAL pour le parcours du canal	DROITS par distance sur le chargement	DROITS par distance à vide	TOTAL par distance	TOTAL pour le parcours du canal
Sambre belge	8 $\frac{15}{100}$	14 $\frac{75}{100}$	4 $\frac{30}{100}$	19 $\frac{5}{100}$	Fr. C. 1 55 $\frac{4}{100}$	4	2	6	» 48 $\frac{9}{100}$
Sambre française . .	11 $\frac{30}{100}$	16	1	17	1 90 $\frac{10}{100}$	11	2	13	1 45 $\frac{6}{100}$
Canal de jonction . .	13 $\frac{30}{100}$	20	3 $\frac{30}{100}$	23 $\frac{30}{100}$	3 08	15	2	17	2 24 $\frac{4}{100}$
La Fère et Crozat . .	32 $\frac{55}{100}$	50 $\frac{75}{100}$	8 $\frac{60}{100}$	59 $\frac{35}{100}$	6 53 $\frac{44}{100}$	30	6	36	(b) 4 18 $\frac{9}{100}$
	3	10	2	12	» 36	10	2	12	» 36
	35 $\frac{55}{100}$	60 $\frac{75}{100}$	10 $\frac{60}{100}$	71 $\frac{51}{100}$	6 89 $\frac{44}{100}$	40	8	48	4 54 $\frac{9}{100}$

(a) Dont fr. 5 63 $\frac{26}{100}$ à charge. (b) Dont fr. 3 53 $\frac{8}{100}$ à charge.

Id. » 90 $\frac{18}{100}$ à vide. Id. » 65 $\frac{1}{100}$ à vide.

État des droits à payer par tonneau pour le transport des charbons de terre, depuis Mons à Chauny.

	DROITS sur le chargement.	DROITS sur le tonnage à vide.	TOTAL pour le parcours entier.
Entre Saint-Ghislain et Chauny	Fr. 3 44 $\frac{70}{100}$	Fr. 1 09 $\frac{6}{100}$	Fr. 4 53 $\frac{76}{100}$

N^o 66.*Réduction des péages de la Sambre. — Lettre de M. Le Bon du 7 septembre 1839.*

Marchiennes-au-Pont le 7 septembre 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre dépêche du 16 août dernier (secrétariat n^o 519), vous me demandez une note sur les frais comparés des deux voies navigables de Mons et de Charleroy à Compiègne.

Divers voyages et une maladie m'ont empêché de répondre plus tôt à vos désirs : j'ai pensé ne pouvoir mieux faire, pour vous satisfaire, que de vous adresser un état récapitulatif, appuyé d'un état particulier, pour chacun de sept de nos bateaux qui ont été en 1838 de Jemmappes et de St-Ghislain à Compiègne. (En 1839 le bas prix du fret sur Paris et Compiègne nous a empêché d'en envoyer dans cette direction ; mais, du reste, les droits et les frais n'ont pas varié.)

Ces bateaux ont un port moyen de 150 tonneaux, et le montant de la dépense du voyage est, pour chaque, en moyenne, de fr. 975-47.

Les intermittences et les chances de la navigation, sur le canal de la Sambre à l'Oise, pendant le peu de temps de son ouverture, ont été cause que nous n'avons expédié à Paris qu'un seul bateau, *l'Élisa*, chargé de marbre brut, qui ne paie pas plus que la houille. L'état des frais de ce bateau jusqu'à Compiègne est ci-joint, sous le n^o 2, il s'élève à fr. 1,480-93. C'est-à-dire que la différence, entre les deux directions, est de plus de fr. 500 au détriment de celle de Charleroy.

Dans l'état précaire de la navigation, sur le canal de la Sambre à l'Oise, pendant les premiers temps de son ouverture, les dépenses de halage, à charge, du bateau *l'Élisa*, ont été peut-être un peu élevées, tant sur le canal que sur la Sambre française, de notre frontière à Landrecies ; mais, en supposant qu'après régularisation du service de halage, ces frais diminuent de fr. 25 p. %, et c'est tout ce que l'on peut espérer, la différence serait encore d'environ fr. 450.

Vous remarquerez encore, Monsieur le Ministre, sur l'état du bateau *l'Élisa*, que les droits de navigation seuls se sont élevés à fr. 1,172-83 ; c'est-à-dire à fr. 200 environ de plus que les droits et frais divers réunis de chacun des bateaux allant de Mons à Compiègne.

La comparaison de ces chiffres prouve mieux que toutes les dissertations et toutes les hypothèses possibles, comme on en a tant fait, 1^o que les droits sont trop élevés sur les canaux de la Sambre belge et française et sur celui de la Sambre à l'Oise ; 2^o que, sans une baisse notable de ces droits sur les trois canaux, il n'est pas possible que les matières pondéreuses et de peu de valeur, puissent y être transportées avec avantage.

On a objecté que le voyage de Mons à Compiègne demandant le double de temps du voyage de Charleroy à Compiègne, la différence, qui existe entre les frais des deux directions, serait compensée par la multiplicité des voyages ; mais, dès qu'il y a perte, une semblable raison ne peut être mise en avant, et c'est cependant celle sur laquelle on s'est le plus appuyé.

On ne sait encore ce que feront les concessionnaires des canaux français, depuis la frontière jusqu'à La Fère ; mais, en ce qui concerne la Belgique, je dois dire que le gouvernement agirait sagement, s'il baissait le tarif pour les houilles, minerais de fer, moellons, briques, chaux, sables, engrais, terres pyriteuses et alumineuses. C'est un contre-sens de voir les combustibles, ainsi que les matières premières, payer autant

que les fontes, et à plus forte raison que les fers fabriqués, et la hauteur du droit sur la Sambre est telle, qu'il ne se fait que peu ou point de transports de briques, chaux, moellons, sables, engrais, terres, etc., dont la valeur se trouverait immédiatement doublée, triplée, quadruplée, à fur et mesure que le bateau, qui les contient, parcourrait un plus grand nombre de distances. Je citerai seulement un exemple : un mètre cube de castine coûte 80 centimes et pèse 1,500 kilog. ou un tonneau et demi, le droit, tant à charge qu'à vide, sur la Sambre belge, étant de 19 centimes par tonneau, après avoir parcouru trois distances, la valeur du mètre cube de castine serait doublée.

Je souhaite, Monsieur le Ministre, que ces renseignements puissent vous être utiles ; si vous jugiez à propos de m'en demander d'autres, vous me trouverez toujours prêt à me mettre à votre disposition.

J'ai l'honneur d'être, avec respect, Monsieur le Ministre,

Votre très humble et très obéissant serviteur,

LE BON.

N° 1. *Relevé, suivant états ci-joints, des frais de voyage des bateaux ci-dessous désignés, partis de Jemmappes et de St-Ghislain, allant à la destination de Compiègne, et retour.*

NOMS DES BATEAUX.	DATES DE LEUR DÉPART.	NOMBRE DE TONNEAUX QU'ILS JAUGENT.	DROITS ET FRAIS		TOTAL.
			A CHARGE.	A VIDE.	
Le Remy	4 mai 1838. . .	146	764 82	201 62	966 44
L'Isidore	Id.	148	779 97	207 60	987 57
Le Baron.	Id.	148	776 52	206 54	983 06
L'Adolphe	29 mai 1838. . .	156	747 07	192 60	939 67
L'Eugène	6 juillet 1838. .	152	757 00	209 33	966 33
L'Ambroise	Id.	151	755 67	208 58	964 25
La Baronne	6 octobre 1838.	153	794 41	226 56	1,020 97
Totaux		1,054	5,375 46	1,452 83	6,828 29
Dont le 7° est de		150 57	767 92	207 54	975 47
Comparaison, suivant état ci-joint n° 2, des frais de voyage, de Charleroy à Compiègne avec retour, du bateau <i>l'Élia</i> , du port de.		155 00	1,235 78	245 15	1,480 93
La différence au détriment du parcours de Charleroy à Compiègne, est de .				 fr.	505 46

Frais de voyage du bateau le Remy, du port de 146 tonneaux, parti de Jemmappes pour Compiègne, le 4 mai 1838.

Un homme d'aide pour le chargement	fr.	10 00
Droit sur le canal de Mons à Condé, de Jemmappes à la frontière . . .		14 00
Aux halcurs, de Jemmappes à la frontière		14 00
de la frontière à Condé		1 50
Visite des douanes à Condé (aux ouvriers foreurs).		7 00
Visa pour timbre de la lettre de voiture.	»	35
Droit de navigation à Condé (contributions indirectes)		6 30
» à l'écluse Gœulzin (concession Honnorez)		22 08
» à l'écluse de Fresnes (id.)		42 24
» au bureau de Fresnes (contributions indirectes)		15 69
Halcurs, de Condé à La Folie		35 00
Un homme d'aide, de Condé à La Folie		4 40
Chevaux de halage, de La Folie à Valenciennes		9 40
Un homme d'aide, de La Folie à la porte Notre-Dame à Valenciennes .		4 00
Droit de navigation, à Valenciennes (contributions indirectes).		25 90
» à l'écluse d'Iwuy (concession Honnorez)		35 01
» au bureau de Cambrai (id.)		160 80
Chevaux de halage de Valenciennes à Cambrai.		35 00
» de Cambrai au Souterrain.		26 00
Un homme d'aide pour le passage du Souterrain		6 00
Droit de navigation à St-Quentin.		132 40
Chevaux de halage, du Souterrain à Chauny		35 00
Droit de navigation à Chauny.		95 15
Chevaux de halage, de Chauny à Janville		22 00
Un homme d'aide de Janville à Compiègne.		5 60
Total.	fr.	<u>764 82</u>

Frais de retour du même bateau à vide, de Compiègne à St-Ghislain.

Droit de navigation à Compiègne (contributions indirectes)		10 50
Chevaux de halage, de Compiègne à Chauny		14 00
Droit de navigation à Chauny.		32 45
» à St-Quentin.		39 60
Chevaux de halage, de Chauny au Souterrain		14 00
Droit de navigation à Cambrai.		13 05
» à l'écluse d'Iwuy		17 80
» au bureau de Fresnes		7 33
» à l'écluse de Fresnes		21 00
» au bureau de Condé.		3 95
» à l'écluse de Gœulzin, à Condé		11 00
Un homme d'aide, de Valenciennes à Condé		4 00
» de Condé à St-Ghislain		6 00
Droit de navigation sur le canal de Mons à Condé, à Malmaison		3 80
» à Hautrage.		1 60
» à St-Ghislain.		1 54
Total des frais de retour à vide.		<u>201 62</u>
allant à charge		<u>764 82</u>
Total des frais du voyage.	fr.	<u>966 44</u>

Certifié véritable, à Marchiennes, le 6 septembre 1839.

LE BON.

Frais de voyage du bateau l'Isidore, jaugeant 148 tonneaux, parti de Jemmappes pour Compiègne, le 4 mai 1838.

Droit de navigation sur le canal de Mons à Condé jusqu'à la frontière.	fr.	19 04
A un homme d'aide pour le chargement du bateau.		10 00
Aux haleurs de Jemmappes à la frontière.		14 00
» de la frontière à Condé.		1 50
Visite des douanes à Condé (pour les ouvriers foreurs)		7 00
Visa pour timbre de la lettre de voiture.		» 35
Droit de navigation à Condé (contributions indirectes)		6 77
» à l'écluse de Gœulzin (concession Honnorez)		23 88
» » de Fresnes (id.)		43 00
» au bureau de Fresnes (contributions indirectes)		15 97
Haleurs, de Condé à La Folie		35 15
Un homme d'aide, de Condé à La Folie		4 40
Chevaux de halage, de La Folie à Valenciennes		9 40
Un homme d'aide »		4 00
Droit de navigation à Valenciennes (contributions indirectes)		26 25
» à l'écluse d'Iwuy (concession Honnorez)		35 52
» à Cambray (id.)		163 00
Chevaux de halage, de Valenciennes à Cambray		35 00
Pour mettre la barque sur le bateau et ôter le gouvernail.		2 75
Chevaux de halage, de Cambray au Souterrain		25 00
Un homme d'aide, pour le passage du Souterrain		6 00
Droit de navigation à St-Quentin.		130 45
Chevaux de halage, du Souterrain à Chauny		34 00
Droit de navigation à Chauny.		99 44
Chevaux de halage de Chauny à Janville.		22 50
Un homme d'aide, de Janville à Compiègne		5 60
Total.	fr.	<u>779 97</u>

Frais de retour du même bateau à vide, de Compiègne à St-Ghislain.

Droit de navigation à Compiègne (contributions indirectes)	fr.	10 52
Chevaux de halage, de Compiègne à Chauny		15 50
Droit de navigation à Chauny.		33 68
» à St-Quentin.		40 90
Chevaux de halage, de Chauny au Souterrain		14 00
Droit de navigation à Cambray (contributions indirectes)		13 23
» à Iwuy (concession Honnorez)		17 80
» au bureau de Fresnes (contributions indirectes)		8 08
» à l'écluse de Fresnes (concession Honnorez)		21 50
Un homme d'aide, de Valenciennes à Fresnes		4 50
Droit de navigation au bureau de Condé.		3 50
» à l'écluse de Gœulzin (concession Honnorez)		11 80
Pour un homme de Condé à Malmaison.		2 50
Droit de navigation à Malmaison.		5 05
» à Hautrage.		2 52
» à St-Ghislain.		2 52
Total des frais de retour à vide.		<u>207 60</u>
Report des frais allant à charge.		<u>779 97</u>
Total des frais du voyage.	fr.	<u>987 57</u>

Certifié véritable, à Marchiennes, le 6 septembre 1839.

LE BON

Frais de voyage du bateau le Baron, du port de 148 tonneaux, parti le 4 mai 1838 de Jemmappes, allant à Compiègne.

Droit de navigation sur le canal de Mons, remonte de St-Ghislain à Jemmappes et descente de Jemmappes à la frontière.	fr.	19 18
A un homme d'aide pour chargement du bateau.		10 00
Haleurs de Jemmappes à la frontière		13 80
» de la limite à Condé		1 50
Visite des douanes à Condé (ouvriers forcés).		7 00
Visa pour timbre de la lettre de voiture.	»	35
Droit de navigation à Condé (contributions indirectes)		6 65
» à l'écluse de Gœulzin (concession Honnoretz).		23 40
» à l'écluse de Fresnes (id.).		42 75
» au bureau de Fresnes (contributions indirectes)		15 87
Haleurs, de Condé à La Folie		35 15
Un homme d'aide, de Condé à La Folie		4 50
Chevaux de halage, de La Folie à Valenciennes.		9 40
Droit de navigation à Valenciennes		26 25
Un homme d'aide pour monter le pont de la citadelle		4 00
Droit de navigation, écluse d'Iwuy (concession Honnoretz).		32 52
» à Cambray, canal de St-Quentin.		163 00
Chevaux de halage, de Valenciennes à Cambray		35 20
» de Cambray au Souterrain		25 00
Un homme d'aide pour le passage du Souterrain		6 00
Droit de navigation à St-Quentin.		130 45
» à Chauny.		99 45
Chevaux de halage, du Souterrain à Chauny		34 00
» de Chauny à Janville		22 50
Pour un homme d'aide, de Janville à Compiègne.		5 60
Total des frais à charge . . fr.		<u>776 52</u>

Frais de retour du même bateau à vide, de Compiègne à St-Ghislain.

Droit de navigation à Compiègne.	fr.	10 60
Chevaux de halage, de Compiègne à Chauny		15 50
Droit de navigation à Chauny		33 68
» à St-Quentin		40 90
Chevaux de halage de Chauny au Souterrain		14 00
Droit de navigation à Cambray.		13 23
» à Iwuy.		17 80
» à Fresnes (contributions indirectes)		7 84
» au concessionnaire de l'écluse de Fresnes		21 40
Un homme d'aide de Valenciennes à Fresnes		4 50
Droit de navigation au bureau de Condé.		3 43
» à l'écluse de Gœulzin		11 70
Pour un homme, de Condé à Malmaison.		3 00
Droit de navigation à Malmaison		4 48
» au Pont d'Hautrage		2 24
» à St-Ghislain		2 24
Total des frais de retour à vide. . .		<u>206 54</u>
» en allant à charge . .		<u>776 52</u>
Total des frais de voyage . . fr.		<u>983 06</u>

Certifié véritable, à Marchiennes, le 6 septembre 1839.

LE BON.

Frais de voyage du bateau l'Adolphe, du port de 156 tonneaux, parti de St Ghislain le 29 mai 1838, allant à Compiègne.

Un homme d'aide pour le chargement du bateau.	fr.	10 00
Droit de navigation sur le canal de Mons à Condé.		12 70
Aux haleurs jusqu'à la frontière		13 60
" des limites à Condé.		1 50
Visite des douanes à Condé (pour les ouvriers forceurs).		7 00
Visa pour timbre de la lettre de voiture.		" 35
Droit de navigation à Condé (contributions indirectes)		5 35
" à l'écluse de Gœulzin (concession Honnorez)		18 75
" à l'écluse de Fresnes (id.)		37 44
" au bureau de Fresnes (contributions indirectes)		13 93
Haleurs, de Condé à La Folie		38 25
Un homme d'aide, de Condé à La Folie		4 50
Chevaux de halage, de La Folie à Valenciennes		9 40
Un homme d'aide de La Folie "		4 40
Droit de navigation à Valenciennes (contributions indirectes)		26 25
" à Iwuy (concession Honnorez)		35 55
" à Cambrai, canal de St-Quentin.		163 00
Mise de la nacelle à bord		" 75
Chevaux de halage, de Valenciennes à Cambrai		33 50
" de Cambrai au Souterrain.		23 50
Un homme d'aide pour le passage au Souterrain		5 50
Droit de navigation au bureau de St-Quentin		130 45
" " à Chauny.		90 30
Chevaux de halage, du Souterrain à Chauny		33 00
" de Chauny à Janville		22 50
Un homme d'aide, de Janville à Compiègne		4 60
" pilote (brise-glace à Compiègne)		1 00
	fr.	<u>747 07</u>

Frais de retour du même bateau à vide, de Compiègne à St-Ghislain.

Droit de navigation à Compiègne (contributions indirectes).	fr.	10 60
Chevaux de halage, de Compiègne à Chauny		11 00
Droit de navigation à Chauny.		32 76
" à St-Quentin.		40 90
Chevaux de halage, de Chauny au Souterrain		17 00
Droit de navigation à Cambrai (contributions indirectes)		13 23
" à l'écluse d'Iwuy (concession Honnorez).		17 76
" à l'écluse de Fresnes (id.).		18 75
" au bureau de Condé (concession Honnorez).		2 80
" à l'écluse de Gœulzin à Condé (concession Honnorez)		9 40
Un homme d'aide, de Valenciennes à Condé		4 00
Droit de navigation sur le canal de Mons, bureau de Malmaison		4 20
" sur le canal de Mons, bureau d'Hautrage		2 10
" au bureau de St-Ghislain.		2 10
Un homme d'aide, de Condé à St-Ghislain.		6 00
Total des frais de retour à vide.		<u>192 60</u>
" allant à charge		<u>747 07</u>
Total général des frais du voyage. . fr.		<u>939 67</u>

Certifié véritable, à Marchiennes, le 6 septembre 1839.

Frais de voyage du bateau l'Eugène, du port de 152 tonneaux, parti de Jemmappes le 6 juillet 1838, allant à Compiègne.

Un homme d'aide pour le chargement du bateau	fr. 10 00
Droit de navigation sur le canal de Mons à Condé jusqu'aux frontières. .	19 17
Haleurs, de Jemmappes à la frontière	14 00
» de la frontière à Condé.	1 50
Visite des douanes à Condé (aux ouvriers forcurs).	7 00
Visa pour timbre de la lettre de voiture	» 35
Droit de navigation à Condé (contributions indirectes)	6 01
» au concessionnaire de l'écluse de Gœulzin	21 15
» » de Fresnes	42 25
» au bureau de Fresnes (contributions indirectes)	15 69
Haleurs, de Fresnes à La Folie	36 15
Chevaux de halage, de La Folie à Valenciennes	8 55
Droit de navigation, à Valenciennes (contributions indirectes)	26 96
» à Iwuy (bassin rond) (concession Honnorez)	36 48
» à Cambray, droit du canal de St-Quentin	167 40
Chevaux de halage, de Valenciennes à Cambray	25 00
» de Cambray au Souterrain.	24 00
Un homme d'aide pour le passage du Souterrain	5 00
Droit de navigation à St-Quentin	133 90
» à Chauny	101 54
Chevaux de halage, du Souterrain à Chauny	31 00
» de Chauny à Janville.	18 60
Un homme d'aide de Janville à Compiègne.	5 30
Total des frais à charge	fr. <u>757 00</u>

Frais de retour du même bateau à vide, de Compiègne à St-Ghislain.

Droit de navigation à Compiègne	10 85
Chevaux de halage, de Compiègne à Chauny	12 00
Droit de navigation à Chauny	34 33
Chevaux de halage, de Chauny à St-Quentin	14 50
Droit de navigation à St-Quentin.	41 90
Chevaux de halage, jusqu'au Souterrain.	3 40
Droit de navigation à Cambray.	13 38
» à Iwuy	18 24
» à Fresnes (contributions indirectes)	7 95
» au concessionnaire de l'écluse de Fresnes.	21 15
Pour un homme d'aide, de Valenciennes à Fresnes	6 20
Droit de navigation à Condé	3 11
» à l'écluse de Gœulzin, dans Condé	10 56
Un homme d'aide de Condé à Malmaison	2 50
Droit de navigation à Malmaison	4 78
» à Hautrage	2 24
» à St-Ghislain.	2 24
Total des frais de retour à vide.	209 33
» allant à charge.	<u>757 00</u>
Total général.	fr. 966 33

Certifié véritable, à Marchiennes, le 6 septembre 1839.

LE BON.

*Frais de voyage du bateau l'Ambroise, du port de cent cinquante-un tonneaux, parti le
6 juillet de Jemmappes, allant à Compiègne.*

A un homme d'aide, pour le chargement du bateau	fr. 10 00
Droit de navigation sur le canal de Mons à Condé	19 31
Haleurs, de Jemmappes à la frontière	13 80
» de la frontière à Condé.	1 50
Visite de la douane à Condé, pour les ouvriers foreurs	7 00
Visa pour timbre de la lettre de voiture.	» 35
Droit de navigation à Condé (contributions indirectes)	5 88
» à l'écluse Gœulzin (concession Honnorez)	20 64
» de Fresnes (concession Honnorez).	41 30
» au bureau de Fresnes (contributions indirectes)	15 36
Haleurs, de Condé à La Folie	35 15
Un homme d'aide, de Condé à La Folie	3 00
Chevaux de halage, de La Folie à Valenciennes	8 50
Droit de navigation à Valenciennes.	26 78
Un homme d'aide, de La Folie à Valenciennes	4 00
Droit de navigation à l'écluse d'Iwuy (concession Honnorez)	36 20
» à Cambray.	166 30
Chevaux de halage, de Valenciennes à Cambray	25 00
» de Cambray au Souterrain.	24 00
Un homme d'aide pour le passage du Souterrain	5 00
Droit de navigation à St-Quentin.	133 00
» à Chauny.	98 70
Chevaux de halage, du Souterrain à Janville	49 60
Un homme, de Janville à Compiègne	5 30
	fr. 755 67

Frais de retour du même bateau à vide, de Compiègne à St-Ghislain.

Droit de navigation à Compiègne	10 76
Chevaux de halage, de Compiègne à Chauny	12 00
Droit de navigation à Chauny.	34 57
Chevaux de halage, de Chauny au Souterrain	17 90
Droit de navigation à St-Quentin.	41 65
» à Cambray	13 49
» à Iwuy (concession Honnorez)	18 12
» à l'écluse de Fresnes (concession Honnorez)	20 64
» à l'écluse de Fresnes (contributions indirectes)	7 77
Un homme, de Valenciennes à Fresnes	6 20
Droit de navigation à Condé (contributions indirectes)	3 14
» à l'écluse Gœulzin (concession Honnorez)	10 32
Un homme d'aide, de Condé à Malmaison	2 50
Droit de navigation à Malmaison, canal de Mons à Condé.	4 76
» à Hautrage.	2 38
» à St-Ghislain	2 38
Total des frais de retour.	208 58
» à charge.	755 67
Total général des frais du voyage.	fr. 964 25

Certifié véritable, à Marchiennes, le 6 septembre 1839.

LE BON.

*Frais d'un voyage, de Jemmappes à Compiègne, du bateau la Baronne, du port de
153 tonneaux, parti de Jemmappes le 6 octobre 1838.*

Un homme d'aide pour le chargement	fr. 10 00
Droit du canal de Mons à Condé jusqu'à la frontière.	13 44
Haleurs, de Jemmappes à Malmaison, frontière.	17 00
» de la frontière à Condé.	1 50
Visite des douanes à Condé, aux ouvriers forceurs	7 00
Visa pour timbre de la lettre de voiture.	» 35
Droits de navigation à Condé (contributions indirectes)	6 84
» au concessionnaire de l'écluse de Gœulzin.	24 15
» de Fresnes	44 20
» au bureau de Fresnes	16 40
Haleurs de Condé à La Folie	35 15
Un pilote	5 00
Chevaux de halage, de La Folie à Valenciennes	9 40
Droit de navigation à Valenciennes	27 13
Un homme d'aide, pour le passage de la citadelle	4 00
Droit de navigation à l'écluse d'Iwuy.	36 72
» à Cambrai	168 50
Chevaux de halage, de Valenciennes à Cambrai	55 00
» de Cambrai au Souterrain	25 00
Pour mettre la barque sur le bateau	» 75
Un homme d'aide pour le passage du Souterrain.	5 00
Droit de navigation à St-Quentin.	134 85
» à Chauny.	103 08
Chevaux de halage, du souterrain à Chauny	32 00
» de Chauny à Janville.	17 00
Un homme d'aide, de Janville à Compiègne	5 70
Total des frais à charge. . . fr.	<u>794 40</u>

Retour du même bateau à vide, de Compiègne à St-Ghislain.

Droit de navigation à Compiègne (contributions indirectes)	10 73
Chevaux de halage, de Compiègne à Chauny	20 00
Droit de navigation à Chauny	34 78
Chevaux de halage, de Chauny à St-Quentin	16 50
Droit de navigation à St-Quentin	42 30
Chevaux de halage, de St-Quentin au Souterrain	4 00
Un homme d'aide pour le passage du Souterrain	1 50
Droit de navigation à Cambrai (contributions indirectes).	13 67
» à l'écluse d'Iwuy (concession Honnorez)	18 36
» à Fresnes (contributions indirectes)	8 30
» au concessionnaire de l'écluse de Fresnes.	22 10
» au bureau de Condé (contributions indirectes)	3 53
» (concession de l'écluse de Gœulzin)	12 06
Un homme d'aide, de Valenciennes à Condé	7 00
» pour traverser Condé	1 00
Droit de navigation à Malmaison	4 48
» au pont d'Hautrage	2 25
Un homme d'aide, de Condé à St-Ghislain	4 00
Total des frais de retour à vide.	<u>226 56</u>
» à charge.	<u>794 41</u>

Total général des frais du voyage. . . . fr. 1,020 97

Certifié véritable, à Marchiennes, le 6 septembre 1839.

LE BON.

N° 2. *Frais de voyage du bateau l'Élisa, du port de 155 tonneaux, allant à Compiègne, parti du Pont-de-Sambre, le 24 avril 1839.*

(Les frais et droits de navigation sont calculés comme si le bateau était parti de Charleroy.)

Droits de navigation, pour 8 distances, suivant le tarif, de Charleroy à la frontière de France.	178 93
Chevaux de halage, de Charleroy à la frontière de France	40 00
Droits de navigation, pour 11 distances, de la frontière de France à Landrecies.	276 90
Chevaux de halage, de la frontière de France à Landrecies	85 00
Droits de navigation, pour 13 distances $\frac{4}{10}$, de Landrecies à La Fère.	414 10
Chevaux de halage, de Landrecies à La Fère	85 00
Droits de navigation, de La Fère à Compiègne	116 25
Chevaux de halage de La Fère à Janville.	35 00
Un pilote, de Janville à Compiègne	4 60
Total des frais à charge.	fr. <u>1,235 78</u>

Retour à vide du même bateau.

Droits de navigation, de Compiègne à La Fère	31 70
Chevaux de halage, de Compiègne à La Fère	18 00
Droits de navigation, de La Fère à Landrecies	67 00
Chevaux de halage, de La Fère à Landrecies	12 00
Droits de navigation, de Landrecies à la frontière belge	16 50
Droits de navigation, de la frontière à Charleroy	71 45
Chevaux de halage, de Landrecies	<u>28 50</u>
Total des droits et frais à vide.	245 15
Report des frais à charge	<u>1,235 78</u>
Total général du voyage	fr. <u>1,480 93</u>

Droits de navigation. fr. 1,172 83

Halage. 308 10

Somme égale. . 1,480 93

Certifié véritable, à Marchiennes, le 6 septembre 1839.

LE BON.

N° 67.

Réduction des péages de la Sambre. — Pétition du conseil charbonnier de Charleroy.

(10 septembre 1839.)

MONSIEUR LE MINISTRE ,

La pensée de la canalisation de la Sambre et de l'Oise a eu pour but de faciliter l'écoulement des produits des nombreux établissements de l'arrondissement de Charleroy ; et, si cet arrondissement, si riche et si industriel, a donné un grand développement à ses moyens producteurs, c'est qu'il comptait sur une grande exportation que lui promettait cette communication facile avec la France ; les plus grands sacrifices furent faits par les exploitants de charbon, pour être en mesure de répondre aux besoins et aux demandes nombreuses qu'on attendait de ce pays.

Mais un obstacle insurmontable est venu rompre toutes nos espérances et paralyser

tous les efforts de l'industrie ; les exportations sur la France, par la Sambre, sont devenues impossibles, si le tarif des droits de navigation est maintenu au taux actuel ; les essais qui ont été faits jusqu'à ce jour, n'ont amené que des résultats désastreux pour les établissements qui les avaient tentés ; il en est même plusieurs qui ont été obligés d'employer le chargement de leurs bateaux pour subvenir aux frais de transport. Ainsi se sont évanouis, pour l'industrie houillère de Charleroy, les avantages qu'elle paraissait avoir par la jonction de la Sambre avec l'Oise.

Dans cette occurrence, c'est à vous qu'il appartient, Monsieur le Ministre, de venir à notre secours, en établissant sur la Sambre belge, un tarif qui réduise les droits et les mette en rapport avec ceux des canaux du département du Nord et de St-Quentin. Le tableau ci-dessous vous fera connaître l'énorme différence qui existe entre les droits établis sur le canal de Charleroy et ceux établis sur les canaux précités.

Un bateau de 140 tonneaux, partant de Charleroy pour Compiègne, point de jonction, parcourt $39\frac{1}{5}$ distances. Ce bateau paie de droit, dixième compris. fr. 951 43

Un bateau de 140 tonneaux, partant d'Anzin pour la même destination,
paie. 451 25

Différence en défaveur de Charleroy fr. 500 18

Vous voyez, Monsieur le Ministre, l'impossibilité pour les établissements de Charleroy, de pouvoir, avec une telle différence, résultant des tarifs des deux canaux, soutenir avec avantage les marchés français avec leurs concurrents, si vous ne consentez à modifier le tarif et à le mettre en rapport avec ceux établis sur les canaux que ces derniers parcourent.

Nous avons adressé nos réclamations aux compagnies françaises, pour la Sambre française et le canal de jonction de cette rivière à l'Oise, pour les engager à réduire également leurs tarifs des droits de navigation ; nous avons appris avec plaisir que nos réclamations avaient été admises en principe ; les administrateurs ont compris qu'il serait plus avantageux à leurs sociétés de faire ce sacrifice, bien compensé par l'énorme quantité de bateaux qui pourraient voyager sur leurs canaux et dont la navigation serait réduite à rien si on maintenait le tarif actuel. Serions-nous moins heureux près de vous, Monsieur le Ministre, refuserez-vous de reconnaître une telle différence et la nécessité d'une forte réduction dans les droits du tarif ? Nous avons la certitude du contraire, vous apprécierez notre réclamation et votre justice bien connue nous donne l'espoir qu'avant l'ouverture du canal, vous aurez décidé une question qui intéresse au plus haut degré l'arrondissement de Charleroy.

Le sacrifice que nous demandons au gouvernement n'est qu'apparent, car, avec le tarif actuel, la navigation sera minime et les droits, quoique élevés, rapporteront peu au trésor, tandis que leur réduction des deux tiers décuplerait pour le moins le nombre des bateaux qui la parcourent aujourd'hui.

Plein de confiance en votre justice, et convaincu de votre désir de faciliter l'industrie de Charleroy et les houillères en particulier, en rendant moins pénible le fardeau qui pèse sur elles et qui arrête leur prospérité, le conseil charbonnier du bassin de Charleroy, espère qu'il n'aura pas appelé en vain votre sollicitude sur ce point qui est une question de vie ou de mort pour nos établissements.

Ce sont, Monsieur le Ministre, de semblables considérations que celles que nous avons l'honneur de vous présenter, qui ont amené le gouvernement à faire droit aux justes réclamations des exploitants du couchant de Mons, en baissant les droits sur le canal de cette ville à Condé et sur le canal d'Antoing ; il aura la même sollicitude pour les exploitants de Charleroy.

Nous avons l'honneur d'être avec respect, Monsieur le Ministre,

Vos très humbles et obéissants serviteurs,

Les membres du conseil charbonnier, représentant 60 sociétés houillères,
Charleroy le 10 septembre 1839. *(Suivent les signatures.)*

Frais à un bateau de 140 tonneaux, chargé de charbon, de Charleroy à Compiègne.

SAVOIR :

Droits de navigation de la Sambre, de Charleroy à la frontière de France, à raison de 19 centimes 05 par tonneau et par distance, pour 8 distances, soit 40,000 mètres.	fr.	213 36
Droits de navigation, de la frontière à Landrecies, à 16 centimes par distance et par tonneau à charge, pour 11 distances. 55,500 mètr.		246 40
Droits de navigation du canal de jonction de la Sambre à l'Oise (à La Fère), à 20 centimes par distance et par tonneau, $13\frac{1}{5}$ distances, soit 65,638 mètr.		369 60
Droits de Charleroy à La Fère.	fr.	829 36
Droits de navigation, de La Fère à Chauny, 2 distances, à 10 centimes par tonneau et par distance, plus décime et quittance.		31 00
Droits de navigation du canal de Manicamp, à raison de 20 centimes par mètre cube ou 11 hectolitres ras et par distance, pour une distance, plus décime et quittance		31 00
Droits du canal de Janville, à raison de $12\frac{1}{2}$ centimes par tonneau et par écluse, ou $37\frac{1}{2}$ centimes pour les trois écluses, plus décime et quittance.		57 95
Droits de navigation sur l'Oise, de l'écluse de Janville à Compiègne, une distance à $1\frac{1}{4}$ centime par tonneau et par distance, et décime.		2 12
Droits de Charleroy à Compiègne.	fr.	951 43

Frais à un bateau de 140 tonneaux chargé de charbon, d'Anzin à la destination de Compiègne.

SAVOIR :

Droits de navigation de Fresnes à Valenciennes, à 8 centimes par tonneau, payant pour 140 tonneaux.	fr.	12 52
Droits de navigation de Valenciennes à Cambrai, à 24 centimes du tonneau, sur 140 tonneaux.		33 60
Péage à l'écluse d'Iwuy, à 24 centimes du tonneau, sur 140 tonneaux au tirant d'eau de 1 ^m ,20		33 60
Droits de navigation du canal de St-Quentin, à 10 centimes par tonneau et par distance, pour 10 distances, plus le décime		154 20
Droits du canal de Crozat, à 10 centimes du tonneau et par distance, pour 8 distances, plus le décime.		123 40
Droits du canal de Manicamp, à raison de 20 centimes par mètre cube, ou 11 hectolitres ras et par distance, pour une distance, plus décime et quittance (les 12 hectolitres pèsent 1,000 kil.)		33 86
Droits du canal de Janville, à raison de $12\frac{1}{2}$ centimes du tonneau et par écluse, ou $37\frac{1}{2}$ centimes au tonneau pour 3 écluses, plus décime et quittance		57 95
Droits de navigation sur l'Oise, de l'écluse de Janville à Compiègne, une distance, à $1\frac{1}{4}$ centime par tonneau et par distance, et décime.		2 12
	fr.	451 25

N^o 68.

Réduction des péages de la Sambre. — Avis de la chambre de commerce de Mons du 29 octobre 1839.

MESSIEURS,

Reconnaissant toute l'importance de la question qui vous est soumise, relativement à la réclamation du conseil des charbonniers du bassin houillier de Charleroy, ayant pour objet d'obtenir la réduction des deux tiers du droit établi sur la Sambre belge, vous avez nommé une commission de cinq membres, dans votre réunion du 13 de ce mois, pour satisfaire au contenu de la lettre de M. le gouverneur, en date du 4 du dit mois E. 12,137.

Cette commission, appréciant à son tour l'importance de la réclamation des exploitants des rives de la Sambre, a cru devoir recueillir tous les renseignements qu'elle jugeait nécessaires pour déterminer son opinion, et asseoir votre conviction à l'aide de calculs certains sur l'objet soumis à vos avis et considérations.

Nous ne nous sommes pas dissimulé, au premier examen de la réclamation dont il s'agit, toute la gravité de l'objet que nous avons à traiter en considérant notre mission comme membres de la chambre de commerce de l'arrondissement de Mons.

Nous avons pensé que ce corps ayant été établi pour donner des renseignements et avis sur des questions d'intérêts généraux, il avait aussi la mission spéciale de protéger les intérêts particuliers de l'arrondissement qu'il a été appelé à représenter.

Partant de ces deux principes pour émettre notre opinion sur une seconde réduction réclamée en faveur des droits établis sur la Sambre en Belgique, nous devons, avant tout, examiner la position des houillères du couchant de Mons, sous le rapport des charges onéreuses imposées à leurs produits, sur la ligne de navigation faisant suite au canal de Mons, par l'Escaut supérieur, par les canaux de St-Quentin, de Crozat et de l'Oise, jusqu'à Compiègne.

Cette réflexion toute naturelle et juste nous a portés, à établir comparativement sur les deux lignes de navigation :

1^o Quels sont les frais et droits à payer sur la Sambre et l'Oise canalisées, tant en France qu'en Belgique, pour un bateau chargé au tirant d'eau permis (un mètre de charge, quel que soit l'enfoncement à vide), parti de Charleroy pour Compiègne et revenu à vide au même point de départ ;

2^o Quels sont les frais et droits établis sur les canaux de Mons à Condé, de St-Quentin et l'Oise, depuis Jemmappes jusqu'à Compiègne, pour un bateau chargé au tirant d'eau total de 1^m,20 ; avec retour par cette voie jusqu'à Jemmappes.

3^o Si enfin, en diminuant les droits par la Sambre et l'Oise canalisées, il y aurait un moyen possible de compensation pour réduire, dans la même proportion, les frais et droits à payer, pour faire le même voyage en suivant la ligne de navigation par Condé.

Pour arriver à ce moyen, nous avons dû établir, d'après des bases certaines, nos chiffres de comparaison ; les charbonniers de Charleroy se sont également servis de calculs pour démontrer la justice de leur réclamation, et déjà ils se sont adressés aux concessionnaires de la Sambre et de l'Oise pour obtenir une réduction sur les droits concédés sur ces deux rivières.

Nous avons d'abord été convaincus, que si cette demande de réduction était accueillie dans les deux pays, elle perdrait à jamais la position invariable et acquise aux exploitations du couchant de Mons et qu'elle anéantirait des capitaux considérables, par la perte infaillible de la concurrence, ce que nous allons vous démontrer par des chiffres qui figurent au tableau joint à ce rapport.

Nous appelons position invariable, celle pour laquelle aucune diminution des frais,

droits et péages concédés soit possible d'ici à long-temps, et nécessiterait des capitaux considérables pour racheter la durée des concessions prolongées en faveur de M. Honnorez, aux passages des écluses de Fresnes, d'Iwuy, des canaux de St-Quentin, de Crozat et de l'Oise.

Les faits ainsi posés, nous avons établi nos calculs en prenant pour point de comparaison les villes de Jemmappes et de Charleroy, et non le départ d'Auzin, comme les pétitionnaires l'indiquent abusivement pour établir leurs calculs. Vous savez qu'il en coûte au batelier, pour faire le trajet de Jemmappes à Valenciennes, environ huit francs par tonneau.

Nous avons reconnu que les frais et droits acquittés pour un bateau du port de 150 tonneaux, chargé de 150,400 kilogrammes de houille, parti de Charleroy pour Compiègne et revenu au même point, s'élevaient à la somme de . . . fr. 1,986 15 faisant, par tonneau, fr. 13-24 $\frac{9}{100}$.

Et, pour le même bateau expédié de Jemmappes à la même destination, mais chargé de 132 tonneaux seulement, les frais et droits se sont élevés à . . . fr. 1,787 90 ou à fr. 13-34 $\frac{47}{100}$ par tonneau.

D'après ces chiffres, établis sur pièce à l'appui du tableau que nous vous soumettons, il y a une différence de 10 centimes par tonneau en faveur de la voie par la Sambre canalisée.

Nous devons vous expliquer comment il arrive que le même bateau, sur deux canaux différents et dans la même province, ait dans son chargement un excédant de 18 tonneaux sur la Sambre canalisée.

Quelle que soit la pesanteur du bateau vide sur cette rivière, le tirant d'eau de la charge réelle est toujours déterminé par un mètre de hauteur, tandis que, sur le canal de Mons, si l'enfoncement du bateau vide comporte 30 centimètres, celui de la charge réelle ne peut être que de 90 centimètres.

En d'autres termes, on ne tolère à Jemmappes qu'un enfoncement total de 1^m,20 (enfoncement à vide compris), tandis qu'à Charleroy, on ne s'enquiert pas de l'enfoncement à vide et, quel qu'il soit, on tolère un mètre de charge. Si le bateau tire 30 centimètres à vide, il ne peut donc prendre que 90 centimètres à Jemmappes, tandis qu'il prend un mètre à Charleroy, et cette différence de système est toujours au désavantage de Jemmappes, et le mode suivi sur la Sambre, pour déterminer le tirant d'eau du chargement réel, a pour conséquence qu'un bateau peut, sur la Sambre, avoir sur cette rivière un excédant de 14 à 18 tonneaux, suivant le plus ou le moins de pesanteur de son enfoncement à vide.

Ce système, bien qu'il soit à l'avantage du commerce, est contraire à celui de géodésie, suivi sur tous les fleuves et rivières, tant en France qu'en Belgique, pour déterminer la différence entre la capacité du bateau chargé ou vide.

Les frais de halage sur une navigation nouvellement établie, sont souvent plus élevés par le défaut de haleurs, mais, comme il arrive toujours que partout où il y a du travail, la concurrence s'établit, le nombre des haleurs venant à augmenter, il est presumable que les frais du halage, figurés au tableau pour une somme de fr. 350-55 acquittée à la remonte et à la descente sur la Sambre et l'Oise, seront bientôt réduits aux deux tiers de cette somme; il s'ensuivra, de ce chef, une diminution par tonneau, de 77 cent. $\frac{25}{100}$.

Ce chiffre de 77 centimes $\frac{25}{100}$ ajouté à la différence de dix centimes, que nous vous avons démontrée plus haut, donnera un avantage aux navigations de la Sambre et de l'Oise sur celle du canal de Mons, de 87 centimes par tonneau, faisant une somme de fr. 130-50 sur le voyage, pour une charge de 150 tonneaux.

Si à ces considérations vous ajoutez celle du salaire pour le travail des ouvriers, qui est beaucoup moins élevé à Charleroy qu'aux houillères du couchant de Mons, et la forte mesure donnée aux acheteurs à certains charbonnages de cette contrée, vous serez convaincus que les exploitations du couchant de Mons perdront la concurrence sur les bords de l'Oise et de la Seine, et qu'il ne sera plus admis dans la consommation de

charbons Flénu, que pour allumer, avec plus de vitesse, les fourneaux des mécaniques à vapeur.

D'après tous ces motifs que nous avons cru devoir faire valoir, dans l'intérêt d'une justice distributive envers les producteurs d'une même province, nous pensons qu'il n'y a pas lieu à réduire le droit de navigation établi sur le charbon de terre, pour le parcours de la Sambre belge.

Si, contre toute attente, cette opinion n'était pas admise, et que le gouvernement crût devoir faire en partie droit à la réclamation des exploitants de Charleroy, la première condition d'une réduction, si minime qu'elle soit, devrait être la réduction du droit de navigation perçu sur le canal de jonction de la Sambre à l'Oise sur les fontes belges qui paient 35 centimes par tonneau et par distance, tandis que les charbons n'en paient que 20 centimes. Les fontes devraient absolument être comprises au tarif, dans la même catégorie que les charbons, sinon elles se trouvent frappées d'un nouveau droit d'entrée déguisé, lorsque celui de fr. 44 par tonneau paraît certes suffisamment protecteur pour l'industrie française.

Mons, le 29 octobre 1839.

AUG. PILLION.

CH. SAINCTELETTE.

CH. LETORET.

J. DESTOMBES.

Le rapporteur,
LEGRAND-GOSSART.

TABLEAU

Des frais payés par un bateau parti à charge de JEMMAPPES à COMPIÈGNE, avec 1,844 hectolitres gailletteries Flénu, et retour.

Droits de navigation et de barrières au départ.	{	A Jemmappes	15 70	511 10			
		Condé, barrières	6 45				
		Fresnes, barrières	15 35				
		Fresnes, droits de navigation	41 30				
		Valenciennes "	25 05				
		Iwuy "	33 85				
		Cambray "	155 30				
		St Quentin "	124 30				
Chauny "	93 80						
Halage.	{	Les haleurs jusqu'à la Malmaison.	17 70	214 75			
		La Folie; treilleurs depuis Condé	35 15				
		" chevaux jusqu'à Valenciennes	9 40				
		Valenciennes; chevaux jusqu'à Cambray	67 00				
		Cambray; chevaux jusqu'au Souterrain	23 00				
		Souterrain; passage et lumière	14 50				
		Chauny; chevaux depuis le Souterrain.	33 00				
Janville; chevaux depuis Chauny	15 00						
Pilotes et navigateurs .	{	Un homme jusqu'aux limites	1 00	14 00			
		La Folie; le navigateur.	4 40				
		Valenciennes; l'homme de montage.	4 40				
		Compiègne; l'homme depuis Janville	4 20				
Frais divers	{	Brulage et boisson, l'homme de chargement	11 00	23 65			
		Paille et mastic.	3 00				
		Condé, enregistrement, acquit et pour-boire	1 10				
		" les trous.	7 00				
		Cambray, enregistrement de la lettre de voiture et aidants.	" 80				
" mise à bord du bachot.	" 75						
RETOUR.							
Droits de navigation et d'écluses.	{	Chauny	36 78	159 40			
		St-Quentin	44 95				
		Cambray	14 55				
		Iwuy, droits d'écluse	19 56				
		Fresnes, droits de navigation.	7 99				
		" droits d'écluse	21 24				
		Condé, droits de navigation	3 13				
Canal de Mons, droits de navigation	11 20						
Halage.	{	Chevaux de Compiègne à Manicamp	10 00	24 50			
		" de Chauny à St-Quentin	9 00				
		" jusqu'au Souterrain	2 50				
		" passage du Souterrain	3 00				
Aidants	{	Un homme jusqu'à Fresnes	4 40	6 90			
		Un homme, de Condé à St-Ghislain	2 50				
Frais divers		Mise à bord du bachot à St-Quentin	"	" 50			
Conducteur, inté- rêt, etc.	{	163 journées de conducteur à fr. 2	326 00	833 10	1,787 90		
		Patente à 165, l'an	73 09				
		Entretien du bateau 200	89 51				
		Valeur du bateau fr. 7,000					
La durée du voyage cal- culé sur la moyenne des voyages faits par ce bateau depuis sa construction.	{	" des agrès 300					
		Intérêts 7,300, à 5 p. % l'an	165 26				
		Amortissement du bateau fr. 7,000, à 5 p. % l'an	158 47				
		Usure des agrès sur 300, à 15 p. % l'an.	20 37				
La charge prise à Jemmappes, étant de 132 tonneaux (1,844 hect. gailletteries Flénu, à la moyenne de 72 kil.);							
La charge à Charleroy étant de 150 $\frac{4}{10}$ tonneaux;							
Il en résulte une charge possible en plus de 18 $\frac{4}{10}$ tonneaux à Charleroy, et, attendu que le droit de navigation, depuis Jemmappes à Compiègne, perçu d'après le tonnage au départ, s'élève à fr. 984-09, pour 132 tonneaux de charge, il y a à ajouter, en admettant la charge égale à celle prise à Charleroy, 18 $\frac{4}{10}$ tonneaux, pour lesquels il aurait fallu payer							
Total des frais de Jemmappes à Compiègne, en admettant la charge possible égale à celle sur la Sambre canalisée							

COMPARATIF

Des frais payés par un bateau parti à charge de CHARLEROY (écluse n° 11) à COMPIÈGNE, avec 150,040 kilog. de charbon, et retour.

				par distance. Fr.	
Droits de navigation au départ.	A Charleroy, depuis l'écluse n° 11, 8 $\frac{15}{100}$ distances, à 6 $\frac{3}{4}$ cents par distance et par tonneau, sur 155-3 tonneaux, fl. 85-43, à fr. 2-12 par florin	181 11	984 09	" 14 31	
		269 32		" 16 00	
		403 08		" 20 00	
		130 38			
Halage.	De Charleroy à Landrecies	130 00	244 80		
		90 00			
		10 40			
		14 40			
Pilotes.	Landrecies; le pilote depuis Maubeuge.	15 00	19 40		
		4 40			
Frais divers	L'homme de chargement.. . . .	7 20	14 05		
		3 00			
		" 35			
		3 50			
RETOUR.					
Droits de navigation.	A Chauny.	12 64	156 31		
		La Fère, 5 fr. par distance; pour 13 $\frac{4}{10}$		67 00	" 03 37
		Landrecies, 1-50 " 8 $\frac{6}{10}$		12 90	" 03 89
		Maubeuge, 1-50 " 2 $\frac{6}{10}$		3 90	" 59 77
		Charleroy, 8 $\frac{15}{100}$ distances, à 2 $\frac{1}{2}$ cents par distance et par tonneau, le fl. à fr. 2-12 sur 155 tonn. 30		60 37	
Halage.	Depuis Compiègne à Janville.	3 75	105 75		
		" Janville à Manicamp.		4 50	
		" Manicamp à Chauny.		1 50	
		" Chauny à Maubeuge		73 50	
		" Maubeuge à Charleroy		22 50	
Conducteur, intérêt, etc.	3 mois; journées de conducteur à fr. 60	180 00	461 25	1,986 15	
		" patente à 165, l'an.			41 25
		" entretien du bateau à 200 "			50 00
		Valeur du bateau fr. 7,000			
		" des agrès 300			
		2 mois; intérêts 7,300 à 5 p. %			91 25
		" amortissement du bateau fr. 7,000, à 5 p. %			87 50
26 jours par voyage. 100	" usure des agrès sur 300, à 15 p. %	11 25			
36 id.					
pour aller et venir. 144					
364					
Total des frais de Charleroy à Compiègne.				1,986 15	

N^o 69.*Réduction des péages de la Sambre. — Avis de la chambre de commerce de Charleroy.*

(31 octobre 1839.)

MONSIEUR LE GOUVERNEUR ,

La chambre de commerce de Charleroy a lu avec la plus grande attention , les deux requêtes du conseil charbonnier du bassin houillier de Gilly et Charleroy , jointes à votre lettre de demande d'avis du 4 courant, D. 12,137, et, d'après tous les renseignements qu'elle est parvenue à recueillir, elle s'est assurée que tous les faits sur lesquels ces requêtes , tendantes à un abaissement du tarif des droits de navigation sur la Sambre canalisée, à l'effet de faciliter l'expédition des charbons sur Paris , ne sont malheureusement que trop exacts, et méritent, à tous égards, la juste et bienveillante sollicitude du gouvernement.

En effet, les voies de communication ne sont établies dans un pays que pour favoriser son commerce et l'écoulement de ses produits, de manière à établir entre tous les producteurs une juste concurrence. C'est dans cette unique pensée que la canalisation de la Sambre a eu lieu, comme devant procurer un jour aux nombreux charbonnages du district de Charleroy, qui s'en trouvaient privés, un débouché avantageux sur Paris et les marchés de l'intérieur de la France ; mais, actuellement que ce débouché se trouve ouvert, il est démontré à toute évidence , que le but de cette pensée se trouve tout-à-fait manqué, et que, si le gouvernement veut qu'il se réalise, il faut absolument qu'il prenne l'initiative d'une diminution de droit de navigation sur la partie belge de ce canal, ce qui nécessairement engagera les entrepreneurs de la partie française à abaisser aussi leur tarif, ayant comme nous le plus grand intérêt à ce que nos charbons puissent s'écouler sur Paris, et, par là, atteindre le but que l'on s'est proposé.

La chambre de commerce est donc d'avis que la demande du conseil charbonnier de Charleroy, doit être accueillie favorablement par le gouvernement.

Recevez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre considération distinguée,

Le faisant fonctions de président à cause d'absence,
WAUTELET.

Le secrétaire,
POSCHET.

N^o 70.*Réduction des péages de la Sambre. — Avis du gouverneur du Hainaut.*

(18 novembre 1839.)

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Je me trouve en situation de satisfaire à votre dépêche du 30 septembre, secrétariat général n^o 384, par laquelle vous m'avez communiqué en copie :

1^o Une requête du conseil charbonnier du bassin de Charleroy, tendant à ce que le tarif des droits de navigation sur la Sambre canalisée, soit réduit de manière à faciliter l'expédition des charbons de Charleroy sur Compiègne et Paris ;

2° Une pétition aux mêmes fins, présentée par les administrations communales et des habitants de Gilly, Jumet et Lodelinsart.

Conformément à votre dépêche, j'ai entendu sur ces demandes les chambres de commerce de Charleroy et de Mons, dont les rapports sont ci-joints.

La chambre de commerce de Charleroy appuie fortement la réduction proposée. Elle déclare que tous les faits sur lesquels les demandes se fondent, sont exacts. « Les » voies de communication, dit-elle, ne sont établies dans un pays que pour favoriser » son commerce et l'écoulement de ses produits, *de manière à établir entre tous les » producteurs une juste concurrence*; c'est dans cette unique pensée que la canalisation » de la Sambre a eu lieu, comme devant procurer, un jour, aux nombreux charbonnages » du district de Charleroy, qui s'en trouvaient privés, un débouché avantageux sur » Paris et les marchés de l'intérieur de la France; mais, actuellement que ce débouché » se trouve ouvert, il est démontré à toute évidence que le but de cette pensée se trouve » tout-à-fait manqué, et que, si le gouvernement veut qu'il se réalise, il faut absolument » qu'il prenne l'initiative d'une diminution de droit de navigation sur la partie belge » de ce canal, etc. »

La chambre de commerce de Mons, au contraire, s'oppose formellement à la diminution demandée, dans l'intérêt de l'exploitation charbonnière de cet arrondissement. Les motifs et considérations qu'elle fait valoir sont graves, et soulèvent une question de concurrence et d'équilibre entre les producteurs du couchant de Mons et ceux de Charleroy.

De ce point de vue, la chambre a dû naturellement rechercher : 1° quels sont les frais et droits à payer sur la Sambre et l'Oise canalisées, tant en France qu'en Belgique, pour un bateau chargé au tirant d'eau permis (un mètr. de charge, quel que soit l'enfoncement à vide) *parti de Charleroy pour Compiègne*, avec retour à vide au point de départ; 2° quels sont les frais et droits établis sur les canaux de Mons à Condé, de St-Quentin et l'Oise, pour un bateau chargé au tirant d'eau total de 1^m,20, *depuis Jemmappes jusqu'à Compiègne*, avec retour à vide par la même voie, au point de départ;

3° Enfin, si en diminuant les droits sur la Sambre et l'Oise canalisées, il y aurait un moyen possible de compensation, pour réduire dans la même proportion, les frais et droits à payer pour le même voyage, en suivant la ligne de navigation par Condé.

Comme on le voit, la chambre de commerce de Mons a pris pour points de comparaison, Charleroy et Jemmappes, et non Charleroy et Anzin, établis par les pétitionnaires.

Elle produit un tableau contenant les détails les plus circonstanciés, relativement aux deux premiers points ci-dessus.

Suivant ce tableau, les frais et droits acquittés pour un bateau du port de 150 tonneaux, chargé de 150,400 kilogrammes de houille, parti de Charleroy pour Compiègne avec retour, s'élèveraient à la somme de fr. 1,986 15
faisant, par tonneau, fr. 13, 24 09.

Et, pour le même bateau expédié de Jemmappes à la même destination, mais chargé de 132 tonneaux seulement, les frais et droits s'élèveraient à . . . fr. 1,787 90
ou, par tonneau, à fr. 13, 34 47.

D'après ces chiffres, il y aurait une différence de dix centimes par tonneau en faveur de la voie que suivent les bateaux de Charleroy, pour arriver à Compiègne.

La chambre de commerce de Mons fait remarquer en outre, que, si les frais de halage sur une navigation nouvellement établie, sont souvent plus élevés qu'ailleurs par défaut de haleurs, cette circonstance cesse aussitôt que la concurrence s'établit, et que, par conséquent, le nombre de haleurs venant à augmenter, comme on doit le supposer, sur la Sambre et l'Oise, il est présumable que les frais de halage, portés au tableau pour une somme de fr. 350-55, acquittée à la remonte et à la descente, seront bientôt réduits aux 2/3 de cette somme, d'où il résulterait une diminution de 77 centimes 25 cent.

par tonneau, dans la dépense du trajet de Charleroy à Compiègne, ce qui, ajouté aux *dix centimes* de différence indiqués ci-dessus, donnerait un avantage à la navigation de la Sambre et de l'Oise, sur celle du canal de Mons, etc., de *quatre-vingt-sept centimes* (fr. 0,87) par tonneau, faisant une somme de 130 fr 50. c. sur le voyage, pour une charge de 150 tonneaux.

Le salaire des ouvriers, qui est moins élevé à Charleroy qu'aux houillères du couchant de Mons, et la forte mesure donnée aux acheteurs à certains charbonnages de cette dernière contrée, sont des circonstances qui paraissent à la chambre de commerce de Mons, devoir placer les exploitants de Charleroy dans une position plus avantageuse encore que ceux du couchant de Mons.

En résumé, la chambre est convaincue que, si la réduction proposée était admise dans les deux pays, elle ferait perdre à jamais la position acquise aux exploitations du couchant de Mons et anéantirait des capitaux considérables, placés dans ces entreprises, et ce, d'autant plus que les péages concédés sur les canaux français, ne pourraient être rachetés, ni même réduits, qu'à l'aide de grands sacrifices pécuniaires.

J'ai examiné cette affaire avec toute l'attention qu'elle mérite.

Je ne puis me dissimuler que la question est grave.

Si l'on ne faisait que réclamer le bénéfice de l'art. 7 de la loi du 1^{er} mai 1834, sur les chemins de fer, il n'y aurait aucune difficulté à accueillir la demande, la réduction devant profiter également à toutes les autres localités de la province, faisant usage de voies navigables; mais l'on sollicite pour les houillères de Charleroy une faveur toute spéciale, en même temps qu'elle serait exorbitante, puisque la réduction serait de 19 à 6 centimes, par tonneau et par distance d'une lieue, ou de fr. 1-55 à 0-48 par tonneau, pour le parcours de Charleroy à la frontière.

La canalisation de la Sambre belge, avait été appelée par les vœux de tous les intéressés : elle fut regardée comme un véritable bienfait. Et cependant, suivant l'acte de concession, le droit de navigation était fixé à 12 *cents*, ou 25 centimes, 40 cent. par tonneau et par lieue de navigation. Dès les premiers jours des événements de 1830, des démarches pour obtenir une diminution des droits, furent faites près du gouvernement provisoire, qui, par arrêté du 22 octobre 1830, accueillit la demande pour les bateaux d'un port inférieur à 120 tonneaux. Plus tard, un arrêté royal du 13 octobre 1832, réduisit le droit fixé par l'acte de concession, à celui de 9 cents ou 19 centimes 05 c. pour tous les bateaux sans distinction, et il est à remarquer que, d'après les termes de l'arrêté, cette réduction, considérée comme provisoire, n'était motivée que par l'état d'imperfection où se trouvaient les travaux de la canalisation.

D'un autre côté, pour dédommager le commerce des rives de la Sambre, de l'ouverture du canal de Charleroy à Bruxelles, le tarif des droits de navigation à percevoir sur le canal, fut combiné de manière que les bateaux chargés de charbon et autres marchandises venant de Charleroy ou des environs, sont placés sur la même ligne que ceux transportant les produits des houillères du centre.

Ce sont là, on ne peut s'empêcher de le reconnaître, des dispositions qui témoignent de la vive sollicitude du gouvernement pour le district houillier de Charleroy.

Il est bien vrai qu'une réduction de droits a été accordée également sur le canal de Pommerœul à Antoing, mais elle ne profite pas aux bateaux chargés pour Compiègne, qui n'empruntent que le canal de Mons à Condé.

Je ne pense dès-lors pas qu'il soit possible au gouvernement d'accorder la nouvelle faveur qu'on sollicite et qui serait d'une nature telle que les charbonnages du couchant de Mons auraient à en souffrir.

Sans doute, il serait bien désirable, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, qu'on pût faire tomber totalement, ou au moins réduire beaucoup les droits qui grèvent les différentes voies de communication; mais, indépendamment de l'inconvénient qu'il y aurait à priver l'État des ressources dont il a besoin pour l'entretien même de ces

communications, serait-il juste qu'il employât les ressources communes en faveur d'une faible fraction du pays, sans pouvoir faire la même chose pour d'autres fractions qui aussi souffrent de la haute élévation de leurs frais de transport, pour d'autres fractions surtout qui manquent totalement de communications ou à peu près ?

Si la réduction pouvait se faire à l'aide d'une contribution extraordinaire, à lever, en une ou plusieurs années, sur la contrée même appelée à en profiter, par exemple sur tous les contribuables de l'arrondissement de Charleroy, on pourrait adopter la mesure sans craindre de blesser aucun autre intérêt : c'est de cette manière aussi que la chose se pratiquait sous l'Empire. Mais, vouloir qu'après avoir, aux frais de l'État, avec les contributions de tout le royaume, racheté les droits des concessionnaires de la canalisation, on en fasse le sacrifice gratuit en faveur de ceux qui sont dans le cas de se servir de ce canal, ce serait léser les droits de tous les autres habitants du pays.

Cependant, si l'on pouvait prévoir qu'un léger abaissement des droits pût considérablement augmenter la navigation et compenser ainsi la perte que l'État aurait d'abord à faire, je ne verrais aucun inconvénient à ce que la demande fût accueillie en partie.

Le gouverneur du Hainaut,
THORN.

N^o 71.

Réduction des péages de la Sambre. — Lettre des administrateurs du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, du 4 décembre 1839.

Paris, le 4 décembre 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La diminution des droits de péage, établis sur la Sambre belge, est un acte de justice qui n'importe pas moins à la prospérité industrielle du district de Charleroy, qu'à celle des canaux de la Sambre nouvellement créés en France.

Il existe en Belgique deux bassins houilliers, qui peuvent maintenant concourir également à l'approvisionnement de Paris, celui de Mons et celui de Charleroy. Le premier est en possession de fournir presque seul toute la houille que la Belgique peut y importer, parce que, seul jusqu'ici, il a eu des moyens de transport par eau, pour arriver jusqu'à Paris.

Une nouvelle voie de communication entre Charleroy et Paris vient d'être établie par l'ouverture du canal qui joint la Sambre à l'Oise : elle appelle le district de Charleroy à participer aux avantages qui, jusqu'ici, ont été réservés aux exploitations du couchant de Mons. De là des craintes exagérées de la part des propriétaires de ces houilles, qui ne peuvent se décider à renoncer au monopole belge sur le marché de Paris.

Heureusement que personne mieux que vous, Monsieur le Ministre, n'est à même de distinguer, dans cette circonstance, l'intérêt particulier de l'intérêt général.

La Belgique fournit annuellement à la France 7 à 800,000 tonnes de houille, et la consommation en est telle que cette importation peut facilement s'augmenter, surtout dans un moment où une nouvelle voie de communication peut amener de nouveaux produits.

Le charbon du district de Charleroy n'est pas le même que celui de Mons : il donne beaucoup moins de fumée et peut être propre à beaucoup d'emplois auxquels ce

dernier ne convient pas. Il peut donc augmenter la consommation, et il y aurait injustice envers le district de Charleroy et perte pour la Belgique comme pour les canaux, à traiter ce nouveau débouché moins favorablement que l'ancien.

Dans l'état actuel des choses, les droits de péage sur la Sambre belge sont, tant pour l'aller que pour le retour à vide, de Charleroy à la frontière française, de 19 c^{es} $\frac{5}{100}$ par tonne et par distance de 5 kilomètres, ci. 19 c^{es} $\frac{5}{100}$

Tandis que, sur le canal de Mons à Condé, ils ne sont, tant pour l'aller que pour le retour à vide, que 2 c^{es} $\frac{8}{100}$ par tonne et par distance, ci. 02 c^{es} $\frac{8}{100}$

En sorte que, sur ce seul point, il existe une différence de. 16 c^{es} $\frac{3}{100}$
par tonne et par distance.

Ainsi, 8 distances séparant Charleroy de la frontière française, chaque tonne de charbon, provenant de cette localité, se trouve grevée d'une surtaxe de fr. 1-32, que les houilles de Mons n'ont pas à supporter.

Cette inégale répartition des charges excite avec raison les vives réclamations du district de Charleroy; les exploitants de cette localité demandent avec instance que les charbons, qu'ils peuvent fournir à la France, ne soient pas grevés, en Belgique, de droits plus forts que ceux qu'ont à supporter les charbons de Mons, ou, au moins, que ceux établis sur les canaux voisins.

Les deux voies qui communiquent de Mons et de Charleroy à Paris, se rencontrent à Farguères au-dessus de Compiègne, et il est reconnu par toutes les parties que, dans l'état actuel des choses, les droits que les charbons de Charleroy ou de Mons ont à supporter, tant pour arriver jusqu'à Compiègne, que pour faire revenir les bateaux vides de Compiègne à Charleroy ou à Mons, sont dans les proportions suivantes, savoir :

	Pour un bateau chargé de 150 tonneaux.	Par chaque tonne.
De Charleroy à Compiègne et retour.	1,140 90	7 58 ;
De Mons à Compiègne et retour.	763 79	5 08
Différence au préjudice de Charleroy.	377 11	ou 2 50 $\frac{1}{2}$ par tonne.

Pour rendre justice à tous, et satisfaire aux justes réclamations de Charleroy, il faut donc opérer sur l'ensemble des droits perçus sur la ligne de Charleroy à Compiègne, une diminution de fr. 2-50 par tonne. Nous sommes prêts, Monsieur le Ministre, à nous entendre avec MM. les gérants de la Sambre française canalisée, pour contribuer à cette réduction et la compléter, aussitôt que le gouvernement belge aura consenti à établir l'égalité entre le tarif de la Sambre belge et celui du canal de Mons à Condé.

Mais vous sentez, Monsieur le Ministre, que la compagnie que nous administrons, et qui n'est qu'usufruitière, doit recevoir l'exemple du gouvernement belge, qui est propriétaire incontestable; que cette compagnie qui a engagé des capitaux considérables dans une entreprise, toute d'intérêt public, et qui doit reconstituer son fonds social, ne peut prendre part à la réduction sollicitée, que dans une proportion beaucoup moins forte que le gouvernement belge, qui n'a point de fonds capital à reconstituer, et qui doit trouver de si grands dédommagements aux sacrifices qu'il pourrait faire.

D'après ces explications, il est sans doute inutile de répondre à un article du journal le *Fanal*, dans lequel il est dit que le parcours belge n'étant que du quart du parcours total, il conviendrait que la réduction fût supportée par quarts, $\frac{1}{4}$ pour la Belgique et $\frac{3}{4}$ pour la France. Il est évident que cet arrangement, qu'on donne comme équitable, serait au contraire tout-à-fait injuste, puisqu'il ne ferait supporter que le $\frac{1}{4}$ des charges au pays qui doit retirer tous les avantages de cette réduction, par suite de l'activité qu'elle imprimera à l'industrie de Charleroy. D'ailleurs, en faisant une rédu-

tion par distance, chacun supporte réellement sa part de la réduction dans une proportion parfaitement équitable.

Nous espérons donc, Monsieur le Ministre, que vous ferez prochainement droit aux réclamations du district de Charleroy, réclamations que nous appuyons de toutes nos forces, et que, en ce qui nous concerne, nous sommes pleinement disposés à prendre en considération.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre haute considération.

Les administrateurs du canal de jonction de la Sambre à l'Oise à Paris,

SANSON DAVILLIER.

Le B^{on} JAMES DE ROTHSCHILD.

No 72.

Réduction des péages de la Sambre.—Observations du conseil charbonnier de Charleroy, en réponse au rapport de la chambre de commerce de Mons.

(14 décembre 1839.)

MESSIEURS,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le travail de la commission, choisie dans votre sein et chargée de répondre aux observations faites par la chambre de commerce de Mons, contre la pétition que vous avez adressée à M. le ministre des travaux publics, tendant à obtenir une réduction des droits de navigation sur la partie de la Sambre, parcourant le territoire belge.

Sans rentrer dans les considérations, déjà émises dans votre pétition, pour prouver que, sans réduction des droits, le débouché par le canal de l'Oise était illusoire pour les produits du bassin de Charleroy, nous arriverons à réfuter les assertions de la chambre de commerce de Mons.

Dans le tableau présenté par cette chambre, des frais comparés d'un bateau chargé, partant de Charleroy pour Compiègne et revenant à vide, et d'un bateau également chargé, partant de Mons, pour la même destination et revenant à vide, nous admettons les chiffres posés par le rapporteur, à l'exception des dépenses comprises dans le dernier paragraphe, intitulé : *conducteurs, intérêts, etc.* En effet, jusque-là, les erreurs sont insignifiantes et ne modifient que peu le chiffre final.

La seule chose en question était, selon nous, la comparaison des droits de navigation et on pouvait écarter de la discussion les autres frais de *halage, pilotage, etc.*, comme cela a lieu dans le tableau B ci-annexé, et dont nous garantissons l'exactitude ; mais nous voulons bien les conserver dans la comparaison avec une estimation vraie.

La chambre de commerce de Mons a supposé qu'il fallait, pour un voyage de Jemmappes à Compiègne, 163 jours, tandis qu'elle a avancé qu'en 36 jours on ferait le voyage, aller et retour, de Charleroy à Compiègne. En d'autres termes, qu'on ne ferait dans l'année, que deux voyages de Jemmappes et qu'on en ferait quatre de Charleroy. C'est une supposition tout-à-fait gratuite. Les distances sont les mêmes et le nombre des écluses est aussi le même, de part et d'autre, comme nous l'indiquons dans la note ci-dessous (1).

(1) Nombre d'écluses de Charleroy à Compiègne.

1° Sambre belge	11
2° . . française	10
3° Canal de jonction	32
4° . . de La Fère à Chauny	2
Total.	55

Nombre d'écluses de Jemmappes à Compiègne.

1° Canal de Mons à Condé	6
2° Escaut, de Condé à Cambrai	15
3° Canal de St-Quentin	22
4° Canal de Crozat à Chauny	13
	56

D'après ces considérations, pourquoi ne pas supposer le même temps, pour un voyage sur l'une et l'autre ligne de navigation ?

C'est qu'il y aurait un avantage de fr. 570-10 en faveur de Mons, qu'il fallait déguiser dans un chapitre ~~à~~ droitement présenté.

Nous disons donc que la somme de fr. 833-10 portée, dans ce paragraphe, à la colonne de Jemmappes, est exagérée, et que, dans la colonne de Charleroy, les jours sont comptés d'une manière inexacte et la dépense rapetissée. Nous soutenons donc qu'on doit écarter ces chiffres de la discussion ou les établir avec vérité.

Avec des distances égales, ayant le même nombre d'écluses à franchir, on doit employer le même temps pour les deux voyages. Nous objectera-t-on que le grand concours de bateaux sur une même ligne entraîne à des lenteurs souvent considérables; nous répondrons par le souhait de voir Charleroy accablé du même malheur, quoique Charleroy n'ait pas, comme Mons, des échappements dans l'Escaut, la Sensée, la Somme, etc., ce qui débarrasse, de distance en distance, la ligne principale de navigation.

Nous ne relèverons pas l'erreur commise par la chambre de commerce de Mons, quand elle avance que les frais de transport de Jemmappes à Valenciennes sont de huit francs. C'était 0,80 qu'elle voulait dire; il n'y a qu'un déplacement de virgule.

Dans le tableau A ci-joint, nous avons reconnu que les frais et droits acquittés pour un bateau de 150,400 kil. de houille, parti de Charleroy à Compiègne et revenu à vide au même point, s'élevaient à la somme de fr. 1,986 15

Faisant par tonne 13 20

Et, pour un bateau expédié de Jemmappes à la même destination et retour, mais chargé de 132 tonneaux, les frais et droits de navigation se sont élevés à fr. 1,416 05

Faisant par tonne. 10 72

Ces chiffres sont établis sur les documents fournis par la chambre de commerce de Mons, modifiés comme nous l'avons dit.

Il est une autre considération à faire valoir.

Le charbon de Mons est beaucoup moins dense que celui de Charleroy. Ainsi, dans la première localité, l'hectolitre ne pèse que 72 kilog. (*Voir* le tableau de la chambre de commerce de Mons), tandis qu'à Charleroy, l'hectolitre ras pèse de 88 à 96 kilog., admettons 90.

De là, le bateau chargé de 150 tonneaux de charbon de Charleroy, ne contient que 1,671 hect.
Et celui de Mons, chargé de 132 tonneaux, contiendra. 1,833 »

Or, le commerce de charbon, en France et à Paris, se fait tout à la mesure, et le *Flénu* profite de tout son avantage procuré par la densité de sa substance.

Rapprochant ces chiffres du nombre d'hectolitres contenus dans chacun des bateaux, en comparaison de ceux qui indiquent le prix du transport, nous trouvons, en faveur de Jemmappes, une différence de 42 cent. par hectolitre.

<i>Distances de Charleroy à Compiègne.</i>		<i>Distances de Jemmappes à Compiègne.</i>	
1 ^o Sambre belge	8 15 ¹ / ₁₀₀	De Jemmappes à Condé	4
2 ^o " française	11 20 ¹ / ₁₀₀	De Condé à Cambrai	11 3 ¹ / ₄
3 ^o Canal de jonction	13 20 ¹ / ₁₀₀	De Cambrai à St-Quentin	10
4 ^o " de La Fère à Chauny	3	De St-Quentin à Chauny	9
5 ^o De Chauny à Compiègne.	4 25 ¹ / ₁₀₀	De Chauny à Compiègne.	4 1 ¹ / ₄
	<u>39 80¹/₁₀₀</u>		<u>39</u>
La Sambre de Charleroy à Landrecies		L'Escaut de Condé à Cambrai monte de	
monte de		26 ^m ,20	
De Charleroy : distances en rivière		De Jemmappes : distances en rivière et en	
et en montant		montant.	
19		12	

Notons encore que la perception des droits de douane à l'entrée en France, faite d'après le poids réel, favorise la vente au volume, et que Mons trouve encore là une prime sur Charleroy.

L'explication donnée par la chambre de commerce de Mons, de la différence de l'importance du chargement, sur les deux lignes en opposition, ne nous paraît pas rationnelle; nous admettons que l'enfoncement total du bateau sur les canaux de Mons, de l'Escaut et de St-Quentin, ne puisse être que de 1^m,20; des règlements l'ont ainsi posé; et que, si l'enfoncement des bateaux à vide est de 0^m,30, la charge ne puisse être que de 0^m,90.

Mais, si les règlements n'ont pas limité l'enfoncement sur la Sambre belge, la Sambre française et le canal de jonction à l'Oise, et qu'ils n'aient pas fixé un *maximum* d'enfoncement, tout compris, il n'en est pas moins vrai que ce *maximum* est tout fixé par la nature des choses, et que l'on ne peut pas naviguer avec un enfoncement qui dépasse 1^m,20, et que, même avec cet enfoncement, on ne peut que rarement passer au bief de partage du canal de jonction. C'est un point où l'eau manque souvent et où elle manquera plus encore, quand le canal sera plus fréquenté. Les petits bateaux du canal de Bruxelles, et le fait est connu de tout le monde, sont arrêtés sur la Sambre avec 1^m,20 d'enfoncement et ils ne peuvent prendre, sur cette rivière, tout le chargement qu'ils comportent sur le canal de Charleroy à Bruxelles.

Nous nions donc qu'on puisse, en tout temps, prendre à Charleroy un chargement de 18 tonneaux plus fort qu'à Jemmappes, et, dans cette dernière localité, on profite toujours, malgré les règlements, de la possibilité que donnent des eaux fortes, d'augmenter le poids du chargement.

La chambre de commerce de Mons parle de la position invariable des exploitants du couchant de cette ville; mais nous l'enivrons, nous, cette position, nous qui avons aventuré des capitaux aussi considérables et qui n'avons qu'une voie de salut, jusqu'ici dérisoire et toujours problématique.

Le couchant de Mons n'a-t-il pas sa ligne de navigation vers le centre de la France, et les départements du nord-ouest, à un taux que nous souhaitons pour nous? N'a-t-il pas l'Escaut, les Flandres, la moitié de la Belgique et la Hollande peut-être? N'aura-t-il pas bientôt, par l'Espierre, les places importantes de Lille et Roubaix? La qualité des charbons de Mons, toute spéciale et partout si bien appréciée, laissera-t-elle place aux charbons durs de Charleroy? On ne peut l'espérer qu'avec un immense surcroît de consommation.

Et Charleroy, quelle est sa position? nous ne la dirons pas invariable, n'en plaise à Dieu! mais déplorable pour le moment; la consommation locale est restreinte. Nous trouvons Namur et Liège, avec nos qualités, en descendant ou remontant la Meuse. Le canal de Charleroy à Bruxelles, à petite section, entrave les expéditions vers le centre de la Belgique et ne nous conduit dans les Flandres qu'avec des frais énormes. Vient enfin la Sambre communiquant à l'Oise et la Seine, mais, nous le répétons, les taux élevés des droits de navigation ne nous permettent pas d'en profiter, et quand il est *notoire* que Mons expédie à Paris, à 15 fr. le tonneau, le taux de nos expéditions a été de 22 à 24 fr. Nous demandons une enquête à ce sujet, car enfin ces données matérielles renversent tous les chiffres alignés et toutes les phrases tirées au cordeau. Cependant voilà jusqu'à présent notre position commerciale: lutter au prix de 22 fr. contre un concurrent qui expédie au prix de 15 fr. et quelquefois moins.

Qu'on ne nous parle pas de nos expéditions par terre: nous avons perdu nos débouchés de Louvain et Tirlemont, depuis que le rail-way y conduit les houilles de Liège; et nous en sommes à solliciter notre branche de chemin de fer.

Le halage, dit-on, diminuera d'un tiers par la concurrence qui s'établira entre les relayeurs: si cela était vrai, il y aurait plus de possibilité d'expédier de Charleroy, et alors que résulterait-il du plus grand concours de bateaux sur cette ligne? Ou bien, les

relais seraient encore insuffisants, et il y aurait encore augmentation dans le prix du halage; ou bien ils deviendraient capables de faire tout le service, et le prix serait, comme partout, proportionné aux distances, à la force des courants et aux retards amenés par le passage des écluses. Et, dans cette hypothèse, il ne pourrait jamais devenir inférieur à celui que paient les charbons de Mons; puisque les distances sont les mêmes, les écluses en aussi grand nombre, de part et d'autre, comme nous l'avons fait connaître (note 1), et surtout, quand on considère que les bateaux de Charleroy ont 37^m,69 de monte verticale jusqu'au point de partage, tandis que ceux de Jemmappes n'ont que 26^m,20; et encore que les bateaux de Charleroy ont à franchir 19 distances en rivière rapide, quand ceux de Jemmappes n'ont que 12 distances à franchir en rivière. Environ $\frac{1}{3}$ de plus de courant à remonter; or, c'est là qu'est la difficulté et le coût du halage.

Les salaires des ouvriers qu'on dit plus forts à Mons qu'à Charleroy, sont cependant dans ce dernier district plus que doublés depuis trois ans. Au surplus, ce n'est pas le prix de la journée dans les deux bassins houilliers qu'il faut comparer, mais le *prix de revient de la houille*. Car, à Mons, si l'ouvrier est payé plus cher, ce que nous ignorons, il fait plus de besogne, parce qu'il est favorisé par le gisement de la houille et parce qu'il est plus actif et plus habile.

Quant à la forte mesure que l'on doit faire aux acheteurs à Jemmappes, oublie-t-on que Charleroy, pour concourir sur les mêmes marchés, devra faire les mêmes sacrifices. Cette concurrence dans laquelle Mons aura tous les avantages de la réputation acquise, de la qualité des produits, de la facilité de l'exploitation et des relations faites, ne peut compromettre que l'avenir de Charleroy où l'exploitation est difficile, et où tout est à créer ou à obtenir.

En résumé, nous invoquons aussi les principes de justice distributive pour demander la diminution des droits, sans laquelle nous ne pouvons sauver d'une ruine complète les grands capitaux engagés dans l'exploitation houillère. Notre gouvernement verra bien que cette réduction ne compromet pas le bassin de Mons, et que c'est donner aux charbons belges un écoulement en France, que de diminuer les droits en question. Il considérera que c'est l'intérêt général de la Belgique, qui la réclame, puisque ce placement des charbons belges en France fera pencher, en faveur de la Belgique, la balance des échanges entre les deux nations.

Pour ce qui est de la réduction indiquée sur les droits de navigation que paie la fonte, bien que le comité charbonnier ne soit pas appelé directement à traiter la question, nous nous réunissons de grand cœur à la chambre de commerce de Mons, pour la demander et nous l'appelons de tous nos vœux.

Charleroy, le 14 décembre 1839.

(*Suivent les signatures.*)

A.**TABLEAU COMPARATIF** des frais payés par un bateau parti :

*A charge de Jemmappes à Compiègne, avec 1,844 hectolitres gailletteries
Flénu, et retour ;*

*A charge de Charleroy (écluse n° 11) à Compiègne, avec 150,400 kil. de
charbon et retour.*

JEMMAPPES A COMPIÈGNE.

Droits de navigation et de barrières au départ.	{	A Jemmappes	Fr. c.	
		Condé, barrières.	15 70	
		Fresnes, barrières	6 45	
		Fresnes, droits de navigation	15 35	
		Valenciennes	41 20	
		Iwuy	25 05	
		Cambray	33 85	
		Saint-Quentin	155 30	
Chauny	124 30			
			93 80	511 10
Halage:	{	Les haleurs jusqu'à la Malmaison.	17 70	
		La Folie, treilleurs depuis Condé.	35 15	
		" chevaux jusqu'à Valenciennes	9 40	
		Valenciennes, chevaux jusqu'à Cambray	67 00	
		Cambray, chevaux jusqu'au Souterrain	23 00	
		Au Souterrain, passage et lumières	14 50	
		Chauny, chevaux depuis le Souterrain	33 00	
Janville, chevaux depuis Chauny.	15 00	214 75		
Pilotes et navigateurs	{	Un homme jusqu'aux limites	1 00	
		La Folie, le navigateur	4 40	
		Valenciennes, l'homme de remontage	4 40	
		Compiègne, l'homme depuis Janville	4 20	14 00
Frais divers	{	Brulage et boisson, l'homme de chargement	11 00	
		Paille et mastic	3 00	
		Condé, enregistrement, acquit et pour-boire	1 10	
		" les trous	7 00	
		Cambray, enregistrement de la lettre de voiture et aidant	" 80	
		" mise à bord du bachot.	" 75	23 65
RETOUR.				
Droits de navigation et d'écluses.	{	Chauny.	36 78	
		Saint-Quentin	44 95	
		Cambray	14 55	
		Iwuy, droits d'écluse	19 55	
		Fresnes, droits de navigation	7 99	
		" droits d'écluse.	21 24	
		Condé, droits de navigation	3 13	
		Au canal de Mons, droits de navigation.	11 20	159 40
Halage.	{	Chevaux de Compiègne à Manicamp.	10 00	
		" de Chauny à Saint-Quentin.	9 00	
		" jusqu'au Souterrain	2 50	
		" passage du Souterrain	3 00	24 50
Aidants	{	Un homme jusqu'à Fresnes	4 40	
		Un homme de Condé à St-Ghislain	2 50	6 90
Frais divers	{	Mise à bord du bachot à St-Quentin.		" 50
				954 80
Différence en faveur du bateau de Jemmappes				570 10
				1,524 90

OBSERVATIONS.

Pour compléter le tableau ci-dessus, il faut y ajouter, en supposant quatre voyages par an, pour Jemmappes comme pour Charleroy, puisque nous avons démontré que toutes les circonstances étaient égales de part et d'autre, le relevé du paragraphe intitulé :

Conducteur, intérêts, etc.

Fermeture, 4 mois 120 jours.

Chargement et déchargement, à

25 jours par voyage 100

36 " aller et venir 144

364

3 mois, journées de conducteur à fr. 60	fr. 180 00
" patente à fr. 165 l'an	41 25
" entretien du bateau à 200	50 00
Valeur du bateau 7,000	
" des agrès 300	
3 m. intérêts, sur 7,300, à 5 %	91 25
" amortissement 7,000, à 5 %	87 50
" usure des agrès 300, à 15 %	11 25

461 25

CHARLEROY A COMPIÈGNE.

Droit de navigation au départ.	{	A Charleroy, depuis l'écluse n° 11, 8 $\frac{1}{5}$ distances, à 6 $\frac{1}{2}$ cents par distance et par tonneau, sur 155-3 tonneaux, fl. 85-43 à fr. 2-12 par florin.	181 11	934 09	Pa distance Fr. » 14 31 » 16 00 » 20 00
		Jeumont, 11 $\frac{1}{10}$ distances, à 16 centimes par tonneau; pour 150 $\frac{4}{10}$	269 52		
		Landrecies, 13, 4 distances à 20 centimes par distance et par tonneau, sur 150 $\frac{4}{10}$	403 08		
		Chauny	130 38		
Halage.	{	De Charleroy à Landrecies	130 00	244 80	
		De Landrecies à La Fère	90 00		
		De La Fère à Chauny	10 40		
		De Chauny à Janville	14 40		
Pilotes.	{	Landrecies, le pilote depuis Maubeuge	15 00	19 40	
		Janville, un homme jusqu'a Compiègne.	4 40		
Frais divers	{	L'homme de chargement	7 20	14 05	
		Paille et mastic	3 00		
		Landrecies, enregistrement de la lettre de voiture	» 35		
		Les trous	3 50		
RETOUR.					
Droits de navigation.	{	Chauny	12 64	156 81	» 05 57 » 03 89 » 59 77
		La Fère, fr. 5 par distance, pour 13 $\frac{4}{10}$	67 00		
		Landrecies, 1-50 " " 8 $\frac{6}{10}$	12 90		
		Maubeuge, 1-50 " " 2 $\frac{5}{10}$	3 90		
		Charleroy, 8 $\frac{1}{5}$ distances, à 2 $\frac{1}{4}$ cents par distance et par tonneau, le florin à fr. 2-12, sur 155 tonneaux 30.	60 37		
Halage.	{	Depuis Compiègne à Janville	3 75	105 75	
		" Janville à Manicamp	4 50		
		" Manicamp à Chauny	1 50		
		" Chauny à Maubeuge	73 50		
		" Maubeuge à Charleroy	22 50		
				1,524 90	

On aurait alors, pour tous frais et droits acquittés, aller et retour d'un bateau de charbon de Charleroy, arrivé à Compiègne fr. 1,986 15

Et d'un bateau de Jemmappes au même lieu 1,416 05

Différence à l'avantage de Jemmappes 570 10

Le bateau de Charleroy contenant 150,400 kil. et coûtant fr. 1,986-15, le prix de la tonne sera de fr. 13 20

Celui de Jemmappes contenant 132,000 kil. et coûtant fr. 1,416-05, le prix de la tonne sera de. . . 10 72

« En raison de la densité différente du charbon des deux bassins, par suite de laquelle l'hectolitre de gaillettes de Mons ne pèse que 72 kil. tandis que l'hectolitre ras du charbon de Charleroy pèse moyennement 90 kil. nous faisons ressortir le grand avantage, en faveur du couchant de Mons, qui vend tous ses produits à la mesure et non au poids.

Cherchons donc le prix du transport d'un hectolitre :

Les 150,400 kil de charbon de Charleroy faisant 1,671 hect. ras, de 90 kil., le transport d'un hectolitre reviendra à 1 19

Les 132,000 kil. de charbon de Jemmappes faisant 1,834 hect. de 72 kilogr., le transport d'un hectolitre reviendra à. 0 77

Différence en faveur de Jemmappes, quarante-deux centimes fr. 0 42

B.

Comparaison des frais de navigation à supporter pour un tonneau de houille, de Charleroy à Compiègne, d'une part, et de Mons au même point, d'autre part.

1° Droits de navigation sur la Sambre belge, de Charleroy à la frontière de France, à raison de 19.05 par distance, retour compris, pour 8 distances. (Art. de l'arrêté royal du 13 octobre 1832.)	1.524
2° Droits de navigation, de la frontière à Landrecies, à 16 centimes par tonneau et par distance, pour 11 distances $\frac{1}{2}$, 55,500 mètres	1.760
3° Droits sur le canal de jonction de la Sambre à l'Oise jusqu'à La Fère, à 20 centimes par distance et par tonneau, pour 13 distances $\frac{1}{5}$, 65,628 mètres.	2.625
4° Droits sur le canal de La Fère et sur le canal de Crozat, à 10 centimes par distance et par tonneau, pour 2 distances ensemble et décime	0.220
5° Droits du canal de Manicamp, à raison de 20 centimes par mètre cube, admis pour un tonneau et par distance, 1 distance et décime	0.220
6° Droit du canal de Janville, à raison de 12 centimes $\frac{1}{4}$ par tonneau et par écluse, pour les trois écluses et décime	0.412
7° Droits sur l'Oise, de l'écluse de Janville à Compiègne, 1 $\frac{1}{4}$ par distance et par tonneau, pour 1 distance et décime	0.013
	<u>fr. 6.774</u>

1° Droits sur le canal de Mons jusqu'à la frontière de France, à raison de 28 centimes, par 10 tonneaux et par distance, pour 3 distances	0.084
2° Droits à Condé, à raison de 3 centimes du tonneau	0.030
3° Péage à l'écluse de Gœulzin, à 12 centimes du tonneau	0.120
4° Péage à l'écluse de Fresnes, à 24 centimes du tonneau	0.240
5° Droits de Fresnes à Valenciennes, à 8 centimes du tonneau.	0.080
6° Droits de Valenciennes à Cambray, à 24 centimes du tonneau	0.240
7° Péage à l'écluse d'Iwuy, à 24 centimes du tonneau	0.240
8° Droits sur le canal de St-Quentin, à 10 centimes par tonneau et par distance, pour 10 distances et décime	1.100
9° Droits du canal de Crozat, à 10 centimes du tonneau et par distance, pour 8 distances	0.880
10° Droits du canal de Janville, comme ci-contre	0.220
11° Droits du canal de Manicamp	0.220
12° Id. sur l'Oise à Compiègne.	0.013
	<u>fr. 3.467</u>

Frais de route.

1° Droits sur le canal de Janville, à 2 centimes $\frac{1}{4}$ par tonneau et par écluse, pour 3 écluses, décime, etc.	0.083
2° Droits sur le canal de Manicamp, à 65 centimes par distance, pour 1 $\frac{1}{5}$ distance, décime et quittance, calculés pour 150 tonneaux	0.006
3° Droits du canal de Crozat et La Fère, à 2 centimes $\frac{1}{2}$ par tonneau et distance, pour 2 distances	0.055
4° Droits du canal de jonction, 13 distances $\frac{1}{3}$, à fr. 3 par bateau et par distance, calculé pour 150 tonneaux.	0.264
5° Droits de la Sambre française, à fr. 1.50 par distance et par bateau, pour 11 distances à répartir sur 150 tonneaux.	0.110
6° Droits sur la Sambre belge : ce droit de retour est compris dans les fr. 19.05 de l'aller	»
	<u>fr. 0.518</u>

Ensemble . . $\left\{ \begin{array}{l} 6\ 774 \\ 0\ 518 \\ \hline 7\ 292 \end{array} \right.$

1° Droits sur le canal de Janville, comme ci-contre	0.083
2° Droits sur le canal de Manicamp	0.006
3° Id. de Crozat, à 2 centimes $\frac{1}{4}$ par tonneau et par distance, pour 3 distances et décime	0.220
4° Droits sur le canal de St-Quentin, 2 centimes $\frac{1}{5}$ pour 10 distances et décime.	0.083
5° Droits sur le canal de Cambray à Valenciennes, 8 centimes par tonneau et par distance, et décime.	0.088
6° Péage à l'écluse d'Iwuy, 12 centimes par tonneau et par distance, et décime	0.120
7° Péage à l'écluse de Fresnes, 12 centimes par tonneau et par distance, et décime	0.120
8° Droit de navigation à Valenciennes, à 4 centimes du tonneau, et décime	0.044
9° Péage à l'écluse de Gœulzin, à 6 centimes du tonneau, et décime.	0.060
10° Droit sur le canal de Mons, 14 centimes par 10 tonneaux et par distance, pour 4 distances.	0.056
	<u>fr. 0.885</u>

Ensemble . . $\left\{ \begin{array}{l} 3\ 467 \\ 0\ 885 \\ \hline 4\ 352 \end{array} \right.$

Différence en faveur de Mons, fr. 2 940.

N^o 73.*Réduction des péages de la Sambre. — Observations de M. Basse, en réponse au rapport de la chambre de commerce de Mons.*

Bruxelles, le 24 décembre 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint les observations auxquelles a donné lieu le rapport de la chambre de commerce de Mons relativement à la question de l'abaissement des droits de navigation établis sur les canaux de la Sambre.

Je suis chargé de vous faire parvenir ces observations au nom des gérants de la société de la Sambre française canalisée et du conseil d'administration du canal de jonction de la Sambre à l'Oise.

J'ai l'honneur de vous présenter l'assurance de ma haute considération et d'être, Monsieur le Ministre, votre très humble et très obéissant serviteur.

FRÉDÉRIC BASSE.

Observations sur le rapport de la chambre de commerce de Mons, relativement à la question de l'abaissement des droits de navigation établis sur les canaux de la Sambre.

Dans le préambule de son rapport sur la question relative à l'abaissement des droits de navigation sur les canaux de la Sambre, la chambre de commerce de Mons s'exprime comme s'il s'agissait maintenant d'opérer une seconde diminution des péages établis sur la Sambre belge; or, c'est là une inexactitude, car ces péages n'ont jamais été perçus qu'à raison de neuf cents des Pays-Bas par tonneau. A la vérité, l'article 20 du cahier des charges de l'acte de concession les avait fixés à douze cents, mais le règlement du 16 août 1828, antérieur à l'ouverture de la navigation, a changé cette disposition primitive.

Abordant ensuite la question, la chambre de commerce déclare qu'elle a cru devoir l'examiner, non purement et simplement, mais sous le rapport de l'influence que sa solution peut avoir sur les charbonnages de Mons et eu égard à toutes les charges qui pèsent sur les produits de ces exploitations.

Partant de ce principe, elle s'applique à mettre en parallèle les frais et droits à payer, de Charleroy à Compiègne, pour le voyage d'un bateau chargé au tirant d'eau d'un mètre de charge, quel que soit son enfoncement à vide, avec les frais et droits à payer de Mons à Compiègne, pour le voyage d'un bateau chargé au tirant d'eau total d'un mètre vingt centimètres seulement.

Pour justifier cette manière de procéder, la chambre de commerce pose en fait que, sur les canaux de la Sambre, le tirant d'eau de la charge réelle, est toujours déterminé à un mètre de hauteur, tandis que, sur les canaux de Mons, il varie, d'après le plus ou moins d'enfoncement des bateaux à vide et ne peut donc comporter que 90 centimètres pour un bateau dont l'enfoncement à vide est de 30 centimètres.

Nous ne pensons pas que la chambre de commerce de Mons ait été appelée à examiner la question qui lui a été soumise, autrement que pour s'expliquer sur le point de savoir si les droits établis sur la ligne de la Sambre et, par conséquent, sur le transport des charbons de Charleroy, sont plus élevés que ceux qui pèsent sur le transport des charbons de Mons passant par les canaux de Condé et St-Quentin. Si la

chambre de commerce de Mons n'avait envisagé la question que sous ce point de vue, sa solution eût été simple et positive, car il résulte des chiffres posés dans le tableau qu'elle même a joint à son rapport, que les droits à payer sur les canaux de la Sambre, pour le voyage de Mons à Compiègne, d'un bateau chargé de 150 tonneaux et son retour à vide, s'élèvent à. fr. 1,140 90
tandis qu'un bateau semblable, pour aller de Mons à Compiègne et en revenir, ne paie en total que. 763 90

La différence en faveur de Mons est donc de. 377 00

Quoi qu'il en soit, nous ne nous appesantirons pas davantage ici sur les motifs qui ont déterminé la chambre de commerce à éviter de répondre catégoriquement à la question dont elle a été saisie, et, pour réfuter son allégation, nous nous bornerons à déclarer que nous ignorons absolument comment elle pourrait établir qu'il soit permis ou possible de prendre sur les canaux de la Sambre un mètre de tirant d'eau de charge, quel que soit l'enfoncement des bateaux à vide.

Nous ne connaissons aucun règlement qui porte une semblable disposition, et de plus, nous devons déclarer que, si ce règlement existait, il serait complètement illusoire dans ses conséquences.

Pour le démontrer, nous posons en fait qu'il est impossible de passer aux écluses de Dampremy et de Landelies, en amont de Charleroy, avec un tirant d'eau de plus d'un mètre vingt centimètres; que, pendant la majeure partie de l'été, le manque d'eau gêne le passage des bateaux à travers la ville de Maubeuge; que les moyens d'alimenter suffisamment le bief de partage du canal de la Sambre à l'Oise, sont encore un problème non résolu; et finalement, nous ferons remarquer que, si même tous ces obstacles n'existaient pas, il serait toujours vrai qu'arrivés à Chauny, les bateaux venus par les canaux de la Sambre doivent, pour continuer leur route, entrer, comme ceux de Mons, dans l'Oise canalisée, qui manque souvent de profondeur, et que, par conséquent, les bateaux de Charleroy ne pourront jamais arriver à Compiègne, avec plus de charge que n'en porteront ceux de Mons.

Cependant, la chambre de commerce, poursuivant le système qu'elle a établi, en déduit, comme conséquence, que le chargement d'un bateau partant de Charleroy, peut consister en 150 tonneaux, tandis que celui d'un bateau de Mons ne peut en excéder 132; elle prend ensuite cette proportion pour base de ses calculs, afin d'établir, à l'aide de chiffres placés fort arbitrairement dans le tableau joint à son rapport, que les frais et droits de transport de 150,400 kilogrammes de charbon, depuis Charleroy à Compiègne, s'élèvent, avec les frais pour le retour du bateau, à fr. 1,986-15, pendant que 132 tonneaux seulement coûtent fr. 1,787-90, pour être transportés de Jemmappes à Compiègne, y compris les frais de retour; qu'il existe donc, au profit de Charleroy, un avantage très considérable.

Or, pour parvenir à présenter ce résultat, la chambre de commerce a dû, non seulement répartir tous les frais de transport sur de moindres quantités de produits, depuis Mons à Compiègne, que depuis Charleroy, mais elle a dû encore confondre les frais de péages et de traction avec des frais généraux qu'elle a évidemment exagérés en faveur de Mons; ainsi, elle prétend qu'il faut 163 jours, pour aller de Jemmappes à Compiègne et revenir, et qu'il n'en faut que 90, pour effectuer ce double trajet entre cette dernière ville et Charleroy. Elle part de là pour compter, à raison de 163 jours, les frais d'un bateau de Mons, pour salaire et patente du batelier, pour intérêt et amortissement de la valeur du bateau, pour l'entretien de celui-ci et le déchet de ses agrès; pendant qu'elle ne calcule tous ces frais qu'à raison de 90 jours, pour un bateau de Charleroy.

Il en résulte que, de ce chef, elle évalue la dépense du bateau de Mons à fr. 833 10 et celle du bateau de Charleroy, seulement à 461 25

Différence. 371 85

Nous observerons, d'abord, relativement à ce calcul, que rien ne constate qu'il faille invariablement 163 jours pour aller de Mons à Compiègne et en revenir, en second lieu, qu'il est bien moins prouvé encore que 90 jours soient un terme suffisant pour aller et revenir entre Charleroy et Compiègne, et nous pensons, en conséquence, que, pour rétablir la question sous son véritable jour, il faut comparer les frais de péage et de traction sur les deux lignes de navigation, abstraction faite de tous frais généraux.

Pour atteindre ce but, nous suivrons les chiffres posés par la chambre de commerce elle-même, et nous prouverons aisément ainsi, que les droits établis sur les canaux de la Sambre, doivent être nécessairement abaissés, pour que les exploitations de Charleroy puissent concourir en France avec celles de Mons.

En effet, les chiffres de la chambre de commerce de Mons donnent le résultat suivant :

Pour le voyage depuis Charleroy à Compiègne, d'un bateau portant 150 tonneaux :	
Droits de péages pour aller	fr. 984 09
pour retour	156 81
	<u>fr. 1,140 90</u>
Frais de traction et dépenses diverses, non compris les intérêts, pour aller.	
	fr. 278 25
Pour retour	105 75
	<u>384 00</u>
Ensemble	fr. 1,524 90
Pour le voyage de Mons à Compiègne, d'un bateau chargé de 132 tonneaux seulement :	
Droits et péages, pour aller	fr. 511 00
Pour retour	159 50
	<u>fr. 670 50</u>
Frais de traction et dépenses diverses, non compris les intérêts, pour aller	
	fr. 252 40
Pour retour	31 90
	<u>284 30</u>
Ensemble	fr. 954 80

Mais la chambre de commerce a pensé qu'afin de pouvoir établir une comparaison exacte, il fallait mettre en parallèle des bateaux portant le même chargement, et ajouter ainsi aux frais du bateau de Mons chargé de 132 tonneaux, les droits qu'il aurait fallu payer sur les $18\frac{4}{10}$ tonneaux que ce bateau aurait dû prendre de plus, pour se trouver dans les mêmes conditions que celui de Charleroy.

Or, les droits sur 132 tonneaux devant coûter, pour le voyage à charge et le retour à vide, fr. 670-50, soit fr. 5-08 par tonneau, il faut porter en compte pour $18\frac{4}{10}$ tonneaux. (1) 93 47

Total fr. 1,048 27

Ainsi, de l'aveu de la chambre de commerce de Mons, le transport de 150 tonneaux venant de Charleroy doit coûter. fr. 1,524 90

Et celui d'un même nombre de tonneaux venant de Mons, seulement. 1,048 27

La différence, au préjudice de Charleroy, est donc de. fr. 476 63

(1) Au lieu de porter en compte fr. 93-47, pour droits de navigation sur $18\frac{4}{10}$ tonneaux, la chambre de commerce de Mons a porté de ce chef, dans son tableau, fr. 137-10, par suite de l'erreur matérielle qu'elle a commise, en calculant ces droits, non d'après les péages établis sur les canaux de Mons, lesquels ne s'élèvent, de son aveu, qu'à fr. 670-50 pour 132 tonneaux, mais d'après la somme de fr. 984-09, qui forme l'import des péages sur les canaux de la Sambre, pour le transport de 150 $\frac{4}{10}$ tonneaux depuis Charleroy à Compiègne.

faisant fr. 3-17 par tonneau, dont fr. 2-51 pour les droits, et fr. »-66 pour les frais de traction.

Il est donc incontestable, comme nous l'avons fait remarquer plus haut, que, si le rapport de la chambre de commerce de Mons présente un résultat différent, c'est par suite des suppositions erronées sur lesquelles ce rapport est basé.

S'il pouvait rester le moindre doute sur les dispositions qui ont influencé la chambre de commerce de Mons, nous ferions cesser toute incertitude à cet égard, au moyen d'un état dont nous joignons ici la copie et par lequel deux des signataires du rapport de cette chambre ont reconnu, le 28 mai dernier, que les frais de transport de 153 tonneaux de charbon, venant de Charleroy, excèdent de fr. 240-55, ceux d'un même nombre de tonneaux venant de Mons.

Au demeurant, nous pensons avoir démontré clairement, par tout ce qui précède, que les frais et droits à payer pour le transport de 150 $\frac{4}{5}$ tonneaux de charbon, depuis Charleroy à Compiègne, dépassent ceux à payer pour le même transport, depuis Mons, de fr. 476-73; qu'ainsi, Mons jouit, en effet, d'un avantage de fr. 3-17 par tonneau, et que la demande tendante à obtenir une réduction de droits sur la Sambre belge, est réellement fondée.

Nous croirions pouvoir nous arrêter ici et attendre, avec confiance, la détermination du gouvernement, si nous ne regardions comme un devoir de répondre aux considérations générales présentées par la chambre de commerce de Mons, quelque étrangères que la plupart de ces considérations nous paraissent être d'ailleurs à l'objet qui nous occupe.

La chambre de commerce a dit que les frais de halage sur les canaux de la Sambre diminueront, à mesure que la navigation deviendra plus active et que la concurrence s'établira parmi les halcurs. Nous pensons pouvoir soutenir le contraire; la population ne s'accroît pas instantanément ni aussi vite que l'on creuse un canal. Plus la navigation augmentera et plus, pendant long-temps encore, les halcurs élèveront leurs prétentions.

La chambre de commerce a dit encore que le prix de la main-d'œuvre parmi les ouvriers des houillères, est moins élevé à Charleroy qu'à Mons, qu'ainsi les exploitations des environs de cette dernière ville sont proportionnellement dans une condition défavorable. Si ce fait est vrai, nous pouvons assurer qu'il cessera bientôt de l'être; l'essor immense du district de Charleroy en est un sûr garant, il a pour résultat d'occuper, chaque jour, un plus grand nombre d'ouvriers et tend, par conséquent, sans cesse, à augmenter le taux des salaires. D'ailleurs, l'économie qui pourrait résulter momentanément du prix de la main-d'œuvre, est amplement contrebalancée à Charleroy, par les difficultés de l'exploitation, les veines de houille y étant moins puissantes, moins régulières et moins complètement reconnues qu'au couchant de Mons.

Nous ferons remarquer ici que la chambre de commerce n'ayant pas jugé à propos de s'en tenir au seul rapprochement des droits de péage et s'étant au contraire appliquée à faire entrer en ligne de comparaison des dépenses de toute espèce, elle aurait dû, pour être juste, tenir compte aussi d'un fait dont l'influence est très onéreuse pour les charbonnages de Charleroy; c'est que les produits de ceux-ci sont beaucoup plus pesants que ne le sont les charbons de Mons, et que, par conséquent, un même nombre de tonneaux donne plus d'hectolitres de charbon de Mons que de charbon de Charleroy. La différence est d'environ $\frac{1}{6}$, ainsi 150 tonneaux de charbon de Mons comportent à peu près 300 hectolitres de plus qu'un pareil poids de charbon de Charleroy. Or, comme en général les ventes s'opèrent, en France, à l'hectolitre et non au poids, cet excédant présente, en faveur de Mons, une économie de frais de transport qui équivaut à 27 centimes par hectolitre ou fr. 2-84 par tonneau. Cet avantage de fr. 2-84, ajouté à celui de fr. 2-50, résultant de la différence des péages, constitue, en faveur de Mons, un total de fr. 5-35 par tonneau, auquel il faut encore ajouter la faveur dont

Mons jouit sur le prix du fret, parce que les bateaux se présentent en grand nombre sur la ligne de Saint-Quentin, tandis que la hauteur des péages les bannit des canaux de la Sambre, en faisant craindre aux bateliers de ne point trouver de chargement à Charleroy.

Enfin, la chambre de commerce termine son rapport en disant que, si le gouvernement belge et les compagnies françaises opèrent une diminution des droits qui frappent le charbon sur les canaux de la Sambre, il faudra aussi que la société du canal de jonction de la Sambre à l'Oise accorde une diminution sur le transport des fontes de fer. Quoique cette observation s'offre ici comme un hors-d'œuvre, dont la présence a droit de nous étonner, nous n'hésitons pas à dire que nous avons l'intime conviction que la société du canal de jonction souscrira, sans difficulté, à prendre toutes les mesures dont la nécessité lui sera démontrée.

Nous pensons avoir prouvé que les assertions de la chambre de commerce ne sont point fondées, que ses calculs sont basés sur des erreurs ou des exagérations et que la protection demandée par le district de Charleroy, ne peut nuire aux intérêts de Mons et moins encore amener l'anéantissement des capitaux engagés dans ses établissements qui, d'ailleurs, ne sont pas plus importants que ceux de Charleroy.

Il paraîtra sans doute évident que le rapport de la chambre de commerce de Mons a été rédigé sous l'influence de considérations locales; d'après cela nous persistons, avec confiance, à soutenir une demande dont la tendance indirecte est d'augmenter les produits de la navigation, en lui donnant plus d'activité, par suite de l'abaissement de ses droits, et qui, en résumé, nous paraît n'avoir d'autre but que d'obtenir, pour le district de Charleroy, des conditions telles qu'il puisse soutenir la concurrence des charbonnages de Mons sur les marchés français.

Note.

Dans un passage de son rapport, la chambre de commerce dit : « *qu'il en coûte au batelier, pour faire le voyage de Jemappes à Valenciennes, huit francs par tonneau.* »

Nous n'avons pas cru devoir réfuter cette assertion, parce qu'elle est trop évidemment le résultat d'une erreur matérielle. La preuve en ressort de l'état même fourni par la chambre de commerce.

Nous nous sommes également abstenus d'examiner ce que la chambre de commerce entend par « *une position invariable et acquise aux exploitations de Mons, position pour laquelle aucune diminution de droits n'est possible de long-temps, à cause des concessions accordées à M. Honnorez.* » Ayant prouvé que, sous le rapport de l'envoi de ses produits en France, le district de Mons jouit d'un avantage très important sur celui de Charleroy, et ne demandant que la suppression de cet avantage, nous avons regardé comme inutile de discuter une question qui aurait pour objet, si nous l'avons bien comprise, de rechercher les moyens d'obtenir de nouvelles diminutions de droits en faveur de Mons, dans le cas où le gouvernement ferait droit aux réclamations des exploitants de Charleroy.

Société charbonnière et de navigation française et belge.

Tableau comparatif des dépenses faites par les bateaux.

DE CHARLEROIY A COMPIÈGNE.				DE JEMMAPPES A COMPIÈGNE.	
DÉPENSES.	MONCEAUX-FONTAINE, pour une charge de 169,280 kil. de houille, par le bateau n° 132.	LODELINSART, pour une charge de 174,410 kil. de houille, par le bateau n° 130.	CHATELINEAU, pour une charge de 153,000 kil. de houille, par le bateau n° 144.	DÉPENSES.	Moyenne d'après la dépense faite par les bateaux d'une capa- cité égale à ceux men- tionnés ci-contre, au moins 2,000 hect.
AVEC CHARGE DEPUIS LES RIVAGES JUSQU'A COMPIÈGNE.				AVEC CHARGE DEPUIS JEMMAPPES JUSQU'A COMPIÈGNE.	
Au rivage, l'homme de chargement, paille et mastic, boisson et timbre de la lettre de voiture	11 95	9 95	9 95	Au rivage, l'homme de chargement, paille et mastic, boisson et timbre de la lettre de voiture	13 00
A la douane, déclaration de sortie, trous et gratification	4 10	4 10	4 10	A la douane, déclaration de sortie, trous et gratification	8 10
Droits de navigation	1,058 00	1,026 81	1,057 62	Droits de navigation	574 18
Halage	222 50	227 50	237 50	Halage	177 40
Pilotes, aidants et leur nourriture	25 20	25 20	25 20	Pilotes, aidants et leur nourriture	16 15
	1,321 75	1,293 56	1,334 37		788 83
A VIDE DE COMPIÈGNE AU LIEU DE CHARGEMENT.				A VIDE DE COMPIÈGNE A JEMMAPPES.	
Droits de navigation	171 61	162 17	173 52	Droits de navigation	173 57
Halage	102 90	102 15	106 15	Halage	30 00
	274 51	264 32	279 67	Aidants, etc.	8 94
Conducteur, salaire pour aller et revenir, sur une moyenne de 3 mois à fr. 60.	180 00	180 00	180 00	Conducteur, salaire pour aller et revenir, d'après la moyenne des voyages faits, 163 jours.	326 00
Patente, à fr. 165 par année, 3 mois	41 25	41 25	41 25	Patente à fr. 165 par année, pour 163 jours	73 69
Assurance, 1 p. % sur un fret pour Compiègne, de fr. 2,500.	25 00	25 00	25 00	Assurance, 1 p. % sur un fret pour Compiègne, de fr. 2,500.	25 00
Entretien du bateau, à fr. 200 par année, 3 mois	50 00	50 00	50 00	Entretien du bateau, à fr. 200 l'an	89 31
Intérêts { sur la valeur du bateau : 7,000 } 5 p. % sur 7,300	91 25	91 25	91 25	Intérêts { sur la valeur du bateau : fr. 7,000 } 5 p. % s' 7,300	
id. des agrès : 300 } pour 3 mois.	87 50	87 50	87 50	id. des agrès : 300 } pour 163 jours.	165 26
Amortissement du bateau, 5 p. % sur fr. 7,000, id.	11 25	11 25	11 25	Amortissement du bateau, 5 p. % sur fr. 7,000, pour 163 jours.	158 47
Usure des agrès, 15 p. % sur fr. 300, id.	190 00	190 00	190 00	Usure des agrès, 15 p. % sur fr. 300, pour 163 jours.	20 37
	2,082 51	2,044 13	2,100 29		344 10
Les frais d'un voyage de Jemmappes à Compiègne, et retour à vide, s'élèvent d'après le détail ci-centre, à	1,859 44	1,859 44	1,859 44	Total des frais d'un voyage de Jemmappes à Compiègne et retour à vide	1,859 44
Différence en plus par la Sambre et l'Oise canalisées	223 07	184 69	240 85		
Soit par tonneau sur { 169 1/2 tonneaux de Monceaux-Fontaine. une charge de { 174 1/4 id. Lodelinsart { 153 id. Châtelineau	Fr. 1 31	Fr. 1 06	Fr. 1 57		

Mons, le 28 mai 1839.

Pour copie conforme :
DOFFEGNIES.

CH. SAINTTELETTE, }
LEGRAND-GOSSART, } régisseur.

N^o 74.

Réduction des péages de la Sambre. — Note de M. Basse, du 23 janv. 1840.

M. le ministre des travaux publics a bien voulu informer l'administration de la Société du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, que des modifications ont été apportées à l'ancien tarif du canal de Mons à Condé, en date du 15 avril 1834, lequel avait servi de base aux calculs de la dite Société, et qu'aujourd'hui « les droits établis » sur ce canal sont de 5 $\frac{1}{2}$ centimes par tonne et par distance de 5 kilomètres; que, si » l'on veut donc mettre en parallèle les péages de la Sambre belge, avec ceux du canal » de Mons, les termes de la comparaison doivent être 19 $\frac{5}{100}$ et 5 $\frac{1}{2}$ centimes.

La Société ne peut s'expliquer comment M. le ministre conclut de cet état de choses, que la réduction à opérer par le gouvernement, sur les droits de navigation de la Sambre belge, ne doit pas excéder, *au maximum*, la moitié de la hauteur actuelle de ces droits.

Le gouvernement a bien certainement l'intention de traiter avec une égale faveur toutes les localités du même pays, et, dès-lors, il paraît impossible qu'il persévère dans la pensée de prélever sur les produits du district de Charleroy, une taxe de 9 à 10 cent. par tonne et par distance, tandis qu'un péage analogue ne grèverait les produits de Mons, que de 5 $\frac{1}{2}$ centimes pour le même poids et le même parcours.

Il résulterait de cette disposition une inégalité que M. le ministre peut d'autant moins vouloir maintenir, que, s'il devait laisser pencher la balance, ce serait moins en faveur de Mons, que de Charleroy qu'il devrait le faire.

En effet, les exploitants de Mons sont en possession d'un débouché acquis, ils jouissent depuis long-temps d'une grande exploitation pendant laquelle ils ont exercé une sorte de monopole, et de plus, leurs produits ont une pesanteur spécifique qui rend leur transport bien moins coûteux que celui des charbons de Charleroy, et leur assure, sur ceux-ci, un avantage de fr. 2-80 à fr. 3 00 par tonne.

Les exploitants de Charleroy, au contraire, ont tout à créer, tant pour le développement de leurs exploitations, que pour s'établir sur un marché qui vient seulement de leur être ouvert, par la création d'une nouvelle voie de communication, due à l'industrie particulière.

Les compagnies françaises qui ne sont qu'usufruitières, pour un temps limité, des canaux qu'elles ont fait ouvrir, doivent, pendant ce terme, retirer l'intérêt de leurs capitaux et reconstituer leur fonds social; elles ne peuvent, par conséquent, admettre des réductions aussi fortes que celles auxquelles un gouvernement peut d'autant mieux consentir, qu'il est appelé à recueillir, non seulement les produits d'une navigation rendue plus active par l'abaissement des péages, mais encore les fruits de la prospérité que cette navigation procure aux contrées qui l'alimentent.

Pour niveler les droits de péage sur les deux lignes, la réduction à opérer sur les canaux de la Sambre, doit être d'au moins fr. 2-40 par tonne.

Les droits actuellement établis sur la Sambre belge sont de 19 $\frac{5}{100}$ (par tonne et par distance) soit, pour 8 distances $\frac{1}{100}$, de fr. 1 55

S'ils étaient réduits au même taux que ceux du canal de Condé (05 $\frac{1}{2}$ par tonne et par distance) ils s'élèveraient encore à » 45

Ainsi la diminution supportée par la Belgique ne serait que de 1 10

Tandis que celles à supporter par les canaux créés par l'industrie française, serait encore de. 1 30

Égalité. fr. 2 40

Dans l'état actuel des choses, les canaux français perçoivent sur l'ensemble de leur parcours (24 à 25 distances) environ fr. 4-98 par tonne; pour arriver à une parfaite égalité sur les deux lignes, il faudrait que ces droits fussent réduits à fr. 3-68, c'est-à-dire de plus d'un quart.

Un semblable sacrifice est assurément tout ce que la Belgique peut demander à des sociétés particulières qui lui ont ouvert l'accès d'un nouveau débouché, qui ont créé une voie de communication sans laquelle plusieurs branches de son industrie seraient restées stationnaires, et à qui l'on doit donc la possession d'un avantage que le gouvernement seul pourrait anéantir en se refusant à réduire les droits établis sur la Sambre belge, au taux de ceux du canal de Condé, et de manière à permettre au district de Charleroy de profiter du moyen d'exportation qui lui est offert.

L'acte de justice demandé au gouvernement, ne coûtera rien à l'État; il aura au contraire pour résultat d'augmenter les revenus du trésor, en favorisant le développement de la navigation et de la prospérité en général dans le district de Charleroy.

Avant l'ouverture du canal de la Sambre à l'Oise, ce district n'exportait annuellement vers la France qu'environ 50,000 tonnes, lesquelles comptées à fr. 1-50 ou fr. 1-55 de droit de navigation, ne produisaient pas au delà de fr. 75 à 77,000; or, en admettant seulement que, par suite de l'ouverture de la nouvelle voie et de l'abaissement des tarifs, l'exportation s'élève à 300,000 tonnes, on trouvera qu'au taux de 45 centimes, celles-ci présenteront un produit de fr. 130 à 140,000.

M. le ministre des travaux publics ne peut donc balancer à établir une égalité réclamée par la justice, autant que par tous les intérêts, et à prendre ainsi une mesure sans laquelle les capitaux se détourneront entièrement des grandes entreprises d'utilité générale.

Bruxelles, le 23 janvier 1840.

FRÉDÉRIC BASSE.

N^o 75.

Réduction des péages de la Sambre. — Pétition du commerce de Maubeuge.

Maubeuge, le 10 février 1840.

A Monsieur le ministre du commerce et des travaux publics, à Bruxelles.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Les commerçants et industriels de la vallée de la Sambre française ont l'honneur de vous exposer que la hauteur des droits de navigation les place dans une position désavantageuse par rapport à leurs concurrents de la vallée de l'Escaut; et que le prix de revient auquel cette tarification maintient le combustible et les fontes de Charleroy, arrête l'essor auquel leurs établissements semblaient appelés par l'ouverture d'une grande voie de communication.

Après avoir acquis la certitude que l'administration de la Sambre française et du canal de jonction ferait une diminution sensible sur son tarif actuel, si le gouvernement belge consentait à ramener le sien aux chiffres du canal de Condé, les soussignés vous supplient de provoquer l'adoption d'une mesure qui servirait également les intérêts du commerce et de l'industrie des deux pays.

En effet, les établissements houilliers et métallurgiques de Charleroy ont tout à gagner au développement de nos rapports ; et les essais improductifs ou même onéreux qu'ils ont faits jusqu'ici, démontrent que ces rapports ne peuvent prospérer et devenir fructueux pour vos producteurs, qu'au moyen de l'abaissement des droits.

Permettez-nous de faire valoir auprès de vous une autre considération : le canal de la Sambre, depuis la jonction avec l'Oise, est devenu la voie la plus directe entre les grandes villes de production de la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et le grand centre de consommation, Paris.

Ce ne sera donc pas seulement l'industrie de Charleroy, mais encore celle de Liège et d'autres points non moins importants, en même temps que votre commerce de transit, qui gagneront avec nous à l'activité que la mesure que nous sollicitons imprimera nécessairement à une route riche d'avenir, dès qu'elle sera débarrassée des entraves de la surtaxe.

Oserions-nous ajouter que plus cette mesure sera prompte, plus elle sera efficace.

Nous vous prions d'agréer l'hommage de notre profond respect.

(Suivent les signatures.)

326

TABLE DES MATIÈRES.

TEXTE DU RAPPORT.

	Pages.
Préambule.	1
CHAPITRE PREMIER OU PREMIÈRE PARTIE. — DESCRIPTION DES DEUX LIGNES	
NAVIGABLES DE BELGIQUE SUR PARIS; TARIFS ET RÈGLEMENTS	4
NAVIGATION DE MONS AVEC PARIS.	
Préambule.	<i>Ib.</i>
§ 1 ^{er} . — <i>Canal de Mons à Condé</i>	8
Historique et description	<i>Ib.</i>
Tarifs et règlements.	6
§ II. — <i>Escaut, de Condé à Cambray</i>	7
Historique et description	<i>Ib.</i>
Tarifs et règlements.	10
§ III. — <i>Canal de Saint-Quentin</i>	11
Historique et description	<i>Ib.</i>
Tarifs et règlements.	17
§ IV. — <i>Canal Crozat.</i>	<i>Ib.</i>
Historique et description	<i>Ib.</i>
Tarifs et règlements.	20
§ V. — <i>L'Oise</i>	21
Historique et description	<i>Ib.</i>
Tarifs et règlements.	23
§ VI. — <i>La Seine</i>	24
NAVIGATION DE CHARLEROY AVEC PARIS.	
Préambule.	<i>Ib.</i>
§ I ^{er} . — <i>Sambre belge</i>	25
Historique et description	<i>Ib.</i>
Tarifs et règlements	35
§ II. — <i>Sambre française.</i>	36
Historique et description	<i>Ib.</i>
Tarif	37
§ III. — <i>Canal de Sambre-et-Oise</i>	<i>Ib.</i>
Historique et description	37
Tarif	39

	Pages.
CHAPITRE II OU DEUXIÈME PARTIE. — MOYENS DE RENDRE LA LIGNE DU CANAL	
DE SAMBRE-ET-OISE COMMUNE AUX BASSINS DE MONS ET DE CHARLEROY.	42
Préambule	Ib.
§ 1 ^{er} . — <i>Canal de Mons à la Sambre</i>	42
Description du projet	Ib.
Enquête	44
Suites de l'enquête	45
§ II. — <i>Chemin de fer du Flénu à Haumont</i>	48
Description du projet	Ib.
Enquête	51
Suites de l'enquête	54
CHAPITRE III OU TROISIÈME PARTIE. — DEMANDE DE RÉDUCTION DES PÉAGES	
SUR LA LIGNE DE PARIS A CHARLEROY	56
Préambule.	Ib.
§ 1 ^{er} . — <i>Instruction faite sur la demande de réduction des péages</i>	57
§ 2. — <i>Résumé du débat entre Charleroy et Mons</i>	58
Conclusion	65

ANNEXES.

Canal de Mons à Condé.

N ^{os}		
1.	Établissement du canal. — Décret impérial du 18 septembre 1807	69
2.	Concession de l'écluse de Thivencelles. — Ordonnance royale du 9 avril 1817	Ib.
3.	Concession de l'écluse de Gœulzin. — Ordonnance royale du 22 octobre 1817	70
4.	Première prorogation de la concession de l'écluse de Gœulzin. — Ordonnance royale du 20 janvier 1822.	71
5.	Deuxième prorogation de la concession de l'écluse de Gœulzin. — Ordonnance royale du 7 mars 1831	72
6.	Suppression des péages aux écluses de Gœulzin et de Rodignies. — Lettre du préfet du Nord, du 8 mai 1839	73
7.	Règlement de navigation. — Résolution du conseil provincial du Hainaut, du 20 juillet 1839, approuvée par le roi le 2 décembre même année.	Ib.

Escaut.

8.	Concession de l'écluse de Fresnes. — Ordonnance royale du 22 octobre 1817.	82
9.	Concession du canal de la Sensée, de l'écluse d'Iwuy sur l'Escaut, et des écluses de Courchelettes et de Lambres sur la Scarpe. — Loi du 13 mai 1818, suivie de la soumission de M. Honnorez, du 21 avril même année	83
10.	Prorogation des concessions des écluses de Fresnes et d'Iwuy et concession de l'écluse de Rodignies. — Ordonnance royale du 3 septembre 1823.	86
11.	Réduction des droits au passage des écluses de Gœulzin et de Rodignies, pour les bateaux passant en transit par Condé. — Ordonnance royale du 22 mars 1827.	88
12.	Prorogation de la concession de l'écluse de Rodignies. — Ordonnance royale du 7 mars 1831	Ib.
13.	Régime de l'Escaut ; droit de navigation. — Décret du 28 messidor an XIII	89
14.	Régime de l'Escaut ; dispositions réglementaires. — Ordonnance royale du 13 octobre 1823	95

Canaux de St-Quentin et de Crozat.

N ^{os} .	Pages.
15. Concession des canaux de St-Quentin et de Crozat. — Loi du 29 mai 1827, suivie du cahier des charges approuvé le 27 janvier 1827, et de la soumission de M. Honnorez du 10 avril 1827.	97
16. Règlement de navigation des canaux de St-Quentin et de Crozat. — Ordonnance royale du 31 décembre 1817.	103

L'Oise et la Seine.

17. Amélioration de l'Oise ; tarif des droits de navigation. — Ordonnance royale du 13 juillet 1825.	106
18. Droit de navigation sur la basse Seine et ses affluents (l'Oise, l'Aisne et l'Eure). — Loi du 23 mai 1834	109
19. Dispositions réglementaires sur le même objet. — Ordonnance royale du 26 juil. 1834.	111

Sambre belge.

20. Reprise de la concession ; arrangements entre le gouvernement et la société concessionnaire. — Transaction du 15 avril 1835	114
21. Reprise de la concession ; arrangements entre le gouvernement et la Société générale pour favoriser l'industrie. — Convention du 3 août 1835	119
22. Reprise de la concession ; assentiment du pouvoir législatif. — Loi du 26 septembre 1835	120
23. Mouvement de la navigation, depuis le 20 novembre 1835 jusqu'au 31 décembre 1830. — Tableau hors du texte	120-121
24. Péages. — Arrêté royal du 13 octobre 1832	121
25. Règlement de navigation. — Règlement approuvé par arrêté royal du 16 août 1828 et modifié, dans quelques-unes de ses dispositions, par deux arrêtés royaux, des 15 juin et 26 septembre 1833	122

Sambre française.

26. Concession. — Ordonnance royale du 8 février 1826	127
27. Cahier des charges et tarif approuvés le 2 juillet 1825.	128
28. Acte de société, du 18 août 1832	132
29. Prospectus des concessionnaires.	141

Canal de Sambre et Oise.

30. Délibération de la commission mixte des travaux publics, du 23 avril 1832	150
31. Loi du 30 avril 1833, qui autorise la concession, et tarif y annexé	153
32. Cahier des charges approuvé le 9 mai 1833	154
33. Prospectus des concessionnaires.	160
34. Statuts de la société, du 15 octobre 1834	176
35. Observations de la chambre de commerce de Paris, du 31 mai 1826, sur le projet du tarif du canal de jonction.	185
36. Observations de la chambre de commerce de Lille sur le même objet, en date du 2 juin 1826.	187

Canal de Mons à la Sambre.

37. Avant-projet et demande en concession du sieur V.-J. Van der Elst (23 janvier 1835).	188
38. Avis du conseil communal de Jemappes, du 9 mars 1836	192
39. Opposition des propriétaires d'usines situées sur la Trouille, à Villers-Sire-Nicole (France), en date du 25 avril 1836	196
40. Opposition des propriétaires de rivages du couchant de Mons, en date du 21 avril 1836	194
41. Procès-verbal d'enquête, du 26 avril 1836	199
42. Avis de la chambre de commerce de Charleroy, du 5 mai 1836.	205

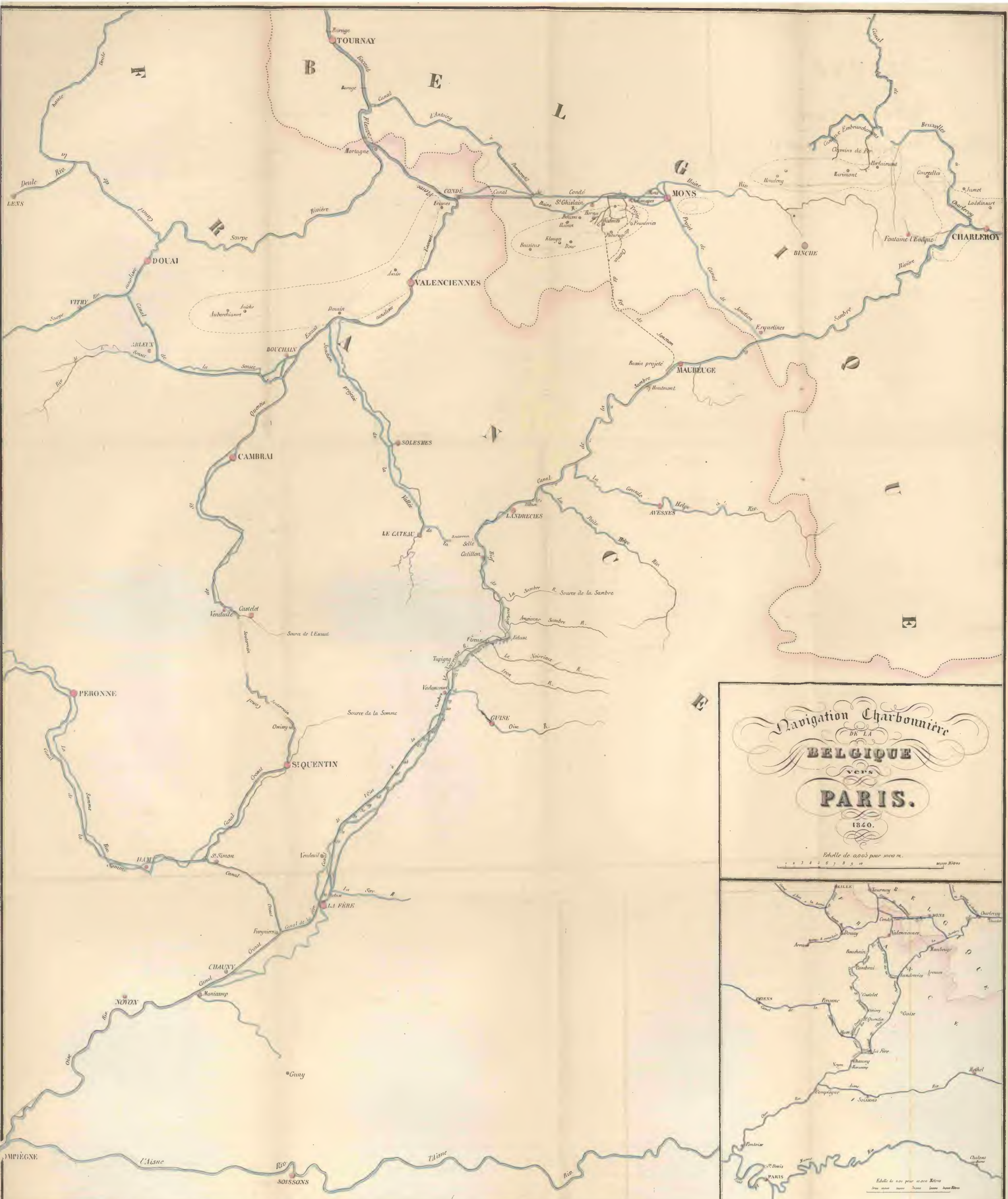
N ^o	Pages
43. Avis de la chambre de commerce de Mons, du 15 mai 1836	206
44. Note de la régence de Mons, du 24 avril 1836	207
45. Avis de la députation des États du Hainaut, du 8 juin 1836.	216
46. Arrêté royal qui décrète l'ouverture du canal (28 août 1838)	219
47. Cahier des charges, arrêté le 25 août 1838	221
48. Procès-verbal de la séance tenue à Mons, le 6 octobre 1838, pour l'adjudication de la concession du canal	232
49. Demande d'ajournement indéfini. — Lettre du demandeur en concession du 13 octobre 1838	233
50. Ajournement indéfini. — Lettre du ministre des travaux publics, du 20 octobre 1838.	234
51. Situation actuelle des choses. — Lettre du demandeur en concession, du 1 ^{er} octo- bre 1839.	235

Chemin de fer du Flénu à Haumont.

52. Demande en concession du sieur F. Basse, du 23 juillet 1835	236
53. Additions à la demande en concession. — Note du sieur F. Basse, du 11 avril 1836.	246
54. Adhésion de la Société des chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu. — Lettre du 31 août 1835	250
55. Opposition de divers industriels de l'arrondissement de Charleroy, du 16 décem- bre 1835.	<i>Ib.</i>
56. Embranchements. — Réclamation de la Société de l'Agrappe, du 14 novembre 1835.	251
57. Embranchements. — Réclamation de la Société du levant du Flénu, du 14 novem- bre 1835.	253
58. Avis de la chambre de commerce de Mons, du 13 décembre 1835	254
59. Procès-verbal d'enquête, du 21 décembre 1835.	260
60. Avis de la députation des États du Hainaut, du 16 janvier 1836.	262
61. Lettre de la chambre de commerce et des fabriques de Mons, du 12 novembre 1837.	264
62. Projet de cahier des charges arrêté provisoirement le 7 juillet 1838	267

Réduction des péages de la Sambre.

63. Note de M. Basse, du 21 juin 1839.	282
64. Extrait d'une lettre des concessionnaires du chemin de fer de Sambre-et-Meuse, du 5 août 1839.	283
65. Pétition des communes de Gilly, Jumet, Lodelinsart, Montigny-sur-Sambre, Pont-de- Loup, Farciennes et Châtelet, du 30 août 1839	284
66. Lettre de M. Le Bon, du 7 septembre 1839	287
67. Pétition du conseil charbonnier de Charleroy, du 10 septembre 1839	296
68. Avis de la chambre de commerce de Mons, du 29 octobre 1839.	299
69. Avis de la chambre de commerce de Charleroy, du 31 octobre 1839	304
70. Avis du gouverneur du Hainaut, du 18 novembre 1839	<i>Ib.</i>
71. Lettre des administrateurs du canal de jonction de la Sambre à l'Oise, du 4 décem- bre 1839.	307
72. Observations du conseil charbonnier de Charleroy, en réponse au rapport de la chambre de commerce de Mons	309
73. Observations de M. Basse, en réponse au rapport de la chambre de commerce de Mons.	317
74. Note de M. Basse, du 23 janvier 1840	323
75. Pétition du commerce de Maubeuge, du 10 février 1840.	324



Navigation Charbonnière
DE LA
BELGIQUE
vers
PARIS.
1840.

Echelle de 1000 pour 1000 m.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



Echelle de 1000 pour 1000 m.
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10