CANALISATION

DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

PROJET DE LOI PRÉSENTÉ LE 27 DÉCEMBRE 1837,

PRÉCÉDÉ

D'UN RAPPORT DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

ET SUIVI

DU MÉMOIRE DE L'INSPECTEUR, AUTEUR DU PROJET,

ET DE PIÈCES JUSTIFICATIVES.

BRUXELLES,

E. REMY, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE ROYALE ANCIENNE, N° 3.

(N° 91.)

Chambre des Représentants.

Séance du 27 Décembre 1837.

CANALISATION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

Messieurs,

La plus importante de nos rivières, l'Escaut, offre, ainsi que l'un de ses affluents, la Lys, de nombreuses imperfections; des améliorations devenues indispensables et vivement réclamées, peuvent s'effectuer sans grever le trésor public.

L'instruction qui a été faite par les soins du gouvernement a porté sur quatre objets, que nous comprendrons dans ce rapport, bien que, dans le projet de loi, il ne s'agisse que de deux de ces objets :

1° *Canalisation de l'Escaut;*

2° *Canalisation de la Lys;*

3° *Canal de jonction;*

4° *Desséchement des marais de la rive droite de l'Escaut.*

Le quatrième objet pouvant se rattacher au premier, nous avons adopté l'ordre suivant :

I. — CANALISATION DE L'ESCAUT.

§ 1er. *De la nécessité de canaliser l'Escaut.*
§ 2. *Du système proposé pour la canalisation.*
§ 3. *Dépense présumée. — Entretien. — Intérêt et amortissement. — Péages proposés.*
§ 4. *Avantages du projet pour le commerce.*
§ 5. *Résultats de l'enquête.*
§ 6. *Observations sur les opinions émises dans l'enquête.*
§ 7. *Dessèchement des marais de la rive droite de l'Escaut.*

II. — CANALISATION DE LA LYS.

§ 1er. *Utilité de la canalisation de la Lys.*
§ 2. *Système proposé pour la canalisation.*
§ 3. *Dépense présumée. — Entretien. — Intérêt et amortissement. — Péages proposés.*
§ 4. *Avantages du projet pour le commerce.*
§ 5. *Résultats de l'enquête.*
§ 6. *Observations sur les opinions émises dans l'enquête.*

III. — CANAL DE JONCTION DES DEUX RIVIÈRES.

§ 1er. *De l'utilité et du tracé du canal de jonction.*
§ 2. *Système de travaux proposé pour le canal de jonction.*
§ 3. *Dépense présumée.—Entretien et exploitation.—Intérêt et amortissement des capitaux.*
§ 4. *Avantages du projet pour le commerce.*
§ 5. *Résultats de l'enquête.*

I. — CANALISATION DE L'ESCAUT.

§ 1er.

De la nécessité de canaliser l'Escaut.

L'Escaut, de temps immémorial, a eu des barrages éclusés à Gand, Audenarde, Tournay, Antoing et Condé, créés pour l'érection de moulins à farine, et pour les besoins d'une faible navigation.

Au dessous d'Antoing, la marche des rames de bateaux, aussitôt qu'elle est devenue considérable, a nettoyé le fond de la rivière, et l'a maintenue à une profondeur considérable.

Il n'en a pas été de même au dessus d'Antoing : la pente de la rivière y devenant plus forte, et les eaux plus rares, surtout à l'amont des embouchures de la Scarpe et de la Haine, l'on sentit, à différentes époques, la nécessité de faire des travaux dans le but de rehausser la flottaison. C'est ainsi que les écluses à sas de Gœulsin et de Fresnes furent construites il y a 25 ou 30 ans.

Ces ouvrages permirent de faire monter le tirant d'eau, de 1m,10 et 1m,20 à 1m,50 et 1m,60; mais ils se trouvèrent encore insuffisants, le commerce s'attachant à augmenter la grandeur et la capacité des bateaux.

De 1808 à 1814, le gouvernement français fit ouvrir le canal de Mons à Condé, au tirant d'eau de 2 mètres; cette création rendit plus sensible l'inconvénient du peu de profondeur de la partie de l'Escaut entre Condé et Antoing, c'est ce qui détermina la France à construire l'écluse de Rodignies en 1817.

La construction de cette écluse, à laquelle on joignit quelques travaux de dévasement au dessous de Rodignies, a eu pour résultat d'établir un tirant d'eau non interrompu de 2 mètres, depuis Mons jusqu'à Gand et Ostende, par le canal de Mons à Condé, l'Escaut et les grands canaux des Flandres.

Mais elle porta un coup funeste au système de notre navigation au dessous d'Antoing, système qui consiste à réunir les bateaux par rames et à leur donner l'impulsion un jour par semaine, au moyen des eaux tenues en réserve pendant les trois ou quatre jours qui précèdent immédiatement. L'écluse de Rodignies en subdivisant le bief en amont d'Antoing, réduisit la réserve d'eau au dessous des besoins de la navigation, et nous força à suppléer, jusqu'à un certain point, au défaut d'étendue du bief, ainsi rétréci, par un surhaussement de la retenue au barrage d'Antoing, surhaussement nuisible à l'assèchement des prairies de la Scarpe et de l'Escaut supérieur.

Cet état de choses s'est empiré par le développement successif de notre navigation, qui a constamment exigé des retenues plus abondantes.

En ce qui concerne la partie de l'Escaut située en Belgique, des difficultés pour la navigation naissent aussi de la mauvaise disposition relative des ouvrages.

Les barrages se trouvent répartis de la manière la plus irrégulière et présentent, dans les longueurs et les chutes des biefs, aux eaux ordinaires de navigation, les dimensions suivantes :

	Longueur.	Chute.
De l'écluse de Rodignies à celle d'Antoing. . . .	13,310m,00	
Chute.		0,70
De l'écluse d'Antoing à celle à l'entrée de Tournay	5,440m,00	
Chute.		0,72
De l'écluse de Tournay à l'écluse de Mer	1,992m,00	
Chute.		0,33
De l'écluse de Mer à celle d'Audenarde.	56,940m,00	
Chute.		5,50
De l'écluse d'Audenarde à celle de Gand	48,000m,00	
Chute.		4,13
	124,682m,00	11,38

La navigation qui se fait en descente le mardi de chaque semaine, au moyen de la masse d'eau tenue en réserve dans le bief en amont d'Antoing, éprouve souvent de grandes difficultés, par cette répartition si inégale des biefs et des chutes, qui est le vice radical du régime du fleuve, considéré comme voie navigable; en effet, les eaux de navigation, à quelque hauteur qu'on les retienne dans le bief supérieur, qui n'a que 13,310 mètres de longueur, se trouvent insuffisantes dans celui de Tournay à Audenarde, qui a une longueur totale de 56,940 mètres (plus de 11 lieues) et qui ne reçoit aucun affluent considérable; elles se trouvent à peine suffisantes entre Audenarde à Gand, sur une longueur de 48,000 mètres (9 à 10 lieues) quoique la pente y soit moindre.

Dans les eaux ordinaires, par cette exigence des biefs inférieurs de longueur démesurée, le bief supérieur, en amont d'Antoing, est, ainsi que nous l'avons dit, tenu, chaque semaine, trop élevé pour le bon assèchement des terrains bas qui bordent l'Escaut français et plus particulièrement la Scarpe.

En été, lorsque les eaux sont les plus basses, la réserve opérée à Antoing n'est plus suffisante pour soutenir la rame des bateaux dans les 4e et 5e biefs (de Tournay à Audenarde et d'Audenarde à Gand), et une partie des bateaux (la queue de la rame) se trouve retardée et arrêtée, même pendant 15 jours, un mois, ce qui cause un tort considérable au commerce. Pendant les étés de 1834 et 1835, la navigation a été complétement suspendue par le manque d'eau. Des interruptions de cette nature sont aujourd'hui plus à craindre qu'elles ne l'ont jamais été, à cause des écluses à sas que le gouvernement français fait construire entre Condé et Cambrai, sur l'Escaut, et à cause des travaux de canalisation qui s'exécutent en même temps sur la Scarpe, affluent de l'Escaut. Ces travaux, en établissant une navigation de tous les instants, auront inévitablement pour conséquence de réduire la masse d'eau que l'on pourra tenir en réserve à la fin de chaque semaine à l'écluse d'Antoing, pour les besoins de notre navigation. Il est donc urgent de faire en sorte de tirer des eaux dont nous pourrons encore disposer, la plus grande utilité possible, en subdivisant les grands biefs par de nouveaux barrages.

Ce qui vient d'être dit ne concerne que la navigation en descente.

La navigation en remonte éprouve également des difficultés auxquelles il est urgent de porter remède.

Lorsque les eaux sont hautes, les bateaux en remonte ne parviennent à vaincre la force du courant, surtout dans les parties de la rivière où la pente est la plus forte, comme à Escanaffles, qu'au moyen d'un grand nombre de chevaux.

Dans les temps de sécheresse, la nécessité où l'on se trouve de réserver le plus d'eau possible pour la navigation en descente, nuit particulièrement aux bateaux en remonte, que l'on est obligé de traîner sur la vase dans les deux biefs en aval de Tournay.

Les travaux de canalisation projetés obvieront à la plupart des inconvénients qui viennent d'être indiqués; ils empêcheront que notre navigation n'éprouve un préjudice nouveau par l'établissement, en France, de nouvelles écluses à sas sur l'Escaut et la Scarpe; ils auront finalement pour résultat de mettre un

terme aux réclamations formées par le gouvernement français, dès le mois de janvier 1832, au sujet de la surélévation de la retenue des eaux à Antoing.

Ces réclamations ont été l'objet d'une assez longue négociation ; il n'a point été conclu de convention formelle ; mais les obligations réciproques des deux pays ont été énumérées dans le procès-verbal de clôture des conférences, procès-verbal que le gouvernement belge a expressément, et le gouvernement français implicitement, ratifié. (*Annexes* 4—15.)

§ 2.

Du système proposé pour la canalisation.

M. l'inspecteur Vifquain, auteur du projet, avait d'abord pensé qu'un système bien disposé de barrages avec écluses à sas, serait le plus favorable aux intérêts combinés de la navigation et de l'agriculture.

Mais de mûres réflexions l'ont conduit à reconnaître :

1° Que ce système fixe d'étiage produirait trop d'envasement et pourrait nuire au bon écoulement des prairies ;

2° Que, s'il favorisait la remonte, il nuirait à la vitesse et à l'économie de la descente, ce qui eût été un défaut capital, attendu que, sur l'Escaut, les transports se font presque exclusivement en descente.

M. Vifquain s'est en conséquence arrêté à l'idée plus simple d'établir dans les 4e et 5e biefs, c'est-à-dire entre Tournay et Gand, de nouveaux barrages éclusés à trois et quatre passages, assez semblables à ceux qui existent déjà sur la partie supérieure de la rivière. Ce choix dans les moyens de canalisation a été approuvé, même par les adversaires du projet.

Au moyen de ces nouveaux barrages, le cours de la rivière, depuis Tournay jusqu'à Gand, se trouverait partagé en biefs de longueur à peu près égale à celle du bief supérieur, en amont d'Antoing.

De cette manière, la navigation en descente à charge, dans les hautes eaux, continuerait à jouir de toutes les facilités actuelles et, dans les saisons d'été, les nouveaux biefs, d'une longueur en rapport avec celle du bief supérieur, recevraient de la réserve hebdomadaire une quantité d'eau suffisante pour la marche active et non interrompue des rames de bateaux.

Pour la navigation en remonte à vide, dans les hautes eaux, l'écoulement de la rivière, qui aurait été accéléré la nuit au moyen de l'ouverture des barrages, serait ralenti le jour, et alors les bateaux vides et même à demi-charge remonteraient facilement les chutes des barrages, puisque deux biefs pourraient toujours être réunis sous un même niveau.

Dans les courtresses d'eau, les moyens que donneront les barrages, pour retenir les eaux et réunir deux biefs, faciliteront singulièrement la navigation ; ils feront disparaître plus de la moitié des frais de remonte.

Le débouché des barrages projetés étant plus grand que celui de la rivière,

il arrivera que, dans les fortes crues, l'écoulement des eaux n'éprouvera aucun obstacle.

Trois barrages nouveaux seront établis entre Tournay et Audenarde, et deux autres entre Audenarde et Gand.

Le premier de ces barrages, placé à Warcoing, permettra l'écoulement facile des grands marais d'Obigies et d'Hérinnes, et, en outre, il facilitera l'entrée au canal de Roubaix, si celui-ci s'effectue.

Le second barrage, construit à Autrive, facilitera singulièrement la décharge des eaux des marais d'Hérinnes et de Pottes, et rendra facile l'entrée au canal de Courtray, s'il s'exécute.

Le troisième barrage, à Kerkhove, partagera la distance d'Autrive à Audenarde, de la manière la plus convenable.

Entre Audenarde et Gand, le premier barrage sera placé à Ermelgem.

Le second, à Eeke, est placé de manière à y faire aboutir le mieux possible le canal de jonction avec la Lys.

Après l'établissement de ces barrages, l'Escaut se trouvera partagé en dix biefs ayant respectivement les longueurs ci-après :

1er bief, en amont d'Antoing	13,310
2e bief, d'Antoing à l'entrée de Tournay	5,440
3e bief, dans Tournay	1,992
4e bief, de la sortie de Tournay à Warcoing	11,840
5e bief, de Warcoing à Autrive.	11,450
6e bief, d'Autrive à Kerkhove	13,690
7e bief, de Kerkhove à Audenarde.	10,591
8e bief, d'Audenarde à Ermelgem	9,690
9e bief, d'Ermelgem à Vurste	15,805
10e bief, de Vurste à Gand	19,500
Ensemble. . . mèt.	113,308

Un peu plus de 22 lieues de 5,000 mètres.

Les trois premiers biefs, dans l'économie du projet, conservent leurs longueurs actuelles; les nouveaux biefs, ainsi qu'on l'a vu, auront généralement des longueurs en rapport avec celle du premier bief (en amont d'Antoing).

De l'écluse de Rodignies au pont Madou à Gand, c'est-à-dire, du sommet de notre navigation au point inférieur de la partie canalisée de la rivière, l'Escaut offre une pente de $10^{m},98$, qui, par la mise à exécution du projet, se trouverait partagée en 9 chutes, de la manière suivante :

Chute à l'écluse d'Antoing	1m,	25
Id. à l'entrée de Tournay.	0	30
Id. à l'écluse de Mer	0	35
Id. à l'écluse de Warcoing	1	51
Id. à l'écluse d'Autrive	1	32
Id. à l'écluse de Kerkhove	1	32
Id. à l'écluse d'Audenarde	1	60
Id. à l'écluse d'Ermelgem	1	51
Id. à l'écluse de Vurste	1	82
	10m,	98

Le tirant d'eau des plus grands bateaux se trouvant être de 1m,80 à 2m,00, le niveau des plafonds a été déterminé de manière à obtenir 2m,50 de profondeur, sans élever trop haut l'étiage à l'extrémité inférieure des biefs ; il en est résulté au fond de la rivière, quelques dévasements sur plusieurs points, trop élevés.

Le cours de l'Escaut, très sinueux sur toute sa longueur, exigeait des rectifications nombreuses; mais l'inconvénient du plus de pente, résultant des coupures, et la grande dépense qu'exigent ces rectifications, ont fait adopter comme base, qu'il ne serait fait de coupure que là où la corde ne serait que le $\frac{1}{5}$ ou environ du développement du contour sinueux à supprimer.

L'auteur du projet a porté son examen sur la question du mode d'exécution des travaux :

Soit par l'État, sur les fonds généraux du trésor ;

Soit par l'État ou les provinces, au moyen d'un emprunt remboursable en 30 années ;

Soit par concession de péages à une société.

Le deuxième mode est celui auquel M. Vifquain donne la préférence.

§ 3.

Dépense présumée. — Entretien. — Intérêt et amortissement. — Péages proposés.

M. Vifquain a compris dans son travail une évaluation sommaire de la dépense s'élevant, pour l'Escaut, à la somme de fr. 1,405,000 (1).

Partant de la supposition que les travaux seraient exécutés au moyen d'un emprunt remboursable en 30 annés, il a pensé que les droits à établir après

(1) Cette somme devra être augmentée de 25,000 fr., par l'addition aux travaux de canalisation d'une partie des rigoles qui rentrait dans le projet du dessèchement des marais, projet auquel le gouvernement renonce, au moins quant à présent (*voir ci-après* § 7). La somme nécessaire pour la canalisation de l'Escaut serait donc de fr. 1,430,000.

l'achèvement des travaux de canalisation, devaient être réglés de manière à produire 8 p. % de la dépense d'exécution, savoir :

1° Pour entretien des ouvrages et pour frais d'exploitation . . .	1 ½
2° Pour intérêt simple.	5
3° Pour amortissement.	1 ½
En tout. . .	8

Ce qui correspond, pour une dépense d'exécution de fr. 1,405,000, à une recette brute annuelle de fr. 112,400.

Il a ensuite recherché quel taux de péage était nécessaire pour assurer une recette brute annuelle de fr. 112,400.

A cet effet, il a dressé le tableau suivant, d'après la moyenne du nombre des bateaux qui ont descendu et remonté l'Escaut pendant les quatre années antérieures à 1835.

ÉCLUSES.	BATEAUX.		TONNAGE.		DROITS existants par bateau.		DROITS à établir par tonneau.		PRODUITS pour les droits à établir.	
	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.
					fr. c.	fr. c.	c.	c.	fr.	fr.
Écluse d'Antoing.	2,600	1,622	520,000	324,400	4 25	2 13	» 01	» 01	5,200 00	3,244 00
Écluse d'entrée à Tournay.....	2,850	1,782	570,000	356,400	5 52	4 23	» 01	» 01	5,700 00	3,564 00
Id. de Warcoing.	2,650	1,656	530,000	331,200			» 025	» 02	13,250 00	6,600 00
Id. d'Autrive....	2,500	1,562	500,000	312,400			» 025	» 02	12,500 00	6,248 00
Id. de Kerkhove.	2,400	1,500	480,000	300,000			» 025	» 02	12,000 00	6,000 00
Id. d'Audenarde.	2,350	1,435	460,000	287,000	6 50	6 50	» 01	» 01	4,600 00	2,870 00
Id. d'Ermelgem..	2,300	1,375	440,000	275,000			» 025	» 02	11,000 00	5,500 00
Id. d'Eeke.....	1,950	1,100	355,000	220,000			» 025	» 02	8,875 00	4,400 00
Au pont Madou à Gand.....	1,900	1,100	320,000	210,000			» 01	» 01	3,200 00	2,100 00
					16 27	12 86	» 165	» 14	76,325 00	40,526 00
									116,851 00	

Ce tableau fait voir que le péage devrait être environ de 16 ½ centimes à charge et 14 centimes à vide, soit 30½ centimes (dans la supposition du retour à vide) par tonneau, pour le parcours entier de la rivière canalisée, d'Antoing à Gand.

§ 4.

Avantages du projet pour le commerce.

Les avantages à résulter pour le commerce, des travaux de canalisation, sont établis par l'auteur du projet de la manière suivante :

La somme totale des frais de conduite et de halage, s'élève :

De la frontière à Gand, en descente, par bateau de 200 tonneaux, à	fr.	108 00
De Gand à la frontière, en remonte, id.		114 20
	(1)	222 20

Par la canalisation ces deux sortes de frais seront réduites à moins de moitié.

Si, sur cette économie d'au moins fr. 112, l'on prélève, pour le service des nouveaux droits, fr. 61, il restera, en faveur du commerce, un bénéfice de fr. 51, correspondant à plus de 25 centimes par tonneau, indépendamment des avantages d'une navigation certaine en tout temps, et de la réduction probable des frais d'assurance contre les risques et avaries de tout genre.

Le bénéfice de fr. 51 par bateau, dont il a été fait mention, représente comme résultat de la canalisation au profit du commerce, un avantage annuel de fr. 127,500, lorsque l'on prend comme moyenne de la navigation 2,500 bateaux, jaugeant 500,000 tonneaux.

§ 5.

Résultats de l'enquête.

HAINAUT.

La commission d'enquête (*voir le procès-verbal, Annexe n°* 19, *pag.* 68), a reconnu, à l'unanimité, l'utilité publique du projet; s'expliquant ensuite sur les travaux à faire pour la canalisation, elle a pensé, à la majorité de dix voix sur onze, qu'il y a lieu d'y procéder conformément au projet de M. l'inspecteur Vifquain, principalement à cause des facilités qu'il procure au commerce de retour.

Un membre de la commission a été d'avis que le but de la canalisation serait atteint d'une manière suffisante, au moyen d'une seule écluse entre Tournay et Audenarde, ce qui diminuerait la dépense.

---

(1) *Frais de halage et de conduite de la frontière à Gand.*

EN DESCENTE :

Un homme d'aide à Antoing . . . . . fr.	2 00
Un homme d'aide pour traverser Tournay.	3 00
Les hommes à Audenarde dits *de Foye*. .	3 00
Aux compagnons d'Antoing à Gand, y compris la nourriture.	100 00
fr.	108 00

EN REMONTE :

Compagnons du Stroppe à Merlebeke. . fr.	13 40
De Merlebeke à Gavre.	16 50
De Gavre à Audenarde.	17 70
D'Audenarde à Escanaffles.	26 10
Chevaux d'Escanaffles à Tournay.	13 50
Passages dans Tournay, hommes d'aide. .	12 00
Haleurs de Tournay à Péronne.	15 00
fr.	114 20

Quant aux travaux à faire entre Audenarde et Gand, la commission, à l'unanimité, a adopté le projet.

La commission a considéré les droits de péage proposés comme étant généralement trop élevés. La réduction qu'elle désire voir opérer lui a paru pouvoir être obtenue en fixant le terme de remboursement des dépenses à 90 ans, au lieu de 30, comme le porte le projet, soit que le gouvernement trouve convenable de faire les travaux pour son compte, au moyen d'un crédit ou d'un emprunt, soit qu'il trouve préférable de donner l'entreprise en concession, en se réservant, dans tous les cas, la direction et la surveillance de la navigation.

La commission a terminé en émettant le vœu que le droit de péage ne soit acquitté que sur la charge réelle, soit en descente, soit en remonte, avec exemption de droits sur le tonnage des bateaux vides, et faculté pour le batelier de payer la taxe en une seule fois et à l'avance, au premier bureau, pour toute la distance à parcourir.

La chambre de commerce de Tournay (*voir son avis, Annexe n° 21, pag.* 78), fait remarquer que la canalisation de l'Escaut est réclamée depuis long-temps, qu'il devient urgent de prendre des mesures pour remédier aux interruptions de navigation qui se sont renouvelées depuis plusieurs étés, au grand préjudice du commerce; qu'on ne peut plus laisser les choses dans leur état actuel; qu'il est évident que les eaux retenues entre Antoing et Tournay, sur une longueur d'une lieue, sont insuffisantes pour faire descendre les bateaux de Tournay à Audenarde, sur une distance de onze lieues et plus.

En conséquence, la chambre reconnaît l'utilité publique du projet et donne, à l'unanimité, un avis favorable à la confection des travaux, tels qu'ils sont proposés, tout en émettant la même opinion que la commission d'enquête, relativement à la hauteur des péages, qu'elle désirerait voir diminuer.

Un grand nombre de propriétaires de Tournay (*Annexe n°* 16, *pag.* 55), qui s'étaient réunis à l'hôtel de Régence, en suite du dépôt de l'avant-projet ordonné par le gouvernement dans l'enquête, ont présenté un mémoire très développé contre les travaux proposés.

Leurs griefs se rapportent à trois chefs principalement; ils prétendent :

1° Qu'au moyen des barrages nouveaux à établir entre Tournay et Audenarde, le lit de l'Escaut s'élèvera en 50 années plus qu'il ne l'aurait fait en plusieurs siècles, ce qui ne peut manquer de déprécier considérablement les propriétés riveraines;

2° Que les prairies hautes seront privées des eaux nécessaires à leur irrigation;

3° Que les coupures que l'on se propose d'exécuter auront l'inconvénient d'amener une grande perturbation.

Se résumant, ils demandent que l'on veuille abandonner totalement tout ce qui est projeté entre Tournay et Audenarde.

La chambre de commerce de Mons (*voir son avis, Annexe n° 22, pag.* 80),

reconnaît à l'unanimité que le projet est éminemment d'utilité publique. Elle pense néanmoins que, pour que le commerce, l'agriculture et l'industrie retirent de son exécution tout le bien qu'ils sont en droit d'en attendre, il faut nécessairement que le projet subisse les modifications suivantes :

1° Suppression des droits actuellement perçus aux écluses d'Antoing, de Tournay et d'Audenarde, auxquels seraient substitués les droits nouveaux établis conformément au système proposé par l'auteur du projet ;

2° Exemption de tout péage pour les bateaux vides ;

3° Péage établi uniquement sur la charge réelle du bateau, et non sur la charge possible ou le tonnage ;

4° Faculté pour le batelier d'acquitter, au premier bureau devant lequel il se présente, la taxe entière pour toute la distance à parcourir ;

5° Réduction à 15 centimes par tonneau, du droit proposé, qui, d'après le projet, s'élèverait à 30 $\frac{1}{2}$ centimes, savoir, 16 $\frac{1}{2}$ centimes à charge et 14 centimes à vide.

La chambre de commerce pense finalement que les travaux doivent s'exécuter par les soins et au compte du gouvernement, soit que les fonds proviennent des revenus ordinaires du trésor, soit qu'ils proviennent d'un emprunt spécial.

La députation des États (*voir son avis, Annexe* n° 23, *pag.* 82), d'accord avec la commission d'enquête et les chambres de commerce, considère l'amélioration de la navigation de l'Escaut comme étant éminemment d'intérêt public. Elle ajoute que l'assentiment que le projet a rencontré ne pouvait être douteux, les grands avantages qui doivent en résulter pour le commerce de la province étant généralement sentis.

Abordant ensuite la question du mode d'exécution, elle présente diverses observations en faveur de la concession des travaux, ajoutant toutefois qu'elle ne le fait qu'avec beaucoup de réserve et qu'il appartiendra au gouvernement de méditer les raisons qu'elle fait valoir; elle termine en formant des vœux pour la prompte exécution des travaux, parce que l'amélioration de la navigation de l'Escaut est aussi urgente que nécessaire.

FLANDRE ORIENTALE.

La commission d'enquête (*voir son avis, Annexe* n° 25, *pag.* 85) émet, à l'unanimité, l'avis que le projet de canalisation de l'Escaut est d'une utilité publique incontestable ; que les péages, qu'on propose d'y percevoir, ne sont pas trop élevés en raison du terme de trente années proposé pour le remboursement des capitaux à affecter aux travaux, mais qu'il conviendrait de porter ce terme à 90 ans et de réduire proportionnellement le taux des péages ; qu'enfin il est très important que les travaux ne soient pas abandonnés à des concessionnaires, mais qu'au contraire ils soient exécutés par le gouvernement ou la province, qui peuvent seuls concilier les intérêts de la navigation et de l'agriculture.

La chambre de commerce de Gand (*voir son avis, Annexe n° 24, pag.* 83) reconnaît l'utilité du projet considéré sous le rapport commercial, parce que son exécution doit rendre la navigation certaine en toute saison et qu'il en résultera une économie de temps et d'argent.

Le comité de conservation remplaçant la députation des États (*voir son avis, Annexe n° 26, pag.* 87) se réunit à l'opinion de la commission d'enquête sous le double rapport de l'utilité publique du projet et des inconvénients du mode d'exécution par voie de concession de péages.

FLANDRE OCCIDENTALE.

La commission d'enquête (*voir son avis, Annexe n° 37, pag.* 103) résout négativement la question d'utilité publique du projet, pour deux motifs :

1° Qu'il n'est pas prouvé que la navigation ait jamais demandé la canalisation, telle qu'elle est proposée, et que l'on craint que les propriétés riveraines n'en éprouvent de grands préjudices ;

2° Que l'amélioration de la navigation semble pouvoir être obtenue au moyen d'une seule écluse vers Escanaffles.

La chambre de commerce de Courtray (*voir ses observations, Annexe n° 36, pag.* 99) se prononce avec force contre le projet, qu'elle considère comme devant avoir les plus funestes résultats pour les intérêts commerciaux et agricoles; les cinq nouvelles écluses proposées ne lui paraissent propres qu'à ralentir la marche de la navigation.

La chambre de commerce d'Ypres (*voir ses observations, Annexe n° 35, pag.* 97) proteste contre le projet, sans déduire les motifs de son opinion en ce qui concerne l'Escaut.

La députation des États de la Flandre occidentale (*Annexe n° 38, pag.* 106) fait remarquer que l'avis donné par la commission d'enquête contre le projet, n'est fondé que sur des doutes; elle ajoute qu'examen fait du projet et des observations auxquelles il a donné lieu, elle estime que son exécution est à désirer dans l'intérêt de la navigation, du commerce et de l'agriculture.

§ 6.

Observations sur les opinions émises dans l'enquête.

Il est digne de remarque que, dans le Hainaut et la Flandre orientale, les deux provinces les plus compétentes pour juger de ce qui convient au régime de l'Escaut, les commissions d'enquête, les chambres de commerce et les députations provinciales se sont trouvées d'accord pour appuyer, soit à l'unanimité, soit à de très fortes majorités, le projet de canalisation présenté par M. l'inspecteur Vifquain ; et même l'on ne s'est pas borné à reconnaître l'utilité publique du projet, l'on a affirmé, presque partout, que la canalisation était réclamée avec instance depuis long-temps et que l'exécution des travaux est urgente.

Les propriétaires des prairies aux environs de Tournay, seuls, se sont prononcés contre le projet.

Sans doute ce n'est qu'avec une extrême réserve, quand la nécessité, quand l'intérêt général l'exige, qu'il faut toucher aux lits des rivières; dans l'exécution des travaux on cherchera, autant qu'il sera possible, à prévenir les inconvénients que redoutent les propriétaires de Tournay; mais, en soutenant qu'il faut s'interdire tout changement aux rivières, ils vont évidemment trop loin : c'est exclure d'une manière absolue tous les travaux de canalisation ; c'est vouloir maintenir toutes les rivières dans leur imperfection primitive. Il faut bien le reconnaître, il est dans la nature des grands travaux d'utilité publique d'inquiéter, de préoccuper certains intérêts : cette réclamation en est une nouvelle preuve.

Quoique contraires aux travaux de canalisation, les propriétaires de Tournay rendent hommage à la prudence et à la sagacité de l'auteur du projet, en ce qu'il a adopté les barrages à poutrelles de préférence aux écluses à sas. Là, en effet, se trouve une garantie réelle en faveur des propriétaires riverains; car ces barrages, manœuvrés avec soin et sous la surveillance d'une administration impartiale et protectrice de tous les intérêts, n'opposeront à l'écoulement naturel des eaux que l'obstacle absolument nécessaire pour obtenir l'étiage de navigation un jour par semaine. Et même, en temps de retenue pour la navigation, la position des prairies basses se trouvera améliorée : car, maintenant qu'aucun ouvrage n'existe entre Tournay et Audenarde, le temps nécessaire pour donner à un bief aussi étendu l'alimentation indispensable pour soutenir les rames de bateaux, est beaucoup plus long qu'il ne le sera après la subdivision du bief par de nouveaux barrages; l'écoulement des prairies basses est donc plus long-temps entravé et l'écoulement de fond est moins efficace qu'il ne le sera après la canalisation.

Les propriétaires de Tournay ont aussi réclamé dans l'intérêt des prairies hautes, qu'ils craignent de voir convertir en terres labourables, à défaut des eaux nécessaires à leur irrigation.

Ici ils sont évidemment en contradiction avec eux-mêmes; car comment concevoir que les travaux de canalisation puissent en même temps entraver l'écoulement pour les prairies basses, et le rendre trop complet pour les prairies hautes?

Les rigoles pouvant être maintenues fermées à leur entrée dans la rivière, il sera toujours possible de les rendre indépendantes du plus ou du moins de hauteur de la rivière. Les écluses d'évacuation pourront aussi, au besoin, servir à l'introduction d'eaux fraîches dans les fossés et même à inonder toutes les prairies basses, au moyen des eaux tenues hautes chaque semaine pour la navigation.

Pendant le reste du temps, les choses demeureront ce qu'elles sont aujourd'hui sous le rapport de l'écoulement des eaux. Les barrages, qui, d'après le projet, doivent avoir un débouché plus grand que la section moyenne de la rivière, n'exerceront plus aucune influence aussitôt que leurs passages seront ouverts.

La seconde réclamation des propriétaires de Tournay concerne les dérivations ou redressements; nous avons déjà vu que l'on avait adopté comme principe, de n'opérer de coupure que là où la corde n'aurait que le cinquième du développement du contour sinueux à supprimer. Il résulte de là que les redressements seront très rares. L'on pourra, d'ailleurs, dans l'exécution, examiner de plus près jusqu'à quel point certains redressements sont de nécessité; l'on pourra, à cet égard, user d'une grande réserve, les redressements n'étant pas, comme les barrages, une condition essentielle de l'amélioration de la navigation.

Il me reste une dernière observation à faire : c'est qu'en désrant qu'il ne soit rien innové entre Tournay et Audenarde, les réclamants demandent implicitement l'abandon total du projet de canalisation de l'Escaut; car la principale difficulté que rencontre la navigation, et à laquelle on cherche à obvier, est précisément celle qui résulte de la longueur démesurée du bief compris entre Tournay et Audenarde.

Dans la Flandre orientale, comme dans le Hainaut, on a critiqué le taux du péage proposé, et l'on a demandé diverses modifications dans l'intérêt du commerce.

Je m'attacherai ici de préférence à l'avis de la chambre de commerce de Mons, dans lequel les réclamations de cette nature sont le plus nettement formulées.

Rien n'empêche de donner au batelier la faculté d'acquitter la taxe en entier, pour toute la distance à parcourir, au premier bureau devant lequel il se présente. L'auteur du projet s'est trouvé à cet égard d'accord avec la chambre de commerce, puisqu'il a eu soin de dire dans son mémoire, que les droits répartis entre les différents points de perception, *pourraient être réunis de la manière la plus commode au commerce.*

L'on pourra aussi, très probablement, exempter les bateaux vides de tout péage et n'établir la taxe que sur la charge réelle du bateau (1), mais à la condition d'augmenter le droit à charge de la somme proposée comme droit sur le tonnage.

La chambre de commerce de Mons demande finalement la suppression des droits actuels et la réduction du droit nouveau, de 30 $\frac{1}{2}$ à 15 centimes.

Il est à observer à cet égard :

1° Que, d'après les calculs de M. Vifquain, la portion du produit des droits nouveaux affectée à l'entretien ne s'applique qu'aux ouvrages nouveaux, de telle sorte que les droits actuels devraient être maintenus pour faire face à l'entretien de la rivière et des ouvrages déjà existants;

2° Que le droit actuel correspond à 14 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau, et que, si, d'après la proposition de la chambre de commerce de Mons, on se bornait à

---

(1) Ce serait un moyen d'assurer à nos lignes de navigation le retour des bateaux vides, qui, aujourd'hui, font souvent usage des canaux français pour revenir au canal de Mons.

le remplacer par un droit de 15 centimes, l'État ou la province ne percevrait, à raison des travaux de canalisation, qu'un demi-centime par tonneau, c'est-à-dire à peine le huitième de ce qui est nécessaire pour leur entretien. L'État ou la province n'aurait alors ni intérêt ni amortissement, et se trouverait de plus grevé de la presque totalité des frais d'entretien. J'ai dit *l'État* ou la *province*, parce qu'à de telles conditions on ne peut espérer qu'un concessionnaire se présente.

L'on doit donc tenir pour constant qu'il est nécessaire de conserver les droits qui se perçoivent actuellement aux écluses d'Antoing, de Tournay et d'Audenarde, sauf à les percevoir en même temps et sur le même pied que les droits nouveaux, pour la plus grande facilité du commerce; et le seul point à examiner est celui de savoir si, pour les droits nouveaux, l'on peut adopter un taux inférieur à celui que propose M. Vifquain.

Rappelons d'abord que les propositions de M. Vifquain tendaient à obtenir une recette de 8 p. %, répartie de la manière suivante :

Pour entretien	1 ½
» intérêt	5
» amortissement	1 ½
En tout	8

Quelle que soit la période de remboursement que l'on adopte, elle ne pourra exercer d'influence sur les frais d'entretien et l'on devra, dans tous les cas, opérer de ce chef un prélèvement de 1 ½ p. %.

Restent l'intérêt et l'amortissement, auxquels, dans la supposition de l'exécution par l'État ou les provinces, on pourrait, à la rigueur, appliquer les conditions de l'emprunt de 30 millions, autorisé pour divers ouvrages d'utilité publique, par la loi du 18 juin 1836. L'on pourrait alors se contenter d'une recette correspondant à 6 ½ p. %, savoir :

Pour entretien	1 ½
» intérêt	4
» amortissement.	1
En tout.	6 ½

et réduire le péage proposé dans la proportion de 8 à 6 ½, ce qui en porterait le taux à environ 26 ¾, au lieu de 30 ½ centimes. Dans l'hypothèse de l'exécution par concession, la réduction serait vraisemblablement moindre, si même elle était possible.

Aux conditions de l'emprunt des 30 millions, il s'en faudrait donc de beaucoup qu'il fût possible d'abaisser le péage jusqu'au taux de 15 centimes demandé par la chambre de commerce de Mons.

§ 7.

Dessèchement des marais de la rive droite de l'Escaut.

M. l'inspecteur Vifquain avait pensé que les barrages projetés de Tournay à Audenarde, indispensables pour l'amélioration de la navigation, pourraient aussi être utilisés pour l'écoulement le plus efficace des marais d'Obigies, d'Hérinnes, de Pottes et d'Escanaffles.

En conséquence, il avait cru devoir combiner avec les barrages un système d'ouvrages estimés fr. 152,000, pour le dessèchement complet et l'irrigation de ces terrains bas, et moyennant lesquels les propriétaires intéressés auraient contribué à la dépense générale des travaux de canalisation, en proportion de leur intérêt, par l'abandon d'une partie de la plus-value à obtenir.

Cette partie du projet ayant rencontré une vive opposition, le gouvernement a jugé convenable de renoncer à son exécution, ou au moins de l'ajourner jusqu'au temps où les motifs d'opposition dont on se prévaut aujourd'hui, seraient reconnus non fondés, sauf peut-être à imposer une redevance, au profit de l'État, aux particuliers ou communes qui tireraient parti des nouveaux barrages pour l'écoulement des parties basses des marais, en construisant des éclusettes de décharge à l'aval des mêmes barrages.

II. — CANALISATION DE LA LYS.

§ 1er.

Utilité de la canalisation de la Lys.

La Lys n'offre de facilité réelle à la navigation que sur la partie de son cours comprise entre la frontière de France et Harlebeek, où trois écluses à sas se trouvent établies, la première à Comines, la seconde à Menin et la troisième à Harlebeek.

D'Harlebeek à Gand, sur un développement de 69,267 mètres (près de 14 lieues), présentant $3^m,05$ de pente, il n'existe aucun ouvrage d'art qui puisse réduire le courant et favoriser la remonte, qui a plus particulièrement lieu à charge.

Ce n'est donc qu'au moyen d'une masse d'eau considérable, que la navigation s'établit deux fois par semaine; les difficultés du halage, toujours grandes, deviennent extrêmes en temps de sécheresse et rendent parfois la navigation impossible, même avec un tirant d'eau de $1^m,20$.

§ 2.

Système proposé pour la canalisation.

M. l'inspecteur Vifquain propose l'établissement de deux écluses à sas, l'une à Vive-St-Éloi, l'autre à Astene, qui compléteront la canalisation de la rivière jusqu'à Gand.

Sur l'Escaut, où la navigation à charge se fait presque entièrement en descente, l'on n'a proposé que des barrages éclusés; pour la Lys, où elle se fait plus particulièrement en remonte, des écluses à sas ont paru préférables. Sur l'une et l'autre rivière, l'on est resté dans le système des ouvrages qui déjà y existent. En cela on a répondu d'avance à beaucoup d'objections.

La pente de la rivière qui, d'Harlebeek à Gand, se trouve être de $3^m,05$, sera rachetée par les deux nouvelles écluses, ayant respectivement les chutes ci-après indiquées :

Celle de Vive-St-Éloi.	$2^m,50$
Celle d'Astene	$0^m,55$
Ensemble. . .	$3^m,05$

La longueur de la rivière entre ces deux points, qui est de 69,267 mètres, sera réduite, au moyen de rectifications, à 62,030 mètres et répartie en trois biefs de la manière suivante :

D'Harlebeek à Vive-St-Éloi	mèt.	13,400
De Vive-St-Éloi à Astene.		23,640
D'Astene à Gand		24,990
Ensemble. . . .	mèt.	62,030

§ 3.

Dépense présumée. — Entretien. — Intérêt et amortissement. — Péages proposés.

La dépense d'exécution prévue au projet s'élève à fr. 880,000.

M. Vifquain partant, comme pour l'Escaut, de la supposition qu'on y affecterait les fonds provenant d'un emprunt à 5 p. % remboursable en 30 années, a cru devoir proposer des péages d'un taux convenable pour obtenir une recette annuelle de fr. 70,400 correspondant à 8 p. % du capital d'exécution, savoir :

Pour entretien.	$1\frac{1}{2}$
» intérêt	5
» amortissement . . .	$1\frac{1}{2}$
En tout. . .	8

Il a donc dressé le tableau suivant, indiquant le mouvement de la navigation actuelle, le montant des droits actuellement perçus, le mouvement probable de la navigation après la canalisation, et le montant des droits à établir à raison des travaux de canalisation.

ÉCLUSES.	NAVIGATION ACTUELLE. BATEAUX.		NAVIGATION ACTUELLE. TONNAGE.		NAVIGATION après la canalisation TONNAGE.		DROITS ACTUELS.		DROITS A ÉTABLIR.		PRODUITS POUR LES DROITS A ÉTABLIR.	
	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.
							fr.	fr.				
Écluse de Comines...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	» 0625	» 022				
Id. de Menin.....	587	382	45,700	39,800	60,000	50,000	» 0625	» 022				
							fr.	fr.	fr.	fr.		
Id. d'Harlebeek ..	335	333	64,200	19,300	80,000	30,000	» 1058	» 0635	» 125	» 04	10,000	1,200
Id. de Saint-Éloi.	.....	.....	.....	.....	92,000	40,000	.....	.....	» 25	» 08	23,000	3,200
Id. d'Astene.....	.....	.....	.....	.....	15,000	7,500	.....	.....	» 25	» 08	3,750	600
Id. de Deynze-Petegem, pour les bateaux venant du canal de jonction.	.....	.....	.....	.....	100,000	50,000	.....	.....	» 625 » 25	» 20 » 08	36,750 25,000	5,000 4,000
											61,750	9,000
											70,750	00

Ce tableau fait voir que les droits nouveaux à établir entre Harlebeek et Gand, devraient être, par tonneau, de 62 $\frac{1}{2}$ centimes à charge et de 20 centimes à vide, soit 82 $\frac{1}{2}$ centimes, dans la supposition du retour à vide.

§ 4.

Avantages du projet pour le commerce.

Ici comme sur l'Escaut, les avantages du projet se résument dans une réduction des frais de halage et de conduite du bateau, assez forte pour laisser un bénéfice au batelier après le prélèvement des droits à établir.

L'auteur du projet évalue les frais de remonte de Gand à Harlebeek, de fr. 400 à fr. 500, soit fr. 450, en moyenne, pour un bateau de 200 tonneaux, ce qui donne fr. 2-25 par tonneau.

La rivière devant, au moyen des travaux projetés, avoir sur tout son cours des écluses à sas avec barrages, qui permettront d'établir les biefs sensiblement de niveau, M. Vifquain pense qu'il en résultera pour la navigation en remonte, qui a lieu ordinairement à charge, une économie de deux tiers dans les frais de halage et de conduite.

Si, sur cette économie de fr. 300, l'on prélève fr. 165, pour le service des nouveaux droits, y compris le retour à vide, il restera au batelier, indépendamment de l'économie de temps, un bénéfice de fr. 135 sur sa charge entière, ou de 67 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau.

§ 5.

Résultats de l'enquête.

HAINAUT.

La commission d'enquête (*voir le procès-verbal d'enquête, Annexe n°* 19, *pag.* 68) émet, à l'unanimité, l'avis qu'il y a utilité publique, dans le système proposé.

En ce qui concerne le taux du péage et la manière de percevoir les droits, les observations de la commission sont les mêmes que pour l'Escaut. (*Voir ci-dessus pag.* x.)

La chambre de commerce de Tournay (*voir son avis, Annexe n°* 21, *p.* 78) considère la canalisation de la Lys comme devant être fort avantageuse à la navigation, en favorisant particulièrement les communications avec les Flandres et une partie de la France; et elle donne, à l'unanimité, un avis favorable à la confection des travaux tels qu'ils sont projetés, partageant d'ailleurs l'opinion de la commission d'enquête en ce qui concerne les péages qu'elle désirerait voir réduire.

La chambre de commerce de Mons (*voir son avis, Annexe n°* 22, *pag.* 80) reconnaît, à l'unanimité, l'utilité publique du projet.

Elle demande néanmoins :

1° La suppression des droits actuellement perçus aux écluses de Comines, de Menin et d'Harlebeek et leur remplacement par des droits nouveaux, d'après le système proposé dans le projet;

2° Exemption de tout péage sur les bateaux vides (comme pour l'Escaut);

3° Péage établi uniquement sur la charge réelle, c'est-à-dire suppression du droit de tonnage (comme pour l'Escaut);

4° Faculté pour le batelier d'acquitter la taxe en une fois, pour toute la distance à parcourir (comme pour l'Escaut);

5° Réduction à 40 centimes par tonneau, du droit qui, suivant le projet, s'élèverait à 62 $\frac{1}{2}$ centimes à charge et à 20 centimes à vide, en tout 82 $\frac{1}{2}$ cent.

La chambre de commerce de Mons demande du reste l'exécution directe par le gouvernement (comme pour l'Escaut).

La députation des États (*voir son avis, Annexe n°* 23, *pag.* 82) s'est prononcée dans le même sens que pour l'Escaut. (*Voir plus haut pag.* XI.)

FLANDRE ORIENTALE.

La commission d'enquête (*voir son procès-verbal, Annexe n°* 25, *pag.* 85) se prononce dans le même sens que sur la canalisation de l'Escaut, savoir : utilité publique incontestable; réduction des péages au moyen de la prolon-

gation de la période de remboursement, de 30 à 90 ans ; exécution par l'État ou la province, de préférence à un concessionnaire.

La chambre de commerce de Gand (*voir Annexe n° 24, pag. 84*) émet aussi un seul et même avis sur les deux canalisations, savoir : utilité sous le rapport commercial parce que la navigation deviendra certaine, en toute saison, et qu'il en résultera une économie de temps et d'argent.

Il en est de même encore *du comité de conservation remplaçant la députation des États* (*voir Annexe n° 26, pag. 87*), qui reconnaît l'utilité publique, comme pour l'Escaut, mais verrait de graves inconvénients à l'exécution par concession.

FLANDRE OCCIDENTALE.

La commission d'enquête (*voir son procès-verbal, Annexe n° 37, pag. 103*) résout affirmativement, par six voix contre quatre, la question d'utilité publique de la canalisation, telle qu'elle est établie au projet, sauf réduction du tarif aux deux tiers du taux proposé en faveur de la petite navigation, ce qui doit s'entendre des bateaux transportant, de Gand à Courtray, les denrées coloniales, les tourteaux, cendres, engrais, etc.

La chambre de commerce de Courtray (*voir son avis, Annexe n° 36, pag. 99*) considère les travaux proposés comme étant sans objet, sinon nuisibles ; elle affirme que la navigation en remonte n'est, régulièrement et pendant plus de neuf mois de l'année, que de sept à huit jours pour les bateaux de charbon et, dans tous les temps, de quatre à cinq jours pour les autres bateaux ; si, dans les sécheresses extraordinaires, la grosse navigation éprouve parfois des moments de gêne, pendant les trois mois d'été, il n'y a pas lieu, suivant la chambre, d'établir sur les frais de cette éventualité assez rare, la base de travaux dont les frais pèseront en tout temps sur le commerce et l'industrie.

La Lys approfondie, depuis quelques années, de 19 centimètres sur les bas-fonds, aurait aujourd'hui, suivant la chambre, une profondeur de $1^{m},70$ à $1^{m},75$. Les difficultés proviendraient seulement de ce que, depuis plusieurs années, les expéditeurs de charbons surchargent leurs navires, au point qu'il est aujourd'hui peu de rivières et de canaux qui leur offrent un tirant d'eau suffisant.

Les deux écluses projetées auront les plus funestes résultats pour les contrées que la Lys parcourt, à cause des crues extraordinaires auxquelles la rivière est sujette et qui, arrêtées dans leur cours par de nouveaux ouvrages, produiront des inondations désastreuses pour les récoltes de foin et de lin.

En ralentissant l'écoulement des eaux au printemps, les nouvelles écluses retarderont le blanchiment du lin, si précieux à cette époque.

Enfin, les nouveaux droits écraseront la navigation telle qu'elle existe aujourd'hui, et conduiront au monopole du parcours des rivières entre les mains des exploitants des houillères.

La chambre de commerce d'Ypres (*voir son avis, Annexe n° 35, pag. 97*)

est également contraire au projet de canalisation de la Lys qui, par l'élévation des frais, anéantirait totalement, suivant elle, la navigation charbonnière sur Courtray, en donnant intérêt aux habitants de Courtray et des lieux circonvoisins de s'approvisionner en charbons, chaux, etc., par la voie du roulage; ce projet exposerait, en outre, les propriétaires riverains de la Lys à des pertes incalculables et l'industrie linière à une destruction presque inévitable.

La députation des États (*voir son avis, Annexe n°* 38, *pag.*106), après avoir examiné le projet et les observations auxquelles il a donné lieu, estime que son exécution est à désirer dans l'intérêt de la navigation, du commerce et de l'agriculture.

§ 6.

Observations sur les opinions émises dans l'enquête.

Le projet de canalisation de la Lys a été approuvé par les commissions d'enquête et les députations provinciales dans les trois provinces du Hainaut et des Flandres; les chambres de commerce de Mons, Tournay et Gand l'ont également appuyé.

Les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres l'ont vivement combattu.

Cette opposition s'explique facilement par cette circonstance que l'Escaut et la Lys, canalisés et réunis, conformément au projet, par un canal de jonction à la hauteur d'Eeke, établiraient une navigation en concurrence avec le canal que les chambres de commerce voudraient voir ouvrir entre Bossuyt et Courtray, et rendraient par là l'exécution de ce canal moins probable qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Les faits avancés par les deux chambres de commerce sont contredits par un grand nombre de pétitions, imprimées à la suite de ce rapport. (*Annexes n*^{os} 27 *à* 33, *pag.* 88 *et suiv.; voir aussi la note n°* 2 *de la pag.* 104.)

Ces pétitions souscrites :

Par des négociants, marchands et rouisseurs de lin de Wervicq;

Par des négociants en grains, graines oléagineuses, tourteaux, charbons, rouisseurs, marchands de lin, et blanchisseurs de fil de Commines;

Par des négociants et marchands de la ville de Menin;

Par des négociants en toiles, fabricants de linge de table, de fil à coudre, de lin et cultivateurs de Courtray et communes voisines;

Par des marchands, rouisseurs et cultivateurs de lin de la commune de Wevelghem;

Par des marchands, rouisseurs et cultivateurs de lin de la commune de Lauwe;

Par des marchands, cultivateurs et récolteurs de lin de la commune de Reckem;

Par des cultivateurs, rouisseurs et marchands de lin de la commune de Gulleghem;

Et par un grand nombre d'habitants des communes situées entre Hærlebeek et Gand ;

Ont toutes pour objet d'obtenir la construction, soit d'une, soit de deux écluses entre Harlebeek et Gand.

Il est remarquable de voir les cultivateurs et rouisseurs de lin, dont les chambres de commerce représentent l'industrie comme menacée de destruction, figurer en aussi grand nombre parmi les pétitionnaires en faveur du projet, et aller même jusqu'à offrir de contribuer à la construction des écluses, au moyen d'un impôt sur le rouissage.

Les habitants des communes riveraines de la Lys entre Harlebeek et Gand, affirment que, les eaux de la rivière n'étant retenues nulle part, sont, pour ainsi dire, toujours basses, tandis que, dans les communes situées entre Courtray et la frontière (sur la partie canalisée de la rivière), et en France plus particulièrement, où les eaux sont tenues plus hautes, les populations augmentent, le bien-être se fait sentir plus qu'ailleurs, et les prairies indispensables au rouissage et au blanchissage du lin, ont acquis une valeur extraordinaire.

La pétition des habitants de Comines (*Annexe n° 31, pag. 92*) renferme quelques passages bien propres à faire apprécier combien le régime actuel de la rivière, avec ses intermittences dans la navigation, est préjudiciable au commerce. Nous croyons utile d'en reproduire les extraits suivants :

« Actuellement les grains, les graines et les tourteaux que nous retirons » d'Anvers et de la Hollande, doivent traverser la ville de Gand et remonter la » Lys jusqu'à Harlebeek, et nos bateliers sont soumis dans ce trajet à un escla- » vage si vexant, qu'il n'en existe pas de plus tyrannique en Europe ; une » bande d'hommes s'empare de leur bateau et leur impose de payer une » rétribution par étape, qui est on ne peut pas plus onéreuse; et cette naviga- » tion, qui est très difficile pendant une partie de l'année, tantôt par la » sécheresse, tantôt par trop d'abondance d'eau, retient nos bateaux pen- » dant six à sept semaines pour faire cette traversée, et nous sommes très » souvent obligés d'envoyer des chariots pour prendre des marchandises dont » nous perdrions la vente, si on devait attendre l'arrivée du bateau.

» Cette navigation est encore plus funeste pour le transport du charbon » que pour toute autre chose ; d'abord, nous sommes obligés de faire la plus » grande partie de nos approvisionnements avant le commencement de juillet, » car alors commence la disette d'eau, et il arrive souvent que, pendant les » mois de juillet, août et septembre, l'on ne saurait remonter la rivière avec » un chargement complet ; et, si nous faisons charger les bateaux à la fin » d'octobre ou au mois de novembre, la crue des eaux les empêche de remon- » ter ; ensuite arrivent les gelées : les bateaux sont retenus pendant deux ou » trois mois, et les bateliers et leurs familles se chauffent à nos dépens ; il » arrive alors qu'une partie de l'hiver est écoulée et que notre charbon nous » reste en magasin jusqu'à l'année suivante, et nous pouvons citer plus d'un » exemple d'avoir chargé du charbon à Saint-Ghislain, le 15 novembre, et » que le bateau n'est arrivé à Comines qu'au mois de mars, tandis que des

» bateaux, partis huit jours auparavant et ayant pu passer l'écluse d'Harle-
» beek, sont arrivés à leur destination deux mois auparavant.

» Nous vous prions, Messieurs, d'observer que celui qui se trouve obligé
» de faire des appovisionnements quatre et cinq mois avant d'en avoir besoin,
» paie chèrement les droits d'écluse par l'intérêt de la mise des fonds qu'il fait
» pour avoir sa marchandise; tandis que, si une ou deux écluses étaient con-
» struites, en dix à douze jours nous recevrions nos bateaux. »

Le rapport du commissaire de district de Courtray, quoique peu favorable au projet, détruit aussi en grande partie les assertions des chambres de commerce. Nous y lisons ce qui suit :

« Les cultivateurs, les marchands de lin, le commerce de toiles demandent
» donc que la station des eaux de la Lys soit tenue constamment, ou le plus
» que possible, à hauteur régulière et convenable pour le facile rouissage des
» lins en toute saison, les mois d'hiver exceptés; et, pour cela, une ou deux
» écluses de plus sont un bienfait, qu'ils obtiennent sans aucune dépense, sans
» peine ni frais.

» La grande navigation charbonnière, de son côté, profiterait à ces écluses,
» en ce qu'elle pourrait laisser flotter en toute saison, sans retard ni entraves,
» ses bateaux à pleine charge et tirant au-delà de 1^{m},80.

» Mais, si nous consultons le commerce des denrées coloniales et la petite
» navigation intérieure, l'établissement de deux écluses nouvelles entre celle
» d'Harlebeek et Gand, est, dit-on, de toutes parts, une cause de ruine et
» d'anéantissement, parce que les droits d'écluse à acquitter élèveront le frêt
» au-delà de ce qui convient au commerce, etc. »

Le projet, suivant M. le commissaire de district, assure donc de grands avantages à l'industrie linière, en même temps qu'il transforme la rivière en canal de grande navigation praticable en toute saison; seulement, il aurait pour inconvénient de nuire à la petite navigation en élevant les péages à raison d'ouvrages nouveaux dont, pour elle, le besoin se fait moins sentir.

Cette objection n'est pas sans importance; elle a fixé l'attention de la commission d'enquête, et les discussions qui ont eu lieu dans son sein, ont conduit à poser en principe que le tarif serait réduit d'un tiers en faveur de la petite navigation. Avec cette restriction apportée au tarif, le droit nouveau dont la petite navigation se trouverait frappée, n'excéderait pas 55 centimes par tonneau, y compris retour à vide, pour le trajet entier de Gand à Harlebeek.

Cette charge additionnelle sera vraisemblablement plus que compensée par les facilités que les nouvelles écluses donneront sous le rapport du halage, en réduisant à presque rien la force du courant, et par l'avantage résultant de la possibilité de naviguer en toute saison.

En ce qui concerne la Lys, comme pour l'Escaut, on a généralement demandé l'abaissement du tarif proposé et des facilités, quant au mode de perception, en faveur des bateliers.

Sur ce dernier point je me réfère à ce qui a été dit relativement à l'Escaut (*voir ci-dessus*, *pag.* XIV *et* XV).

Le tarif proposé tendait à obtenir, en recette annuelle, 8 p. °/₀ de la dépense d'exécution.

En appliquant à l'emprunt à négocier les conditions de l'emprunt de trente millions, autorisé par la loi du 18 juin 1836, il ne serait pas impossible de se contenter d'une recette de 6 ½ p. °/₀ et de réduire le tarif dans la proportion de 8 à 6 ½, ce qui donnerait 50 ¾ centimes à charge, 16 ¼ centimes à vide, soit ensemble, en comprenant dans la dépense le retour à vide, 67 centimes par tonneau, pour le trajet de Gand à Harlebeck, au lieu de 82 ½ centimes, taux proposé.

Cette modification aurait pour résultat de réduire à 44 ½ centimes (au lieu de 55) le droit dont la petite navigation serait frappée.

A ces conditions, il n'est personne, je pense, qui ne soit convaincu que la petite navigation gagnera beaucoup aux travaux de canalisation, loin d'en éprouver quelque préjudice.

Il est toutefois à remarquer que l'auteur du projet, ayant fait entrer dans ses calculs de produits une augmentation de tonnage qui lui paraît devoir résulter des travaux de canalisation, la recette n'est pas assurée pour la Lys au même degré que pour l'Escaut, dont les produits, après la canalisation, ont été établis en dehors de toute hypothèse, sur le pied du tonnage actuellement existant. Il pourrait ainsi arriver que les péages réduits qui viennent d'être indiqués fussent insuffisants pour produire une recette de 6 ½ p. °/₀ et que de ce chef le taux dût en être majoré.

La chambre de commerce de Mons a demandé la suppression des droits actuellement perçus aux écluses de Comines, Menin et Harlebeek ; les raisons ci-dessus énoncées, en ce qui concerne l'Escaut (*voir pag.* XIV *et* XV), s'opposent à ce que cette demande soit prise en considération.

III. — CANAL DE JONCTION [1].

§ 1er.

Utilité et tracé du canal de jonction.

L'Escaut et la Lys suivent, depuis la frontière de France jusques à Gand, où ils se réunissent, des directions à peu près parallèles, et tellement rapprochées qu'à partir de Warcoing et Courtray, l'intervalle qui les sépare n'excède, sur aucun point, 3 à 4 lieues.

---

(1) Deux projets sont considérés comme connexes à celui du canal de jonction, d'Eeke à Deynze-Petegem, savoir :

1° La jonction de l'Escaut à la Deule, au moyen du prolongement du canal de Roubaix; en Belgique, depuis la frontière jusqu'à l'Escaut, à Warcoing ;

2° La jonction de l'Escaut à la Lys, au moyen du canal de Bossuyt à Courtray.

C'est ce dernier projet, auquel se rattache le projet du canal de Menin à Ypres, qui motive

Cette position des deux rivières l'une à l'égard de l'autre ne pouvait manquer de suggérer l'idée de chercher à les réunir par un canal de jonction, de manière à abréger la marche des transports des houilles et autres matières pondéreuses, provenant du haut Escaut et en destination pour Courtray et les autres points de la Lys supérieure, transports qui, aujourd'hui, font un très grand circuit, en descendant l'Escaut jusqu'à Gand, pour remonter ensuite la Lys depuis son embouchure et sur une grande partie de son cours.

Les chambres de commerce des villes de Courtray et d'Ypres demandent depuis long-temps l'exécution d'un canal de jonction à la hauteur de la première de ces villes ; mais tous les projets qui en ont été faits et étudiés, comportent une dépense fort élevée et qui semble peu en rapport avec le produit présumé des recettes de navigation.

En effet, la distance entre l'Escaut et la Lys à la hauteur de Courtray, par le tracé qui paraît le plus convenable, se trouve être de 16,200 mètres ; la crête de partage à franchir, au point culminant, n'aurait pas moins de $32^{m},41$; les eaux manquant, l'alimentation serait nécessairement artificielle, il faudrait, au moyen de machines à vapeur, élever les eaux à plus de 12 mètres.

Le canal, en y comprenant le capital des machines d'alimentation, ne coûterait pas moins de cinq millions de francs. Si, dans l'état d'imperfection où se trouve aujourd'hui la navigation de l'Escaut et celle de la Lys, l'on a reculé devant la dépense d'exécution et d'alimentation du canal vers Courtray, il restera encore moins d'espoir de voir ce canal s'exécuter lorsque les deux rivières seront canalisées (1).

---

principalement l'opposition des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, contre la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et surtout contre le canal d'Eeke à Deynze-Petegem.

Le système d'après lequel ces deux chambres de commerce désireraient que la navigation fût améliorée et complétée, est exposé dans les deux écrits suivants, distribués aux membres des deux Chambres législatives :

Mémoire sur les projets de jonction de la Haine à la mer du Nord, par la chambre de commerce et des fabriques d'Ypres ; 7 octobre 1834, in-4° de 68 pages, avec 3 cartes.

Suite du mémoire ; 10 mars 1835, in-4° de 22 pages.

Ce mémoire a été l'objet des réfutations suivantes :

Réponse au mémoire de la chambre de commerce d'Ypres, par un habitant du Hainaut ; Mons, 1834, in-4° de 15 pages.

Réponse des exploitants du couchant de Mons au mémoire de la chambre de commerce d'Ypres ; mai 1835, in-4° de 33 pages.

Il est toutefois à remarquer que l'objet *direct* de cette polémique était le projet du canal de Roubaix, et non la canalisation de l'Escaut et de la Lys, qui n'a été projetée ou étudiée que postérieurement à cette époque ; néanmoins il peut être utile de consulter ces écrits, qui cependant eussent paru à certains égards un hors-d'œuvre parmi les piéces de l'enquête de 1836.

(1) Le tracé du canal de Bossuyt à Courtray est décrit *pag.* 28 *du mémoire de la chambre de commerce d'Ypres,* du 7 octobre 1834, cité dans la note précédente.

Le dépense en est évaluée à 3,903,559 fr. 52 c., d'après un devis inséré *pag.* 31—34, mais qui a subi plusieurs réductions.

Le canal de Menin à Ypres est évalué à 5,241,823 fr. 61 c., *pag.* 34—37.

Ces deux canaux, dont le premier toutefois peut être considéré isolément, coûteraient donc 9,145,383 fr. 13 c., *pag.* 37 *du même mémoire.*

Jusqu'à présent ni l'un ni l'autre n'a été l'objet d'une demande en concession.

C'est ce qui a conduit à examiner si, à un point plus rapproché du confluent des deux rivières, l'abaissement du sol et le moindre espace à franchir offrent de meilleures conditions d'exécution.

L'étude à laquelle M. l'inspecteur Vifquain s'est livré sur le terrain, a fait reconnaître que le tracé entre Eeke sur l'Escaut et Deynze-Petegem sur la Lys, remplit ces conditions.

Entre ces points, qui sont ceux où viennent naturellement se placer deux des nouveaux barrages projetés, la distance n'est que de 9,000 mètres, et le point le plus élevé du terrain ne se trouve qu'à $6^{m},55$ au dessus des eaux de navigation de la Lys et à $5^{m},58$ au dessus de celles de l'Escaut.

§ 2.

Système de travaux proposé pour le canal de jonction.

Suivant l'auteur du projet, deux systèmes se présentent pour la traversée du col de partage entre l'Escaut et la Lys :

Le premier par une tranchée, dont le plafond serait placé à deux mètres au dessous de l'étiage de navigation de la Lys à l'amont de l'écluse d'Astene.

Le second, par un canal, creusé de manière à avoir son étiage fixe à 3 mètres au dessus de la Lys, la profondeur étant toujours de 2 mètres.

Dans ce dernier système, une alimentation artificielle devient nécessaire ; la surface du pays ne présentant pas d'eau courante en été, les eaux de la Lys seraient relevées de 3 mètres au moyen d'une machine.

Des calculs comparatifs de dépenses ayant été faits, on a reconnu que le second système, outre l'avantage d'exiger des emprises moins considérables et de moins bouleverser la propriété, présentait sur le premier une économie d'un demi-million ; cette considération a paru déterminante.

Le canal de jonction, ainsi établi, aurait deux écluses à sas placées, l'une immédiatement à l'Escaut, à 5,000 mètres, en amont du barrage d'Eeke, l'autre contre la Lys, à 2,000 mètres au dessus de l'écluse d'Astene.

Il suivrait la vallée du ruisseau de Nazareth et serait formé de quatre alignements, d'un développement total de 9,000 mètres.

L'alimentation aurait lieu au moyen d'une machine à vapeur de quinze chevaux de force, faisant mouvoir une vis d'Archimède à coffre fixe, de $1^{m},50$ de diamètre, élevant les eaux dans la Lys et les reportant à l'amont de l'écluse voisine.

La dépense d'exécution du canal, dont le projet de M. l'inspecteur Vifquain comprend l'estimation sommaire, s'élèverait à fr. 891,459 : c'est moins du cinquième du coût présumé du canal à la hauteur de Courtray.

§ 3.

Dépense présumée. — Entretien et exploitation. — Intérêt et amortissement des capitaux. — Péages proposés.

La dépense d'exécution du canal s'élève, en somme ronde, à fr. 890,000.

M. Vifquain a pensé que le péage devait être réglé de manière à produire une recette annuelle de fr. 71,200, correspondant à 8 p. °/₀ du capital d'établissement, savoir :

Pour entretien et exploitation, y compris l'alimentation artificielle par machines à vapeur.	2
Pour intérêt simple.	5
Pour amortissement en 40 années.	1
En tout. . .	8

Pour évaluer le tonnage probable des bateaux qui feront usage du canal de jonction, et qui, réunis, devront produire les 8 p. °/₀ de recette annuelle, M. Vifquain a pris comme point de départ le mouvement actuel de la navigation à l'écluse d'Harlebeek, soit 64,200 tonneaux à charge et 19,300 tonneaux à vide ; il lui a semblé que ces chiffres ne pouvaient manquer de s'élever à 105,000 tonneaux à charge et 50,000 tonneaux à vide, au moyen des bateaux en destination pour les communes situées sur les deux rives de la Lys en dessous d'Harlebeek jusqu'à l'embouchure du canal de jonction, ainsi que par les bateaux vides qui redescendraient la rivière pour retourner, par le canal de jonction et l'Escaut, vers Tournay et Mons.

Cette base de tonnage étant posée, il a été conduit à proposer, comme taux des péages. . . . . 60 centimes à charge et
20 centimes à vide,

ce qui donne comme produit, sur 105,000 tonneaux à charge. . fr.	63,000
Et sur 50,000 tonneaux à vide. . .	10,000
Ensemble. . . fr.	73,000

Somme légèrement supérieure à celle qui est nécessaire pour représenter 8 p. °/₀ du capital d'exécution.

§ 4.

Avantages du projet pour le commerce.

Le canal de jonction communiquera à l'Escaut à 5,000 mètres en amont du barrage d'Eeke, et à la Lys à 2,000 mètres en amont de l'écluse d'Astene. Il suit de là que les bateliers qui feront usage de ce canal, économiseront un

parcours de.	24,500 mètres sur l'Escaut
Et de	26,900 id. sur la Lys.
Ensemble. . .	51,490 mètres.
Dont à déduire le développement du canal de jonction	9,000 id.
Reste. . .	42,490 mèt., ou 8 ½ lieues

dont le trajet entre les diverses localités situées sur l'une et l'autre rivière en amont de l'embouchure du canal de jonction, se trouvera réellement raccourci.

Indépendamment de l'économie de temps résultant d'un trajet plus direct et plus facile, il y aura aussi, suivant l'auteur du projet, économie d'argent, en ce qu'au lieu d'une somme de fr. 140, à laquelle s'élèverait encore, après la canalisation, la dépense à faire pour un bateau de 200 tonneaux, descendant l'Escaut d'Eeke à Gand, traversant la ville de Gand et remontant la Lys jusqu'à Deynze-Petegem, il suffirait de payer fr. 125 pour le parcours du canal de jonction. Il y aurait donc fr. 15 d'économie pour le bateau, ou 7 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau.

§ 5.

Résultats de l'enquête.

HAINAUT.

La commission d'enquête (*voir le procès-verbal, Annexe n°* 19, *pag.* 68) reconnaît, à l'unanimité, l'utilité publique du canal de jonction tel qu'il est proposé; elle considère le projet de ce canal comme étant de la plus grande utilité pour la navigation vers la Lys, qu'il abrège d'une manière sensible, en évitant les désagréments et les frais exorbitants de la navigation actuelle. Non-seulement cette communication entre l'Escaut et la Lys est d'une grande utilité à la navigation intérieure, mais encore elle crée une nouvelle source de débouchés vers la France.

La chambre de commerce de Tournay (*voir son avis, Annexe n°* 21, *pag.* 78) pense que le canal de jonction sera fort avantageux, en favorisant particulièrement les communications avec les Flandres et avec une partie de la France; elle fait remarquer qu'il aura de plus pour effet de faire éviter aux bateliers la traversée de Gand, qui est difficile et surtout coûteuse.

La chambre de commerce de Mons (*voir son avis, Annexe n°* 22, *pag.* 80) reconnaît, à l'unanimité, l'utilité publique du projet; elle pense en outre que le canal de jonction devrait être exécuté par voie de concession; que la durée de la concession devrait être de 90 ans, et que l'adjudication devrait être offerte au rabais sur le montant du péage.

La députation provinciale (*voir son avis, Annexe n°* 23, *pag.* 82) approuve le projet et recommande le mode d'exécution par voie de concession de péages.

FLANDRE ORIENTALE.

La commission d'enquête (*voir son avis, Annexe n°* 25, *pag.* 85), à l'unanimité, moins un de ses membres, émet l'avis qu'il est possible que le canal de jonction soit utile à la navigation et qu'il le serait incontestablement à la contrée qu'il devrait parcourir et à l'assèchement de laquelle il contribuerait. Elle pense en outre qu'il y aurait lieu de faire exécuter le canal par voie de conces-

sion de péages, attendu que la question de savoir si ce canal sera réellement utile à la navigation, dépend de celle de savoir si, après la canalisation des deux rivières, il y aura économie à se servir du canal, plutôt que de descendre l'Escaut depuis Eeke jusqu'à Gand, et de remonter la Lys depuis Gand jusqu'à Deynze. D'après la commission, la question se résoudrait d'elle-même en faveur du projet, s'il se présentait des concessionnaires pour l'exécuter. Le membre dissident pense que le canal de jonction devrait être ajourné jusqu'après l'exécution des travaux de canalisation des deux rivières.

La chambre de commerce de Gand (*voir son avis, Annexe n°* 24, *p.* 83) regarde le canal de jonction comme inutile et même nuisible sous certains rapports. Elle pense que, lorsque les deux rivières seront canalisées, la navigation ne gagnera qu'un seul jour, en évitant le passage par Gand et en passant par le canal de jonction. Elle établit des calculs, qu'elle affirme être basés sur le projet même, et desquels il résulte que les frais du trajet d'Eeke à Astene par Gand, ne seraient pas de fr. 140, mais seulement de fr. 88-95 (1), de telle sorte qu'au lieu d'une économie de fr. 15, le passage par le canal de jonction présenterait une dépense en plus de fr. 36-05, par bateau de 200 tonneaux.

La chambre de commerce conteste en outre les données du projet, en ce qui concerne le tonnage présumé qui, suivant elle, serait de 43,200 tonneaux, au lieu de 105,000. Elle termine en faisant observer que le canal de jonction, tel qu'il est projeté, deviendrait parfaitement inutile par la construction du canal de l'Espierre, ou du canal de Bossuyt sur Courtray, et qu'il causerait du tort au commerce en détruisant des relations établies.

Le comité de conservation remplaçant la députation des États (*voir l'avis du comité, Annexe n°* 26, *pag.* 87), pense qu'après la canalisation de l'Escaut et de la Lys, la navigation sera assez facile sur ces deux rivières pour qu'il ne soit pas nécessaire d'établir un canal de jonction; que d'ailleurs le produit des péages, sur ce canal, ne suffirait pas pour couvrir les frais de sa construction et de son entretien.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Dans *la commission d'enquête* (*voir son procès-verbal, Annexe n°* 37, *p.* 103), cinq membres se sont prononcés pour le projet et cinq membres contre.

La chambre de commerce de Courtray (*voir ses observations, Annexe n°* 36, *pag.* 99), s'élève avec force contre le projet; elle a la conviction que la navigation ne fera jamais usage du canal de jonction; l'économie de temps, par ce canal, serait peu de chose; la dépense serait la même, sinon plus élevée.

La chambre de commerce d'Ypres (*voir ses observations, Annexe n°* 35, *pag.* 97) proteste également contre le canal de jonction qui, dit-elle, est, à ses yeux, sans utilité pour le commerce, et n'a été conçu qu'en vue d'entraver l'exécution du canal sur Courtray, dans l'intérêt du canal de Roubaix.

---

(1) M. Legrand-Gossart, membre de la commission d'enquête du Hainaut, donne un détail de ces mêmes frais, qui s'élève à fr. 293-63. (*Voir pag.* 77 *et* 78.)

CONCLUSION. — PROJET DE LOI.

Nous avons vu que l'instruction a porté sur quatre objets :

1° *La canalisation de l'Escaut ;*

2° *La canalisation de la Lys ;*

3° *Le canal de jonction ;*

4° *Le dessèchement des marais de la rive droite de l'Escaut.*

Le quatrième objet doit être considéré comme abandonné, au moins pour le moment.

Le troisième objet peut se réaliser par voie de concession, sans qu'il soit besoin d'une nouvelle loi, en vertu de la loi générale du 19 juillet 1832, sur les péages.

Les deux premiers objets ne sont susceptibles de se réaliser qu'en vertu d'une loi spéciale, la loi générale du 19 juillet 1832 ayant fait une réserve relativement à la canalisation des rivières.

La législature n'est donc appelée à statuer que sur les deux premiers objets, auxquels seuls s'applique le projet de loi soumis à la Chambre.

Ce projet de loi consiste en deux articles.

Article premier.

La navigation de l'Escaut et de la Lys sera perfectionnée, celle de l'Escaut au moyen de barrages éclusés, et celle de la Lys au moyen de barrages avec écluses à sas.

Il a paru nécessaire que la canalisation de l'Escaut et de la Lys fût arrêtée en principe et que le système des ouvrages fût déterminé, de manière à offrir des garanties aux deux intérêts que l'opération touche de plus près, celui de la navigation et celui des propriétés riveraines.

D'après le projet, la canalisation doit se faire, sur l'Escaut, au moyen de barrages éclusés, et, sur la Lys, au moyen de barrages avec écluses à sas.

Sur l'Escaut, dont la navigation se fait à charge en descente, en utilisant la force du courant, et dont les eaux, plus ou moins chargées de limon, ont quelque tendance à produire de l'envasement, les ouvrages les plus convenables sont incontestablement ceux qui ôtent le moins à la rivière son allure naturelle ; c'est ce qui a fixé le choix sur les barrages éclusés, ouvrages simples, dont l'influence s'annule dans les grandes eaux et qui, moins que tous autres, produiront le rehaussement du lit que les propriétaires riverains paraissent craindre.

Sur la Lys, moins sujette à s'envaser à cause de son fond sablonneux, et dont la navigation à charge se fait plus particulièrement en remonte, il était sans inconvénient, il était même utile de réduire l'action du courant par une

canalisation plus complète; l'on a donc cru devoir y adopter les barrages avec écluses à sas.

Le projet consacre ainsi, pour le perfectionnement de la canalisation des deux rivières, le système d'ouvrages qui convient le mieux au régime de chacune d'elles; ouvrages qui d'ailleurs y existent déjà, de telle sorte que, de part et d'autre, il y aura, non pas innovation, mais extension d'un système connu et justifié par l'expérience.

ART. 2.

Le gouvernement est autorisé à faire exécuter ces travaux, séparément ou réunis, par voie de concession de péages, en se conformant aux dispositions de la loi du 19 *juillet* 1832.

Toutefois il pourra, directement et sans adjudication publique, accorder la concession aux provinces intéressées ou à l'une d'elles.

Trois modes d'exécution ont été proposés :

1° *Exécution par l'État, sur les fonds généraux du trésor ou sur le produit d'un emprunt;*

2° *Exécution par les provinces;*

3° *Exécution par voie de concession de péages.*

Le gouvernement, eu égard aux circonstances, vous propose de donner la préférence au troisième mode.

Le premier et le troisième mode enlèvent l'administration de l'Escaut et de la Lys aux provinces que ces rivières traversent.

C'est pour laisser cette administration à ces provinces que le gouvernement eût désiré recourir au deuxième mode.

Malheureusement il a échoué dans ces tentatives.

Néanmoins il compte encore sur un retour de la part des provinces, et il ne vous demande que sous certaines réserves, qui lui permettent de renouveler ses démarches, l'autorisation de faire, de la canalisation des deux rivières, l'objet d'une concession; il désire même pouvoir disposer séparément de chacune d'elles.

S'il n'avait point conservé cet espoir, il aurait pu, dès à présent, traiter avec une compagnie concessionnaire, et, au lieu de vous demander une autorisation générale, vous soumettre directement une convention précise.

En vous demandant une autorisation générale, il use de la latitude que laisse la loi du 19 juillet 1832, qui se borne à excepter la canalisation des rivières, sans dire de quelle manière il sera fait droit à cette exception.

La canalisation des deux rivières *par les provinces,* laisserait subsister un état de possession qui dure depuis 17 ans; c'est l'amélioration sans innovation.

Cet état de possession est le résultat de l'arrêté royal du 17 décembre 1819, arrêté en quelque sorte organique de la loi fondamentale de 1815, et qui a survécu à celle-ci.

Il n'est pas hors de propos de nous arrêter un instant à ces dispositions trop peu connues peut-être.

La loi fondamentale de 1815 avait consacré un chapitre spécial aux travaux publics.

Ce chapitre, le neuvième, attribuait au roi une surveillance suprême sur les travaux publics, sans distinction si la dépense était faite par le trésor public ou de toute autre manière (*art.* 215 *et* 216); il lui réservait le pouvoir de confier aux États des provinces, la direction d'une partie des travaux publics, soit à cause d'un intérêt moins général, soit pour raison d'utilité ou de convenance tirée de la chose même (*art.* 218 *et* 219).

C'est en exécution de ces dispositions constitutionnelles qu'a été rendu l'arrêté royal du 17 décembre 1819, arrêté non inséré au *Journal officiel,* bien que de la plus haute importance (1).

Par cet arrêté, l'administration, l'entretien et les revenus de l'Escaut, de la Lys et des autres rivières navigables du pays, ont été transportés aux provinces, sous réserve de la surveillance suprême attribuée au roi par la loi fondamentale.

Cette remise toutefois n'emporte pas aliénation du domaine de l'État.

Les principales conditions résultant de l'arrêté du 17 décembre 1819, sont les suivantes :

1° *Révocabilité de la direction confiée aux provinces :* le roi se réserve la faculté de reprendre par la suite et, suivant les occurrences, sous la direction générale et à la charge du trésor, tel ouvrage mentionné dans l'arrêté qu'il jugera convenable.

2° *Charge d'entretien :* à partir du 1er janvier 1820, tous les frais qu'entraînent les ouvrages remis aux provinces sont à la charge des États provinciaux, tenus de pourvoir à cette dépense, même en cas d'insuffisance des revenus de ces ouvrages.

3° *Abandon des revenus aux provinces :* ces revenus, néanmoins, sont affectés à l'entretien des travaux remis aux provinces, ainsi qu'à l'achèvement des ouvrages déjà commencés, et à la confection des ouvrages qui peuvent être autorisés ultérieurement par le roi sur la proposition des États.

Tel est, en résumé, le régime établi, en vertu de la loi fondamentale de 1815, par l'arrêté de 1819, régime qui embrasse toutes nos rivières navigables.

Lors de la première session provinciale, M. le ministre de l'intérieur appréciant, d'une part, l'avantage de maintenir ce qui existait, et de conserver aux provinces une administration dont elles sont en possession depuis 17 ans, et, d'autre part, la difficulté pour l'État d'ajouter de nouveaux travaux à tous ceux qui s'exécutent déjà pour son compte, chargea les gouverneurs de faire aux conseils provinciaux la proposition de se charger des travaux de canali-

(1) *Voyez,* n° 39 des Annexes, pag. 107.

sation, moyennant jouissance des péages à établir du chef de ces travaux; péages qui, ainsi qu'on l'a vu, sont calculés de manière a couvrir tous les frais d'entretien, à pourvoir au paiement des intérêts et à assurer l'amortissement du capital d'exécution en 30 années.

Dans la session de 1836, on ne s'occupa de cette proposition du gouvernement, dans les trois provinces, que pour en prononcer l'ajournement à la session suivante (1).

La session de 1837 a été tout aussi infructueuse.

Dans le Hainaut, la question de la canalisation n'a pas de nouveau été abordée; on s'est borné à émettre un vœu, celui de voir instituer une administration spéciale et unique, pour la surveillance et la direction de l'Escaut sur tout son cours en Belgique.

Dans la Flandre orientale, un membre du conseil a proposé de décréter que la canalisation de l'Escaut serait faite aux frais de la province sur son territoire; la proposition a été renvoyée à la prochaine session et la députation chargée de l'instruire (2).

Dans la Flandre occidentale, la députation permanente a été chargée d'insister auprès du ministère pour que les travaux de canalisation fussent, le plus promptement possible, exécutés aux frais de l'État (3).

Au milieu de ces hésitations des conseils provinciaux, le gouvernement désire ne pas être lié d'une manière absolue, et pouvoir faire une dernière offre aux provinces dans la session prochaine de 1838; l'autorisation qu'il vous demande lui permettra de rendre cette tentative décisive dans l'un ou l'autre sens; un principe d'unité étant nécessaire, son premier soin sera de chercher à amener un concert entre les trois assemblées provinciales.

Si les travaux entrepris par l'État n'étaient déjà nombreux, le gouvernement se ferait un devoir, en même temps qu'un titre d'honneur, d'être chargé de faire canaliser l'Escaut et la Lys au moyen d'un emprunt; il y verrait l'occasion de rentrer dans l'administration de deux rivières distraites du domaine public. Mais ce qui lui importe avant tout, c'est que la chose se fasse; ne

---

(1) *Conseil provincial de la Flandre occidentale,* séance du 20 octobre 1836, pag. 43 des procès-verbaux.

Conseil provincial de la Flandre orientale, séance du 19 octobre 1836, pag. 37-39 des procès-verbaux.

Conseil provincial du Hainaut, séance du 21 octobre 1836, pag. 547-548 des procès-verbaux.

(2) Séance du 20 juillet 1837, pag. 166 des procès-verbaux de la session provinciale de la Flandre orientale.

(3) Séance du 20 juillet 1837, pag. 123 et 124 des procès-verbaux de la session provinciale de la Flandre occidentale.

croyant pouvoir, pour le moment, l'imposer à l'État, ne l'ayant point obtenue des provinces, il se résout à la demander à l'esprit de concession. La canalisation projetée doit être considérée comme une amélioration importante du système de navigation, déjà si remarquable, de l'une et de l'autre Flandre et d'une partie du Hainaut; elle est en même temps l'accomplissement d'une juste obligation contractée envers la France.

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 :

Notre ministre des travaux publics est chargé de présenter aux Chambres, en notre nom, le projet de loi dont la teneur suit :

Considérant qu'il est devenu nécessaire de perfectionner la navigation de l'Escaut et de la Lys, par des travaux de canalisation ;

Vu l'art. 1er de la loi du 19 juillet 1832, portant : « Le » gouvernement est autorisé à concéder des péages pour un » terme qui n'excèdera pas 90 ans, en se conformant aux » lois existantes.

» Sont exceptées de la présente disposition les concessions pour travaux de canalisation des fleuves et des » rivières. »

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

ARTICLE PREMIER.

La navigation de l'Escaut et de la Lys sera perfectionnée, celle de l'Escaut au moyen de barrages éclusés, et celle de la Lys au moyen de barrages avec écluses à sas.

ART. 2.

Le gouvernement est autorisé à faire exécuter ces travaux, séparément ou réunis, par voie de concession de péages, en se conformant aux dispositions de la loi du 19 juillet 1832.

Toutefois, il pourra, directement et sans adjudication publique, accorder la concession aux provinces intéressées ou à l'une d'elles.

Mandons et ordonnons, etc.

Bruxelles, le 27 décembre 1837.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

ANNEXES.

N° 1.

AVANT-PROJET; MÉMOIRE DE M. L'INSPECTEUR VIFQUAIN, DU 24 DÉCEMBRE 1835.

Mémoire sur la canalisation de l'Escaut et de la Lys, réunis par un canal de jonction à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem, et le dessèchement des marais de la rive gauche de l'Escaut.

Le projet a pour objet :

1° La canalisation complète de l'Escaut, par barrages éclusés, de Tournay à Gand, avec divers travaux de dévasements et de rectifications sur tout le cours du fleuve ;

2° Celle de la Lys, par barrages à poutrelles et à vannes, et écluses à sas, d'Harlebeek à Gand, avec des travaux analogues à ceux dits sur l'Escaut ;

3° Le creusement d'un canal à point de partage, reliant les deux navigations entre Eeke sur l'Escaut, et Deynze-Petegem sur la Lys ;

4° Le dessèchement des marais de la rive droite de l'Escaut, d'Obigies, Hérinnes et Pottes, Escanaffles, entre Tournay et Audenarde, avec moyen d'irrigation.

L'Escaut et la Lys, les deux rivières de la Belgique les plus susceptibles d'une bonne navigation, n'ont jusqu'ici reçu les secours de l'art que d'une manière fort imparfaite, de sorte que leur parcours se trouve entravé de mille difficultés, qui font perdre au public une grande partie des avantages que doivent lui procurer deux cours d'eau aussi heureusement disposés pour l'agriculture, le commerce et l'industrie.

DE L'ESCAUT.

L'Escaut qui charrie vers les Flandres, le bas Escaut et les côtes de France, les immenses produits de nos houillères, chaufours et carrières du Hainaut, complètement canalisé de Condé à la frontière, ne possède, dans notre pays, de barrages éclusés qu'à Antoing, à l'entrée et à la sortie de Tournay, à Audenarde et à Gand.

Ces barrages se trouvent répartis de la manière la plus irrégulière et présentent,

dans les longueurs et les chutes des biefs aux eaux ordinaires de navigation, les dimensions suivantes :

	Longueur.	Chute.
De l'écluse de Rodignies à celle d'Antoing.	13,310^{m},00	
Chute.	»	0,70
De l'écluse d'Antoing à celle à l'entrée de Tournay . .	5,440^{m},00	
Chute.	»	0,72
De l'écluse de Tournay à l'écluse de Mer.	1,992^{m},00	
Chute.	»	0,33
De l'écluse de Mer à celle d'Audenarde.	56,940^{m},00	
Chute.	»	5,50
De l'écluse d'Audenarde à celle de Gand.	48,000^{m},00	
Chute.	»	4,13
	124,682^{m},00	11,38

La marche de la navigation sur cette rivière ayant lieu par rames, c'est-à-dire, par convois de bateaux lancés, chaque semaine, avec et sur la masse d'eau (le bond d'eau), réservée dans le bief amont d'Antoing, il résulte de la répartition des biefs et chutes si inégale ci-dessus, que cette masse d'eau, à quelque hauteur qu'on la retienne dans le bief supérieur, qui n'a que 13,310 mètres de longueur, se trouve insuffisante dans celui de Tournay à Audenarde, qui a une longueur totale de 56,940 mètres, et qui ne reçoit aucun affluent considérable; elle se trouve à peine suffisante entre Audenarde et Gand.

Dans les eaux ordinaires, par cette exigence des biefs inférieurs de longueur démesurée, le bief supérieur, amont d'Antoing, est, chaque semaine, tenu trop élevé pour le bon assèchement des terrains bas qui bordent l'Escaut et plus particulièrement la Scarpe, et donne lieu aux plaintes continuelles des propriétaires du grand marais de la Plaigne et à tant de réclamations du gouvernement français, auxquelles il faudra avoir égard.

Dans les pénuries d'eau d'été, celle réservée n'étant pas en quantité suffisante pour soutenir la rame dans les 4^{e} et 5^{e} biefs, une partie des bateaux (la queue de la rame) se trouve retardée et arrêtée, même pendant quinze jours, un mois, ce qui cause un tort considérable au commerce. Dans les deux derniers étés, la navigation a été complètement arrêtée par manque d'eau. Souvent, pour favoriser la marche de la navigation, au lieu d'un bond d'eau par semaine, on se trouve forcé d'en lancer un deuxième le lendemain, pour enlever les bateaux échoués sur la vase, ce qui nuit singulièrement à l'assèchement des prairies qui n'ont plus que quelques instants d'écoulement de fond.

Voilà pour la navigation en descente.

Veut-on examiner la marche de celle en remonte?

Dans les grandes eaux, je ne parle pas de celles d'inondation qui font disparaître l'influence de toute espèce d'ouvrages d'art, le courant continuel, qui s'établit dans la rivière, est une cause de résistance très grande pour la remonte de la navigation qui ne peut se faire, en plusieurs points où la pente est la plus forte, comme à Escanaffles, qu'au moyen d'un grand nombre de chevaux.

Dans les temps de courtresse d'eau, celles réunies chaque semaine à l'amont d'Antoing sont insuffisantes pour remplir, d'une manière convenable, les 4^{e} et 5^{e} biefs, les jours de navigation en descente; les autres jours, la remonte trouve les biefs presqu'à sec, par la nécessité de retenir à Antoing, et alors ce n'est plus une navigation, mais un traînage de force sur la vase.

Et que deviennent les prairies immenses et si belles des bords de l'Escaut, au milieu de ce mauvais système?

Dans les temps qui suivent l'inondation générale de l'hiver, la rive gauche de l'Escaut, de Rodignies à Antoing, n'ayant point de rigole d'écoulement aboutissant au-dessous du barrage de ce dernier bourg, et celle de droite n'ayant qu'un écoulement mauvais à travers des sables boulants, les prairies restent noyées fort tard, trop tard pour la pousse fructueuse des herbes.

Les immenses prairies de la Scarpe, qui se trouvent encore en arrière, souffrent beaucoup plus de ce manquement d'écoulement, toujours entravé par les hautes eaux à l'amont d'Antoing.

De Tournay à Audenarde, la rivière se tenant haute sur tous les points, arrête entièrement l'écoulement, et il n'est pas rare de voir les eaux d'inondation former d'immenses plages d'eau à Obigies, à Hérinnes, à Pottes et à Escanaffles, aux mois d'avril et mai; aussi ces vastes prairies ont pris le nom de marais et leurs cuves, formées par le rehaussement successif, alluvionné des bords de la rivière, se trouvent aujourd'hui trop basses pour obtenir alors le moindre écoulement; cet état n'est plus supportable.

D'Audenarde à Gand, l'Escaut, maîtrisé dans son cours à l'écluse de la première de ces deux villes, est gouverné de manière à obtenir un écoulement hebdomadaire bien dirigé des prairies; celles-ci, dans les saisons ordinaires, se sèchent d'une manière plus efficace; ce bief d'ailleurs est moins long.

En été, excepté ceux absolument secs comme les deux derniers, les eaux qui doivent être retenues toujours grandes pour une navigation toujours plus importante, réduisent le temps de l'écoulement à fond à trop peu de durée pour obtenir un assèchement parfait.

C'est à cet ensemble de combinaisons ruineuses que le présent projet a pour but de parer.

Des ingénieurs ont pensé, et j'avais pensé d'abord avec eux, qu'un système bien disposé de barrages, avec écluses à sas, était le plus favorable aux intérêts réunis de la navigation et de l'agriculture.

Mais de mûres réflexions ont fait voir que ce système produirait trop d'envasement; que, s'il favorisait la remonte, il nuirait à la vitesse et à l'économie de la descente surtout, cette dernière se faisant à charge et la première à vide; que la maintenue des biefs, constamment à une grande hauteur, nuirait aux écoulements de fond indispensables à la culture des prairies, et qu'en outre ce système était fort coûteux.

Je déclare donc avoir abandonné ce système, par conviction de son inconvenance, et j'ai recherché si le but à atteindre pouvait être obtenu d'une manière plus simple, au moyen de nouveaux barrages éclusés dans les 4e et 5e biefs, et d'un bon réglement de navigation.

Dans ce dernier mode, le cours de la rivière, entre l'écluse de Mer au-dessous de Tournay, et Audenarde, et entre cette dernière ville et Gand, se trouverait partagé en biefs de longueur à peu près égale au bief supérieur, amont d'Antoing; alors la navigation en descente à charge, dans les hautes eaux, jouira de toutes les facilités actuelles si précieuses pour l'économie; et, dans les saisons d'été, les nouveaux biefs, d'une longueur beaucoup moindre, recevront, de la réserve hebdomadaire du premier bief, une quantité d'eau suffisante pour la marche active et complète de la rame, dans tous les temps.

Pour la navigation en remonte à vide dans les hautes eaux, l'écoulement de la rivière, qui aura été accéléré la nuit au moyen de l'ouverture des barrages, sera ralenti le jour, et

alors les bateaux vides, et même à demi-charge, remonteront facilement les chutes des barrages, puisque deux biefs pourront toujours être réunis.

Dans les courtresses d'eau, les moyens que donneront les barrages pour retenir les eaux et réunir deux biefs, faciliteront singulièrement la navigation; ils feront disparaître plus de la moitié des frais de remonte.

Pour l'écoulement des prairies et marais riverains :

Dans les hautes eaux, ils trouveront l'écoulement, tant désiré après l'hiver, à l'aval de chaque barrage, où les eaux seront maintenues les plus basses possibles; et, dans les petites eaux, l'écoulement, pendant plusieurs jours de la semaine, sera parfait et de fond, parce qu'on ne sera plus dans la nécessité de tant rechercher à retenir les eaux.

Il faut remarquer que le débouché des barrages étant projeté plus grand que celui de la rivière, il arrivera que, dans les grandes crues, loin d'entraver leur marche, il la facilitera, parce qu'à Gand, la direction, maîtresse d'arrêter en deux points au-dessous d'Audenarde, n'influera plus avec autant de persistance sur la hauteur de la retenue dans cette dernière ville.

Il est aussi important de montrer que les eaux qui, aujourd'hui, ont un cours désordonné vers Gand, prendront une marche régulière en raison des besoins.

Partant de ces considérations :

Nous établissons entre l'écluse de Mer, au-dessous de Tournay, et Audenarde, trois barrages nouveaux, et deux autres entre Audenarde et Gand.

Le premier de ces barrages, placé à Warcoing, permettra l'écoulement facile des grands marais d'Obigies et d'Hérinnes, et en outre il facilitera l'entrée au canal de Roubaix, si celui-ci s'effectue.

Le second barrage, construit à Autrive, facilitera singulièrement la décharge des eaux des marais d'Hérinnes et de Pottes, et rendra facile l'entrée au canal de Courtray, s'il s'effectue.

Le troisième à Kerkhove, partagera la distance d'Autrive à Audenarde, de la manière la plus convenable.

Entre Audenarde et Gand :

Le premier barrage sera placé à Ermelgem.

Le second, à Eeke, est placé de manière à y faire aboutir le mieux possible le canal de jonction.

La cote de navigation ordinaire étant, sur le busc aval de l'écluse de Rodignies, sommet de notre navigation, de $2^{m},18$,

La pente totale de ce point à la jauge d'été, au pont Madou à Gand, point inférieur de ce fleuve canalisé, se trouve être de $10^{m},98$.

Cette pente est partagée en neuf chutes, comme suit :

Chute	à l'écluse d'Antoing.	$1^{m},25$
Id.	à l'entrée de Tournay. . . .	0 30
Id.	à l'écluse de Mer.	0 35
Id.	à l'écluse de Warcoing. . . .	1 51
Id.	à l'écluse d'Autrive.	1 32
Id.	à l'écluse de Kerkhove. . . .	1 32
Id.	à l'écluse d'Audenarde. . . .	1 60
Id.	à l'écluse d'Ermelgem. . . .	1 51
Id.	à l'écluse de Vurste.	1 82
		10 98

Le tirant d'eau des bateaux chargés, les plus grands, se trouvant être de 1m,80 à 2 mètres, afin de faciliter la remonte des bateaux vides et éventuellement à demi-charge, nous avons déterminé le niveau des plafonds, de manière à obtenir 2m,50 de profondeur, sans élever trop haut l'étiage à l'extrémité inférieure des biefs; il en est résulté quelques dévasements sur plusieurs points du fond de la rivière, trop élevés.

Le cours de l'Escaut, très sinueux sur toute sa longueur, exigeait des rectifications nombreuses, mais l'inconvénient du plus de pente résultant des coupures, et la grande dépense qu'exigent ces rectifications, ont fait adopter comme base, qu'il ne serait fait de coupure que là où la corde ne serait que le $\frac{1}{5}$ du développement du contour sinueux à supprimer, ou à peu près.

NOUVELLES DISPOSITIONS DES BIEFS DU PROJET.

1er BIEF, *amont d'Antoing.*

Longueur.	13,310m, 00
Chute de l'écluse.	1 25

Dans les conférences qui ont eu lieu entre les commissaires des deux pays, ayant pour objet de trouver un remède aux inondations de l'Escaut et de la Scarpe, il a été reconnu qu'il serait convenable de réduire à 3m,30 la hauteur des eaux ordinaires de navigation sur le radier du barrage d'Antoing.

Cette cote, que sans doute il conviendrait d'atteindre dans l'intérêt agricole des deux pays, pour l'assèchement complet et régulier des rives, n'a été admise par moi que comme un maximum d'abaissement à atteindre, si possible, et pour autant que les intérêts si grands de notre navigation et même de celle remontant de la Scarpe, qui est aussi la nôtre, n'en fussent pas lésés.

J'ai, en conséquence, et afin de rendre la réduction possible, établi l'étiage de ce bief sur cette donnée, et calculé les dévasements à faire en conséquence, dévasements qui cependant ne se feront entièrement que pour autant que la France opérerait sur son territoire les travaux analogues ayant le même but.

Ainsi, dans ce bief, la cote d'eau, sur le buse aval de l'écluse de Rodignies, étant de. 2m, 18

La cote sur le radier aval de l'écluse dernière du canal de Pommerœul à Antoing, sera. 2 38

Et celle sur le radier du barrage d'Antoing de. 3 30

Et partout, dans ce bief, la hauteur d'eau sera de 2 50

Les ouvrages dans ce bief consisteront dans le dévasement nécessaire pour atteindre la profondeur de 2m,50, sur une largeur au plafond de 10 mètres.

Il n'y sera point fait de coupure.

Les conférences belgico-françaises ayant décidé qu'il convenait de donner 20 mètres de débouché à Antoing, débouché qui n'a aujourd'hui que 13m,77, cette augmentation aura lieu au moyen de deux aquéducs de 3m,11 $\frac{1}{4}$ chacun.

Nous avons porté une somme à valoir pour la mise en état du chemin de halage et quelques réparations au barrage d'Antoing et de ses abords.

2e BIEF, *d'Antoing à l'entrée de Tournay.*

Longueur.	5,440m,00
Chute de l'écluse à l'entrée de Tournay.	0 30

Ce bief, embarrassé en plusieurs points et particulièrement au dessous d'Antoing et

au château Gaillard, soit par quelques parties de rocher et de terre à enlever, soit par des pierrailles qu'on y a jetées, sera dévasé jusqu'à la profondeur de $0^m,10$ au-dessous du buse d'Antoing, profondeur consentie aux conférences.

Cette position du plafond, de 10 mètres de largeur, fixe tout le système des eaux de navigation de ce bief dont la profondeur sera de $2^m,50$, la cote d'eau sur le radier du barrage à Tournay, étant de $2^m,95$.

Une dérivation éclusée se trouvant creusée autour de Tournay, les vannes en seront remises en état, ainsi que le lit de cette décharge, qui sera nettoyé, afin d'obtenir le meilleur écoulement dans les grandes eaux.

Ce bief, presqu'en ligne droite, n'exige aucune coupure ; nous porterons une somme à valoir pour l'arrangement convenable du chemin de halage et ouvrages d'art.

3e BIEF, *dans Tournay, et jusqu'à l'écluse de Mer.*

Longueur du bief	$1,992^m,00$
Chute de l'écluse de Mer.	» 35

Le niveau du plafond de ce bief, à $2^m,50$ au-dessous de l'étiage, a été placé de manière à présenter un passage facile aux bateaux qui, d'ordinaire, se rencontrent dans la ville, et ne point faire refluer l'eau dans les égouts.

La rivière ayant, entre les murs où elle se trouve encaissée, une largeur trop grande, il s'est formé quelques envasements qui seront emportés.

Les travaux dans ce bief ne consistent qu'en dévasements.

Une somme à valoir pour le chemin de halage et ouvrages d'art sera portée.

4e BIEF (nouveau), *de l'écluse de Mer à celle de Warcoing.*

Longueur.	$11,840^m,00$
Chute à Warcoing	1 51

La longueur de ce bief et la chute de l'écluse de Mer ont été établis de manière à obtenir un point d'embouchure convenable pour le canal de Roubaix, s'il s'exécute, pour le meilleur écoulement des prairies, une bonne navigation en remonte et en descente et le moins de dépense.

Les travaux consisteront en dévasements, pour obtenir 10 mètres de largeur au plafond, sur la profondeur générale de $2^m,50$;

En 4 coupures, sur une longueur totale de $820^m,00$, projetées dans ce bief;

En une petite rectification et adoucissement de courbe trop anguleuse.

Le barrage à 4 passages de $5^m,20$ chacun, dont trois fermés de poutrelles, l'un d'eux servant au passage de la navigation, et le 4e, muni de vannes mobiles, pour la régularisation de l'étiage, sera exécuté conformément au plan.

Ce débouché est plus grand que celui d'Audenarde.

Le radier de cet ouvrage sera placé au niveau du plafond du bief inférieur.

Un pont-levis, avec abords, pour la communication des rives (1).

Une somme à valoir est portée pour la remise en état du chemin de halage.

5e BIEF (nouveau), *du barrage de Warcoing à celui d'Autrive.*

Longueur.	$11,450^m,00$
Chute à Autrive	1 32

Ménager un point d'embouchure convenable au canal de Courtray, s'il s'établit ;

(1) Les ponts mobiles seuls ont été portés en dépense, leurs abords à exécuter restant à la charge des communes qui en jouiront.

Donner un écoulement efficace aux marais d'Obigies et d'Hérinnes, et procurer le plus de facilité à la descente comme à la remonte des bateaux, sont les conditions de la position de plafond sous l'étiage.

Les travaux de ce bief consisteront :

En dévasements ;

En 3 coupures sur une longueur totale de 250 mètres ;

En 6 petites rectifications et adoucissements des courbes ;

En un barrage comme au bief précédent ;

En un pont-levis sur le barrage éclusé, pour la communication des rives.

Une somme à valoir pour l'arrangement du chemin de halage.

6e BIEF (nouveau), *de l'écluse d'Autrive à celle de Kerkhove.*

Longueur.	13,690m,00
Chute	1 32

L'écoulement le plus efficace des marais d'Hérinnes, de Pottes et Escanaffles, une bonne navigation et l'économie ont, comme dans les biefs précédents, déterminé la position du plafond.

Les travaux consisteront :

En dévasements ;

En 4 coupures sur une longueur totale de 1,056 mètres ;

En 3 petites rectifications et adoucissements des courbes ;

En un barrage comme au bief précédent ;

En un pont-levis sur le barrage, pour la communication des rives.

Plus une somme à valoir comme dessus.

7e BIEF, *de Kerkhove à Audenarde.*

Longueur du bief	10,591m,00
Chute à Audenarde.	1 60

Dans des conférences mixtes entre le génie militaire et le waterstaat, en 1829, il avait été décidé que des canaux de dérivation seraient ouverts avec aquéducs, pour l'écoulement des eaux des prairies, situées à l'amont d'Audenarde ; ces ouvrages avaient été estimés devoir coûter 30,000 fr.

Les travaux consisteront :

En dévasements ;

En une coupure sur une longueur totale de 330 mètres ;

En 4 petites rectifications et adoucissements des courbes ;

En 2 canaux d'écoulement avec aquéducs, pour le dégagement des eaux ;

Plus une somme à valoir, comme dessus, et pour la mise en parfait état de l'écluse dans Audenarde.

8e BIEF (nouveau), *de l'écluse d'Audenarde à Ermelgem.*

Longueur.	9,690m,00
Chute à Ermelgem	1 50

La cote du plafond, la profondeur et l'étiage d'après les principes ci-dessus.

Les travaux consisteront :

En dévasements ;

En 4 coupures sur une longueur totale de 515 mètres ;

En 2 petites rectifications et adoucissements des courbes ;

En un barrage à 5 passages, en tout semblable aux précédents ;
En un pont-tournant sur le barrage éclusé, pour la communication des rives ;
Plus une somme à valoir comme dessus.

9e BIEF, *de l'écluse d'Ermelgem à celle de Vurste.*

Longueur du bief.	15,805m, 00
Chute à Vurste.	1 82

Même condition pour la cote du plafond, le barrage étant placé de manière à faciliter l'entrée du canal de jonction vers Deynze-Petegem.

Les travaux consisteront :
En 2 coupures sur une longueur de 155 mètres ;
En 2 petites rectifications et adoucissements des courbes ;
En un barrage comme le précédent ;
En un pont-tournant sur le barrage éclusé, pour la communication des rives ;
Plus une somme à valoir comme dessus.

10e BIEF, *de Vurste à Gand.*

Longueur du bief. . . . . 19,500 mètres.

Les écluses dans Gand régleront les cotes d'étiage.
Dans ce bief, le plafond placé à 2m,50 au-dessous de cet étiage.
Les travaux consisteront :
En 4 rectifications et adoucissements des courbes ;
Plus une somme à valoir pour l'arrangement du chemin de halage.

DESSÈCHEMENT ET IRRIGATION DES MARAIS.

Nous avons dit que les biefs et les barrages, de Tournay à Audenarde, avaient été disposés de manière à obtenir non-seulement la meilleure navigation, mais encore l'écoulement le plus efficace des marais d'Obigies, d'Hérinnes, de Pottes et Escanaffles.

L'exécution des barrages formant la base et la partie essentielle et la plus coûteuse d'un projet de dessèchement des dits marais, il était raisonnable et dans l'intérêt de la navigation et des propriétaires des marais, pour l'économie des deux parts, de compléter le système de dessèchement, au moyen du creusement et approfondissement des maîtresses rigoles, et de l'élargissement et approfondissement des écluses de décharge et formation de nouvelles.

Voulant compléter cette pensée de dessèchement si intéressante pour le public, puisqu'il s'agit d'augmenter la surface agricole du pays, de plus de 396 hectares, formant aujourd'hui des marais improductifs et malfaisants, j'ai fait relever les plans de ces marais, en y faisant tracer, par des courbes de niveau, les diverses zônes de leur surface, sous le rapport de leur situation plus ou moins humide et noyée.

Ces plans, qui se trouvent joints au projet, montrent que ces marais renferment :

		SURFACES		
		constamment inondées.	inondées dans les temps humides.	Prairies humides.
		h. a.	h. a.	h. a.
Marais	d'Obigies	15 45 00	37 57 00	32 43 00
	d'Hérinnes supérieur	15 30 00	24 32 00	64 60 00
	d'Hérinnes inférieur.	48 48 00	41 22 00	51 72 00
	de Pottes et Escanaffles . . .	33 17 00	32 31 00	0 00 00
	Surfaces totales.	112 40 00	135 42 00	148 75 00

h. a. c.
396 57 00

Il est inutile de chercher à démontrer l'avantage public qu'il y a de profiter des ouvrages de la canalisation, pour opérer le dessèchement de ces marais improductifs et insalubres ; ce n'est point, d'ailleurs, une pensée nouvelle : déjà de grands propriétaires, des compagnies même ont essayé de l'entreprendre, mais ils ont toujours échoué vis-à-vis les difficultés qu'ont apportées les communes propriétaires de la majeure partie de ces marais.

Nous ne pouvons croire que ces communes puissent persister à vouloir laisser cette source de richesse pour elles, aux mains de quelques misérables pêcheurs et éleveurs d'oies ; quand, au milieu de leurs besoins si urgents d'instruction et de communications, elles peuvent se procurer, sans frais aucuns, par le dessèchement des marais, les moyens de se pourvoir des plus précieux avantages de la civilisation, en échange des maladies, de l'ignorance et de la fainéantise d'une partie des habitants.

Par l'exécution du système de dessèchement et d'irrigation nous avons calculé :

1° Le creusement et l'approfondissement de 4,000 mètres de rigoles maîtresses, se déchargeant au-dessous des barrages de Warcoing et d'Autrive ;

2° Le creusement de 9,000 mètres de rigoles secondaires ;

3° L'agrandissement de deux grandes écluses de décharge ;

4° L'établissement d'une vis d'Archimède mue par 4 hommes, pour opérer le dessèchement à fond du marais d'Obigies, dont le fond se trouve au-dessous de celui même de la rivière, au-dessous du barrage de Warcoing.

5° 1,515 mètres de canaux d'irrigation avec écluses d'entrée à poutrelles, pour jeter dans les marais, à plusieurs reprises, les eaux troubles d'hiver et en relever le fond rapidement (1).

La somme à valoir pour la mise en parfait état des ouvrages d'art existants, est comprise dans les estimations.

La disposition générale de ces ouvrages est indiquée aux plans et la dépense en a été calculée globalement.

(1) Il ne suffirait pas de dessécher ces marais pour obtenir des prairies fertiles en bonnes herbes, il est pour cela nécessaire d'en relever le fond et de détruire les joncs qu'ils produiraient toujours au moyen du dépôt de vase que charrie l'Escaut après l'hiver.

Pour la mise en action de cette opération, la faculté d'employer les moyens d'action que donne la loi du 16 septembre 1807, sur les dessèchements, formera l'une des conditions du présent projet général, l'emploi de cette faculté se trouvant limité à cinq années.

DE LA LYS.

Cette rivière, comme l'Escaut, si heureusement disposée et préparée par la nature pour recevoir les secours de l'art pour une bonne navigation en remonte comme en descente, par la faible pente de son cours, n'offre de facilité réelle pour la marche des bateaux, que depuis son entrée dans le royaume à Houpplines jusqu'à Harlebeek, trois écluses à sas se trouvant établies à Commines, Menin et Harlebeek.

De ce dernier bourg à Gand, quoique la pente de la rivière soit de $3^{m},05$, il ne se trouve aucun ouvrage d'art qui puisse retenir les eaux en temps utile, pour réduire le courant et favoriser la remonte qui a plus spécialement lieu à charge.

De manière que ce n'est qu'au moyen d'une masse d'eau considérable que cette navigation s'établit deux fois la semaine, avec des difficultés très grandes de tirage et telles, qu'en temps de sécheresse, elle devient des plus difficiles même pour un bateau ne tirant que $1^{m},20$ d'eau, et parfois impossible.

Les moulins établis près des écluses existant sur le haut de la rivière, quoique soumis par leurs octrois au régime de la navigation, n'en nuisent pas moins à cette navigation dont ils empêchent l'accroissement, par la dépense d'eau qu'ils font, aux dépens de cette dernière et sans qu'on ait pu jusqu'ici l'empêcher.

N'éprouvera-t-on pas une surprise peu commune, lorsqu'on saura que, pour remonter cette rivière si large et qui a si peu de pente, de Gand à Harlebeek, avec un bateau de charge moyenne, il en coûte la somme considérable de 400 à 500 francs.

M. l'ingénieur en chef De Brock, dont le zèle pour l'amélioration de la navigation de la province de la Flandre occidentale a fait de si grandes choses, a, depuis longtemps, formé le projet d'une écluse à sas, à Vive-Saint-Éloi, qui, exécutée, eût rendu les plus grands services à la navigation en remonte, projet qui a toujours échoué vis-à-vis de misérables objections qui ne méritaient point d'être réfutées.

Dans le présent projet, nous reprenons l'exécution de cette écluse et nous en ajoutons une seconde à Astene, pour compléter la navigation par écluses à sas jusqu'à Gand.

Dans l'Escaut, où la navigation à charge est presqu'entièrement en descente, nous avons proposé de n'exécuter que des barrages éclusés; ici, où la charge marche plus particulièrement en remonte, l'emploi d'écluses à sas est nécessaire, système de navigation qui a en outre la propriété de permettre aux usines la dépense d'eau la plus grande, sans inconvénient pour la navigation.

La cote des eaux de navigation, aux jours de port, au moment où s'opère le gonflement de la rivière de la partie inférieure, par la descente des eaux réservées au bief supérieur, se trouvant être sur le buse aval de l'écluse d'Harlebeek de $2^{m},75$,

Tandis que la pente de la Lys, de ce point à Gand, à la jauge d'été, se trouve être de $3^{m},05$ sur une longueur de. . . . . $69,267^{m},00$,

nous proposons, dans l'intérêt de la navigation, surtout en remonte, du bon écoulement des affluents latéraux, et pour faciliter l'entrée du canal de jonction des deux rivières, de distribuer cette longueur en 3 biefs :

D'Harlebeek à Vive-Saint-Éloi	$13,400^{m},00$ rectifié	$62,030^{m},00$
De Vive-Saint-Éloi à Astene	$23,640^{m},00$ id.	
D'Astene à Gand	$24,990^{m},00$ id.	
Réduction de longueur		$7,237^{m},00$

Ici la navigation en charge se faisant presqu'entièrement en remonte, il ne peut être question de chercher à donner au tirant d'eau des bateaux une aussi grande profondeur qu'à l'Escaut, la profondeur limitée à la partie supérieure des biefs et le tirage qu'elle exigerait s'y opposent, il ne peut être raisonnablement question que d'un tirant d'eau de $1^{m},80$ au plus.

C'est par ces motifs que, dans les 3 biefs nouveaux, le plafond se trouve placé pour obtenir facilement $2^{m},00$ de profondeur d'eau; des dévasements sont proposés en conséquence, et la jauge des moulins sera irrévocablement fixée à celle d'étiage en résultant.

La Lys, quoique bien sinueuse, ne l'est point à la manière de l'Escaut; marchant par grandes courbes, son cours, bien que réclamant quelques rectifications importantes, n'offre point, comme celui de cette dernière rivière, une multitude de sinuosités brusques qui en rendent la remonte si pénible et si coûteuse.

Admettant le même principe, nous n'y avons proposé de coupures, que là où la corde de rectification ne se trouvait être que le 5e au plus du développement de la sinuosité.

DISPOSITION DES NOUVEAUX BIEFS D'HARLEBEEK A GAND.

1er BIEF *de l'écluse d'Harlebeek à Vive-Saint-Éloi.*

Longueur.	$13,400^{m},00$
Chute de l'écluse d'Harlebeek. .	1 78

Nous avons conservé la position de la première écluse à Vive-Saint-Éloi, où se trouve un pont construit sur la rivière; cette position nous a paru la plus favorable.

Les travaux consisteront :

En dévasements en lit de rivière;

En deux coupures, d'une longueur totale de $205^{m},00$;

En un barrage à poutrelles et à vannes comme ceux projetés sur l'Escaut, à quatre passages, $20^{m},80$ d'ouverture totale;

En une écluse à sas, de la forme et dimension de celles exécutées au canal de Pommerœul à Antoing. L'estimation comprendra toutes indemnités quelconques.

Plus une somme à valoir pour arrangement du chemin de halage.

2e BIEF *de Vive-Saint-Éloi à Astene.*

Longueur de ce bief.	$23,640^{m},00$
Chute de l'écluse à Vive-Saint-Éloi.	2 50

Ce bief a été prolongé jusqu'au dessous de Deynze-Petegem, pour faciliter l'entrée du canal de jonction, et nous avons placé, par économie, l'écluse dans une coupure.

Les travaux dans ce bief consistent :

En dévasements;

En quatre coupures, d'une longueur totale de 1,135 mètres;

En deux adoucissements de courbes;

En un barrage à poutrelles et une écluse à sas, comme au précédent bief.

Une somme à valoir sera portée pour la mise en état du chemin de halage, plus particulièrement dans Deynze-Petegem.

3e BIEF *d'Astene à Gand.*

Longueur du bief.	24,990m,00
Chute de l'écluse à Astene. . . .	0 55

Les ouvrages dans ce bief, dont les eaux sont retenues à Gand par des écluses placées au-dessous du point de jonction de la Lys et de l'Escaut, consisteront :

En dévasements;

En deux coupures, d'une longueur totale de 280 mètres;

En cinq petites rectifications et adoucissements de courbes.

Plus une somme à valoir pour la mise en état du chemin de halage, et de quelques ouvrages de détails.

Les résultats des ouvrages ci-dessus, seront de former une navigation en remonte comme en descente, aussi parfaite qu'il est possible de l'obtenir d'une rivière, et de favoriser en même temps le retour à vide sur l'Escaut; nous ne verrons plus nos bateaux à vide prendre aussi souvent leur retour par la France, parce qu'ils trouveront, par la ligne intérieure, une grande économie de frais.

CANAL DE JONCTION DE L'ESCAUT A LA LYS.

La jonction des deux navigations de l'Escaut et de la Lys, par un tracé placé au-dessus de Gand, a fait l'objet de recherches et de projets qui ont déjà donné lieu à de grands débats.

La ville de Courtray et, avec elle, tout le district d'Ypres ont réclamé aussi l'exécution d'un canal de jonction à la hauteur de la première de ces villes; mais tous les projets qui en ont été faits et étudiés avec soin, en élèvent tous la dépense trop haut pour qu'elle soit jamais une opération utile, de quelque manière qu'elle ait lieu.

En effet, la distance à cette hauteur entre l'Escaut et la Lys, par le tracé préféré, se trouve être de 16,200 mètres et la hauteur à franchir de 32m,41 au point culminant de cette traversée, et, quel que soit le percement ou la tranchée qu'on y fasse raisonnablement, l'eau y manquera absolument et la navigation ne pourra être alimentée que par machines à vapeur; ce canal ne coûterait, d'ailleurs, pas moins de cinq millions de francs, alimentation comprise en capital, la relevée étant de plus de 12 mètres.

Mais si, dans la situation actuelle de l'Escaut et de la Lys, on a trouvé cette opération déraisonnable, que devient-elle lorsque ces deux rivières se trouveront canalisées?

Il restait donc à rechercher si, à un point entre ces rivières plus rapproché de Gand, le terrain n'offrait point, par son abaissement et le rapprochement des deux rivières, un tracé à la fois d'une économie tellement remarquable, qu'un canal de jonction y devînt non-seulement possible, mais aussi d'une supériorité décidée sur toute autre manière de joindre ces deux navigations.

L'étude de cette surface de terrain prolongée, qui sépare les deux rivières, a indiqué le tracé entre Eeke sur l'Escaut, et Deynze-Petegem sur la Lys, comme remplissant les conditions ci-dessus.

Entre ces points, qui sont ceux où viennent naturellement se placer deux barrages des projets de canalisation, la distance n'est que de 9,000 mètres, et le point le plus élevé du terrain ne se trouve qu'à 6m,55 au-dessus des eaux de la navigation de la Lys, et à 5m,58 plus haut que celles de l'Escaut.

Deux systèmes se présentaient pour la traversée du col de partage entre les deux rivières :

Le premier, par une tranchée dont le plafond serait placé à 2 mètres au-dessous de

l'étiage de navigation de la Lys, à l'amont de l'écluse d'Astene, deux écluses étaient nécessaires pour soutenir l'étiage fixe du canal dans les basses eaux des deux rivières, un déblai considérable devant s'exécuter ;

Le second, par un canal creusé de manière à avoir son étiage fixe à 3 mètres au-dessus de la Lys, la profondeur étant toujours de 2 mètres.

Dans ce dernier système, une alimentation artificielle devient nécessaire, la surface du pays ne présentant point d'eau courante en été ; les eaux de la Lys seraient relevées de 3 mètres, au moyen d'une machine.

Des calculs comparatifs de dépense ont été faits, alimentation comprise, et ayant présenté une différence d'un demi-million d'économie en faveur du canal à point de partage, qui ne coûtera que 891,459 fr., on s'est décidé pour ce dernier système qui, outre l'économie, a de plus l'avantage d'exiger des emprises moins considérables, et de moins bouleverser la propriété.

Le canal de jonction, ainsi établi, aura deux écluses à sas placées, l'une immédiatement à l'Escaut, à 5,000 mètres amont du barrage d'Eeke, l'autre contre la Lys, à 2,000 mètres au-dessus de l'écluse d'Astene et contre la grande route de Gand à Courtray.

Cette disposition permettra le passage facile de la rigole d'écoulement des prairies sous le canal à Eeke, et la traversée de l'aval de l'écluse sur un pont fixe par la grande route susdite.

Ce canal, formé de quatre alignements d'ensemble 9,000 mètres, sera placé dans la vallée du ruisseau de Nazareth et viendra se lier à la Lys, à 1,000 mètres au-dessus de Deynze-Petegem.

Ce canal, à partir de l'Escaut, et tant qu'il sera endigué, aura 10 mètres de largeur au plafond avec talus de 7/4 à l'intérieur, ceux extérieurs étant de 6/4 avec des digues de 4 mètres de largeur et élevées au-dessus du plafond de $2^{m},80$ servant de chemin de halage, la profondeur d'eau étant de 2 mètres.

En tranchée, le plafond est réduit à 8 mètres de largeur, avec 5 gares de 100 mètres de longueur à 10 mètres de largeur au fond, également espacées.

Dans cette partie les talus intérieurs auront 6/4 et ceux extérieurs 5/4, les chemins de halage, toujours 4 mètr. de largeur, pourront s'élever jusqu'à $3^{m},50$ au-dessus du plafond.

Deux ponts tournants seront établis, l'un sur l'écluse vers la Lys, pour la route de Gand à Lille, l'autre à la route de Gand à Audenarde.

Huit autres ponts fixes seront construits aux chemins à conserver, ainsi que 15 aqueducs pour l'écoulement des eaux.

L'alimentation aura lieu au moyen d'une machine à vapeur de 15 chevaux de force, faisant mouvoir une vis d'Archimède à coffre fixe de $1^{m},50$ de diamètre, relevant les eaux dans la Lys et les reportant à l'amont de l'écluse voisine.

Cette machine portera dans le canal, par 12 heures de marche, plus de 10,000 mètres cubes d'eau, qui suffiront au passage de 10 bateaux par jour ; elle pourra donc suffire à une navigation de 200,000 tonneaux.

La dépense totale de ce canal sera, comme on le verra plus loin, de 891,459 fr., tandis que le prix du canal le moins coûteux à la hauteur de Courtray, est de 5,000,000 de francs.

Quant à l'alimentation, en outre de plus grandes facilités d'établissement et de marche, elle sera moins coûteuse, la relevée des eaux se trouvant être de 3 mètres seulement.

Il n'est plus douteux que le canal de jonction, creusé entre Eeke et Deynze-Petegem, ne soit le plus favorable pour passer de l'Escaut dans la Lys, quel que soit le point de cette dernière où il faille arriver de Deynze-Petegem à Courtray.

SOMMAIRE DE LA DÉPENSE DU PROJET GÉNÉRAL.

Je diviserai cette dépense en quatre sections :

La première comprendra celle nécessaire à faire sur tout le cours de l'Escaut, de la frontière à Gand ;

La seconde, celle que nécessite le prolongement de la canalisation de la Lys, d'Harlebeek à Gand ;

La troisième, le coût du canal de jonction ;

La quatrième, la dépense approximative des dessèchement et irrigation des marais de l'Escaut. (Rive droite.)

PREMIÈRE SECTION.

Canalisation de l'Escaut.

Expropriation de terrain pour coupures :

	b.	p.	a.			
1° De la frontière à Audenarde . . .	7	85	60			
2° D'Audenarde à Gand.	2	46	40			
3° Pour plus largeur aux barrages. .	1	00	00			
Total	11	32	00	à 7,000 fr. . .	79,240 00	
15 p. °/₀ pour expropriation					11,886 00	
Total pour acquisition des terrains des coupures					91,126 00	91,126 00

(Les emprises provisoires pour dépôts de terrassement sont comprises dans le prix des déblais, les abords des ponts restant à la charge des communes qui en profiteront.)

OUVRAGES.

1er BIEF.

Terrassements en lit de rivière à déposer sur la rive, 24,000^{m3} à 60 centimes	14,400 00	
Élargissement du débouché de l'écluse d'Antoing, de 13^{m},77 à 20 mètres, y compris élargissement de la rigole	15,000 00	
Somme à valoir pour petites réparations et menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage	16,000 00	

2e BIEF.

Dévasement et approfondissement du lit de la rivière, dont $\frac{1}{3}$ en pierrailles et rocher, 35,000^{m3} à 1 fr. 10 c.	38,500 00	
Mise en état des vannes de décharge du canal de dérivation autour de Tournay.	15,000 00	
Dévasement et nettoyage de la dérivation entière		
Somme à valoir pour menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage et de l'écluse de Tournay	10,000 00	

3e BIEF.

Dévasement de la rivière dans Tournay, qui doit être transporté hors la ville, 12,000^{m3} à 1 fr. 60 c.	19,200 00	
Restauration complète de l'écluse de Mer	20,000 00	
Somme à valoir pour menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage	6,000 00	
A reporter.	154,100 00	91,126 00

Report.	154,100 00	91,126 00
4e BIEF.		
Dévasement en lit de rivière, 6,500m3 à 60 c.	3,900 00	
Terrassement des coupures, 47,500 à 80 c.	38,000 00	
Rectifications, 1 à 5,000.	5,000 00	
Barrage éclusé à Warcoing, avec pont-levis et maison pontonnière	90,000 00	
Somme à valoir pour menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage	10,000 00	
5e BIEF.		
Dévasement en lit de rivière, 10,500m3 à 60 c.	6,300 00	
Terrassements pour coupures, 19,650m3 à 80 c..	15,720 00	
Rectifications, 7 à 5,000.	35,000 00	
Barrage éclusé d'Autrive, avec pont-levis et maison pontonnière.	95,000 00	
Sommes à valoir pour menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage	10,000 00	
6e BIEF.		
Dévasement en lit de rivière, 34,000m3 à 60 c.	20,400 00	
Terrassements pour coupures, 90,757m3 à 80 c.	72,605 60	
Rectifications, 3 à 5,000.	15,000 00	
Barrage éclusé de Kerkhove, avec pont-levis et maison pontonnière	95,000 00	
Somme à valoir pour menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage.	10,000 00	
7e BIEF.		
Dévasement en lit de rivière, 21,000m3 à 60 c.	12,600 00	
Terrassements pour coupures, 28,544,m3,40 à 80 c.	22,835 52	
Rectifications, 4 à 5,000.	20,000 00	
Dérivation autour de la ville d'Audenarde avec aquéducs . . .	30,000 00	
Somme à valoir pour menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage	10,000 00	
8e BIEF.		
Dévasement en lit de rivière, 17,000m3 à 60 c.	11,200 00	
Terrassements pour coupures, 44,161 à 80 c..	35,328 80	
Rectifications, 2 à 5,000.	10,000 00	
Barrage éclusé d'Ermelgem, avec pont-tournant et maison pontonnière.	110,000 00	
Somme à valoir pour menus ouvrages, et arrangement du chemin de halage	10,000 00	
9e BIEF.		
Dévasement en lit de rivière, 32,000m3 à 60 c.	19,200 00	
Terrassements pour coupures, 15,650m3 à 80 c.	12,520 00	
Rectifications, 2 à 5,000	10,000 00	
Barrage éclusé à Eeke, avec pont-tournant et maison éclusière. .	110,000 00	
Somme à valoir pour menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage	10,000 00	
A reporter.	1,109,709 92	91,126 00

Report.	1,109,709 92	91,126 00

10e BIEF.

Devasement en lit de rivière, 35,000m3 à 60 c.	19,000 00	
Rectifications, 4 à 5,000.	20,000 00	
Somme à valoir pour menus ouvrages, et mise en état du chemin de halage	7,000 00	
Total des ouvrages.	1,155,709 92	1,155,709 92
Total général.		1,246,835 92
Imprévu $\frac{1}{15}$		83,122 00
Ensemble.		1,329,957 92
Intérêts des fonds pendant 2 années d'exécution, 6 p. %		74,810 00
Total général pour l'Escaut.		1,404,767 92

2e SECTION.

Canalisation de la Lys.

Expropriations de terrains pour coupures et plus largeurs aux barrages, 6 b. 18 p. 40 a., à 6,000 fr.	37,104 00	
Indemnités particulières.	6,000 00	
Total.	43,104 00	
15 p. % pour expropriation.	6,465 00	
Total pour acquisitions de terrains et indemnités	49,569 00	49,569 00

(Les emprises provisoires pour dépôt de terrassement sont comprises dans les prix de déblai, les abords des ponts restant à la charge des communes qui en profitent).

1er BIEF, *d'Harlebeek à Vive-Saint-Éloi.*

Dévasement en lit de rivière, 35,000m3 à 60 c.	21,000 00	
Endiguement.	9,000 00	
Coupures, 15,500m3 à 80 c.	12,400 00	
Barrage à 4 passages, avec écluse à sas, pont-tournant et maison pontonnière.	250,000 00	
Somme a valoir pour ouvrages divers et arrangement du chemin de halage	6,000 00	

2e BIEF, *de Vive-Saint-Éloi à Astene.*

Dévasement en lit de rivière, 36,666m367 à 60 c.	22,000 00	
Endiguement	6,000 00	
Terrassements pour coupures, 110,000m3 à 80 c.	88,800 00	
Rectifications, 2 à 3,000	6,000 00	
Barrage à 4 passages, avec écluse à sas, et maison éclusière . .	225,000 00	
Somme à valoir pour ouvrages divers et arrangement du chemin de halage, spécialement dans Deynze-Petegem.	15,000 00	

3e BIEF, *d'Astene à Gand.*

Dévasement en lit de rivière, 45,000m3 à 60 c.	27,000 00	
Terrassements pour coupures, 28,000m3 à 80 c.	22,400 00	
A reporter.	710,600 00	49,569 00

Report.	710,600 00	49,569 00
Rectifications, 5 à 3,000 fr.	15,000 00	
Somme à valoir pour ouvrages divers, et mise en état du chemin de halage	6,000 00	
Total.	731,600 00	731,600 00
Total.		781,169 00
Imprévu, $\frac{1}{15}$		52,078 00
Total général		833,247 00
Intérêts des fonds pendant 2 années d'exécution, 6 p. °/₀.		49,995 00
Total général pour la Lys.		883,242 00

3e Section.

Canal de jonction de l'Escaut à la Lys.

EXPROPRIATIONS.

49 bonniers de terre labourable et taillis, au prix moyen de 3,500 fr. l'un	171,500 00	
Indemnités pour bâtiments, etc.	20,000 00	
Frais d'expropriation, actes, etc.	18,500 00	
Total	210,000 00	210,000 00

TERRASSEMENTS.

496,419m3,64 de déblais, à transporter à une distance moyenne de 3 relais, à 48 c.		238,281 42

OUVRAGES D'ART.

2 écluses à 100,000 fr.	200,000 00	
2 maisons éclusières à 6,000 fr. chaque	12,000 00	
1 pont-tournant	18,000 00	
1 pont sur écluse.	6,000 00	
8 ponts fixes à 10,000 fr.	80,000 00	
15 aquéducs a 1,000 fr.	15,000 00	
Ouvrages divers	15,000 00	
1 machine à vapeur et accessoires	30,000 00	
Total. . .	376,000 00	376,000 00
Total général		824,281 42
Imprévu, $\frac{1}{20}$		40,214 00
Total		865,495 42
Intérêt des fonds pendant une année d'exécution, 3 p. °/₀.		25,964 00
Total général		891,459 42

4e Section.

Dessèchement et irrigation des marais.

1° MARAIS D'OBIGIES ET HÉRINNES SUPÉRIEUR.

Expropriation pour l'élargissement des rigoles actuelles hors les marais et la formation de nouvelles, tant pour l'écoulement que pour l'irrigation :

	b. p. a.		
1° Rigoles actuelles . . . 4,700m,00 × 4.00	= 1.88.00m3		
2° Rigoles nouvelles. . . 2,100m,00 × 10.00	= 2.10.00		
	3.98.00	à 3,000 fr. =	11,940 00
Indemnités particulières à Leocourt			1,500 00
A reporter.			13,440 00

Report.		13,440 00

2° TERRASSEMENTS.

1° De la rigole de jonction à établir entre celles des deux marais, sur une largeur de 6 mètres et une longueur de 1,200m à 6 fr.	7,200 00	
Plus valeur pour le passage de Leocourt	4,000 00	
Des rigoles d'irrigation d'une largeur de 8 mètres sur une longueur de 815m, à 7 fr.	5,705 00	
Curement et élargissement des grandes rigoles, 3,500 mèt. à 3 fr.	10,500 00	
Rigoles secondaires, 4,000 mètres à 1 fr.	4,000 00	

3° OUVRAGES D'ART.

Agrandissement de l'écluse de décharge d'Hérinnes.	10,000	
Deux écluses d'irrigation, avec pont pour le halage, à 12,500 fr. l'une	25,000	
Une machine à épuiser (vis d'Archimède)	2,000	
	68,405 00	68,405 00
		81,845 00

2° MARAIS D'HÉRINNES INFÉRIEUR ET DE POTTES.

Expropriation pour élargissement des rigoles actuelles et la formation de nouvelles, tant pour l'écoulement que pour l'irrigation :

	b. p. a.		
1° Rigoles actuelles . . .	6,000m,00 × 4.00 =	2.40.00m	
2° Rigoles nouvelles . . .	1,000m,00 × 10.00 =	1.00.00	
	3.40.00	à 3,000 fr. =	81,845 00

TERRASSEMENT.

Des rigoles d'irrigation, 700 mètres à 7 fr.	4,900 00	
Curement et élargissement des grandes rigoles, 5,300 mèt. à 3 fr.	15,900 00	
Rigoles secondaires, 5,000 mètres à 1 fr.	5,000 00	

OUVRAGES D'ART.

Agrandissement de l'écluse de décharge du marais de Pottes . .	10,000 00	
Deux écluses d'irrigation avec pont pour le halage	25,000 00	
	71,000 00	71,000 00
Total		152,845 00

MOYENS D'EXÉCUTION.

Proposition des droits de péages.

Trois moyens s'offrent pour l'exécution totale du projet.

Le premier consiste à faire l'opération aux frais de l'État, en récupérant le capital de dépense et intérêts au moyen de droits raisonnables à établir sur les diverses canalisations.

Par le second, l'État ou les provinces des Flandres et du Hainaut exécuteraient directement au moyen d'entreprises ordinaires,

Les fonds étant fournis par un emprunt remboursable en trente années sur les produits de la navigation.

Le troisième, par une société qui se rembourserait de ses avances au moyen des droits concédés temporairement.

L'exécution des travaux d'utilité publique, commerciale et industrielle peut incontestablement être confiée avec avantage à des sociétés particulières, qui fournissent les capitaux nécessaires que le gouvernement ne peut obtenir des Chambres; et l'on conçoit facilement que, lorsqu'un acte de concession a bien établi les droits et devoirs réciproques de l'État et du concessionnaire, l'administration surveillant et protégeant, on arrivera à des résultats favorables au public.

Mais, si ce mode est convenable là où le contrat peut rencontrer toutes les difficultés de l'opération, prévoir tous les cas, régler toutes les relations de l'œuvre concédé avec tous les intérêts divers existants et à créer; il n'en est pas de même là où il ne s'agit pas d'ouvrage entièrement neuf dans toutes ses parties, d'une œuvre toute nouvelle, mais seulement d'amélioration; car alors l'ancien système est là vivant dans toutes ses relations pratiques avec les mille intérêts divers qu'il a créés, et il n'est pas douteux qu'il soit très difficile de prévoir toutes les difficultés qui peuvent, dans l'exécution du perfectionnement entrepris, surgir instantanément d'intérêts d'abord méconnus, oubliés et même ignorés.

Dans ces cas, le gouvernement doit donner la préférence au moyen d'exécution directe, alors ce n'est plus pour lui une obligation de stipuler pour un avenir presqu'inconnu.

La canalisation des rivières navigables se trouve dans ce cas, et celles de l'Escaut et de la Lys plus que toutes autres, par l'extrême importance de la navigation, des propriétés riveraines et des relations de toute espèce sur 48 lieues de longueur.

La Chambre des Représentants, en votant la loi du 19 juillet 1832, a reconnu cette position particulière des rivières navigables.

Je suis d'avis que des trois modes ci-dessus, le gouvernement donne la préférence à celui de l'exécution directe pour l'opération de canalisation dont il s'agit, mais avec des fonds provenant d'un emprunt spécial, remboursable au moyen de péages.

Je ne pense point que l'État doive avancer les fonds nécessaires à l'exécution de semblables opérations, à moins qu'elles n'aient pour but un intérêt tout-à-fait général; la prudence ne le conseille pas; en effet :

Le gouvernement sait-il récupérer les dépenses faites par le trésor, au moyen de droits établis? L'expérience prouve que non : assailli chaque année par les réclamations, les cris, les menaces même des intéressés au commerce qui pratique ces navigations, pour obtenir des réductions de péages, il finit toujours par y céder, et, comme ces réductions sont partielles, locales, elles sont injustes et désastreuses pour la généralité qui a payé l'œuvre; il importe donc, pour la sûreté du remboursement, que le gouvernement ait l'appui d'une obligation particulière, absolue, contre les attaques en réduction de droits que toujours on lui portera.

Ainsi, dans le cas présent, le gouvernement exécuterait directement avec les fonds d'un emprunt spécial remboursable en 30 années sur les produits des péages.

Quant au dessèchement des marais de l'Escaut, qui aura lieu conformément à la loi, et au profit commun des propriétaires et de la navigation qui exécutera les barrages, ouvrages principaux du dessèchement, je suis d'avis qu'il doit être opéré par la compagnie qui fournira les fonds de l'emprunt pour l'exécution totale, aux conditions les plus avantageuses; dans ce système, le fonds d'intérêts et d'amortissement serait formé des revenus des péages et de la part qui reviendrait à la compagnie dans l'opération du dessèchement.

Si ce système n'était pas adopté et qu'il fallût revenir à celui de concession ordinaire pour obtenir les fonds nécessaires, il faudrait alors, tout en donnant au concessionnaire les moyens d'opérer la perception entière des péages, conserver à l'administration tous les pouvoirs sur la marche de la navigation et le régime des eaux.

Ces deux systèmes, les seuls possibles suivant moi, se trouvant tous deux appuyés sur une perception de péages, nous terminerons ce mémoire par une proposition à ce sujet.

Nous discuterons séparément les péages à établir sur chacune des canalisations et sur le canal de jonction.

CANALISATION DE L'ESCAUT.

Dépense totale d'exécution, ronde.		fr.	1,405,000 00
1° Entretien des ouvrages et exploitation. . . .	1½ p. %	8 p. %	112,400 00
2° Intérêt simple des fonds.	5 p. %		
3° Remboursement en 30 années.	1½ p. %		

Revenu annuel.

D'après la moyenne des 4 dernières années sur le nombre de bateaux qui ont descendu et remonté l'Escaut, nous avons dressé le tableau suivant du tonnage après l'exécution de la canalisation.

	BATEAUX.		TONNAGE.		DROITS existants par bateau.		DROITS à établir par tonneau.		PRODUITS pour les droits à établir.	
	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.	à CHARGE.	à VIDE.
					fr. c.	fr. c.	c.	c.	fr.	fr.
Écluse d'Antoing.	2,600	1,622	520,000	324,400	4 25	2 13	» 01	» 01	5,200 00	3,244 00
Ecluse d'entrée à Tournay.....	2,850	1,782	570,000	356,400	5 52	4 23	» 01	» 01	5,700 00	3,564 00
Id. de Warcoing.	2,650	1,656	530,000	331,200			» 025	» 02	13,250 00	6,600 00
Id. d'Autrive ...	2,500	1,562	500,000	312,400			» 025	» 02	12,500 00	6,248 00
Id. de Kerkhove.	2,400	1,500	480,000	300,000			» 025	» 02	12,000 00	6,000 00
Id. d'Audenarde.	2,350	1,435	460,000	287,000	6 50	6 50	» 01	» 01	4,600 00	2,870 00
Id. d'Ermelgem..	2,300	1,375	440,000	275,000			» 025	» 02	11,000 00	5,500 00
Id. d'Eeke.....	1,950	1,100	355,000	220,000			» 025	» 02	8,875 00	4,400 00
Au pont Madou à Gand.....	1,900	1,100	320,000	210,000			» 01	» 01	3,200 00	2,100 00
					16 27	12 86	» 165	» 14	76,325 00	40,526 00
									116,851 00	

Ces droits, répartis entre les points de perception ci-dessus, pourront être réunis de la manière la plus commode au commerce.

On restera convaincu des avantages considérables du projet, lorsqu'on saura que la somme totale des frais de conduite et de halage s'élève :

De la frontière à Gand par bateau de 200 tonneaux à fr. 108 00
De Gand à la frontière en remonte id. 114 20 } fr. 222 20 (1).

Ce qui revient à 0,54c par tonneau en descente,
et id. à 0,57c id. en remonte.

Or, il est évident pour quiconque aura examiné avec attention les données du projet et leurs résultats immédiats, que les frais de l'espèce ci-dessus, seront, sans aucun doute, réduits à moins de la moitié en outre des avantages d'une navigation certaine, en tous temps de sécheresse, avec bien moins de frais d'assurance pour périls et avaries qui ne seront plus que très ordinaires.

Or, si sur cette économie d'au moins 112 francs, nous ne prélevons pour le service des droits ci-dessus, qui doivent couvrir les intérêts et le remboursement de la somme d'exécution, que celle de 61 francs, on restera convaincu de l'utilité publique du projet.

CANALISATION DE LA LYS.

Dépense totale d'exécution, ronde. . . . . fr. 880,000 00

Dépense annuelle.

Dépense d'entretien et exploitation, intérêts simples et remboursement 8 p. %. 70,400 00

	NAVIGATION ACTUELLE. BATEAUX. à CHARGE	à VIDE.	TONNAGE. à CHARGE.	à VIDE.	NAVIGATION après la canalisation. TONNAGE. à CHARGE.	à VIDE.	DROITS ACTUELS. à CHARGE.	à VIDE.	DROITS A ÉTABLIR. à CHARGE.	à VIDE.	PRODUITS POUR LES DROITS A ÉTABLIR. à CHARGE.	à VIDE.
							fr.	fr.				
Écluse de Commines.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	» 0625	» 022				
Id. de Menin.....	587	382	45,700	39,800	60,000	50,000	» 0625	» 022				
									fr.	fr.	fr.	fr.
Id. d'Harlebeek...	335	333	64,200	19,300	80,000	30,000	» 1058	» 0635	» 125	» 04	10,000	1,200
Id. de Saint-Éloi..	.....	.....	.....	.....	92,000	40,000	.....	.....	» 25	» 08	23,000	3,200
Id. d'Astene.....	.....	.....	.....	.....	15,000	7,500	.....	.....	» 25	» 08	3,750	600
Id. de Deynze-Petegem, p[r] les bateaux venant du canal de jonction.....	.....	.....	.....	.....	100,000	50,000	.....	.....	» 625 » 25	» 20 » 08	36,750 25,000	5,000 4,000
											61,750	9,000
											70,750 00	

(1) *Frais de halage et de conduite de la frontière à Gand :*

EN DESCENTE.

Un homme d'aide à Antoing.....	fr. 2 00
Un homme d'aide pour traverser Tournay..	3 00
Les hommes à Audenarde, dits *de foye*...	3 00
Aux compagnons d'Antoing à Gand, y compris nourriture.....	100 00
	108 00

EN REMONTE.

Compagnons du Stroppe à Merlebeke....	fr. 13 40
De Merlebeke à Audenarde.....	16 50
De Gavre à Audenarde.....	17 70
D'Audenarde à Escanaffles.....	26 10
Chevaux d'Escanaffles à Tournay.....	13 50
Passages dans Tournay, hommes d'aide..	12 00
Haleurs de Tournay à Péronne.....	15 00
	114 20

Aujourd'hui les frais de remonte, de Gand à Harlebeek, s'élèvent à 400 fr. et souvent à 500 fr., pour un bateau de 200 tonneaux, ou fr. 2-25 par tonneau moyen, et il faut régulièrement 15 jours pour faire un voyage qui, assez souvent, dure 3 à 4 semaines.

La rivière se trouvant, par le projet, avoir sur tout son cours des écluses à sas avec barrage, qui permettent d'établir les biefs à très peu près de niveau, il en résultera pour la remonte de cette rivière, qui a lieu ordinairement à charge, une économie des deux tiers dans les frais de halage et de conduite, sans compter l'économie de temps si importante pour l'épargne du capital employé tant en bateau qu'en marchandise, et détérioration de la matière.

Or, lorsque sur cette somme de 250 fr. d'économie, nous ne prenons que celle de 165 fr. pour payer le coût d'exécution en 30 années, nous jugeons avoir prouvé qu'il y a utilité publique.

CANAL DE JONCTION.

Le coût d'exécution du canal de jonction se trouve être en somme ronde. . . . . fr. 890,000 00

Dépenses annuelles.

1° Exploitation et entretien, y compris la fourniture d'eau par machine pour 100,000	2 p. %	8 p. %	71,200 00
2° Intérêt simple	5 p. %		
3° Remboursement en 40 années.	1 p. %		

Produits.

En examinant le tableau ci-dessus du nombre de bateaux remontant la Lys et passant à l'écluse d'Harlebeek, en y ajoutant tous ceux chargeant pour la consommation des deux rives de la Lys, depuis Astene, Deynze-Petegem jusqu'au dit bourg d'Harlebeek, ainsi que les bateaux vides qui maintenant redescendront la Lys, pour retourner, par le canal de jonction et l'Escaut, vers Tournay et Mons, on reste persuadé que le tonnage sur ce canal ne s'élèvera pas au-dessous de 105,000 tonneaux à charge, et 50,000 à vide.

Partant, pour obtenir un produit égal à la dépense ci-dessus de fr. 71,200-00, il suffira de faire payer par tonneau :

A charge. . .	0,60 × 105,000 = 63,000 fr.	fr. 73,000 00.
A vide. . . .	0,20 × 50,000 = 10,000	

Or, en réunissant tous les frais auxquels est soumis le bateau de 200 tonneaux environ, qui descend l'Escaut d'Eeke à Gand, traverse cette ville et remonte la Lys jusqu'à Deynze-Petegem, on trouve que cette dépense s'élèvera encore, après la canalisation, à fr. 140-00 par bateau de 200 tonneaux, et avec grande perte de temps par les difficultés sans nombre, et les dépenses de toute espèce imposées à la traversée de Gand, tandis que le parcours du canal de jonction ne coûterait que 125 fr. et une demi-journée au plus ; il y a donc utilité publique à l'exécuter.

DESSÈCHEMENT ET IRRIGATION DES MARAIS.

L'estimation globale du dessèchement complet, avec système d'irrigation de ces marais, s'élève à fr. 152,000-00.

La surface totale mesure 396 hectares.

En n'admettant en 5 années qu'une plus-value moyenne de 1,000 fr par hectare, on obtient un produit de 396,000 fr., qui, défalcation faite de la dépense, apporte un profit net de 244,000 fr., à partager, conformément à la loi, entre les propriétaires et les concessionnaires.

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

Bruxelles, le 24 décembre 1835.

J.-B. Vifquain.

No 4 [1].

RIVIÈRES ET VALLÉES DE LA SCARPE ET DE L'ESCAUT.

COMMISSION MIXTE.

CONFÉRENCES D'ANTOING.

Exposé de l'ingénieur en chef directeur, délégué pour la France, et observations de l'inspecteur, délégué pour la Belgique.

Rapport et procès-verbal de la commission mixte, instituée en vertu des délégations respectives du gouvernement français et du gouvernement belge, à l'effet de constater les causes des inondations dont les vallées de la Scarpe et de l'Escaut ont périodiquement à souffrir, et de rechercher les moyens d'y mettre un terme.

Observations de l'ingénieur en chef, directeur du département du Nord, délégué du gouvernement français.

Les soussignés,

Bosquillon, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du Nord; Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées du royaume de Belgique, commissaires délégués par leurs gouvernements respectifs, à l'effet de constater les causes des inondations des vallées de la Scarpe et de l'Escaut, et d'indiquer les moyens d'y remédier, se sont réunis, le 24 avril, à Lille, pour se concerter sur l'objet de leur mission. A partir du même jour, 24, et les jours suivants, ils se sont occupés de l'examen des questions qu'ils avaient à résoudre, ainsi que des vérifications et des recherches à faire sur le terrain, le long des rivières de l'Escaut et de la Scarpe, en procédant à ces discussions et à ces opérations, soit ensemble, soit séparément, et par correspondance. Les circonstances principales de leurs conférences, ainsi que le résultat de leurs recherches et leurs conclusions, sont consignées dans le présent procès-verbal.

L'ingénieur en chef, directeur du Nord, a exposé les faits ainsi qu'il suit :

Toute la vallée de la Scarpe, sur une étendue superficielle de 9,000 hectares, est

(1) Les plans forment les annexes nos 2 et 3.

exposée à des inondations périodiques qui non-seulement empêchent qu'un sol naturellement fertile soit cultivé et rendu productif, mais dont les effets sont encore bien autrement désastreux. En effet, les exhalaisons délétères qui s'échappent de ces immenses terrains à l'état de marais, déciment annuellement la population qui l'habite (1). Que cette situation déplorable ait empiré depuis quelques années, ou bien qu'ayant existé de tout temps, il se soit trouvé des hommes ou des propriétaires, plus éclairés qu'autrefois, qui aient fait ressortir le vice de cet état de choses, ce qui est certain, c'est que le fait existe et que la grandeur du mal, en frappant une immense vallée et une nombreuse population, a justement attiré l'attention du gouvernement français qui a manifesté la ferme volonté de mettre un terme à cet état désastreux.

L'attention du gouvernement français s'est naturellement portée sur l'état de la rivière de la Scarpe. Divers projets d'amélioration ont été rédigés, et tout annonce que l'on va adopter et mettre à exécution celui de ces projets qui doit favoriser davantage le dessèchement; mais les études et les opérations multipliées auxquelles on s'est livré relativement à ces projets et au régime de la Scarpe, ont fait reconnaître que, quelles que soient les dispositions adoptées, la nature des travaux, l'étendue même des dépenses, le meilleur de ces projets n'aurait, en définitive, que des résultats peu sensibles, sous le rapport du dessèchement de la vallée, aussi long-temps que l'on n'attaquerait pas la source du mal; que ce vice radical existait dans la grande élévation ordinaire et presque constante(2), à laquelle les eaux de l'Escaut sont soutenues, tant au confluent de la rivière de l'Escaut et de la Scarpe, au-dessous de Mortagne, qu'au point où le grand canal de dessèchement, dit le *Décours*, vient se jeter dans l'Escaut à Blary, à 2,800 mètres environ au-dessous du confluent.

Que le confluent d'Escaut et Scarpe est situé dans le bief de l'Escaut qui, sur une étendue de 12,900 mètres, est limité, d'un côté et à l'amont, par le barrage éclusé de Rodignies, de l'autre et en aval, par le barrage éclusé d'Antoing, où les eaux sont soutenues à une hauteur variable (3), depuis $2^{m},70$ jusqu'à $4^{m},40$ et plus, sur le radier; qu'ainsi, en admettant, pour un moment, que le barrage d'Antoing soit entièrement supprimé, l'Escaut, livré à son cours naturel, serait abaissé à Antoing, et, par suite, dans tout le bief supérieur et au confluent de la Scarpe, d'une hauteur de plus de $1^{m},50$ (4); qu'un abaissement du niveau des eaux, aussi considérable au confluent de la Scarpe et au débouché du canal du Décours à Blary, donnerait pour infaillible résultat le parfait dessèchement de la vallée de la Scarpe.

Qu'à la vérité, l'intérêt du dessèchement n'était pas le seul à considérer, et qu'il fallait se hâter de reconnaître que l'entière suppression du barrage d'Antoing était incompatible avec la navigation de l'Escaut, navigation d'une si haute importance pour les deux royaumes.

Qu'il fallait donc, pour la meilleure solution du problème, fixer la limite ou la plus petite hauteur possible, à laquelle les eaux devraient être soutenues à Antoing (5),

---

Observations de l'inspecteur délégué par le gouvernement de la Belgique.

(1) Je pense qu'on pourrait s'exprimer en termes moins forts, ils sont un peu empreints d'exagération.

(2) On ne peut pas dire *grande élévation ordinaire et presque constante*, car il est positif qu'hormis le jour de navigation, les eaux sont maintenues au plus bas à Antoing; le vice radical est dans le surhaussement annuel du fond de la rivière sur le territoire français.

(3) On ne peut pas dire *soutenues à une hauteur variable;* cette expression laisse trop de champ à l'interprétation; il est positif que nous ne retenons que pour les besoins urgents de la navigation.

(4) Serait abaissé, non pas de $1^{m},50$ régulièrement, mais parfois, car la descente des eaux venant de Rodignies et de la Scarpe n'est pas régulière.

(5) Je ne pense pas qu'il soit possible de fixer l'étiage à Antoing, comme nous le démontrerons dans les notes,

pour satisfaire aux deux conditions suivantes, savoir : 1° de suffire complètement, et en tout temps, à la navigation, et 2° de donner, pour le dessèchement, la plus petite élévation possible à la retenue d'Antoing, et donner, par conséquent, la plus grande pente possible au cours de l'Escaut, de la Scarpe et du canal de Blary.

Qu'en conséquence, nous demandions, dans l'intérêt français, tant sous le rapport de la navigation, que sous celui, non moins important, du dessèchement, que le barrage éclusé d'Antoing, situé en Belgique, soit modifié par un système de pertuis et d'ouvrages, dont la disposition appartenait à M. l'inspecteur de la Belgique, et qui devra être combiné de telle sorte que les eaux de l'Escaut soient maintenues, au barrage d'Antoing, à un niveau fixé, au *maximum* (6) et pour les jours de navigation, à 3m,30 au-dessus du seuil actuel; niveau qui ne pourrait jamais être dépassé, sauf les cas de crues et de débordement, où toutes les écluses et débouchés restent ouverts.

Que ce niveau de 3m,30 satisferait complètement la navigation de l'Escaut (7), au-dessus d'Antoing, ainsi que de la Scarpe; assertion qu'on se réservait de prouver ci-après, attendu que le gouvernement français avait projeté et exécuterait, au besoin, sur son territoire, tous les travaux nécessaires, pour qu'au moyen de la dite retenue, maximum de 3m30, à Antoing, les eaux de l'Escaut, dans la partie française du bief compris entre Antoing et Rodignies, présentassent constamment une profondeur minimum de 2m,20, et aux bateaux, un tirant d'eau ou enfoncement de 2 mètres.

Que, sous le rapport du dessèchement, la solution du problème n'était pas aussi complète que pour la navigation, attendu que le niveau, quoique réduit à la hauteur *maximum* de 3m,30, à Antoing, aux jours de navigation, constituait cependant un barrage qui élèverait toujours le bief de l'Escaut au confluent, au-dessus de son cours naturel; que, sous ce rapport, et s'il s'agissait aujourd'hui de rendre l'Escaut navigable (8) par l'établissement d'un barrage qui n'existerait pas à Antoing, les propriétaires de la vallée de la Scarpe pourraient être fondés à demander que le canal principal, qui dessèche cette vallée, soit dirigé et conduit de manière à déboucher au-dessous du barrage d'Antoing; mais qu'il était possible d'écarter cette difficulté en considérant que tout faisait présumer que la retenue d'Antoing, si elle était réduite à 3m,30, satisferait, d'une manière suffisante, aux besoins du dessèchement, sauf à faire réserve aux propriétaires de tous leurs droits et actions. Néanmoins, l'ingénieur français a terminé son exposé en demandant qu'une réunion fût fixée à Antoing, et que la commission administrative de la vallée de la Scarpe fût invitée à s'y trouver, ainsi que l'ingénieur de l'arrondissement de Douai, chargé des travaux de la rivière, et de ceux

---

Observations du commissaire belge.

par conséquent de former de cette fixation le but des opérations de cette commission; il vaut mieux dire, ce me semble: on fera tel ou tel ouvrage, on réglera de cette ou cette manière.....

Le gouvernement belge ne peut consentir à la fixation d'un état impossible.

(6) Il faudrait dire.... à un niveau *maximum* tel, qu'il se trouvera partout 2m,20 d'eau dans la partie française de la rivière, et, aux bateaux, un tirant d'eau possible de 1m,80; or, ce tirant d'eau se trouvant situé au-dessus du fond de la rivière et au-dessous de sa surface, tous deux variables, exigera des cotes d'étiage, variables aussi, à Antoing.

(7) Il me semble, qu'avant d'assurer que ce niveau de 3m,30 satisferait complètement à la navigation, il conviendrait d'exécuter les travaux projetés et d'en connaître le résultat, que l'expérience la plus grande ne saurait prévoir : et certes, avant d'en demander la fixation, cette preuve devrait être faite.

(8) Il est, je pense, inutile de faire la comparaison de l'état existant et ayant toujours existé, avec celui qui pourrait se créer immédiatement.

Le pays possède l'Escaut et sa navigation depuis un temps immémorial; il n'use de l'un et de l'autre que d'une manière raisonnable, sans abus ni exagération; ce genre de propriété, en tant qu'elle n'est point abusive, est partout reconnu et ne peut être aujourd'hui surchargé d'une servitude au profit de quelques personnes, bien estimables d'ailleurs, mais spéculateurs en dessèchements; c'est à ces derniers, qui veulent ce nouvel état de choses à leur bénéfice, à se le procurer à leurs frais.

de la vallée, pour le dessèchement. Cette réunion a été, en effet, fixée à l'un des jours suivants.

La discussion s'est ouverte sur les divers objets ci-dessus mentionnés, avec M. Vifquain, qui a déclaré que les travaux déjà projetés et prêts à être mis à exécution au barrage d'Antoing, devaient très probablement opérer la réduction de la retenue à la hauteur demandée de 3m,30 (9); mais qu'il ne croyait pas pouvoir admettre avec l'ingénieur en chef français, que cette limite serait imposée comme un *maximum* qui ne devrait jamais être dépassé. M. Vifquain a appuyé son opinion sur des motifs qu'il a exposés, mais qu'il s'est réservé de développer après la conférence d'Antoing.

La conférence a été reprise à Antoing en présence de M. Martin, membre de la chambre des députés de France, et de M. Le Roy de Béthune, avocat près la cour royale de Douai, tous deux délégués par la commission administrative du dessèchement de la vallée de la Scarpe, et de M. Lamarle, ingénieur de l'arrondissement de Douai.

M. Vifquain a confirmé que les travaux projetés à Antoing devraient maintenir très probablement cette retenue à 3m,30, ainsi qu'on le demandait, mais qu'il ne croyait pas pouvoir en faire une condition obligée (10). M. Bosquillon a insisté pour que cette limite *maximum* fût imposée comme une obligation expresse contractée par le gouvernement belge envers le gouvernement français, attendu que ces deux gouvernements, par le fait même de la commission instituée en ce moment, avaient manifesté l'intention d'arriver à une solution nette et positive relativement à la retenue d'Antoing, et qu'au contraire ce serait continuer l'ancien état de choses, et laisser subsister le vague et l'incertitude des manœuvres d'Antoing, objet de si justes plaintes, que d'obtenir pour tout résultat des conférences, cette conclusion : on réduira la retenue d'Antoing à 3m,30 de hauteur, *si faire se peut* (10 *bis*).

M. Vifquain, dans les conférences et par correspondance, a fait, contre une fixation obligatoire de cette limite, les objections suivantes, dont nous donnons la substance, lui réservant d'y ajouter les développements qu'il y jugerait nécessaires :

La Belgique ne peut s'engager à maintenir cette limite de 3m,30 dans les intérêts suivants :

1° Navigation supérieure d'Antoing sur Rodignies dans l'Escaut, et sur Saint-Amand dans la Scarpe.

Une partie du bief de l'Escaut, au dessus d'Antoing, et sur une longueur de 11,600 mètres, est belge ; l'écluse de Péronne (11), au débouché du canal de Pommerœul, appartient à ce même bief; mais, a dit M. Vifquain, je reconnais qu'en maintenant

---

Observations du commissaire belge.

(9) Oui, dans la supposition des curages faits dans la partie française, et de travaux à l'embouchure de la Scarpe, pour la remonte à charge dans cette rivière.

(10) Il faudrait dire : M. Vifquain a répété qu'il jugeait qu'au moyen de la réduction de la longueur des biefs au-dessous de Tournay, où la navigation n'exigerait plus une aussi grande réserve d'eau à Antoing, et du dévasement de la rivière en France, l'étiage *maximum* à Antoing pourrait se rapprocher beaucoup de la cote de 3m,30, mais que jamais on ne pourrait le rendre fixe, pas plus que le fond de l'Escaut et la pente de sa surface, que modifie à chaque moment la marche de la retenue de Rodignies et des eaux venant de la Scarpe.

Que par ces motifs, et pour tous ceux qui se déduisent tout naturellement de la mobilité de l'étiage d'une rivière à grande pente et dont le fond est labouré et le chenal conservé par le frottement du fond des bateaux descendant à charge, il y a impossibilité d'adopter un *maximum* fixe d'étiage.

(10 *bis*.) Que la nomination de la commission avait sans doute eu lieu pour arriver à une conclusion, mais non à l'impossible, de sorte que les mots *si faire se peut*, expriment bien le caractère de l'obligation à laquelle le gouvernement belge peut s'astreindre.

(11) Je le répète, on doit raisonner toute l'affaire abstractivement à l'écluse de Péronne, *canal de Pommerœul à Antoing*, car, construite depuis peu, elle doit nécessairement se soumettre à tout ce qui peut être imposé à celle d'Antoing d'ailleurs, elle est disposée de manière à supporter toutes les modifications possibles.

3m,30 à Antoing, il y aura toujours, dans cette partie, assez d'eau pour la navigation qui trouvera alors une hauteur de 3m,14 sur le radier de l'écluse de Péronne, lequel radier est seulement de 0m,92 au-dessus du radier d'Antoing.

Il n'en sera pas de même pour la partie française et supérieure du même bief de l'Escaut, de la frontière jusqu'à Rodignies, et même pour la basse Scarpe jusqu'à Saint-Amand; la navigation entière de ce bief intéresse trop le commerce de la Belgique, pour qu'elle y reste étrangère.

Il importe d'abord d'être fixé sur la hauteur du radier de Rodignies au-dessus de celui d'Antoing.

Un nivellement des ingénieurs belges, sur lequel je dois naturellement compter, établit que le radier de Rodignies est plus haut que le radier d'Antoing de. 1m, 47

Un nivellement des ingénieurs français (12) fixe seulement la hauteur entre ces deux radiers à. 1 14

Différence entre les deux nivellements. 0 33

Prenant, sauf vérification, le nivellement belge, il suit que lorsqu'il y aura sur le radier d'Antoing une hauteur d'eau de. 3m, 30

le radier de Rodignies étant plus haut que celui d'Antoing de 1 47

la hauteur d'eau sur le radier de Rodignies, sera seulement de. 1 83

Or le tirant d'eau des bateaux, dans le bas Escaut, devant être de 2 mètres, il faut leur donner une profondeur, en lit de rivière ou sur le radier, de 2m,20; il y aura donc impossibilité de naviguer. A la vérité, je suppose ici un niveau horizontal parfait entre Antoing et Rodignies, mais l'augmentation de hauteur qui pourrait exister à Rodignies, eu égard à la pente de l'Escaut, sera à peu près nulle au moment où l'on établit les poutrelles, et que le cours des eaux est arrêté à Antoing pour remplir le bief. Le mal serait encore plus grand si je voulais considérer la Scarpe; et les renseignements pris par moi-même au barrage de Thun, m'ont confirmé que la navigation, à Thun et dans la basse Scarpe, ne peut avoir lieu à moins de retenir 3m,80 à 4 mètres à Antoing.

A cette première objection, M. Bosquillon a répliqué que, sans accorder la préférence, pour l'exactitude, au nivellement belge, il admettait ce nivellement qui donne 1m,47 de hauteur au radier de Rodignies au-dessus d'Antoing, parce que cette supposition, qui réduit la hauteur d'eau que la navigation trouverait à Rodignies, est tout à l'avantage de la navigation, qui aura 33 centimètres de plus si l'on prend le nivellement français.

Mais qu'il ne pouvait admettre que la pente de l'Escaut fût nulle dans aucun cas, ni conclure qu'il ne fallait pas tenir compte de cette pente; que tous les renseignements qu'il avait sur l'Escaut, lui permettaient d'assurer que, sur la longueur du bief de

---

Observations du commissaire belge.

(12) Et depuis qu'il est reconnu, comme j'ai eu l'honneur de le faire connaître à M. l'ingénieur en chef Bosquillon, que les nivellements des ingénieurs français et belges s'accordaient, l'erreur provenant de ce que, pour les ingénieurs français, la pièce de bois placée dans l'écluse d'Antoing pour recevoir les poutrelles, était le radier auquel ils rapportent leur nivellement; tandis que les ingénieurs belges étaient partis du radier en pierre, qui se trouve 0m,35 plus bas; il devient, je pense, inutile d'en faire mention.

Le nivellement français donne 1m,14 de pente, entre le radier d'Antoing en bois et l'écluse de Rodignies, tandis que celui belge donne 1m,16, nous prendrons. 1m,15

Ainsi, lorsqu'il y aura sur le radier en bois de l'écluse d'Antoing. 3 30

il se trouvera sur le busc de l'écluse de Rodignies. 2 15

et non pas 1m,83, mais alors le bief est censé de niveau.

On peut donc passer facilement sur le busc aval de l'écluse de Rodignies avec les 3m,30 à Antoing. Ceci n'a jamais été contesté, mais, avec cette hauteur, on ne peut passer sur la barre qui se trouve au-dessous de Rodignies, ni se rendre dans la Scarpe à charge.

l'Escaut, qui est de 13,482 mètres, depuis Rodignies jusqu'à Antoing, la pente totale de l'Escaut, dans les cas les plus défavorables, ne pouvait être moindre de 5 décimètres ou de 4 centimètres par mille mètres (13); qu'ainsi, et en ajoutant ces 5 décimètres à la hauteur de $1^{m},83$ donnée ci-dessus par M. Vifquain, on trouverait $2^{m},33$ d'eau sur le radier de Rodignies, toujours dans les cas les plus défavorables; qu'au surplus, il demandait que de nouvelles vérifications contradictoires fussent faites pour constater, par des expériences directes, quelles étaient les hauteurs d'eau comparées, prises au même moment à Rodignies et à Antoing, à toutes les époques et pendant la fermeture, ainsi que pendant l'ouverture de l'écluse d'Antoing; qu'il ajournait toute explication jusqu'après ces opérations; ce qui a été convenu et réglé entre les soussignés.

Passant aux autres objections, M. Vifquain a dit :

2° Que la limite de $3^{m},30$, pour la retenue d'Antoing, nuisait à la navigation inférieure, attendu qu'en certains temps et à raison des obstacles qui embarrassent le cours de l'Escaut entre Antoing et Tournay, il fallait donner aux bateaux une chasse ou bond d'eau (14), qui les lançait et les portait à Tournay, opération qui exigeait que les eaux fussent retenues, dans le bief au-dessus d'Antoing, comme réservoir, à une hauteur qui devait alors s'élever au-dessus de la limite demandée de $3^{m},30$;

3° Qu'enfin, cette limite obligatoire de $3^{m},30$ devrait porter (15), en certains temps et au moment des grandes eaux, le plus grand préjudice, sous le rapport du dessèchement, à de vastes étendues de terrains bordant le bas Escaut, et qui seraient submergés, si l'on n'avait, comme aujourd'hui, la faculté d'arrêter momentanément le cours des eaux et de modérer le tirage à Antoing, de manière à faire arriver les eaux dans le bas Escaut, dans une période de temps assez longue pour permettre l'évacuation des eaux inférieures, au fur et à mesure qu'elles sont versées par l'écluse d'Antoing.

M. Bosquillon a répliqué qu'il prenait acte et s'appuyait de ces deux dernières objections, pour insister plus vivement encore sur la nécessité de fixer la limite *maximum* obligatoire de $3^{m},30$; qu'en effet il était démontré par ces objections :

1° Que le barrage d'Antoing n'était plus alors seulement destiné à maintenir la navi-

---

Observations du commissaire belge.

(13) Je ne puis être ici de l'avis de mon collègue : la pente entre Rodignies et Antoing est souvent très grande et quelquefois très faible, pas plus de 10 centimètres.

Elle est grande quand les poutrelles sont levées à Antoing, et très faible lorsqu'elles sont remises; c'est ce que démontreront les résultats des opérations qui ont été faites.

(14) C'est par erreur qu'on me fait dire qu'en certains temps et à raison des obstacles qui embarrassent l'Escaut entre Antoing et Tournay, il fallait donner aux bateaux une chasse ou bond d'eau.....

J'ai dit que, vu la grande longueur du bief entre Tournay et Audenarde, où il ne se trouve point d'écluse sur onze lieues de longueur, et le raccourcissement du bief en amont d'Antoing, qui s'étendait jusqu'à Condé, par la construction de l'écluse de Rodignies, fait du gouvernement français, qui ne consulta la Belgique en rien sur cette construction, il était nécessaire, depuis la construction de cette écluse, de ramasser sous la rame des bateaux une quantité d'eau assez grande pour la soutenir dans ledit grand bief au-dessous de Tournay, et même souvent, vu la marche capricieuse du barrage de Rodignies, de pousser le lendemain la rame au moyen d'une nouvelle chasse d'eau.

Ainsi, si l'état de l'Escaut est aggravé, le gouvernement français doit s'en attribuer la cause à Rodignies.

(15) Je ne pense pas avoir dit que cette limite de $3^{m},30$ obligatoire devrait porter..... Il me semble avoir dit que cette limite de $3^{m},30$ dans les hautes eaux, serait certainement dépassée, ou bien qu'il fallait pour cela agrandir non-seulement le débouché à Antoing, mais en outre enlever un rocher qui barre en partie la rivière au-dessous de cette ville, et augmenter les passages autour et dedans Tournay; et que, si tout cela se faisait, il s'élèverait des plaintes et des oppositions dans le bas de la rivière, parce qu'une plus grande masse d'eau y arrivant à la fois, y pourrait causer beaucoup de mal.

De ceci je veux bien qu'on prenne acte, comme du fait constant que dans les grandes eaux, le barrage d'Antoing se trouve toujours complétement ouvert.

Du reste, la question de la grandeur du débouché d'Antoing dans les grandes eaux est oiseuse, parce que ce n'est point de ces grandes eaux que la vallée de la Scarpe peut avoir à se plaindre.

gation du bief supérieur, mais qu'on le faisait servir et voulait l'employer encore à pallier les vices de la navigation inférieure et à remédier à l'imperfection du cours de l'Escaut au-dessous d'Antoing et dans le royaume de la Belgique; qu'un pareil état de choses, pour une rivière et une navigation aussi importante que l'Escaut, ne pouvait subsister plus long-temps; qu'il ne s'agissait, pour la Belgique, que d'exécuter les travaux nécessaires et indispensables pour assurer une bonne navigation dans le bas Escaut, navigation qui méritait bien que l'on eût recours à d'autres moyens que celui d'une chasse ou bond d'eau qui nous reportait à l'enfance de l'art, et aux opérations seulement pratiquées sur des rivières peu fréquentées et à peine navigables (16);

Que les mêmes observations s'appliquaient, et avec plus de force encore, à la 3e objection relative aux inondations; qu'il serait intolérable pour la France (17) de consentir que les eaux de l'Escaut soient arrêtées à Antoing (17 *bis*), qu'elles soient refoulées sur le sol français et forcées, par un barrage, à déborder et à inonder les vallées françaises de l'Escaut et de la Scarpe, et tout cela pour empêcher qu'il n'y ait débordement et inondation dans la partie belgique du bas Escaut; que c'était évidemment à l'art des ingénieurs et à l'argent du royaume de la Belgique à défendre, contre les inondations du bas Escaut, les propriétés belgiques.

MM. les députés de la Scarpe, présents à la conférence d'Antoing, en donnant leur entier assentiment aux observations de l'ingénieur en chef français, ont, dans l'intérêt particulier de la Scarpe, fait les déclarations et protestations qu'il nous paraît indispensable de consigner ici.

Ils ont dit que, par un principe qui, par sa justice, a précédé tous les codes, et qu'ils n'ont fait que consacrer, le cours des eaux et des rivières doit rester libre (18);

Observations du commissaire belge.

(16) Après une étude de plusieurs années et l'examen le plus attentif des résultats des travaux de canalisation sur des rivières navigables, surtout ceux qui atteignent et modifient l'état des terrains riverains, mon opinion, qui d'abord penchait pour une navigation à sas à étiage fixe, est maintenant pour la conservation de la navigation par rames, en coupant convenablement les deux grands biefs de Tournay à Audenarde, et de cette ville à Gand.

Je vous prie de remarquer que ce système, suivant moi, ne s'applique bien qu'à une rivière comme l'Escaut, entre Antoing et Gand, où la navigation à charge, toujours en descente, dévase elle-même le chenal et ne coûte rien de halage, et où la remonte à vide peut être rendue peu coûteuse par la division en petits biefs.

Quoi qu'il en soit, je pense que ce dernier mode sera adopté en Belgique, pour le perfectionnement de la navigation de cette rivière.

(17) Je ne pense pas que jusqu'à présent, il se soit passé à Antoing quelque chose d'intolérable pour le gouvernement français.

(17 *bis*.) Toujours, dans les grandes eaux, tous les pertuis se trouvent ouverts, et, chaque hiver, les eaux déversent par-dessus une large prairie qu'on tient abaissée tout exprès pour cela.

En outre, on retient si peu à Antoing, que jamais il n'y a d'inondation au-dessus de cette ville, que déjà des milliers de bonniers de prairies se trouvent sous l'eau entre Gand et Audenarde et Audenarde et Tournay; et qu'Antoing a si peu à se plaindre de ces inondations, que, quoique chaque année des pétitions nombreuses provenant d'Audenarde et Gand, accablent le gouvernement, jamais il n'a réclamé à ce sujet.

Comment se fait-il que deux vannes chacune de 1m,10 au barrage d'Antoing, sont restées, pendant le régime français en Belgique, plus de 20 années fermées de maçonnerie, par l'unique raison de manque de fonds au budget; cela ne s'explique que par le peu d'avantage qui peut résulter de l'agrandissement du débouché à Antoing.

Ainsi, il ne peut s'agir ni de l'art de l'ingénieur, ni de l'argent du royaume de Belgique, pour réparer des dommages qu'il ne cause pas.

(18) Je devrai combattre ce paragraphe, en faisant voir par ce qui a déjà été dit et par le fait de ce qui arrive tous les jours, que le cours de l'Escaut est aussi libre qu'il peut être, en rendant raisonnablement, sans exagération ni abus, les services d'utilité publique que tout pays a le droit naturel de retirer d'une rivière qui le traverse.

Or, l'action du barrage d'Antoing, tel qu'il est établi, tel qu'il est manœuvré, se renferme dans son objet même, puisqu'on n'y tient que la hauteur d'eau nécessaire à la navigation, non pas celle idéale de 3m,30, mais celle voulue, exigée par les défectuosités du lit de la rivière en France et la navigation qui la parcourt.

Je ne puis regarder comme sérieuse la prétention d'exiger le décours, et nous ne pouvons consentir l'étiage fixe

que, si l'intérêt du commerce, pour favoriser la navigation, motivait l'établissement des barrages et retenues telles que la retenue d'Antoing, c'était une exception qui devait se renfermer dans son objet même, c'est-à-dire dans la hauteur rigoureusement nécessaire à la navigation; qu'ils voulaient bien faire à la navigation cette concession, mais en la limitant à ce *maximum* de hauteur fixée par l'ingénieur français à 3m,30, se réservant néanmoins comme dédommagement, et dans le cas où la vallée de la Scarpe serait encore gravement compromise par la retenue d'Antoing ainsi réduite, à demander, comme une juste indemnité, que le débouché du grand canal de dessèchement de la Scarpe, dit le *Decours*, soit prolongé jusqu'au dessous du barrage d'Antoing; que, dès à présent, et si, par la suite de difficultés quelconques, la limite fixe et invariable de 3m,30 n'était pas admise comme obligatoire et comme ne pouvant jamais être dépassée, sauf les débordements où tous les pertuis sont ouverts, ou si cette limite, quoique consacrée, n'était pas rigoureusement observée, qu'alors ils demanderaient et demandaient, comme un droit et comme un acte de justice à l'égard de la vallée de la Scarpe, que le gouvernement belge fît à ses frais le travail du prolongement du canal du Décours, depuis Blary jusqu'au dessous du barrage d'Antoing, ainsi que les ouvrages d'art et l'écluse de décharge du même canal dans l'Escaut; que ce travail serait une juste indemnité des pertes éprouvées, et que pourrait subir encore la vallée de la Scarpe par suite de la retenue d'Antoing, qui retient sur le sol de France les eaux dont on craint le débordement sur le sol belgique, où les appelle la pente du terrain; que ce serait vainement qu'on invoquerait le *fait* préexistant; que ce *fait* ne prouve absolument rien, puisque l'écluse d'Antoing n'a jamais eu de retenue constante ou fixe, mais un simple jeu de poutrelles, dont on a tantôt plus, tantôt moins abusé (19), sans que jamais il ait pu naître de cet état *variable*, et surtout d'un abus, un droit quelconque au profit de nos voisins; que ce n'est pas le fait, en pareil cas, qui peut régir les relations, mais le *droit* auquel il faut bien revenir comme règle : que telle a été évidemment l'intention des deux gouvernements, en instituant une commission mixte (20) dans un autre but, sans doute, que de réprimer les abus des manœuvres d'Antoing, mais bien de régler les conditions d'un barrage qui mît un terme aux désastres de la vallée de la Scarpe.

Après la réunion et la conférence d'Antoing, les soussignés ont procédé, dans les jours suivants, tant par eux-mêmes que par les ingénieurs et agents sous les ordres, aux vérifications convenues pour constater les hauteurs de l'Escaut, prises au même moment, sur les radiers de Rodignies et d'Antoing, avant, pendant, et après la fermeture d'Antoing. Les résultats de ces opérations sont consignés dans deux tableaux,

---

Observations du commissaire belge.

de 3m,30, puisqu'il est impossible : vouloir exiger du gouvernement belge ce qu'il ne peut donner, c'est s'exposer volontairement à un refus.

Ainsi, lorsque nous nous renfermons dans les nécessités de la navigation, et que nous pouvons consentir à descendre, à Antoing, l'étiage aussi bas que peuvent le permettre les ouvrages que la France projette sur son territoire; lorsque nous voulons bien couper nos biefs au-dessous de Tournay par des ouvrages très coûteux, pour obtenir une plus grande réduction d'étiage, alors que le mal est venu de la construction de l'écluse de Rodignies, dont la France n'a pas même daigné porter l'établissement à notre connaissance; ainsi, je le repète, lorsque nous sommes dans notre position et notre droit naturels, on voudrait nous faire payer un canal de dérivation dans l'intérêt de quelques propriétaires! Mais cela ne peut être imposé par une nation grande et forte à une nation plus faible son amie, qui ne peut accepter : ainsi, je pense que le gouvernement belge repoussera cette prétention à indemnité comme tout à fait hors de raison et injuste.

(19) Je ne pense pas qu'on ait jamais abusé de la manœuvre à poutrelles de l'écluse d'Antoing; les informations que j'ai sur ce point, prouvent le contraire, c'est-à-dire, que l'abus n'a jamais été pour le rehaussement de l'étiage, contre lequel l'intérêt des propriétaires riverains belges est toujours en garde.

(20) Sans doute, en instituant la commission mixte, les deux gouvernements ont voulu mettre un terme aux plaintes des propriétaires de la vallée de la Scarpe, mais non une fixation d'étiage, *quand même*.

l'un dressé et certifié par M. Lamarle, ingénieur à Douai, l'autre par M. Vifquain fils, ingénieur belge.

C'est en s'appuyant sur ces tableaux, que le soussigné, ingénieur français, doit justifier l'assertion qu'il a précédemment émise en ajournant sa démonstration, savoir : que la limite *maximum*, pour la retenue d'Antoing, pouvait être fixée à $3^m,30$, sans nuire à la navigation supérieure sur l'Escaut et sur la Scarpe, attendu que la pente de l'Escaut, depuis Rodignies jusqu'à Antoing, ne pouvait jamais, et dans les circonstances les plus défavorables, être fixée à moins de 5 décimètres en total, ou de 4 centimètres par mille mètres.

Le cas le plus défavorable est donné par l'état de M. Lamarle ; c'est celui où l'écluse d'Antoing, ayant été fermée par la mise des poutrelles, et les eaux, arrivant de Rodignies, se sont accumulées pour remplir la partie inférieure du bief tenant à Antoing. Ainsi ce tableau indique que, le 8 mai, à midi, on a trouvé, sur le radier de Rodignies, une hauteur de. . . . . $3^m,08$

Admettant, comme plus défavorable, le nivellement belge, d'après lequel le radier de Rodignies est plus haut que celui d'Antoing, de. 1 47

Reste pour le niveau de l'Escaut à Rodignies, le 8 mai, à midi, niveau rapporté au radier d'Antoing, ci. 4 55

Hauteur des eaux prises au même moment sur le radier d'Antoing. 4 18

Différence de niveau, donnant la pente totale de l'Escaut, depuis Rodignies jusqu'à Antoing, au moment de cette opération. . . . . 0 37 (21).

Il faut remarquer, d'après le même tableau, que cette pente minimum de $0^m,37$, la plus défavorable de toutes, n'a duré qu'un instant, puisque, trois heures avant, elle était de $0^m,99$, que, six heures après, elle était de $0^m,48$, pour s'élever ensuite jusqu'à $0^m,68$ (22), où elle est restée stationnaire jusqu'à l'ouverture de l'écluse et l'enlèvement des poutrelles.

Le tableau, dressé par M. Vifquain (23), donne pour pente *minimum* de Rodignies à Antoing. . . . . $0^m,54$

Observations du commissaire belge.

(21) Les calculs ci-dessus rectifiés par la disparition de l'erreur supposée dans les nivellements, on trouve, pour le cas du 8 mai, à midi, sur le radier de Rodignies, une hauteur de. . . . . $3^m,08$

Différence entre les deux radiers. 1 15

Niveau de l'Escaut à Rodignies, le 8 mai, à midi, niveau rapporté au radier d'Antoing. 4 23

Hauteur des eaux prise au même moment sur le radier d'Antoing. 4 18

Différence de niveau, donnant la pente totale de l'Escaut, depuis Rodignies jusqu'à Antoing, au moment de cette opération. 0 05

et non pas 37 centimètres.

(22) Elle était de $0^m,67 - 0^m,16 - 0^m,36$, car il faut réduire les cotes de $0^m,32$, hauteur du busc en bois de l'écluse d'Antoing.

(23) Ce tableau donne une pente *minimum* de . . . . . $0^m,16$

Mais admettons la pente de $0^m,05$, soient les eaux maintenues à Antoing. 3 30

Ajoutant la pente. 0 05

Niveau des eaux à Rodignies. 3 35

Mais la hauteur du radier à Rodignies est au-dessus de celui d'Antoing de. 1 15

Il reste alors sur le radier de Rodignies. 2 20

Or, par les observations du 22 mai 1831, à midi, on voit qu'avec $3^m,50$ d'eau sur le busc de Rodignies, les bateaux ne pouvaient se rendre de cette écluse à celle de Thun ; il y avait alors à Antoing $4^m,50$ sur le busc.

Il est donc prouvé qu'avec cette pente et la cote de $3^m,30$ à Antoing, on ne peut descendre de Rodignies et on ne le peut pas plus avec celles de $0^m,16$, $0^m,36$ et $0^m,67$ ci-dessus.

Il y a plus, au moment où les eaux atteignent le dessus de la dernière poutrelle à Antoing, et avant que le refoulement ne se soit fait sentir à Rodignies, les bateaux se trouvent encore retenus.

Tous les employés français à Rodignies et à la Scarpe connaissent parfaitement tout ceci ; j'ai fait ordonner à

Mais admettons pour un moment la pente 0m,37.	
Soient les eaux maintenues à Antoing à.	3m,30
Ajoutant pour la pente seulement.	0 37
Ci, pour le niveau des eaux de Rodignies	3 67
Hauteur du radier de Rodignies au-dessus d'Antoing, suivant les ingénieurs belges.	1 47
Hauteur nécessaire à la navigation.	2 20
Hauteur pareille à Rodignies.	3 67

Nous observons que cette pente, si défavorable, de 0m,37, ne durant qu'un instant, on est fondé à admettre, au lieu de 0m,37 et conformément au tableau même de M. Vifquain, 0m,55, ou même la pente stationnaire trouvée de 0m,68.

Nous ajoutons que le seuil de Rodignies est le point culminant du bief, et que la France peut donc s'engager à maintenir, sur l'étendue du bief, partie française, une profondeur d'eau qui soit au moins de 2m,20 (24).

Nous n'entrerons point dans l'examen des moyens de concilier cette hauteur limite, de 3m30 à Antoing, avec la navigation de la Scarpe : cette hauteur suffira, dans l'état actuel de la navigation, puisque le tirant d'eau des bateaux étant seulement de 1m,20, ceux-ci trouveront sur le radier de Thun une profondeur de 1m,70, sauf les curages nécessaires entre Thun et le confluent. Enfin, et d'après le nouveau projet d'amélioration de la Scarpe, la profondeur d'eau, dans le lit de la Scarpe jusqu'à St-Amand, et pour une hauteur de 3m,30 à Antoing, en admettant une pente de 4 centimètres par mille mètres, sera de 1m,79.

Il faut donc admettre comme démontré que la limite *maximum* de 3m,30 à Antoing (25), ne peut, en aucune circonstance, arrêter la navigation supérieure de l'Escaut, de Rodignies à Antoing et à St-Amand.

En conséquence, et par tous les motifs ci-dessus mentionnés, nous demandons, pour la France, que l'écluse d'Antoing soit disposée d'après un système d'ouvrages et de pertuis combinés de telle sorte, qu'il soit arrêté et convenu entre les deux gouvernements, et comme une condition expresse et obligatoire pour la Belgique :

1° Que la hauteur *maximum* de la retenue d'Antoing sera et demeurera fixée à 3m,30 (26), et que cette limite, en aucun cas et sauf les débordements, ne pourra jamais être dépassée ;

Observations du commissaire belge.

l'éclusier d'Antoing de ne laisser monter les eaux que jusqu'à 3m,75, aussitôt on a vu accourir de la part des éclusiers français et des bateliers pour une rehausse des eaux.

Je joins ici un état des cotes d'eau à Antoing, l'écluse de Tournay fermée, comme elle l'est, chaque jour de navigation ; aucune de ces cotes ne descend à 3m,30.

Je conclus de tout ceci, que toute discussion et vérification de nivellement et de pente, devient oiseuse et même inutile ; et je demande, si on croit devoir rejeter la démonstration ci-dessus, à faire à Antoing l'expérience directe, un jour de navigation, pour vérifier la hauteur à laquelle la marche de la navigation de Rodignies vers Antoing et vers Thun, est raisonnablement possible.

(24) L'engagement de la France, pour la maintenue d'une profondeur d'eau au-dessous de la surface de pente qui passera par Antoing, à 3m,30 au-dessus du radier, capable de rendre commode la navigation de Rodignies à Antoing et à l'écluse de Thun, ne pouvant être qu'une éventualité soumise à une multitude de chances, celui correspondant, que pourrait prendre le gouvernement belge, ne saurait être que de la même nature, ou plutôt absolument dépendant du premier.

(25) Je pense qu'au contraire il est démontré que cette hauteur est dans tous les cas insuffisante ; je propose, comme dernière preuve, de charger, un jour de navigation, des employés français, de la manœuvre de l'écluse d'Antoing.

(26) Cette fixation à 3m,30 est impossible d'exécution, idéale et, partant, inadmissible. Jusqu'aujourd'hui le

2° Que l'écluse d'Antoing ne sera fermée, et les eaux tenues à cette hauteur *maximum* de 3m,30, que dans le seul intérêt de la navigation (27), c'est-à-dire pendant un seul jour par semaine, fixé au . . . . . , et que, le reste du temps, l'écluse et les débouchés d'Antoing resteront ouverts, de manière à laisser à l'Escaut un cours aussi libre que s'il n'existait aucune écluse ni ouvrages d'art à Antoing ;

3° Que, pour atteindre ce but et pour assurer le libre cours de l'Escaut, aussi bien que pour pouvoir maîtriser les eaux et réduire la hauteur à la limite *maximum* de 3m,30, il sera fait une combinaison d'ouvrages et de pertuis, au choix du gouvernement belge, qui seront disposés de telle sorte, que le débouché total et réuni des divers pertuis présente une section totale de 20 mètres de largeur (28) ;

4° Que, dans le cas où, par quelque cause que ce soit, provenant de la Belgique, les dispositions ci-dessus spécifiées, pour le barrage et la retenue d'Antoing, ne se réaliseraient pas, il fût décidé, dans l'intérêt spécial de la vallée de la Scarpe, et à part tout autre arrangement relatif à la navigation, que le canal de dessèchement du Décours qui débouche à Blary, sera prolongé jusqu'au-dessous du barrage d'Antoing, aux frais du royaume de la Belgique (29).

Lille, le 19 juin 1832.

BOSQUILLON.

Observations du commissaire belge.

gouvernement de la Belgique n'a maintenu, les jours de navigation, l'étiage des eaux à Antoing, qu'à la hauteur commandée impérieusement par la marche des bateaux ; ce motif est naturel, fondé en raison et en droit, et dans l'intérêt des deux pays : mais il ne peut grever la nation d'une obligation nouvelle, ce qu'il ne pourrait faire d'ailleurs qu'avec l'assentiment de la législature.

Le gouvernement belge ne peut s'engager sur ce point qu'à descendre la cote de navigation à Antoing, aussi basse que le permettront les travaux de dévasement qu'on est d'intention d'opérer en France.

Le gouvernement belge ne peut se soumettre à cette fixation invariable.

Il est bien vrai que, de fait, la navigation de l'Escaut a lieu au même jour de chaque semaine, mais parfois des circonstances extraordinaires exigent de retenir les eaux en d'autres moments, par suite de la manœuvre irrégulière de l'écluse de Rodignies.

(27) Le moulin placé sur un bras de l'Escaut à Antoing, n'exige qu'une faible retenue qui, évidemment, ne peut porter préjudice en amont. Du reste, la possession des propriétaires de ce moulin, remonte à plusieurs siècles.

(28) Le débouché total est aujourd'hui de 18 mètres ; le gouvernement belge pourra s'engager à le porter a 20 mètres, comme il est demandé ; quoique cette augmentation ne soit point, suivant moi, nécessaire, ni pour assurer le libre cours des eaux, ni pour réduire leur hauteur *maximum* à 3m,30.

(29) Je déclare ici repousser de toutes mes forces cette demande, comme inadmissible par tous les motifs ci-dessus.

Le gouvernement belge, comme nous l'avons démontré, n'a usé et n'use encore de l'Escaut que raisonnablement, sans abus ni exorbitance ; il use en propriétaire sage et en bon voisin, de tous les droits qui n'ont jamais été contestés à aucun pays ; il ne doit donc aucune indemnité de ce chef.

Mais, en même temps que je repousse ici toute prétention à indemnité et toute participation onéreuse pour lui à l'exécution du prolongement demandé du Décours, mon avis est que le gouvernement belge, en terme de bon voisinage et d'allié très attaché, doit se prêter, autant qu'il est en lui, à aider le gouvernement français dans ses vues d'amélioration de la vallée de la Scarpe, et qu'aussitôt que tous les frais d'exécution de ce canal et tous ses résultats fâcheux restent et incombent à cette puissance, il doit se prêter à favoriser toutes demarches qui seraient faites dans ce sens.

La division de l'Escaut au-dessous de Tournay, en biefs moins étendus, étant un des moyens les plus efficaces pour obtenir une réduction des eaux à Antoing, le gouvernement belge sera invité à procéder à ce travail dans le plus bref délai.

Bruxelles, le 13 août 1833.

J.-B. VIFQUAIN.

N° 5.

RIVIÈRES ET VALLÉES DE LA SCARPE ET DE L'ESCAUT.

COMMISSION MIXTE. — SUITE DES CONFÉRENCES.

Réplique de l'ingenieur en chef, directeur des ponts et chaussées du département du Nord, aux observations de M. Vifquain, inspecteur de la Belgique, en date du 13 *août* 1833, *et Résumé.*

Pour abréger la discussion, nous ne chercherons pas à réfuter les objections de M. Vifquain, qui n'auraient pas un rapport direct à la question ; mais il est un point capital que nous ne pouvons lui accorder, et qui consisterait à admettre, avec M. Vifquain, l'impossibilité de maintenir un niveau *maximum* de 3^{m},30, à Antoing. Nous soutenons au contraire que la possibilité d'obtenir et de maintenir ce niveau, résulte des faits et des observations admis par M. Vifquain, ainsi que nous l'établirons ci-après.

Nous demandons, de toute manière, que notre premier procès-verbal, avec les répliques de M. l'inspecteur Vifquain, soit conservé sans changement, comme une pièce préliminaire indispensable pour éclaircir ce qui nous reste à établir.

Nous joignons, en outre, comme pièces à l'appui :

1° Un plan général du cours du bas Escaut et de la basse Scarpe, depuis Saint-Amand et Rodignies jusqu'à Tournay ;

2° Une feuille de nivellement du bas Escaut et de la basse Scarpe, indiquant les rapports comparés des radiers et hauteurs d'eau actuels, et de ceux à obtenir par les projets.

La feuille de nivellement établit un fait qui a été également vérifié par les ingénieurs belges et qui est admis par M. Vifquain ; c'est que le seuil du radier d'aval de Rodignies est de 1^{m},16 plus élevé que le seuil de l'écluse d'Antoing. Ainsi, et en admettant que les eaux soient seulement sur le seuil d'Antoing à la hauteur de 3^{m},30, et accordant, contre notre opinion, à M. Vifquain que, pendant cette retenue, la pente de l'Escaut, à la surface, sera absolument nulle depuis Rodignies jusqu'à Antoing, il est incontestable et admis par M. Vifquain, qu'il y aura encore 2^{m},14 d'eau sur le seuil de Rodignies, au lieu de 2^{m}, nécessaires à la navigation pour des bateaux tirant 1^{m},80. Nous ajouterons que cette même profondeur existera, et au-delà, depuis Rodignies jusqu'à Antoing, lorsque la France aura, suivant son projet, creusé le fond de l'Escaut de la partie française, en pente réglée, depuis le seuil de Rodignies jusqu'à celui d'Antoing.

Nous avions cru pouvoir conclure de notre première conférence avec M. l'inspecteur Vifquain, que la retenue des eaux à Antoing, au-dessus du niveau de 3^{m},30 sur le radier, avait été quelquefois opérée dans l'intérêt particulier de la Belgique, pour remédier à l'imperfection du régime de l'Escaut au-dessous d'Antoing, dans le but de donner une chasse ou bond d'eau aux bateaux qui descendent d'Antoing sur Tournay,

et aussi d'empêcher les inondations qui auraient lieu en aval de Tournay vers Audenaerde, si les eaux n'étaient pas momentanément arrêtées et restreintes dans leur écoulement par la retenue d'Antoing. Nous n'insisterons plus sur ces faits, attendu que M. l'inspecteur reconnaît que, dans le nouvel ordre de choses qu'il s'agit d'établir, le barrage d'Antoing, au moyen de poutrelles, ne doit plus avoir d'autre motif que l'intérêt de la navigation au-dessus d'Antoing, c'est-à-dire que cette retenue doit être seulement à la hauteur nécessaire pour que les bateaux puissent naviguer sans difficulté depuis Rodignies, sur l'Escaut, jusqu'à l'écluse de Thun, sur la Scarpe, et jusqu'à Antoing, avec le tirant d'eau autorisé.

Ainsi, en partant des deux faits admis par M. Vifquain, savoir : que le niveau des eaux d'Antoing ne doit être calculé que dans le seul intérêt de la navigation supérieure, que le radier de Rodignies est seulement de $1^{m}.16$ plus haut que celui d'Antoing, nous sommes conduits à reconnaître comme très possible et très fondé, à demander que la hauteur de $3^{m},30$ à Antoing, ne soit jamais dépassée.

Pour échapper à cette conclusion, M. Vifquain observe que le niveau nécessaire à la navigation sera essentiellement variable, à cause des hauts-fonds ou barres qui embarrassent le lit de l'Escaut et de la basse Scarpe; qu'il sera impossible à la France, malgré tous les travaux projetés, de maintenir le fond de ces rivières à un niveau permanent ; qu'ainsi la Belgique ne peut, de son côté, s'engager à ne jamais dépasser cette limite de $3^{m},30$, et qu'il serait bien préférable de stipuler, au lieu de cette limite, que la Belgique fera *tel ou tel ouvrage*, dont le résultat probable sera de pouvoir réduire les eaux à Antoing à la hauteur de $3^{m},30$, et même moins, si faire se peut.

Nous ferons observer que cette navigation supérieure, qui excite si vivement la sollicitude de M. Vifquain, est un intérêt tout français ; que l'on peut donc s'en rapporter à la France pour que cet intérêt ne soit pas négligé. Au surplus, nous ne nous opposons pas à ce que la France prenne, de son côté, l'engagement de maintenir le lit de l'Escaut français et basse Scarpe à la profondeur convenable.

Concluons donc que nous ne réclamons rien d'impossible, mais un état de choses très rationel, en demandant que le niveau des eaux à Antoing ne puisse jamais dépasser $3^{m}.30$.

Allons plus loin, et consentons à nous placer sur le terrain choisi par M. Vifquain, qui voudrait, qu'au lieu de ce répère, on stipulât qu'il sera fait tel ou tel ouvrage, dont le but serait d'obtenir cette hauteur de $3^{m},30$, et même moins, si faire se peut.

M. Vifquain déclare consentir à ce que l'écluse ou les pertuis de l'écluse d'Antoing, soit élargie de manière à présenter une largeur totale de 20 mètres au niveau du seuil actuel de l'écluse ; mais il fait, et très justement, observer que cet élargissement de 20 mètres à Antoing, serait sans résultat si l'on se bornait à ce travail, mais qu'il fallait en outre enlever un rocher qui barre en partie la rivière au-dessous d'Antoing (à l'endroit dit le Château-Gaillard) et à augmenter les passages autour et au-dedans de Tournay.

Nous ajouterons, comme une conséquence nécessaire de l'observation de M. Vifquain, que si, indépendamment des obstacles qu'il a signalés ci-dessus au Château-Gaillard et à Tournay, il existe encore d'autres étranglements qui embarrassent le cours de l'Escaut depuis Antoing jusqu'à l'aval de Tournay, ces obstacles doivent être enlevés.

Pour définir d'une manière générale et complète les travaux d'amélioration et d'élargissement à faire à cette partie de l'Escaut, nous partirons de la largeur de 20 mètres, consentie pour Antoing. Il résulte des opérations des ingénieurs français sur le produit des eaux dans les grandes eaux (les crues extraordinaires exceptées), que ce produit peut être fixé à environ 48 mètres cubes par seconde, pour une vitesse de $0^{m},64$, ce qui revient à une section de 75 mètres carrés, ou de $3^{m},75$ de hauteur d'eau sur 20 mètres de largeur. Nous croyons rester dans des limites très modérées en demandant que le

lit de l'Escaut, depuis Antoing jusqu'à l'aval de Tournay, présente partout une section d'eau de 66 mètres carrés, quand les eaux seront de 3 mètres de hauteur sur le radier d'Antoing.

Enfin, pour justifier ce débouché demandé, nous ajouterons que le débouché au barrage de Rodignies, c'est-à-dire sous la Scarpe, est de 15^{m},50; que le débouché à donner à la Scarpe, à Thun, sera de 10^{m},20, et ensemble 25^{m},70.

RÉSUMÉ.

Il résulte des explications qui précèdent, que la France est très fondée, comme nous l'avions exposé dans notre premier procès-verbal, à demander que la Belgique s'engage à faire à Antoing et sur le bas Escaut, un système de travaux tels, que les eaux ne puissent jamais en aucun temps (les crues extraordinaires exceptées) s'élever à Antoing au-dessus du niveau de 3^{m},30 sur le radier.

Que si la France, se relâchant de cette condition, consentait, suivant le vœu de M. Vifquain, à stipuler le système des travaux à exécuter pour obtenir ce résultat, et faire cesser les plaintes sur l'élévation des eaux à Antoing, nous pensons que les conventions à établir à cet égard entre la Belgique et la France peuvent être stipulées ainsi qu'il suit :

1° L'écluse d'Antoing sera élargie et reconstruite de manière à présenter, pour l'écoulement des eaux, une largeur de vingt mètres de pertuis; le seuil de ces pertuis devant être établi au niveau du seuil actuel de l'écluse d'Antoing.

2° Un même débouché, et qui sera même porté à 22 mètres de largeur totale, pour tenir compte de la position plus à l'aval, sera donné au cours de l'Escaut dans la traverse de Tournay, en faisant, au besoin, dans la traverse de cette ville, les élargissements et reconstructions nécessaires, et sans lesquelles l'élargissement d'Antoing serait à pure perte.

3° Par une conséquence nécessaire, tout le lit de l'Escaut, depuis Antoing jusqu'à l'aval de Tournay, sera élargi et approfondi, en extirpant notamment les rochers formant barrage près le Château-Gaillard, de manière que l'Escaut, sur toute cette partie de son cours, présente une section d'écoulement de 66 mètres carrés, lorsque les eaux, livrées à leur cours naturel, seront de trois mètres sur le radier d'Antoing.

4° Tous ces travaux seront exécutés par la Belgique dans le délai de deux ans.

5° La France, de son côté, prend l'engagement d'exécuter, d'ici à la même époque, dans la partie de l'Escaut comprise entre Rodignies et la frontière, comme aussi dans la basse Scarpe, depuis Mortagne jusqu'à l'écluse de Thun, tous les travaux nécessaires pour obtenir et maintenir une hauteur d'eau qui soit au moins de deux mètres dans l'Escaut, et de 1^{m},65 dans la Scarpe, lorsque les eaux seront soutenues à 2^{m},14 à Rodignies et à 3^{m},30 à Antoing.

6° Au moyen de cet approfondissement, le barrage de l'écluse d'Antoing ne sera établi, et la retenue ne sera formée que dans l'intérêt exclusif de la navigation supérieure, et autant qu'il sera nécessaire pour que les bateaux puissent facilement naviguer sur l'Escaut supérieur et la basse Scarpe avec la profondeur d'eau déterminée par l'article 5, donnant pour tirant d'eau aux bateaux 1^{m},80 sur l'Escaut, et 1^{m},50 sur la Scarpe.

7° Les eaux ne pourront jamais être retenues à Tournay de manière à les faire élever sur le radier d'Antoing à une plus grande hauteur que celle nécessaire à la navigation, et qui a été déterminée par les articles précédents.

8° Les écluses belges du bas Escaut, à partir d'Antoing, resteront constamment

ouvertes chaque année depuis le 15 avril jusqu'au 5 mai, pour le rigolage général qui doit avoir lieu à cette époque sur la Scarpe et le haut Escaut.

9° Quant au prolongement du Décours sur le territoire belge jusqu'au-dessous d'Antoing, l'ingénieur en chef français et l'inspecteur de la Belgique maintiennent chacun les demandes et les observations qu'ils ont consignées dans le procès-verbal préliminaire, pour servir de bases aux discussions qui pourraient être ouvertes à ce sujet, dans le cas où les travaux, convenus pour l'amélioration du cours de l'Escaut dans la partie belge, ne rempliraient pas le but indiqué ci-dessus.

Fait et rédigé par l'ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées du département du Nord, délégué par le gouvernement français.

Lille, le 10 septembre 1833.

BOSQUILLON.

N° 6.

Lettre du commissaire belge, du 27 octobre 1833.

Bruxelles, 27 octobre 1833.

MONSIEUR ET CHER COLLÈGUE,

J'ai bien reçu, par l'entremise de l'ambassade de France, votre dernière lettre du 12 courant, à laquelle était joint le premier projet de procès-verbal, avec mes observations, et votre réplique à ces observations.

Je ne pense pas, mon cher collègue, qu'une correspondance, à 20 lieues de distance, puisse mener à bout notre affaire; il faut absolument nous voir; nous terminerons alors, je pense, d'accord ou non, en deux séances.

Dans votre réplique, vous me faites dire, Monsieur, sans doute par mégarde, sinon le contraire de ce que j'ai écrit dans mes observations, mais bien quelque chose de pareil; par exemple :

Vous dites qu'un fait admis par moi, est, que le niveau de l'étiage à Antoing ne doit être calculé que dans le seul intérêt de la navigation supérieure.

Tandis que voici textuellement les mots écrits par moi :

« J'ai dit que la grande longueur du bief entre Tournay et Audenarde, où il ne se » trouve point d'écluse sur 11 lieues de longueur, et le raccourcissement de celui en » amont d'Antoing, qui s'étendait jusqu'à Condé, par la construction de l'écluse de » Rodignies, fait du gouvernemennt français qui ne consulta la Belgique en rien sur » cette construction, il était nécessaire, depuis la construction de cette écluse, de » ramasser, sous la rame des bateaux, une quantité d'eau assez grande pour la soutenir » dans ledit grand bief au-dessous de Tournay, et même souvent, vu la marche » capricieuse du barrage de Rodignies, de pousser le lendemain la rame au moyen » d'une nouvelle chasse d'eau. Ainsi, si l'état de l'Escaut est aggravé, le gouverne- » ment français doit s'en attribuer la cause à Rodignies. »

Ce qui n'est pas du tout la même chose.

Mais dans un canal même, ne règle-t-on pas les chutes et les longueurs des biefs, de manière à ce que les eaux des biefs supérieurs viennent le plus exactement faire le service des biefs inférieurs?

Je dois donc repousser l'admission d'un tel fait, l'écluse d'Antoing et sa manœuvre sont naturellement et nécessairement liées au système général de la navigation de l'Escaut supérieur et *inférieur*.

Notre navigation, de Tournay à Audenarde, doit marcher toutes les semaines; il faut de l'eau, il en faudra moins, lorsque le grand bief de 11 lieues de longueur sera partagé en quatre biefs; voilà, avec le creusement de l'Escaut, les deux moyens les plus certains de se rapprocher de la cote de $3^{m},30$.

Vous dites, M. l'ingénieur en chef, qu'on peut s'en rapporter à la France, pour que son intérêt dans le curage de l'Escaut ne soit pas négligé, c'est justement là notre pensée et c'est pour cela que nous y subordonnons l'abaissement alors possible à Antoing.

Vous regardez comme très rationelle la demande que la cote de $3^{m},30$ ne puisse jamais être dépassée; moi, je regarde cela comme absolument impossible.

J'ai toujours consenti à l'élargissement à 20 mètres du débouché d'Antoing, et à

l'enlèvement convenable d'une partie du rocher qui barre et rétrécit le lit de la rivière au-dessous d'Antoing : le motif principal en était que cet excès de débouché sur celui d'aujourd'hui, étant de moins de 2 mètres, et l'enlèvement du rocher, dans l'intérêt de notre navigation, je me trouverais heureux de vous obliger, en accomplissant une demande qui s'accordait avec nos intérêts.

Mais venir demander, Monsieur, d'agrandir tous les débouchés jusqu'au-dessous de Tournay, et y creuser et élargir l'Escaut sur toute la distance, c'est vouloir que je déclare tout immédiatement que je m'y refuse; d'abord, parce qu'il ne serait point d'un gouvernement prudent d'élargir outre mesure le haut d'une rivière, là où la pente est la plus forte, pour avoir le déplaisir d'inonder plus facilement le dessous, ensuite, parce que cette opération n'apporterait pas de remède efficace aux inondations de la Scarpe.

En effet, sur ce dernier point, il est reconnu, et c'est un fait incontestable, que Tournay ne retient aucunement les grandes eaux.

Nous avons la preuve, M. l'ingénieur en chef, que tout élargissement au-delà du profil actuel ne peut se maintenir et s'envase immédiatement; les bateaux chargés en descente ont seuls la faculté de maintenir la profondeur de la rivière.

C'est surtout ce nettoyage de la rivière, par les bateaux, qui m'a décidé à abandonner l'éclusage par écluses à sas, et à conserver les rames de navigation, et c'est peut-être à ce qu'au-dessus de l'écluse du canal de Pommerœul à Antoing, les bateaux ne descendent plus l'Escaut en aussi grand nombre, qu'il faut attribuer l'envasement plus rapide qu'autrefois.

Veuillez, Monsieur et cher collègue, pour nous entendre sur tous ces points difficiles, s'il est possible, venir à Bruxelles le plutôt que vous pourrez; il suffira, pour être sûr de m'y rencontrer, de me faire connaître votre arrivée quatre à cinq jours à l'avance.

Je dois ajouter ici, Monsieur, 1° que je ne pourrai souscrire à la reconstruction de l'écluse d'Antoing, parce qu'elle remplit parfaitement sa destination, et est très solide, mais on pourra augmenter le debouché total jusqu'à 20 mètres;

2° Que je m'opposerai à tout élargissement dans Tournay, comme inutile;

3° Ainsi qu'à l'élargissement et l'approfondissement de l'Escaut en général, depuis Antoing jusqu'à Tournay, mais non à l'enlèvement d'une partie du rocher que j'ai indiqué et au curement en quelques points de la rivière.

4° Je ne consentirai pas non plus à restreindre la manœuvre de l'écluse d'Antoing au seul service de la navigation supérieure.

Cette demande n'est pas sérieuse; la retenue de Tournay, comme celle d'Antoing, ont les intérêts des navigations supérieure et inférieure à ménager.

Nous ne pouvons pas consentir à tenir nos écluses nécessairement ouvertes depuis le 15 avril jusqu'au 5 mai, mais nous pourrons le faire presque toujours.

Recevez, je vous prie, mon cher collègue, l'assurance du plus parfait attachement.

L'inspecteur,

J. B. Vifquain.

No 7.

RIVIÈRES ET VALLÉES DE LA SCARPE ET DE L'ESCAUT.

Commission mixte.

Suite des conférences et procès-verbal de clôture présentant les conclusions de la commission.

Les onze et douze décembre mil huit cent trente trois,

Les soussignés,

Bosquillon, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées du département du Nord, délégué par le gouvernement français,

Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées du royaume de Belgique, délégué par le gouvernement belge,

Se sont réunis à Bruxelles, à l'effet de continuer et clore les conférences, ouvertes entr'eux sur les moyens de remédier aux inconvénients résultant de la trop grande élévation des eaux ordinaires de l'Escaut, à l'amont de l'écluse d'Antoing et dans le bief commun à l'Escaut et à la Scarpe, qui est compris entre les écluses d'Antoing et Rodignies sur l'Escaut, et Thun sur la Scarpe.

Étaient présents à la conférence :

MM. Lamarle, ingénieur à Douai; Foulon, ingénieur à Valenciennes; Le Roy de Béthune, vice-président de la commission administrative de la vallée de la Scarpe, ainsi que Merlin, conducteur des ponts et chaussées du royaume de Belgique, conservateur de la navigation de l'Escaut, et l'éclusier du barrage d'Antoing.

Toutes les circonstances et les difficultés de l'affaire à traiter, désignée sous le nom de l'affaire d'Antoing, ayant été expliquées et débattues dans les conférences antérieures, dont procès-verbaux avaient été dressés, ainsi que dans les répliques et lettres échangées à ce sujet, les commissaires délégués ont pensé qu'il était inutile de reproduire dans le procès-verbal de ce jour, les articles en discussion, sauf à joindre à l'appui du présent procès-verbal, comme préliminaire indispensable, les pièces principales rédigées antérieurement, qui comprennent, savoir :

1° Pièce qui contient conférence à Antoing le 24 avril 1832, et exposé du commissaire français en date du 19 juin suivant; observations du commissaire belge du 13 août 1833 (1).

2° Réplique du commissaire français du 10 septembre 1833 (2).

3° Profils sur l'Escaut et sur la Scarpe.

4° Plan du cours de l'Escaut et de la Scarpe, de Rodignies et St-Amand jusqu'à Tournay.

5° Lettre de M. le commissaire belge du 27 octobre 1833 (3).

---

(1) Annexe n° 4, page 24.

(2) Annexe n° 5, page 35.

(3) Annexe n° 6, page 39.

En conséquence, les commissaires soussignés, après avoir de nouveau discuté entr'eux toutes les circonstances de l'affaire en question, se sont accordés sur un grand nombre de points importants. Les conventions consenties et arrêtées des deux parts, comme aussi les réserves et réclamations sur les objets sur lesquels ils n'ont pu complètement s'accorder, ont été ici consignées et établies dans les articles suivants, qui forment le résumé et la conclusion définitive de l'affaire d'Antoing, en ce qui concerne les ingénieurs soussignés, commissaires délégués.

Toutes les fois qu'il y aura $3^m,30$ d'eau sur le seuil d'Antoing, il devra y avoir, dans toute l'étendue du bief de Rodignies à Antoing, $2^m,20$ de hauteur d'eau sur 10^m de largeur environ au plafond. On fera, dans la basse Scarpe, les travaux nécessaires pour que la navigation de cette rivière ne soit pas entravée avec ce niveau.

On donnera à Antoing un débouché effectif de 20^m de largeur, déduction faite des vannes moleresses. Le seuil des nouveaux pertuis et le seuil de l'ancien pertuis, qui est plus élevé que les autres, seront établis au niveau du seuil le plus bas des vannes de décharge actuelles, à $1^m,35$ au-dessus du seuil de l'écluse de navigation. Les anciens vannages seront disposés de manière que les vannes précitées puissent toujours s'élever au-dessus des eaux.

Le commissaire belge pense qu'il n'y a nulle nécessité d'abaisser l'ancien radier ci-dessus mentionné, attendu que le fond des canaux de décharge actuels se trouve plus élevé.

Il est convenu que le canal de décharge, à l'amont de l'écluse d'Antoing, qui aboutit aux vannes de décharge ci-dessus mentionnées, sera recreusé et entretenu au niveau du seuil, le plus bas des anciennes vannes de décharge.

Entre Antoing et Tournay, le fond de l'Escaut sera dressé de telle manière que toutes les aspérités seront abaissées sur 10^m de largeur environ au plafond, jusqu'à $0^m,10$ en contrebas du radier de l'écluse d'Antoing.

Les sept pertuis situés à Tournay, en amont de l'arche marinière et sur la rive droite, seront, ainsi que la cunette qui leur fait suite, remis en bon état de curage et d'entretien.

L'ingénieur français demande, en outre, que les pertuis, à gauche de l'arche marinière, où il existait deux roues de moulin, soient disposés de manière à servir constamment de décharge.

Le commissaire belge déclare que cette demande est tout-à-fait inutile, parce que le débouché, non compris les deux passages pour les moulins, est plus grand qu'à Antoing, eu égard à la pente qui est beaucoup plus forte (1); il ajoute, d'un autre côté, que les pertuis, ainsi que l'emplacement des moulins, appartiennent à la ville de Tournay et qu'on ne peut en disposer.

L'ingénieur français fait observer que le pertuis qu'il demande, étant direct, est beaucoup plus favorable que les décharges latérales qui contournent la ville, et qu'il regarde comme insuffisantes.

Le commissaire belge déclare que le projet du gouvernement a été, depuis longtemps, de partager les grands biefs entre Tournay, Audenarde et Gand, en sept biefs correspondant, pour la longueur, à ceux qui se trouvent en amont de Tournay, par l'exécution de trois barrages éclusés entre Tournay et Audenarde, et deux entre Audenarde et Gand, afin de n'être plus dans l'obligation de faire de retenues d'eau

---

(1) *Note du commissaire belge.*

A l'amont d'Antoing, la pente des grandes eaux est de 0,00004 par mètre ; au-dessous et jusqu'à Tournay, elle est de 0,0001 et s'élève à 0,00012 dans cette ville, la cote dans ce moment, sur le radier d'Antoing, étant de $4^m,25$ de hauteur.

aussi grandes en amont de Tournay ; soulager la remonte de la navigation entre cette ville et Audenarde, et opérer le dessèchement des marais ; il ne voit en conséquence, sur la demande expresse du commissaire français, aucun inconvénient à consentir à ce que l'exécution de ces ouvrages ait lieu immédiatement.

Le commissaire français demande que l'exécution de tous les travaux mentionnés dans les articles précédents, soit terminée dans l'espace de deux années, à dater du jour de l'approbation par les deux gouvernements. Le commissaire belge reconnaît que cette prompte exécution est dans les intérêts de la Belgique.

Le commissaire français demande que, nonobstant l'exécution des ouvrages ci-dessus spécifiés, il soit convenu que, toutes les fois que les eaux s'élèveront à 3^{m},30 et au-delà, les pertuis du barrage d'Antoing resteront entièrement ouverts.

Le commissaire belge se refuse positivement à prendre aucun engagement sur ce point, ne croyant point qu'il soit possible de prévoir le résultat des travaux qu'il a consentis, travaux dont l'exécution forme la seule obligation qu'il entend prendre ici au nom de son gouvernement et sous sa ratification, s'opposant à toute prétention excédante, et repoussant tout ce qui pourrait être demandé au-delà de l'exécution des dits travaux.

Il est convenu que, du 1er avril au 15 mai, et pendant quinze jours au moins, les écluses comprises entre le confluent de la Scarpe et Audenarde, resteront constamment ouvertes, pour le libre écoulement des eaux des vallées de l'Escaut et de la Scarpe; l'époque en sera déterminée par MM. le préfet du département du Nord et le gouverneur du Hainaut, qui s'entendront à cet égard.

Après l'exécution des ouvrages ci-dessus, le passage des rames de bateaux aura lieu, comme par le passé, une fois par semaine, et MM. les ingénieurs belges feront toutes les dispositions nécessaires et donneront tous leurs soins pour diminuer la durée de la fermeture de l'écluse d'Antoing.

M. Le Roy de Béthune, vice-président de la commission administrative de la vallée de la Scarpe, invité à présenter ses observations, a déclaré qu'il se référait entièrement aux conventions consenties et aux réserves faites par le commissaire français; se réservant en outre, dans le cas où les travaux convenus n'apporteraient pas, à la vallée de la Scarpe, de remède aux graves inconvénients qu'elle éprouve, de réclamer tous autres moyens d'amélioration et réparation des dommages soufferts par cette vallée.

Le présent procès-verbal fait et clos à Bruxelles, les jours, mois et an que dessus.

L'ingénieur en chef, directeur du département du Nord,
BOSQUILLON.

L'inspecteur en Belgique,
J.-B. VIFQUAIN.

N° 8.

Lettre du ministre de l'intérieur, du 7 avril 1834 : *adhésion au procès-verbal de clôture du* 12 *décembre* 1833.

Bruxelles, le 7 avril 1834.

A M. le ministre des affaires étrangères.

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 24 janvier 1832, jointe à la vôtre du 28 du même mois, n° 729, le ministre plénipotentiaire de France à Bruxelles fit, au sujet des inondations des vallées de l'Escaut et de la Scarpe, la proposition d'envoyer sur les lieux des commissaires chargés de constater, avec un délégué du gouvernement français, le véritable état des choses, et d'aviser au moyen d'y porter remède. Le gouvernement belge accéda à cette demande et désigna pour son commissaire M. l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain. M. Bosquillon, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées du département du Nord, fut nommé commissaire pour le gouvernement français. Différentes circonstances qui vous sont connues, et particulièrement l'exagération des demandes du commissaire français, ont fait ajourner la conclusion de cette affaire. Ce n'est que dans le courant du mois dernier, que M. Vifquain s'est trouvé en mesure de m'adresser le procès-verbal de clôture des séances de la commission mixte. J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint une copie de cette pièce, qui a été rédigée en double et dont une expédition est entre les mains de l'administration française. Vous remarquerez, à sa lecture, que M. Vifquain a consenti, sous certaines conditions d'exécution de travaux analogues sur le territoire français,

1° A tenir le plafond de l'Escaut à l'amont de l'écluse d'Antoing de manière à ce qu'il y ait partout 2m,20 d'eau, quand il y aura 3m,20 d'eau, sur le seuil de l'écluse;

2° A ouvrir le débouché du barrage d'Antoing, à 20 mètres;

3° A tenir le plafond de la rivière, entre Antoing et Tournay, à 10 centimètres en contrebas du radier de l'écluse d'Antoing;

4° A remettre en bon état la décharge qui existe autour de Tournay;

5° A partager l'Escaut, entre Tournay et Gand, en huit biefs, au moyen de six barrages à poutrelles.

J'ai reconnu que le gouvernement belge peut ratifier les offres faites par M. Vifquain dans le procès-verbal de clôture, pourvu que le gouvernement français s'oblige, de son côté, à remplir les engagements pris par son commissaire. Je vous prie, Monsieur le Ministre, de vouloir bien faire à la légation française une communication en ce sens, à moins que vous ne jugiez préférable de lui laisser prendre l'initiative sur cette affaire.

Le ministre de l'intérieur,

Ch. Rogier.

N° 9.

Lettre du ministre de l'intérieur de France, du 23 mars 1834; proposition de nouvelles bases d'arrangement.

Paris, le 23 mars 1834.

Monsieur le Ministre,

La commission mixte établie à Bruxelles pour examiner les causes des inondations périodiques de la vallée de la Scarpe, a établi un système d'ouvrages à exécuter respectivement par la France et par la Belgique; mais, d'après l'examen que j'ai fait faire des résultats des conférences, il m'a été démontré que le but qu'il s'agit d'atteindre, ne serait pas rempli, et que la vallée de la Scarpe n'en serait pas moins placée sous la menace et sous la chance d'une inondation incessamment imminente.

D'ailleurs, ce n'est pas par l'indication de tels ou tels travaux à entreprendre et qui pourraient ne pas satisfaire à leur destination, mais par un réglement d'eau concerté entre les deux royaumes, que la question doit définitivement se résoudre.

Sur le territoire d'un même royaume, il n'est pas permis à un propriétaire inférieur d'inonder les terres qui appartiennent au propriétaire supérieur; lorsque le premier soutient les eaux à une hauteur qui peut nuire au second, l'administration publique intervient pour régler les niveaux et définir les obligations que les deux propriétaires doivent respectivement remplir.

Il ne saurait en être autrement d'un royaume vis-à-vis d'un royaume voisin, lorsque surtout ils sont unis par les liens de la paix; les règles, les principes doivent être exactement les mêmes; les moyens de les appliquer peuvent seuls différer.

Il faut remarquer que deux intérêts contraires se trouvent ici en présence; d'une part, la France réclame l'abaissement du plan d'eau pour prévenir l'inondation de la vallée de la Scarpe; d'autre part, la Belgique soulève le plan d'eau dans l'intérêt de sa navigation, et parce qu'il paraît que, sur le territoire de la France, les rivières de Scarpe et d'Escaut ne présentent pas, sur tous les points, un mouillage suffisant.

Il résulte des renseignements que j'ai recueillis, que la tenue des eaux à la cote de $3^{m},30$ au-dessus du radier de l'écluse d'Antoing, ne nuirait pas aux propriétaires de la vallée de la Scarpe; et que, d'autre part, cette même tenue suffirait à tous les besoins de la navigation, si, lorsque les eaux sont à ce niveau, les bateaux trouvaient toujours, sur le territoire français, un mouillage de $2^{m},20$ dans les biefs de la Scarpe et de l'Escaut supérieurs à l'écluse d'Antoing.

Que faut-il donc pour mettre d'accord tous les intérêts?

Il faut, d'une part, qu'un repère soit posé, en Belgique, à $3^{m},30$ au-dessus du radier de l'écluse d'Antoing; que ce repère devienne le niveau habituel et constant des eaux de l'Escaut dans cette partie de son cours.

Et, d'autre part, que la France s'engage à procurer, en tout temps, sous la tenue d'eau de $3^{m},30$, à l'écluse d'Antoing, un mouillage de $2^{m},20$ au moins, sur tous les points des biefs de l'Escaut et de la Scarpe supérieurs à la dite écluse d'Antoing.

Telles sont les dispositions qui devraient être arrêtées de concert entre les deux gouvernements.

Quant aux travaux à faire pour les réaliser, je pense qu'il est inutile de les spécifier

dans la convention : il suffit qu'elle détermine le principe et le but des obligations qui seraient imposées à la Belgique et à la France; chaque pays restera libre de satisfaire à ces obligations par les moyens dont le succès lui paraîtra le plus certain.

Il restera encore une sanction à donner à la convention : en vain des dispositions seraient-elles concertées entre les deux royaumes, si on ne prend pas en même temps toutes les mesures nécessaires pour en assurer ou en maintenir l'accomplissement, et si une pénalité, ou au moins le droit de répéter des dommages et intérêts, n'est pas attaché aux infractions que l'un des deux pays pourrait se permettre.

Cette question est grave : je ne puis mieux faire que de l'abandonner entièrement à vos lumières et à votre expérience.

Agréez, etc.

THIERS.

N° 10.

Lettre du ministre de l'intérieur de France, du 28 *mars* 1834, *faisant suite à celle du* 23 *du même mois* (n° 9).

Paris, le 28 mars 1834.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans une lettre du 23, j'ai exposé qu'il était nécessaire qu'un repère fût posé en Belgique, à 3m,30 au-dessus du radier de l'écluse d'Antoing, pour déterminer le niveau *maximum* que les eaux de l'Escaut ne devaient jamais dépasser.

Il doit être expressément entendu qu'aux époques des débordements, ce niveau ne serait plus obligatoire : la France ne peut pas exiger de la Belgique qu'elle réponde des cas de force majeure, mais en même temps il doit être bien stipulé que la tenue d'eau de 3m,30, au-dessus du radier de l'écluse d'Antoing, n'aurait lieu que pendant le temps de la navigation, et que, hors ce temps, l'écluse et les débouchés d'Antoing resteront ouverts, de manière à laisser à l'Escaut un cours entièrement libre et dégagé de tout obstacle.

THIERS.

No 11.

Lettre du ministre des affaires étrangères de Belgique, du 27 juin 1834 : communication des nouvelles bases proposées par la France.

Bruxelles, le 27 juin 1834.

Monsieur le Ministre,

Je viens de recevoir de M. le chargé d'affaires de France, deux lettres qui lui ont été adressées par son gouvernement, et sur le contenu desquelles je prends la liberté d'appeler votre attention.

La commission mixte nommée pour examiner les causes des inondations périodiques des vallées de la Scarpe et chercher à y apporter remède, a arrêté, après de longues conférences, un système d'ouvrages à exécuter réciproquement par la France et par la Belgique.

Mais M. le chargé d'affaires de France m'annonce que le ministre de l'intérieur, M. Thiers, après un mûr examen, a pensé que l'on n'atteindrait probablement pas de cette manière le but, rien ne garantissant l'efficacité des plans à exécuter.

Vous verrez, Monsieur le Ministre, que M. Thiers propose de donner à l'arrangement à intervenir une toute autre forme, en s'abstenant de désigner la nature des travaux et en indiquant simplement le résultat auquel chacune des parties contractantes s'engage à arriver par les moyens qu'elle jugera les plus convenables.

M. le ministre français pense que le droit réciproque de répéter des dommages et intérêts, en cas de non-observation de quelqu'une des clauses de la convention par l'une des parties, serait une garantie suffisante de l'exécution fidèle de cette convention.

M. le chargé d'affaires de France, en exprimant l'espoir que le gouvernement belge trouvera ces propositions équitables et voudra concourir à mettre un terme aux inondations, demande que nous voulions lui fournir les moyens de répondre à son gouvernement.

Aussitôt que vous m'aurez fait connaître les dispositions que vous pouvez avoir à donner les mains au projet du gouvernement français, je m'empresserai, Monsieur le Ministre, d'en informer M. le chargé d'affaires de France.

Veuillez agréer, etc.

Pour le ministre absent,

Le secrétaire-général du ministère des affaires étrangères,

Nothomb.

N° 12.

Rapport de l'inspecteur Vifquain, du 16 juillet 1834, sur les nouvelles bases proposées par la France.

Bruxelles, le 16 juillet 1834.

Monsieur le Ministre,

Par votre dépêche du 30 juin dernier, 4e division, n° $\frac{2798}{3916}$, vous me faites l'honneur de demander mon avis sur les nouvelles bases de transaction proposées par le gouvernement français, pour remédier aux inondations des vallées de la Scarpe et de l'Escaut, bases qui se trouvent consignées dans deux lettres de M. le ministre de l'intérieur de France, dont les copies se trouvent jointes.

Je n'ai pu, à la lecture de ces pièces, me défendre, Monsieur le Ministre, de quelque surprise, en voyant dans les lettres de M. le ministre de l'intérieur de France, la question : *Quel remède à apporter aux inondations de la vallée de la Scarpe?* ramenée à son point de départ, c'est-à-dire à la fixation de l'étiage *maximum* de l'Escaut à l'écluse d'Antoing, à 3m,30, demandé par M. le commissaire français au début des conférences, comme si les discussions de deux années de la commission mixte et celles de la commission spéciale n'eussent rien éclairé, rien produit sur ce qu'il y avait de mieux à faire.

C'est en retraçant succinctement la marche de cette discussion, que je démontrerai l'impossibilité pour la Belgique d'adopter les nouvelles bases proposées.

D'abord, M. le commissaire français fit voir que, lorsque la cote d'eau était de 3m,30 sur le busc de l'écluse d'Antoing, on pouvait, le curage de la rivière étant fait en amont, marcher dans tout le bief entre Rodignies et Antoing, avec un tirant d'eau de deux mètres; il prétendit, en conséquence, faire de cette hauteur *maximum* une condition absolue.

Je m'opposai à cette fixation d'un repère *maximum*, qui ne pourrait être dépassé, par les motifs suivants :

1° Parce que je ne voulais déclarer ni voir déclarer fixe, un étiage de rivière dépendant de circonstances incertaines, telles que les variations du fond de l'Escaut, les attérissements, le jeu de l'écluse de Rodignies, les pluies, les ondées subites, la marche de notre navigation, etc., etc., lorsqu'on nous rendait responsables avec dommages et intérêts de son observance.

Ainsi, tandis qu'un huissier aurait pu verbaliser, à son aise, sur une infraction au repère *maximum*, tout-à-fait indépendante de notre volonté, toujours facile à constater, nous, nous n'aurions pu user immédiatement du même moyen pour prouver qu'il n'y avait pas de notre faute.

2° Parce que l'entrée dans la Scarpe, des bateaux en charge, exige une plus haute cote d'eau à Antoing, que celle de 3m,30 voulue.

On a dit : mais ce n'est point là votre affaire; c'est une navigation toute française; d'ailleurs nous allons améliorer la Scarpe, de manière à se contenter de 3m,30 d'eau à Antoing.

J'ai fait voir que la navigation de la Scarpe intéressait autant la Belgique que la France, puisqu'elle nous permettait de lutter avec la compagnie d'Anzin, pour la vente de nos charbons sur les marchés du département du Nord, que nous ne concourrions pas à détruire notre commerce et que, quant au projet d'améliorer la Scarpe, il nous fallait autre chose que des promesses.

3° Parce que la construction de l'écluse de Rodignies (du fait du gouvernement français), ayant coupé en deux le bief à l'amont d'Antoing, et réduit ainsi à moitié notre réserve d'eau, le jour de navigation, nous nous trouvons dans la nécessité, pour opérer la descente de nos bateaux, de Tournay à Gand, de faire une plus forte réserve d'eau en hauteur, ce qui exigeait le rehaussement de l'étiage à l'écluse d'Antoing.

Le moyen de retenir moins d'eau à l'écluse d'Antoing, les jours de navigation, étant à notre pouvoir par l'exécution d'un système de barrages éclusés au-dessous de Tournay, je fis immédiatement l'offre de son établissement.

A ces bonnes raisons, car elles ont été jugées telles par nos adversaires, on a opposé que, dans tous les cas, la Belgique ne pouvait s'arroger le droit de noyer un pays supérieur en arrêtant les eaux dans l'intérêt de son commerce.

J'ai d'abord fait voir que, quant à ce qui se passe actuellement, il serait de toute injustice de nous attribuer la cote d'eau si élevée, maintenue à Antoing les jours de navigation, puisque c'était le mauvais état du fond de l'Escaut au-dessous de l'écluse de Rodignies et de l'entrée de la Scarpe, qui obligeait à cette exagération du niveau.

Que, quant à la question de droit, il me semblait d'une étrange prétention de contester à la Belgique la faculté d'user prudemment et raisonnablement des facultés navigables de ses rivières, parce que cette navigation apporterait quelqu'empêchement à l'écoulement de marais qu'on veut dessécher à fond.

J'ai fait voir ce qu'il y avait d'absolu dans ce prétendu droit de nous faire tout ouvrir, tout élargir, tout approfondir en Belgique, pour le meilleur dessèchement de la vallée de la Scarpe; j'ai fait voir que cette rivière a un régime dépendant de la nature et de la forme du sol, des attérissements qui s'y forment et des ouvrages qui, de temps immémorial, s'y trouvent établis. Que toute rivière a ses bas côtés, ses cuves latérales, ses marais; que c'est tout cela qui constitue l'Escaut et la Scarpe tels qu'ils se trouvent actuellement, tels qu'ils nous sont venus d'héritage, et non tels qu'ils pourraient être; et que ce n'est pas parce que les propriétaires de la Scarpe veulent faire des prairies sèches, des éternels marais de cette vallée, que nous devons rabaisser l'Escaut jusqu'à la cote qui leur convient le mieux.

Sans doute nous devons faire et nous offrons de faire tout ce que les relations de bon voisinage peuvent exiger de nous, mais notre condescendance doit s'arrêter là où commence le dommage et la ruine de notre navigation.

Mais, dit M. le ministre Thiers, reproduisant les termes de M. l'ingénieur en chef directeur Bosquillon, les ouvrages qu'on propose de faire, pourront ne pas satisfaire à leur destination..... Quoique nous ne puissions rien garantir, plus rassurés sur ce point, nous augurons bien du résultat de ces ouvrages, pour la réduction de la hauteur d'étiage; mais n'y a-t-il pas contradiction à dire : vous ne pouvez et nous ne saurions point indiquer au juste ce qu'il faut faire pour assurer l'étiage *maximum* à $3^{m},30$, et cependant nous demandons que vous vous engagiez à le maintenir au-dessous de cette cote; il serait sans doute difficile de poser une base plus clairement déterminée, plus facile à surveiller pour la France; mais ne serait-ce pas une duperie pour la Belgique de l'accepter?

Je poserai cette question toute simple :

Par quelles causes les eaux de l'Escaut sont-elles éventuellement maintenues si hautes à Antoing?

Du fait des Français ou de l'état des choses en France.

Par les attérissements laissés dans la rivière au-dessous de l'écluse de Rodignies et par l'entrée obstruée de la Scarpe.

Par la construction de l'écluse de Rodignies, qui a coupé le bief amont d'Antoing en deux et réduit sa longueur à moitié.

Par les manœuvres irrégulières de cette écluse.

Par l'état de choses en Belgique.

Par quelques attérissements dans l'Escaut en amont d'Antoing, qui n'existent que parce que la France ne cure pas sur son territoire.

Par le trop de longueur des deux biefs entre Tournay et Gand.

Toutes les autres causes tiennent à la nature des choses et sont hors de la portée de la puissance de l'homme.

Dans une telle situation, que peut-on exiger de nous?

De curer les biefs, enlever les attérissements qui gênent la navigation, et perfectionner le système de canalisation, de manière à avoir besoin de la moindre quantité d'eau à l'amont d'Antoing, les jours de navigation.

Je conçois qu'on peut, avec quelque raison, demander que nous exécutions ces ouvrages, puisque la navigation peut les payer, mais s'engager à fournir le résultat qu'on en attend, ce serait la présomption de la fable.

Si, contre mon attente, tous ces ouvrages, joints à ceux à exécuter en France, ne permettaient pas encore le rabaissement de l'étiage à la limite de $3^{m},30$, il faudrait bien se contenter de ce qu'on aurait obtenu, au risque de détruire la navigation; là commencerait la honte et la ruine.

Je ne puis m'expliquer encore comment l'administration française a pu se persuader que nous pourrions souscrire à un engagement qui ne serait pour nous qu'une source intarissable de procès et d'indemnités à payer; car j'ai la conviction que cette cote d'étiage *maximum* fixe à $3^{m},30$, ne saurait être maintenue; le mouvement du fond de la rivière en France, l'entrée dans la Scarpe, les manœuvres de l'écluse de Rodignies, l'importance de la navigation en descente sur l'Escaut, et en remonte sur la Scarpe, les pluies et ondées d'été apportant chaque semaine des variations au dit étiage; ainsi, je puis bien conseiller des ouvrages, même très coûteux, à la charge de la Belgique, parce qu'elle doit subir ce qui est raisonnable, ce qui est juste; mais, comme commissaire du gouvernement dans cette grave question, je dois m'opposer à l'acceptation d'une condition que nous ne saurions remplir convenablement.

Attendu que, par la proposition de M. le ministre de l'intérieur de France, la Belgique s'engagerait à l'observance d'un état qu'elle n'est pas certaine d'établir ni de maintenir;

Attendu, qu'en ce qui regarde la France, sa part de moyens propres à atteindre le but désiré, ne consiste qu'en travaux en lit de rivière, difficiles à surveiller et à vérifier;

Attendu que la Belgique jugera avoir rempli tous ses devoirs d'alliée très attachée et de bon voisinage, quand elle aura donné 20 mètres de débouché à Antoing, dévasé l'Escaut sur son territoire, là où la navigation se trouve gênée, amélioré son système de navigation par la réduction en biefs égaux en capacité, de toute la partie de l'Escaut entre Tournay et Gand, et s'être engagée à faire tout ce qui est en elle, par un bon réglement de navigation, pour favoriser le plus possible le dessèchement de la vallée de la Scarpe;

Je conclus au rejet de la base de transaction proposée par le gouvernement français, et j'insiste, avec plus de force que jamais, pour que le gouvernement belge s'en tienne au résultat des conférences où je l'ai représenté.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon respect.

L'inspecteur des ponts et chaussées,

J.-B. VIFQUAIN.

N° 13.

Lettre du ministre de l'intérieur de Belgique, du 30 juillet 1834 : rejet des nouvelles bases.

Bruxelles, le 30 juillet 1834.

A Monsieur le Ministre des affaires étrangères.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par lettre du 27 juin dernier, cabinet n° 180, vous m'avez transmis copie de deux lettres de M. le ministre de l'intérieur de France, concernant les travaux à faire pour remédier aux inondations des vallées de l'Escaut et de la Scarpe.

Quel que soit mon désir de voir cette affaire s'arranger à la satisfaction des deux parties intéressées, je ne puis donner mon assentiment aux nouvelles bases de transaction proposées par le gouvernement français. Le rapport ci-joint, en copie, de M. l'inspecteur des ponts et chaussées, Vifquain (1), établit, à la dernière évidence, qu'elles ne sont pas acceptables pour la Belgique.

Je vous prie, en conséquence, Monsieur le Ministre, de faire savoir à M. le chargé d'affaires de France que le gouvernement belge s'en tient aux propositions consignées dans le procès-verbal de clôture des séances de la commission mixte.

Je ne vois pas d'inconvénient à ce que le rapport de M. Vifquain soit communiqué à la légation française, si vous jugez convenable de le faire.

Le ministre de l'intérieur,

CH. ROGIER.

N° 14.

Lettre du ministre des affaires étrangères de Belgique, du 23 février 1836 : commencement d'exécution des stipulations de la convention par la France ; nouvelles réclamations pour l'étiage fixe de 3m,30 à Antoing ; prolongement des rigoles d'écoulement des marais de la vallée de la Scarpe jusqu'à l'aval du barrage d'Antoing.

Bruxelles, le 23 février 1836.

MONSIEUR LE MINISTRE,

M. le comte de Latour-Maubourg vient de m'entretenir d'une affaire qui a été, depuis cinq ans, le sujet de fréquentes communications entre le département des affaires étrangères et le département de l'intérieur. Il s'agit des dommages que causent sur le territoire français, les inondations produites par l'élévation des eaux de l'Escaut à l'écluse d'Antoing.

---

(1) Annexe n° 12, page 48.

Vous vous rappellerez, Monsieur le Ministre, que les commissaires belge et français ayant arrêté, après de longues conférences, un système d'ouvrages à exécuter réciproquement par la France et la Belgique, le gouvernement français, par l'organe de son ministre plénipotentiaire, essaya de changer la nature des dispositions convenues entre les commissaires, en proposant de s'abstenir de désigner les travaux à exécuter de l'une et l'autre part, contrairement à ce qui avait été résolu par les commissaires dans le procès-verbal de clôture des conférences. Le gouvernement belge ayant refusé d'accéder à cette proposition, et ayant déclaré s'en tenir aux mesures consignées dans le procès-verbal des commissaires, le gouvernement français n'insista plus et aucune communication ne me fut plus adressée sur ce sujet, depuis le mois de juin 1834.

M. le comte de Latour-Maubourg, en m'écrivant aujourd'hui, revient au texte du procès-verbal des commissaires, et il fait remarquer que toutes les obligations que la France consentirait à s'imposer pour l'Escaut et pour la Scarpe, sont comprises dans le paragraphe suivant du procès-verbal de clôture :

« Toutes les fois qu'il y aura 3^{m},30 d'eau sur le seuil d'Antoing, il devra y avoir, » dans toute l'étendue du bief, de Rodignies à Antoing, 2^{m},20 de hauteur d'eau, sur » 10 mètres de largeur environ au plafond. On fera dans la basse Scarpe les travaux » nécessaires pour que la navigation de cette rivière ne soit pas entravée avec ce niveau. »

M. le comte ajoute que tous les autres travaux indiqués au procès-verbal, devant s'exécuter sur le territoire belge, tombent nécessairement à charge de la Belgique.

M. le ministre plénipotentiaire de France annonce que son gouvernement, pour ce qui le concerne, a déjà commencé l'exécution des ouvrages résultant du paragraphe précité. Une loi du 11 avril 1835 a approuvé la concession des travaux d'amélioration de la navigation de la Scarpe, depuis le fort de Scarpe jusqu'au confluent de cette rivière et de l'Escaut, au-dessous de Mortagne. Cette concession comprend les ouvrages imposés à la France pour sa part. Quant à l'Escaut, ajoute M. le comte de Latour-Maubourg, la loi du 30 juin 1835 assure les fonds nécessaires à l'amélioration projetée.

Puisqu'il y a ce commencement d'exécution, le gouvernement français pense qu'il est juste que, de son côté, la Belgique se mette en mesure d'exécuter les travaux qui constituent sa part dans cette obligation réciproque.

Il est un point sur lequel les deux commissaires ne sont pas tombés d'accord : le commissaire français a demandé que, lorsque le niveau de l'écluse d'Antoing excéderait 3^{m},30, tous les pertuis fussent ouverts pour l'écoulement des eaux. « Il nous est » impossible, écrit M. le comte, de ne pas insister sur cette clause. La retenue des » eaux d'Antoing n'a pour but que de procurer, dans l'Escaut et dans la Scarpe, le » mouillage nécessaire; les travaux de curement et d'approfondissement qu'on exécute » en ce moment, procureront le mouillage avec une retenue de 3^{m},30. Il n'y aurait donc » plus de motifs pour s'opposer à l'ouverture des pertuis, dans le cas mentionné » ci-dessus. Il est bien entendu que, si la Scarpe ou l'Escaut français n'étaient pas » tenus constamment à la profondeur requise, la condition demandée ne serait plus » obligatoire. »

M. de Latour-Maubourg me charge d'insister particulièrement sur ce point. De la mesure qu'il sollicite dépend, selon lui, la cessation des inondations qui résultent des manœuvres de l'écluse d'Antoing.

Après ces explications, M. le comte m'annonce que ses instructions contiennent une dernière réclamation. Le gouvernement français demande que, dans le cas où les propriétaires de la vallée de la Scarpe se décideraient à prolonger les rigoles d'écoulement de leurs marais, jusqu'en aval de l'écluse, aucun obstacle n'y serait apporté par le gouvernement belge, à condition toutefois que les propriétaires se conformeront,

pour les travaux à exécuter sur le territoire belge, aux lois, réglements et formalités usités en Belgique.

Veuillez, je vous prie, Monsieur le Ministre, me mettre en mesure de donner, le plus tôt qu'il vous sera possible, sur ces différents points, à M. le comte de Latour Maubourg, une réponse à laquelle le gouvernement français attache un intérêt très impatient.

Le ministre des affaires étrangères,

DE MUELENAERE.

N° 15.

Réponse du ministre de l'intérieur, du 28 mai 1836.

Bruxelles, le 28 mai 1836

A M. le ministre des affaires étrangères.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre lettre du 23 février dernier, n° 729-736, vous m'avez fait part de nouvelles communications de M. le ministre plénipotentiaire de France, au sujet de la retenue des eaux de l'Escaut à l'écluse d'Antoing.

Ces communications ont pour objet : 1° de porter à la connaissance de notre gouvernement, que les obligations que la France consentait à s'imposer, aux termes du procès-verbal de clôture des conférences des commissaires des deux pays, se trouvent avoir déjà reçu un commencement d'exécution par la concession approuvée des travaux d'amélioration de la Scarpe, et par la loi du 30 juin 1835, qui assure les fonds nécessaires à l'amélioration projetée dans le haut Escaut français, au-dessous de l'écluse de Rodignies; il serait juste, en conséquence de ce commencement d'exécution, que, de son côté, la Belgique se mît en mesure d'exécuter les ouvrages qui constituent sa part dans ces obligations réciproques;

2° D'insister de nouveau sur l'exécution de la demande du commissaire français, tendant à ce que, lorsque le niveau des eaux à l'écluse d'Antoing excéderait 3m,30, tous les pertuis fussent ouverts pour l'écoulement des eaux, la retenue des eaux n'ayant pour but, selon M. le ministre de France, que de procurer dans l'Escaut et dans la Scarpe, le mouillage nécessaire, mouillage qui se trouvera assuré par les ouvrages que le gouvernement français fait exécuter;

3° De demander que, dans le cas où les propriétaires de la vallée de la Scarpe se décideraient à prolonger les rigoles d'écoulement de leurs marais jusqu'à l'aval de l'écluse d'Antoing, aucun obstacle n'y fût apporté de la part du gouvernement belge, à la condition, toutefois, que les propriétaires se conformeront, pour les travaux à exécuter sur notre territoire, aux lois et réglements en vigueur en Belgique.

A la première des demandes ci-dessus énoncées il peut être répondu que le gouvernement belge, dans le but de remplir sa part d'obligations, a compris les travaux à

construire en Belgique, en exécution du procès-verbal des commissaires, dans le devis des ouvrages de la canalisation de l'Escaut, dont les projets sont soumis à une enquête et pour l'exécution desquels une proposition sera incessamment soumise aux Chambres.

En ce qui concerne les nouvelles réclamations pour l'étiage fixe de 3m,30 de hauteur d'eau à Antoing, je regrette qu'après tant d'explications données de l'impossibilité où nous nous trouvons d'assurer cet étiage, cette impossibilité soit de nouveau remise en question, au moyen d'un argument sans fondement, savoir que la retenue des eaux à Antoing, n'a pour but que de procurer dans l'Escaut et dans la Scarpe, le mouillage nécessaire. MM. les ingénieurs français ne peuvent ignorer que cette retenue a encore pour objet de procurer l'eau nécessaire à la descente des rames de bateaux, descente qui a lieu toutes les semaines, de cette manière, depuis un temps immémorial. Après les déclarations formelles qui ont été faites à ce sujet, je ne puis concevoir que le gouvernement français insiste encore sur l'adoption d'une mesure qui ruinerait notre navigation. Incontestablement, la Belgique doit faire tout ce qui est raisonnable pour satisfaire, en bon voisin, aux réclamations de la France; mais, dans aucun cas, elle n'est et ne peut être tenue à porter un coup mortel à la marche de son commerce sur l'Escaut; elle creusera le lit de l'Escaut, comme il a été convenu, entre Tournay et la frontière; elle portera à 20 mètres le débouché à Antoing; elle coupera les grands biefs entre Tournay et Gand; mais là s'arrêtent les concessions qu'elle a consenties, parce qu'au delà il n'y a que ruine pour elle.

La troisième demande du gouvernement français donne lieu aux observations suivantes :

1° L'exécution du canal de décharge depuis la frontière jusqu'à Antoing, qui devrait se maintenir partout à la gauche de la rivière, causerait les plus grands dommages aux propriétaires riverains, les priverait de leurs rivages et entraverait leurs communications.

2° Plusieurs maisons et usines importantes bordant l'Escaut devraient être démolies, tant est restreinte en beaucoup de points, la largeur des terrains qui les séparent de la rivière. Si même l'on se décidait à détourner l'Escaut, ce qui coûterait énormément, il n'en faudrait pas moins indemniser les propriétaires dont les rivages seraient détruits ou détériorés.

3° Il n'est pas au pouvoir du gouvernement belge de faire, sans l'intervention des Chambres législatives, exproprier des propriétés belges pour l'exécution d'un ouvrage qui est exclusivement dans l'intérêt d'un pays voisin; ce cas sortant entièrement de l'application des lois sur la matière.

D'après ce qui précède, je pense que l'on pourrait faire connaître au gouvernement français, sur le troisième point de ses réclamations, que le gouvernement belge doit subordonner son consentement au vote des Chambres sur le projet de loi qui leur aurait été présenté au sujet du canal projeté, et en outre à l'acceptation par la France des conditions ci-après :

A. Que le projet de canal de dérivation, muni d'écluses sur notre territoire, soit discuté et arrêté préalablement à son adoption, par une commission mixte d'ingénieurs des deux pays;

B. Que les indemnités quelconques aux propriétaires dépossédés ou simplement lésés, ainsi que les frais de construction et d'entretien annuel, soient assurés à l'avance et entièrement supportés par la France;

C. Que la Belgique reste maîtresse des écluses du Décours situées sur son territoire, afin de les diriger de la manière la moins dommageable pour les propriétés belges.

Le ministre de l'intérieur,
DE THEUX.

N° 16.

Observations des propriétaires de Tournay sur le projet de la canalisation de l'Escaut.

A Monsieur le Gouverneur de la province du Hainaut.

Monsieur le Gouverneur,

Un grand nombre de personnes intéressées au projet de canalisation plus complète de l'Escaut, dressé par M. l'inspecteur Vifquain, se sont réunies à l'hôtel de régence de Tournay, à l'effet de répondre à la sollicitude qui vous a porté à ne pas rendre illusoire le dépôt de ce projet, ce qui aurait eu inévitablement lieu, si, malgré la juste appréciation des intérêts des riverains, vous vous étiez borné à exiger d'eux d'aller à Mons pour en faire l'examen.

Leur premier besoin est de vous en exprimer leur reconnaissance.

Des observations ont été faites et débattues; l'assemblée a ensuite désigné une commission de sept personnes, laquelle a nommé un rapporteur. Nous avons l'honneur de vous transmettre son travail qui résume l'opinion générale.

Deux questions se présentent dans le projet, questions distinctes mais qui se confondent bien souvent, celle des travaux à la rivière et celle des travaux de dessèchement. Si, sur la première, notre position nous impose de présenter nos observations quelquefois sous la forme du doute, sur la seconde, nous serons plus explicites, car cette dernière embrasse trop étroitement des choses dont nous croyons avoir l'expérience de tous les jours, pour que nous puissions l'oublier.

L'Escaut, ainsi que le constate le projet, a infiniment peu de pente entre Tournay et Audenarde. Mais, comme la distance est très longue, l'on se propose d'y établir *trois nouveaux barrages*. Grâces soient rendues d'abord à M. Vifquain, pour avoir évité le piège où seraient tombés des ingénieurs moins prudents que lui, qui auraient voulu y pratiquer des écluses à sas, par la prévention peut-être que des écluses à poutrelles sont l'enfance de l'art. Par cela seul, il a déclaré reconnaître que le défaut habituel de l'Escaut n'était pas de manquer d'eau, mais bien de conserver trop long-temps son étiage d'hiver, souvent au détriment des intérêts des riverains et quelquefois à ceux de la navigation, lorsque des fautes viennent aggraver l'effet d'une saison contraire. De cette manière seulement l'on peut espérer la célérité, premier besoin à l'Escaut. Les fautes commises par les Français y sont flagrantes, quoiqu'ils s'efforçent de chercher le remède chez leurs voisins.

Nous commencerons par répondre à leurs plaintes sur le débouché de l'écluse d'Antoing, dont l'insuffisance, disent-ils, causerait de fréquentes inondations dans les prairies riveraines de la Scarpe. Il y a déjà plusieurs années que le *Journal des Débats* faisait mention de leurs doléances, ce qui prouve qu'elles ont eu du retentissement et que, dans pareille circonstance, les propriétaires en France savent se faire écouter. On n'y balançait pas à attribuer à l'écluse d'Antoing et à notre canal de Pommerœul la souffrance que l'on éprouvait.

Il faut ici rappeler qu'en 1780 les bords de la Scarpe étaient un immense marais. L'on en fit des prairies au moyen d'un canal d'écoulement partant de Brillon (France) et aboutissant à l'Escaut à Espain (Belgique). A peine ce canal fut-il terminé, que nos grandes prairies de Péronne et de la Plaigne devinrent encore plus difficiles à assécher. Jadis la majeure partie, qui payait la taille sous Louis XIV, comme prairies de première

classe, au milieu de laquelle passait le grand chemin de Condé, avait perdu de sa valeur lors de la construction de la grande écluse de Tournay ; sa situation avait encore empiré lors de l'exhaussement du radier d'Antoing, opéré il y a 90 ans. A l'exhaussement du lit du fleuve, venant se joindre désormais une plus grande abondance d'eau, la situation de ces prairies devint de plus en plus précaire.

Pour y remédier, une commission mixte d'ingénieurs français et autrichiens fut assemblée : les français dirent qu'ils s'étaient débarrassés de leur mieux ; que c'était à nous à en faire autant. L'on n'élargit point alors le débouché de l'écluse d'Antoing, mais l'on pratiqua un canal d'écoulement aboutissant en aval. Depuis lors le débouché fut même momentanément restreint, lorsque M. Favier eut, en 1812, l'impardonnable incurie de laisser une vanne dormante à une décharge ; cette vanne a été rouverte plus tard. Le débouché de l'écluse d'Antoing n'est pas de 13 à 14 mètres, ainsi que le mentionne le projet, mais bien de 18 à 19, ce dont M. Lehon a fourni la preuve. Ce débouché, fût-il porté à 20 mètres, sera toujours insuffisant lorsque les manœuvres des écluses seront mal réglées. Le débouché actuel a suffi grandement de 1818 à 1823, période de temps dans laquelle se rencontrent deux hivers redoutables, ceux de 1820 et de 1823. S'il ne suffisait plus maintenant, ce devrait être à cause de quelque changement survenu à l'Escaut supérieur. Ce changement ne semble pas résulter de la construction de l'écluse de Rodignies, qui a diminué la longueur du bief supérieur. Si cette dernière écluse influe, ce ne peut être que par le service qu'elle fait ; il en résulterait alors que ce sas, peut-être celui de Fresne, les moulins que M. Cordier a eu l'extrême complaisance d'ajouter aux embarras de l'Escaut, la plupart des travaux, enfin, de prétendues améliorations, nuisent à toutes choses à la fois. Si cela était, ce serait à tort que l'on voudrait rejeter sur l'écluse d'Antoing, le vice qui existerait ailleurs. Et si notre allégation à l'égard d'un ingénieur aussi distingué paraît trop hasardeuse, que l'on veuille se rendre sur la Lys entre Merville et Armentières, entre Wavrin et Hautbourdin sur le canal, et l'on y pourra juger comment les propriétaires se trouvent des améliorations. Ce n'est pas non plus l'écluse d'Antoing, qui a causé le débordement de la Scarpe le 3 août 1819, après trois mois de sècheresse, suivis de deux jours de pluie ; et si, en 1827, les riverains de la Scarpe ont souffert, ils ont partagé le sort des riverains de l'Escaut jusqu'à Gand : il serait facile d'en indiquer les causes.

Nous devons toutefois mentionner que, suivant une vieille routine, la première retenue que l'on faisait, au printemps, aux écluses de Tournay et d'Antoing, a eu lieu jusqu'en 1818, lorsque l'échelle du pont Notre-Dame marquait 14 pieds à 14 pieds et 1 pouce (0,297 par pied), et que, depuis 1818 jusqu'en 1823, l'on a toujours attendu que l'eau descendît à 12 pieds 7 à 8 pouces. Nous ignorons si le retour à l'ancienne habitude est motivé ou s'il ne l'est pas. Son influence est extrême sur l'écoulement. S'il est motivé, la cause est : ou la hauteur du radier de l'écluse de jonction du canal, ou encore la malencontreuse écluse de Rodignies.

Nous avons dit plus haut comment les anciens travaux faits à la rivière, avaient fait descendre à la 4e classe, des prairies qui se fussent maintenues à la 1re ; l'on tomberait dans une grande erreur, si l'on croyait que l'exhaussement du lit du fleuve a profité à d'autres terres. Aucune compensation ne pouvait exister.

Le lit des rivières navigables tend continuellement à s'exhausser, mais surtout celui des rivières éclusées. On peut se convaincre à quel point cela existe à l'Escaut, en regardant, à Tournay, en contrebas des murs des quais, les anneaux auxquels les bateaux étaient amarrés au temps de Louis XIV, et en observant l'extrême différence de hauteur des radiers du Pont Notre-Dame et du Pont des Trous, c'est-à-dire, du plus ancien avec le plus nouveau.

A la suite de ces faits, M. Vifquain se propose d'établir trois nouveaux barrages entre

Tournay et Audenarde. Il nous est revenu à ce sujet que M. Piou, ingénieur en chef des ponts et chaussées du département de Jemmappes, il y a 25 ans, avait conçu le projet d'un canal latéral à l'Escaut; que, lorsqu'on en fit mention à M. Hageau, son successeur, il dit : *Ce n'est que par une extrême nécessité et avec la plus grande circonspection, qu'il faut toucher au lit d'une rivière navigable.*

L'on voudra bien observer que cette rivière est l'Escaut, et que rarement tant et de si graves intérêts se sont trouvés en présence.

Le projet actuel est le troisième système entre ingénieurs; ils diffèrent, comme l'on voit, du tout au tout. La question nous paraît être toutefois entre M. Vifquain et M. Hageau.

Est-il d'une extrême nécessité de toucher au lit de l'Escaut supérieur? Dans ce cas, le projet est-il fait avec toute la circonspection possible?

Si nous sommes dans l'ignorance sur la première question, nous demandons les éclaircissements qui doivent nous en tirer.

Que manque-t-il à la navigation? Est-ce l'eau à la descente, ou bien la rapidité est-elle trop grande pour la remonte des bateaux? Assurément on ne dira pas que l'eau manque à la descente, lorsqu'en dix années, il arrivera à peine une fois où il y ait insuffisance pendant un mois, comme en 1835; et pourquoi y avait-il insuffisance alors, lorsqu'en 1822 pas un bateau à pleine charge n'est alors resté en arrière? Mais admettons gêne d'un mois sur dix ans, ce ne sera pas certes une nécessité à présenter d'une manière fort absolue.

Ce qui n'était point nécessaire au temps de M. Hageau, ce qui l'était encore moins en 1822, l'est-il devenu depuis? Y a-t-il à Tournay des files de plus de cent dix bateaux? Non assurément, le bassin n'en contient pas davantage. Mais, si toutes les rames étaient au complet, l'on pourrait admettre que quelque chose manque pour faire passer plus de bateaux. Or, il est évident que, dans le cours d'une année, l'on pourrait en faire passer un beaucoup plus grand nombre; arriveront-ils plus vite à Gand, lorsqu'ils auront cinq écluses de plus à traverser? M. Vifquain en doute; c'est un des motifs pour lesquels il n'a point fait de bassins éclusés. Mais allons plus loin : s'ils arrivaient plus vite et revenaient plus tôt, qu'y gagnerait-on? est-ce le temps qui manque aux bateaux, ou bien le chargement? c'est ce que tout le monde sait. Jamais bateau a-t-il touché dans les tournants de Pont-à-Chin et de Warcoing? Si donc le bond d'eau assure toujours là le passage, au cas d'une nécessité qui ne nous est pas apparente, nous eussions prisé haut la prudence qui eût fait n'établir qu'une seule écluse, celle placée au tournant d'Autrive, c'est-à-dire à l'endroit où cesse le remous de l'écluse d'Audenarde. Pourquoi faut-il trois écluses nouvelles? est-ce parce que l'on coupe les coudes, ou bien coupe-t-on les coudes parce que l'on fait trois écluses? Sur un canal, il en faudrait peut-être ce nombre, mais y a-t-il la plus légère assimilation?

Nous admettons entièrement que des ingénieurs placent des radiers exactement comme ils veulent les avoir, mais nous demandons, s'il y en a qui les font de manière à ce qu'ils soient promptement envasés; si même, dans la prévision de l'avenir, ils ne s'attachent pas à les placer toujours au-dessus du plafond, et si, dans le cas où ils araseraient juste, il n'arriverait pas encore ce qui a lieu partout où le moindre obstacle gêne le courant, fût-ce un simple ponton?

Par cela seul qu'il y aura cinq écluses de plus, que doit il arriver à l'égard des propriétés riveraines?

Les ouvrages nouveaux joignant leur action à ceux existant déjà, le lit du fleuve s'exhaussera en 50 années, plus qu'il ne l'aurait fait en plusieurs siècles. Comme les prairies basses ne sont réputées telles que par leur différence de niveau avec l'étiage d'été, comme ces prairies, quoiqu'infinement plus élevées qu'elles ne l'étaient, il y a

150 ans, ont toutefois beaucoup perdu durant cette époque, elles perdront encore davantage, malgré tout ce que l'on pourrait faire pour elles. Les cours d'eau qui affluent avec peu de pente à la rivière, se videront plus difficilement. Leur remous, lors de pluies comme il vient d'en tomber, s'étendra au loin, et, par ces deux causes combinées ensemble, grand nombre de terres labourables seront en souffrance et le pays deviendra insalubre. Pour ne point arriver à de tels résultats, il n'existerait plus qu'un seul moyen, celui d'avoir en permanence des bateaux dragueurs à la rivière. Ils auraient moins à faire si l'on abandonnait la construction de nouvelles écluses.

Ce qui manque surtout à la remonte, ce sont des chargements : la preuve en est la constante vilité des prix de retour. Le projet ne pouvant créer de nouvelles denrées, de ce chef il est complètement inutile. Fera-t-il obtenir un abaissement de frais à la remonte en général et comment ; sera-ce au moyen de plus de célérité et de facilité? Il faut bien admettre qu'à des époques toutes les écluses devront être ouvertes à la fois. En traversera-t-on six en aussi peu de temps qu'on en traversait une? actuellement un bateau parti le matin d'Escaupont, traîné par deux chevaux, arrive le soir à Tournay. Comment ferait-il pour se passer d'un cheval, puisque la difficulté sera augmentée? En effet, partout où il y avait de grands tournants à la rivière, l'on y substitue une coupure en redressement abrégeant des 4/5 ; ainsi, partout où le courant était le moins rapide, c'est là qu'il nécessiterait un cheval d'aide, si, par quelque manœuvre partielle, le parcours en général pouvait se faire avec un seul cheval. Pour arriver là, il faudra donc retenir successivement à toutes ces écluses, pendant 9 à 10 mois de l'année, pour qu'à l'égard de la remonte, le projet ne fasse illusion que pendant deux mois.

L'on annonce à ce sujet qu'un réglement doit intervenir. On le renvoie seulement au temps où l'on espère obtenir de l'expérience les idées nécessaires à sa formation. S'il existe sur toute la terre une personne en état de faire un réglement pour la navigation de l'Escaut, que l'on ne doive pas violer une cinquantaine de fois par an, nous regarderons cette personne comme unique. L'on conçoit, du reste, quel surcroît de capacité, de soins et de surveillance il faudra apporter à la manœuvre de toutes ces écluses.

Les coupures que l'on se propose d'exécuter, ont l'inconvénient d'amener une grande perturbation dans la propriété. D'après le code, l'alluvion est au profit ou à la perte du riverain. A l'endroit de la seconde écluse à placer, et nommé le fort d'Autrive, existe une prairie jadis grande de 4 bonniers et demi, dont l'Escaut a enlevé la cinquième partie: c'est pour ce motif qu'elle a été récemment vendue; un grand nombre d'autres parties ont été et seront dans le même cas. Le projet sabre tout. Mais que l'on n'en vienne pas à croire, que de nouveaux tournants ne s'établiront pas, il suffirait, pour cela, de la seule action du vent dominant sud-ouest, combinée avec le halage sur la rive droite, il suffirait aussi des tournants qui resteront; et cela sera ainsi, parce que la nature morte a parfois aussi son intelligence. Mais une cause qui les fera revenir plus vite, c'est que les écluses d'irrigation, de grande dimension, d'après leur détail estimatif, attireront le courant et qu'un ricochet en amène nécessairement d'autres à la suite. Alors, à quoi bon les coupures, à moins que l'Escaut ne soit réellement destiné à être un canal à pleins bords, et les canaux d'irigation, le véritable Escaut.

Les prairies élevées souffriront de toute manière, jusqu'à ce que l'Escaut ait exhaussé son lit à la longue : elles souffriront par le stationnement aux abords des écluses, le halage sur les deux rives en amont d'icelles, et parce qu'elles doivent être sacrifiées à la navigation et à la plus-value à attendre sur les prairies basses. L'on a parlé de mettre le chemin de halage en état. Il nous paraît indispensable que l'on veuille bien exprimer catégoriquement ce qu'on entend par là. Pour nous, la mise en état du chemin de halage, c'est de faire en sorte qu'il soit uni et que de fortes différences de niveaux ne soient pas cause que, lorsque l'échelle de Tournay marque 16 pieds 2 ou 3 pouces, le halage se fasse en partie à pied sec et en partie dans l'eau. Si l'on avait l'imprudence

de vouloir l'exhausser, de manière à ce qu'il ne fût couvert d'eau, que lorsque la rivière est à 16 pieds 9 à 10 pouces, le tort qu'éprouveraient les berges de la rivière serait immense. Le projet ne dit pas un mot de ces prairies, qui, si elles devenaient des terres labourables, perdraient plus de moitié de leur valeur.

Relativement au dessèchement projeté des prairies basses, est-il vrai que les plus basses sont à sec, lorsque l'échelle de Tournay marque 7 pieds et demi?

Est-il vrai qu'il est au pouvoir de l'administration des eaux, de les faire descendre, tous les étés, au-dessous de cette cote et quelquefois à 3 pieds 8 à 9 pouces?

Est-il vrai que le projet donne une merveilleuse élasticité à la loi de 1807, en appelant marais ce qui ne l'est pas, en voulant attribuer à l'exécution seule d'un projet, un assèchement complet qui peut avoir lieu sans cette exécution, en assimilant des prairies, qui paient des contributions plus fortes que celles des terres labourables, à de prétendus marais?

Est-il vrai que le projet arrive jusqu'aux 2es classes?

Est-il vrai qu'il n'existe pas un seul bonnier à la 4^{e} classe dans le village d'Escanaffles, et que la commune de Pottes, s'il s'agissait de priorité, l'a acquise en se faisant autoriser à compléter les améliorations dont les propriétaires lui avaient fourni l'exemple, et l'un d'eux a vendu, l'été dernier, à 150 francs l'hectare, les herbes de prés que l'on désigne sous le nom de marais?

Est-il vrai que des millions de journées d'ouvriers ont été employées en améliorations de toutes ces prairies, durant les deux dernières années, et que l'application de la période cadastrale serait une déception complète, lorsque tel propriétaire, acquéreur, il y a cinq ans, de trois bonniers à Hérinnes, retire actuellement plus de 10 p. % de son argent?

Est-il vrai que, s'il existe des terrains non loués, ils consistent tout au plus en cinq ou six bonniers à Cavrinnes?

Est-il vrai que, depuis long-temps, l'on a cherché à faire donner par l'administration l'impulsion et le secours nécessaires pour former de toute cette masse de prairies deux grandes wateringues, et qu'avec ce mode, en peu de temps, il n'y aurait plus rien à faire?

Est-il vrai qu'il n'y a pas une seule oie qui pâture dans toutes ces prairies et que, lorsqu'il y en avait, elles se trouvaient sur les prairies communales, souvent les plus élevées?

Est-il vrai que l'estimation des produits des dernières années, pour servir à établir des plus-values, est absolument impraticable, aussi bien que l'estimation à faire dans cinq ans? Car ici ce ne sont point des marais qui, une fois asséchés, changent de nature et en acquièrent une nouvelle qui reste parmanente: la preuve en est que des prairies très élevées ont produit de grosses herbes, après deux années consécutives d'assèchement un peu tardif, qui d'ordinaire en ont de très fines.

Est-il vrai qu'il serait possible à un concessionnaire de s'y prendre de manière à avoir une plus-value, sans que les propriétaires y trouvassent aucun avantage à la longue, et nous croyons avoir démontré, comment, à la longue, leur sort pourra s'empirer?

Est-il vrai que, la rivière étant conduite d'une certaine manière, soit aussitôt, soit plus tard, les écluses d'irrigation donneront ouverture à de véritables déversoirs, où l'eau, faisant chasse, emportera plus qu'elle n'apportera, et que, dans tout état de choses, les nouvelles écluses à la rivière étant susceptibles de nuire essentiellement aux prairies hautes et basses, s'il y a lieu de faire des expertises pour accorder des indemnités, il n'y a pas lieu à en faire pour exercer ce qui ressemblerait à des spoliations? La wateringue d'Obigies et Hérinnes serait bien éloignée d'avoir à dépenser 95,000 fr. pour perfectionner les travaux qui ont été exécutés avant que le projet ait été présenté. Aussi la légalité, la justice, la priorité, tout se trouve à la fois du côté des propriétaires.

Nous devons nous arrêter, car un exposé complet de tous les faits et de tous les motifs, doublerait de longueur ce mémoire déjà très long.

En nous résumant, nous demandons qu'on veuille abandonner totalement tout ce qui est projeté à la rivière entre Tournay et Audenarde ; nous laissons à nos voisins de la Flandre à faire valoir le pour et le contre des écluses projetées en aval d'Audenarde ; s'il y en avait une seule à établir, nous pensons que celle en amont de Gand, en servant à la jonction avec la Lys, suffirait pour les nouvelles nécessités qui nous sont tout-à-fait inconnues.

Ce n'est pas seulement la justice du gouvernement que nous invoquons, mais son intérêt; en pesant nos raisons, il jugera où se trouve l'intérêt général qui se forme toujours de la plus grande somme d'intérêts particuliers.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de la considération distinguée de

Vos très humbles et très obéissants serviteurs,

(*Suivent les signatures.*)

On pose en fait qu'entre Tournay et Audenarde, il existe de 150 à 200 hectares de prairies, qui plus jamais ne recevraient d'eau, si le niveau des plus hautes eaux de l'Escaut était abaissé seulement de vingt centimètres. Ces prairies sont précisément les meilleures : ce sont elles qui forment l'élite de la première classe. Totalement privées d'eau, il faudrait, de toute nécessité, les convertir immédiatement en terres labourables, et ce ne serait certes pas estimer trop haut la moins-value qui en résulterait, que de l'évaluer à 2,000 fr. l'hectare, ce qui, pour tout le littoral de l'Escaut entre Tournay et Audenarde, produirait une moins-value de six cent à huit cent mille fr. En présence de cette moins-value, on est bien venu vraiment de nous promettre, dans cinq ans, une plus-value de 396,000 fr. par le dessèchement des quatre marais dont on parle. Or le projet ne dit mot de ces prairies hautes. Est-ce que réellement il les menace ? Et s'est-on imaginé qu'en n'en disant rien, leurs propriétaires n'y songeraient pas? Non ; et ceux-ci déclarent s'opposer de toutes leurs forces à l'exécution du projet, jusqu'à ce qu'on leur donne une garantie positive qu'en desséchant les marais, on ne privera pas les prairies hautes du peu d'eau qu'elles reçoivent actuellement et qui est nécessaire à leur existence. Au besoin, ces propriétaires protestent, dès aujourd'hui, de tous dommages intérêts ; car il serait inique que ceux qui entendent prendre une part dans la plus-value d'un côté, ne réparassent point les dommages qu'ils produiraient de l'autre.

Ad. Trentesaux.

No 17.

Mémoire de M. Du Ponthois, du 14 *décembre* 1837.

Tournay, le 14 décembre 1837.

Monsieur le Ministre,

Permettez-moi, lorsqu'il s'agit de millions et de tout un pays, de vous prier de lire encore ce mémoire. J'ai l'honneur de vous l'adresser au nom des propriétaires riverains de l'Escaut; mais je le signe seul, parce qu'il est le produit de quelque expérience que j'ai pu acquérir en dirigeant cette navigation. J'y relaterai de nombreux exemples,

pour démontrer combien la prudence est enfin nécessaire afin d'éviter des pertes énormes, comme celles ressenties dans le cours de cette année.

L'Escaut ne ressemble à aucun fleuve : après un cours très borné, il acquiert une profondeur capable de lui faire porter des bateaux de plus de deux cents tonneaux. Son peu de pente même ajoute aux facilités de son importante navigation. Ce défaut de pente rapide n'y cause jamais de ces ravages dont les journaux font fracas. L'on n'y voit point les maisons, les moulins, le bétail entraînés par les eaux. Si les grandes crues y sont plus lentes, leur durée y peut être extrême. La maladie, pour ne point être aiguë, n'en emporte pas moins le malade. Il faut en rechercher les causes pour en pouvoir combattre les effets.

Le bassin, proprement dit, d'un fleuve comprend tout le pays qui, directement ou par les affluents, lui verse ses eaux, depuis la source jusqu'à l'embouchure. Relativement à la navigation d'une partie d'un fleuve, du haut Escaut, par exemple, jusqu'à Gand, il ne comprend plus que le pays servant à l'alimentation. Déjà ici se rencontre une assez grande anomalie. Tandis qu'à la Loire, à la Seine, c'est vers le milieu du cours qu'aboutissent les plus forts affluents, sous des angles qui agrandissent le bassin et grossissent progressivement le fleuve; à l'Escaut, au contraire, la plus grande patte d'oie est dans le Hainaut français, très rapprochée de la source. La Haine, la Trouille, l'Onneau, la Sensée, la Seille, la Scarpe lui apportent de très loin le tribut de leurs eaux. Depuis l'embouchure de la Scarpe jusqu'à Gand, au contraire, l'Escaut ne reçoit plus que de misérables ruisseaux, parmi lesquels la Ronne est le plus considérable. Ils ne suffisent qu'à l'entretien ordinaire du lit : c'est pourquoi le fleuve ne fait que se maintenir dans sa largeur pendant vingt lieues de cours. La chose est ainsi, parce que la Dendre, par son parallélisme, et la Lys, par son angle devenu aigu, reçoivent les eaux de terrains très rapprochés de l'Escaut, pour les lui verser plus bas. De là il résulte que les grandes crues occasionnées par la situation atmosphérique, le sont constamment par les pluies tombées dans le pays en amont d'Antoing. La pente étant forte d'Antoing à Tournay, l'inondation y est sans inconvénient. Ce n'est qu'en amont d'Antoing, et surtout entre Tournay et Audenarde, qu'elle y peut devenir désastreuse.

De même qu'au Nil, la crue des eaux occasionnée par les pluies de l'Éthiopie, serait bien moindre sans le vent de la Méditerranée, périodiquement appelé par la raréfaction de l'air d'Égypte, et qui barre alors le courant; de même l'Escaut, quoique baignant un pays gras, dans un climat humide, n'aurait que des crues fertilisantes et d'un facile écoulement, sans un concours de circonstances extraordinaires. Son cours, plus ou moins vers le nord jusqu'à Gand, y tourne à l'est, puis reprend au nord pour suivre enfin jusqu'à la mer la direction ouest.

Le vent dominant du pays est celui de sud-ouest. Vient-il à souffler en mars et avril, la saison retarde l'écoulement. Le vent vient-il du nord ou de l'est, le courant est ralenti. Si le mois de mai s'écoule sans avoir obtenu l'assèchement presque total des prairies, l'herbe, en poussant, amuse l'eau, et les canaux d'écoulement, vides un soir, sont pleins le lendemain. Il existe donc des difficultés : oserait-on, pour les vaincre, recourir au remède conseillé par M. Vifquain?

La nécessité me reste de dire comment il faut s'y prendre. Je tâcherai de m'acquitter de ce devoir en fournissant des exemples. Lorsque les exemples ne sont pas contraires aux raisons, ils sont les meilleures des raisons.

Au mois d'avril 1817, j'eus l'honneur d'être admis dans le corps des ponts et chaussées. Pour début à Tournay, où j'étais aussi novice à l'Escaut qu'à bien d'autres choses, je reçus l'ordre de faire deux navigations par semaine, sur le motif que, trois mois après, l'on suspendrait la navigation; ordre surpris par l'intérêt de quelques-uns, donné par imprudence et ignorance, et qu'un an plus tard je n'eusse

point exécuté. Les difficultés d'écoulement qui survinrent, aussi bien que le complet désordre de ce qui existait à la rivière et l'absence totale de tous documents et de toute théorie, me firent promptement comprendre la nécessité d'une étude constante de tous les instants et d'une recherche de tout ce qui pouvait m'éclairer dans un service où la science est si fort d'expérience. Voici ce que je découvris.

Jadis l'expérience des siècles avait appris aux magistrats de Tournay qu'en suspendant la navigation pendant quinze jours, à dater de Pâques, époque ridicule parce qu'elle est mobile, moyen absurde quand il n'était pas nécessaire, et en tenant tous les passages ouverts, comme cela se pratiquait à Condé et à Audenarde, les prairies s'asséchaient en grande partie. L'on fermait ensuite les samedis matin, ou, lors des sécheresses, les vendredis soir, et une navigation hebdomadaire filait vers Gand durant le reste de l'année; arrivait ensuite ce qui arrivait.

Le canal qui verse les eaux stagnantes des marais de la Scarpe, ayant, en 1783, empiré la situation des prairies, et la navigation tendant à s'accroître, l'on n'avait point cherché de meilleure condition. Une correspondance de l'époque, que j'ai lue, indiquait suffisamment la plus complète ignorance de tous principes dirigeants, soit à Tournay ou à Audenarde. L'on y découvrait seulement des plaintes réciproques, et surtout combien, en démolissant les fortifications d'Audenarde, l'on avait gêné l'écoulement, par l'encombrement d'un déversoir; combien les meuniers y gênaient aussi la navigation.

A l'entrée des Français, la rivière fut conduite par le lieutenant-colonel du génie, sous-directeur à Tournay. A aucune époque le désordre ne fut si grand. Pour peu que la rivière devînt grosse en hiver, une partie des prairies restait sous l'eau. La navigation était constamment irrégulière, la souffrance universelle : personne alors n'eût osé se plaindre.

Lors de l'établissement du corps des ponts et chaussées, l'ingénieur ordinaire eut domicile à Mons, et l'administration de l'Escaut, livrée à un employé sous le nom de conservateur, resta conduite en l'absence de toute théorie, au point que j'eus à lutter contre tout le monde, lorsque j'établis comme positif que, pour obtenir une baisse, il fallait ouvrir partout à la fois.

Quelques années auparavant, des plaintes avaient porté le sous-préfet de Tournay à réclamer contre les manœuvres à Audenarde, où l'on faisait des retenues artificielles, dès l'automne, afin d'inonder des prairies très élevées, ce qui, lorsque l'hiver eut procuré naturellement une crue suffisante, donnait une masse énorme d'eau à faire écouler. L'on y ajoutait le tort de retenir trop tôt au printemps, pour assécher promptement des blanchisseries situées en aval. Là aussi un faible employé était livré à des suggestions intéressées trop puissantes.

L'Escaut dépasse les berges à 16 pieds 9 à 10 pouces, échelle de Tournay. La crue favorable est celle qui, parvenue de 17 pieds à 17 pieds 4 pouces, cesse de s'accroître après le 1er mars. Plus haut et plus tard, il est difficile de la faire écouler. J'ai fait beaucoup de recherches, pour connaître ce qui, en 1799, avait fait monter l'eau à 19 pieds et demi, sans obtenir autre chose que la présomption de la chute d'un pont et l'idée de la mauvaise administration. Une neige prodigieuse, en février 1807, a produit 18 pieds 6 pouces.

En 1816, une saison très pluvieuse s'étant prononcée vers la fin de mai, et rien n'ayant été modifié dans le service, dès le commencement de juillet il fallut suspendre la navigation. Une éclaircie du temps poussa les bateliers à solliciter le conservateur pour une reprise; celui-ci, voulant bien et n'osant pas, eut la pensée de charger le sous-intendant de Tournay de la responsabilité de cette mesure. Ce fonctionnaire prit bravement un arrêté. L'on descend la grande vanne ; en un jour, le biez vers Antoing

déborde ; quand on la lève, l'inondation prend de plus belle en aval : les foins sont emportés, la perte est énorme.

En 1818, j'avais prévenu M. l'ingénieur d'Audenarde de se défier des manœuvres qu'on lui suggérerait. J'obtins qu'il ne ferait point de retenues en hiver ; mais, au mois d'avril, il céda à vouloir vider par biez. En quinze jours la rivière haussa de trois pieds, elle déborda. Ce ne fut que tard qu'il fut possible d'atténuer le mal, et, malgré cela, un nouveau système de manœuvres combinées entre Antoing et Tournay, força plus tard une baisse telle, que je devins certain d'assécher assez tôt les prairies jusqu'alors réputées *marais,* et cela 19 années sur 20.

L'hiver et le printemps de 1819 furent sans difficultés ; il s'en présenta une fort extraordinaire en été. Après une sécheresse de trois mois, l'échelle de Tournay marquait 8 pieds et quelque chose. Elle avait découvert 3 pieds 9 pouces, écluse d'amont fermée ; jamais cela n'était arrivé. Le dimanche 1^er^ août, il tomba pendant 40 heures en Hainaut, jusqu'au lundi soir, une pluie des tropiques ; en deux jours la rivière haussa de 8 pieds. Si j'avais fait manœuvrer jusqu'alors comme par le passé, ou comme depuis 14 ans, la rivière débordait, les regains étaient perdus, et la navigation gênée. Il n'eût fallu qu'avoir un demi-pied de plus avant la crue. J'observe qu'alors la crainte de manquer d'eau en été ne venait point à l'esprit. Je fis prévenir aux fours à chaux, j'envoyai un exprès à Audenarde et à Gand pour faire tout ouvrir, et j'arrêtai la navigation à l'heure même de mon retour accéléré de Mons. Déjà l'eau dépassait les berges à l'écluse d'Antoing, le conservateur n'ayant vu qu'une chose en mon absence, c'est que le mardi était jour ordinaire d'arrivée des bateaux. En une semaine il n'y avait plus vestige de crue. Les regains étaient sauvés, et trois navigations ayant été faites durant les deux semaines suivantes, pas un bateau ne resta en souffrance. En France, au contraire, les regains de la Scarpe étaient accoulinés, parce que des ingénieurs venus des Pyrénées, pour résider à Valenciennes, n'ont pas le temps d'étudier la Scarpe.

Déjà ici, après deux années d'épreuve, l'on refusait de vendre pour 3,000 fr. le fonds de prairies offertes pour 1,200 fr. en 1815.

1820 et 1823 furent deux années rapprochées, de grandes et difficiles épreuves. Au moyen de soins minutieux pris dès le mois d'octobre, pour tenir l'étiage au plus bas possible, des crues qui auraient dépassé 18 pieds, furent modérées à 17 pieds 7 et 8 pouces, hauteurs déjà bien fortes, et, dès le mois de mai, tous les terrains furent asséchés.

Tous les jours un registre mentionnait la hauteur d'eau, écluses ouvertes ou fermées, ainsi que la situation atmosphérique ; un autre registre, l'heure et la minute des manœuvres d'écluse. Il me fut parfaitement démontré que le seul point de Tournay où la rivière, dans les grandues crues, doublait presque de vitesse par la pression des eaux supérieures ; le seul point où l'on pouvait oser faire avec prudence des retenues artificielles, que j'exécutai avantageusement à Antoing en 1822 ; le seul où l'on pouvait juger de l'utilité de modifier de fois à autre l'ordre établi, exécuter à l'instant ce changement et l'imposer partout ailleurs, ce seul point était la clef de tout le système. En effet, ne retenir jamais à Audenarde en hiver, y retenir le plus tard et le moins long-temps possible en été, c'est tout ce qu'il y a à y faire. Pour que les choses aillent bien, cette écluse devrait dépendre entièrement de Tournay. Que l'on place à Gand un peu trop tôt les poutrelles à revers au pont Madou, et l'écoulement se fera encore. L'on y jugera bien, en été, quand il faut retenir pour la descente des bateaux. Mais qu'à Tournay il y ait la moindre négligence, la moindre imprudence commise en toutes saisons, et tôt ou tard elle portera coup jusqu'à Gand.

C'était en 1820 que le commandant du génie à Charleroy était cause d'une inondation telle, que le conservateur de la navigation fut sauvé en barque à l'étage de sa maison, et que, sans la résistance de l'employé des ponts et chaussées à Ath, la moitié de la ville y eut été mise sous l'eau. Vauban y avait tenu compte de l'expérience : *on* avait cru pouvoir la méconnaître.

Une incroyable fatalité a fait que de fréquents rapports adressés ne laissèrent pas même dans l'esprit d'un seul membre de la députation des états de Hainaut, que l'Escaut était un sujet fort délicat à traiter. Ce fut ainsi que, personne n'ayant pu dire, en 1827, à M. de Beeckman : Prenez garde, il ordonna des expériences qui coûtèrent la bagatelle d'un million aux propriétaires, des maladies aux riverains, une grande gêne et de grandes dépenses pour la remonte, et, finalement, une suspension de navigation au milieu de l'été. Sans doute, ce n'est pas M. le gouverneur qui a fait que l'on fermait des écluses en avril dernier, lorsqu'en lisant un journal on aurait vu qu'une neige abondante couvrait le Hainaut. Je ne dirai pas, comme le journal de Valenciennes, que j'ai ignoré si la crue rapide était due à l'état atmosphérique ou aux mauvaises manœuvres, mais bien que l'on ne manœuvre pas ainsi en de pareilles circonstances, fût-ce pour la navigation, qui s'en serait bien mieux trouvée; mais c'est bien du gouvernement de la province qu'est venu l'ordre de faire, au plus mauvais moment, deux descentes par semaine. La crue n'a jamais atteint 17 pieds; elle devait être bien moindre, elle devait s'écouler vite. Comme essai, sans doute, d'un nouveau réglement, tout le système a été dans le plus complet désordre pendant tout l'été, quant à la régularité.

La perte égale à peu près celle de 1827.

Du haut point où vous êtes placé, Monsieur le Ministre, ce n'est pas la perte éprouvée par les propriétaires pris en masse, qui fixera le plus votre attention. Qu'elle soit d'un quart ou d'un tiers, elle n'équivaut pas à celle ressentie par les consommateurs. Telle prairie produit, année commune, 200 bottes de foin et 100 bottes de regain, dont la première coupe, fauchée, cette année, au 10 septembre, donne 150 bottes de foin médiocre. Si donc il y a perte de moitié sur la production et plus grande cherté relative, la balance résultant du commerce et du produit des chevaux et des bestiaux, a perdu plus de moitié.

Veuillez faire attention qu'en vous citant les grands exemples, je n'ai point encore fait mention de ces résultats lents, mais sûrs, qui font qu'avec des soins assidus, sans jamais s'en départir un instant, l'on peut, en sept années successives, prouver qu'il n'y a point de marais, élever considérablement la valeur de toutes les prairies, encourager les travaux à y faire et qui ont décuplé, obtenir, à la longue, un changement de classes au cadastre, sans jamais suspendre ou interrompre la navigation, ni la gêner en rien, bien au contraire, et avoir le moyen de faire descendre, s'il le fallait, un bien plus grand nombre de bateaux; tout cela avec plus de mauvaises années atmosphériques qu'il n'y en a eu depuis quatorze ans, des prairies et une rivière en moins bon état; car j'ai une forte présomption que le débouché de Gand a gagné.

Toutes les expériences ont été faites. La théorie est renfermée dans le mémoire que, sur sa demande, j'ai adressé à M. de Beeckman en 1827. Avec une multitude de documents, il ne doit falloir ni un astronome, ni un ingénieur choisi entre tous; mais il faut une personne ferme, à l'abri de céder à aucune obsession, aussi libre d'entraves que je l'étais, et n'ayant d'autre service que celui qui ne doit pas lui ôter la moindre responsabilité d'intérêts bien plus grands que ceux de tout le service ordinaire. Il faut surtout de la fixité, et au lieu qu'il puisse être jugé aveuglément, loin de l'Escaut, sur un cri d'alarme poussé par l'intérêt personnel, il faudrait peut-être une commission locale d'enquête permanente, qui transmettrait aux générations la tradition des faits et celle de l'expérience, et mettrait absolument à l'abri des désastres déjà ressentis, surtout lors de la mort, du remplacement ou du noviciat du directeur de la navigation.

Agréez, etc.

Du Ponthois.

N° 18.

Observations sur l'avant-projet de la canalisation de l'Escaut, par les propriétaires et intéressés à Autrive.

D'après le mémoire d'avant-projet pour la canalisation de l'Escaut, de Tournay à Gand, par coupures des grandes sinuosités et barrages, et pour le dessèchement des marais, il devrait se faire trois coupures de l'Escaut dans les limites de la commune d'Autrive.

Ces trois coupures auraient une longueur d'environ. . . . . 582 mèt.
et les trois courbes ou sinuosités, une longueur d'environ. 2,182

Différence de longueur, seize cents mètres 1,600

En admettant que les frais d'un bateau de 200 tonneaux, pour descendre de la frontière à Gand, distance de 112,378 mètres, portent 108 fr., les frais pour parcourir les 1,600 mètres, ne seront que de fr. 1-54; et, en supposant qu'il passera 2,500 bateaux par an, les frais seraient de la somme de . . . . . fr. 3,850 00

En remontant, les frais portant 114 fr, ceux pour parcourir la dite distance de 1,600 mètres, seraient de fr. 1-61 par bateau, et admettons qu'il en passerait 1,560, ci. 2,515 00

Avantage pour la navigation . . . . . fr. 6,365 00

Désavantage présumé.

1° Le sol, pour le lit de 34 mètres, plus 16 mètres pour les deux bases des chemins de halage, de 4 mètres de largeur du dessus, ensemble 50 mètres, sur une longueur de 582 mètres, présente une surface de 2 hectares 91 et coûtera, à raison de 7,000 francs l'hectare. . . . . fr. 20,370 00

2° Le creusement du lit à 33 mètres au haut, et 27 mètres au fond, sur une profondeur seulement de 5 mètres, comporte un déblai de 87,300 mètres, et coûterait à raison de fr. 0-80 par mètre cube. . . 69,840 00

90,210 00

Intérêts de la dite somme à 4½ p. % . . . . . fr. 4,059 45

Les prairies de première classe ne pouvant plus être irriguées par l'Escaut, une étendue d'environ 15 hectares devra être mise en culture. Ces prairies sont évaluées au cadastre à un revenu net de 238 fr. l'hectare, ci . . . . . fr. 3,570 00

Les terres de 2e classe dont ces prairies ne pourront atteindre la valeur, étant évaluées à 80 fr. l'hectare. . . . 1,200 00

Reste une diminution de revenu ou perte de . . . . . 2,370 00 = 2,370 00

Autant pour l'autre rive de l'Escaut. 2,370 00

Autres prairies, d'une étendue d'environ 18 hect., qui vont diminuer d'une classe, par le défaut d'irrigation, et ainsi d'un revenu net de 55 fr. l'hectare. . . 990 00

9,789 45 = 9,789 45

Différence en désavantage, ou perte de 3,424 45

La perte pour les propriétés foncières ou pour la généralité, serait d'environ la moitié plus grande que l'avantage que la navigation en pourrait retirer ; il est donc évident que les trois coupures dont s'agit ne peuvent avoir lieu pour l'intérêt général.

Ce désavantage pour les propriétés foncières resterait, quoique les avantages de la navigation diminuassent considérablement par les mines de charbon découvertes près de Bruxelles, et récemment concédées sous une surface de plus de 3,000 hectares. Ces mines, qui pourraient être en pleine activité avant que les travaux de l'Escaut ne fussent achevés, fourniront la houille aux villes de Bruxelles, Anvers, Termonde, Gand etc., et leurs environs.

A quoi on pourrait ajouter les exhalaisons insalubres des eaux croupissantes de la partie de l'Escaut qui sera supprimée, et qui n'est qu'à 50 mètres de distance au sud du groupe des maisons qui forment le chef-lieu de la commune d'Autrive.

Et, quoique les intérêts particuliers ne doivent point entrer en ligne de compte, ils sont ici assez considérables pour mériter quelqu'attention. Une trentaine de familles seraient sans travail, et réduites à la plus affreuse misère, par la suppression des rivages, sur la partie supprimée près du chef-lieu de la commune; et aussi plusieurs petits cabaretiers et boutiquiers ne pourraient subsister sans l'affluence qu'y attirent ces rivages, outre que les marchands devraient se déplacer à grands frais et pertes, qui seraient encore augmentés par les difficultés de recouvrer leurs créances.

Passant à quelques considérations sur l'Escaut en général, on doit dire que tous les bateliers sont d'un avis unanime qu'un barrage à Autrive, où les basses de l'Escaut sont les plus fortes, serait plus que suffisant; et, pour concilier les intérêts de la navigation avec ceux de l'agriculture, il conviendrait de faire ce barrage à sept passages, chacun de 5m,20, afin que l'ouverture fît compensation à la résistance qu'opposeront les ouvrages entre les passages, à l'écoulement de l'eau.

L'auteur du projet prétend, au moyen de quatre nouveaux barrages, des coupures et redressements de quelques courbes de l'Escaut, faire un grand avantage et à la navigation et à l'agriculture.

Il établit une augmentation de droits pour la descente, par bateau de 200 tonneaux, de la frontière à Gand, de. . . . . fr. 33 00
et, pour la remonte de Gand à la frontière, de. 28 00
et, faisant comparaison de ces frais avec les frais actuels de navigation, il s'écrie :

« On restera convaincu des avantages considérables du projet, lorsqu'on saura que » la somme totale des frais de conduite et de halage s'élève,

» De la frontière à Gand, par bateau de 200 tonneaux . . . . . fr. 108 00
» De Gand à la frontière en remonte, par bateau de 200 tonneaux. . 114 20

222 20

» Ce qui revient à fr. 0-54 par tonneau en descente, et fr. 0-57 par tonneau, en » remonte.

» Or, il est évident, pour quiconque aura examiné avec attention les données du » projet, et leurs résultats immédiats, que les frais de l'espèce ci-dessus, seront, sans » aucun doute, réduits à moins de la moitié, en outre des avantages d'une navigation » certaine en tous temps de sécheresse, avec bien moins de frais d'assurance pour périls » et avaries qui ne seront plus que très ordinaires. »

En examinant les données, on trouve les résultats immédiats tout-à-fait contraires à ceux promis.

En effet, les quatre barrages n'ayant chacun qu'une ouverture de 20m,824, tandis que la largeur de l'Escaut est d'environ 33 mètres, l'Escaut sera ainsi, aux barrages, rétréci de 12 mètres, et les ouvrages entre les quatre passages de chaque barrage

heurteront contre les eaux. De ces obstacles il résultera, même en hiver, quand tous les barrages seront ouverts :

1° Que l'eau sera de $0^m,5$ à $0^m,8$ plus haute devant le barrage qu'en dessous ;

2° Qu'en diminuant ainsi la pente naturelle, la vitesse du courant sera considérablement diminuée.

Les bateaux en descente sont tous chargés à un enfoncement de 2 mètres plus ou moins. C'est le courant qui les entraîne avec rapidité, de sorte qu'un bateau fait en hiver, avec un peu de vent, le trajet de Tournay à Gand en deux jours.

Ces bateaux ne feraient plus le trajet en trois jours, quand les travaux du projet auraient été exécutés.

Ainsi, les frais actuels étant de. . . . . fr. 108 00
les frais alors seront :

1° La moitié en sus. . . . . fr.	54 00	87 00
2° Les droits nouveaux	33 00	

Il y aura donc, par chaque bateau en descente, une perte de 87 fr., au lieu de bénéfice.

Les bateaux en remonte, dont le nombre n'est que des trois cinquièmes du nombre de ceux en descente, sont presque tous à vide, et n'ayant que $0^m,2$ à $0^m,4$ d'enfoncement. La moindre vitesse du courant ne pouvant compenser la perte de temps dans les passages des barrages, ils ne gagneront rien sur les frais de voyage, et, au contraire, seront obligés à payer 28 fr. pour les nouveaux droits : encore perte réelle.

Ainsi, la navigation n'obtiendra que de grands désavantages par les ouvrages du projet.

Le projet promet aussi aux propriétés prairies qui bordent l'Escaut, des avantages incalculables, sans cependant développer comment cela se fera ; une telle proposition ne peut nous convaincre.

D'abord, les prairies au-dessus de Tournay, bien irriguées, sont toujours déchargées de leurs eaux, un mois au moins plus tôt que celles au-dessous de Tournay; ces prairies qui n'ont plus d'eau à la fin du mois de mars ou aux premiers jours d'avril, n'ont pas trop long-temps l'eau pour avoir toute la fécondité et la bonté que la nature du sol leur peut procurer.

Pour les prairies sur les bords de la Scarpe, serait-ce bien à nous de les améliorer à nos frais et à nos dépens?

Les prairies entre Tournay et Audenarde, sont celles qui vont souffrir considérablement par les ouvrages du projet.

Il a été dit ci-dessus, que, par les barrages trop étroits,

1° L'eau sera, quand tous les passages seront ouverts, en hiver, de $0^m,5$ à $0^m,8$ plus élevée devant que derrière les barrages.

2° En diminuant ainsi la pente naturelle, la vitesse du courant sera considérablement diminuée.

On y ajoutera qu'il faudra bien plus de temps pour qu'après l'hiver, la rivière puisse parvenir au même niveau de baisse auquel elle parvient maintenant.

Il résultera de cela que les eaux, au lieu d'atteindre la baisse ordinaire vers la mi-avril, ne l'atteindront peut-être pas à la mi-mai, et, par conséquent, plus d'un mois trop tard pour la pousse des herbes; il est à croire qu'on ne pourra remédier par le jeu des barrages, parce que l'eau n'aurait pas atteint une baisse convenable pour que ce jeu puisse être assez sensible. Les sept dixièmes de cette immense étendue de prairies entre Tournay et Audenarde, diminueront de la moitié de leur valeur, outre la perte des prairies de première classe bordant les sinuosités coupées.

Quant au dessèchement des marais d'Hérinnes, Pottes, Escanaffles etc., le barrage

à Autrive pourrait seul lui procurer tous les avantages, par un fossé droit qui aurait même chute que l'Escaut, sur une plus petite distance que l'Escaut.

Mais l'amélioration de ces marais n'est point si facile qu'on se l'imagine : on peut, à grands frais, relever tant soit peu le terrain par un grand nombre de fossés, mais on ne peut détruire la nature des mauvaises herbes qui reprennent toujours.

Des essais ont été faits à Avelghem dans des prairies basses, mais qui sont à plus de 2 mètres plus hautes que le plafond de l'Escaut, dans un terrain meilleur que celui des marais dont s'agit, de différentes manières à différentes époques, et tout récemment sans jamais réussir.

On a détruit les racines des herbes, puis on a fait des fossés, relevé le terrain de plus de $0^{m},2$; on y a semé de plusieurs espèces de premières qualités d'herbes; tout dépérit et, à la troisième année, on n'a plus rien de ce qu'on a semé; le terrain se repeuple de ses anciennes herbes, qui sont l'iris, le glayeul, les queues de chat, gros roseaux, le glayeul tranchant (*zagge*), pompes et autres plantes aquatiques. Ces prairies sont évaluées au cadastre à un revenu net de 33 fr. l'hectare.

De toutes ces observations il résulterait que la canalisation de l'Escaut :

1° Serait désavantageuse à la navigation même ;

2° Serait très désavantageuse aux prairies riveraines ;

3° Qu'elle ne pourrait favoriser le dessèchement des marais.

On peut observer encore que la navigation de l'Escaut diminuera considérablement, par la mise en exploitation des mines de houille près de Bruxelles, dont il a été parlé ci-dessus, et que cette navigation deviendrait presque nulle, si le système des chemins de fer s'établissait.

Fait à Autrive, le douze avril mil huit cent trente six. (*Suivent les signatures.*)

N° 19.

Procès-verbal d'enquête, du 13 *juin* 1836 (Hainaut).

Ce jourd'hui, treize juin mil huit cent trente-six,

Nous, soussignés, membres de la commission d'enquête instituée en vertu de la loi du 19 juillet 1832 et de l'arrêté royal du 18 du dit mois, nommés par arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 21 avril 1836, et autre arrêté de la députation provinciale du Hainaut, du 16 mars précédent, à l'effet d'examiner le projet, soumis par le gouvernement, pour la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de réunion de ces deux rivières, par un canal de jonction à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem,

Nous sommes réunis à l'hôtel du gouvernement provincial, à Mons, en suite de convocation de M. le gouverneur,

Sont présents à la séance :

MM. Harmignie, membre de la députation provinciale, président ;

Charles Letoret, négociant à Mons;

Frédéric Corbisier, négociant à Frameries ;

Letellier, avocat à Mons ;

Charles Lecocq, de Tournay ;

Rainbeaux, propriétaire de mines à Hornu ;

Legrand-Gossart, négociant à Mons;
Delneufcourt, ingénieur des mines à Mons;
Dehulst, bourgmestre de Tournay;
Lehon, notaire à Antoing,
et Dumont-Dumortier, chaufournier à Tournay.

MM. Vifquain, inspecteur, et Noël, ingénieur des ponts et chaussées, interviennent à la séance.

La commission se trouvant réunie, tous les membres présents, la délibération est ouverte.

M. le président dépose sur le bureau, le plan et toutes les pièces de l'instruction.

Il est donné successivement lecture :

1° De l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 6 février 1836, qui ordonne que le projet sera soumis à des commissions d'enquête, nommément dans la province du Hainaut.

2° Autre arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 25 avril suivant, qui autorise MM. les ingénieurs à assister à la réunion des commissions d'enquête.

3° L'arrêté de M. le ministre, portant nomination des membres de la commission, pour la province du Hainaut, en date du 21 avril.

4° L'arrêté de la députation, portant nomination de cinq membres de la commission, en date du 16 mars.

5° Les avis, procès-verbaux de publication, et les feuilles dans lesquelles cet avis a été publié.

6° Le mémoire à l'appui du projet de canalisation, fait et dressé par M. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées, en date du 24 décembre 1835.

7° Le registre d'inscription ou d'annotation des réclamations ou observations, tenu au gouvernement provincial, ouvert le 15 février et clos le 15 avril, d'où il se voit qu'il n'a été remis d'autres observations que celles de l'administration de la commune d'Escanaffles, relatives à l'emplacement d'un barrage.

8° La requête de la dite administration, à l'appui de sa demande (1).

9° La dépêche de M. le ministre de l'intérieur, du 1er avril 1836, qui prescrit le dépôt des plans et mémoire à la régence de Tournay.

10° Les certificats d'annonce de ce dépôt.

11° La lettre de MM. les bourgmestre et échevins de Tournay, du 30 avril.

12° Le procès-verbal de ce collége, en date du 25 du dit mois, constatant ce dépôt et les oppositions et observations qui lui ont été remises, telles que :

A. Opposition par MM. Du Ponthois, Paris, Vifquain et autres propriétaires de prairies riveraines de l'Escaut.

B. Opposition par l'administration communale de Pecq.

C. Autre par l'administration d'Esquelmes.

D. Autre par le bourgmestre d'Hérinnes.

E. Autre par le bourgmestre de Pottes.

F. Autre par le notaire De Guffroy, agissant au nom de MM. Roussel, Requillard et Boyaval (2).

---

(1) Les pétitionnaires demandent que le barrage avec pont, projeté à Autrive, soit placé à Escanaffles, ou un bac de passage existe déjà. La même demande est faite par la commune d'Avelghem.

(2) La pièce cotée *A* est textuellement reproduite ci-dessus, page 55. Les pièces cotées *B, C, D, E* et *F* ont trait à quelques détails du projet, plutôt qu'à la canalisation considérée dans son ensemble. En voici l'analyse succincte :

B. Réclamation de l'administration communale de Pecq, du 22 avril 1836. — Opposition à la construc-

13° La réclamation du conseil communal d'Avelghem, adressée, par M. le commissaire du district de Courtray, à son collègue de Tournay (1).

La commission, après avoir entendu M. l'inspecteur des ponts et chaussées, et délibéré sur le tout, se référant aux observations et développements consignés dans une note rédigée par un de ses membres (2), et dont la commission a adopté entièrement le contenu, laquelle note sera, en conséquence, annexée au présent avis, émettant son opinion, d'abord sur la canalisation de l'Escaut, déclare, à l'unanimité, que la canalisation de l'Escaut est d'utilité publique.

S'expliquant ensuite sur les travaux à faire pour cette canalisation, elle estime, à la majorité de dix voix, qu'il y a lieu d'y procéder conformément au projet, nommément à cause de la facilité qu'elle procure au commerce de retour. Un membre a été d'avis que la canalisation, entre Tournay et Audenarde, pourrait être suffisante avec une seule écluse, ce qui diminuerait la dépense.

Quant aux travaux à faire entre Audenarde et Gand, la commission, à l'unanimité, a adopté le projet.

En ce qui concerne la canalisation de la Lys, la commission, à l'unanimité, a émis l'avis qu'il y avait utilité publique, de la manière proposée.

Et, quant au canal de jonction, elle a aussi, à l'unanimité, déclaré l'utilité publique, conformément au projet; elle regarde le projet de ce canal de jonction, comme de la plus grande utilité pour la navigation vers la Lys, qu'elle abrège d'une manière sensible, en évitant les désagréments et les frais exorbitants de la navigation actuelle. Non-seulement cette communication, entre l'Escaut et la Lys, est d'une grande utilité à la navigation intérieure, mais encore elle crée une nouvelle source de débouchés vers la France.

Ayant ensuite examiné le projet, sous le rapport du mode d'exécution, la commission pense que les droits de péage sont généralement trop élevés, et qu'il est convenable de les diminuer, dans l'intérêt du commerce.

Elle estime que le moyen d'y parvenir est de fixer le terme de remboursement des dépenses, à quatre-vingt-dix ans, soit que le gouvernement trouve convenable de faire les travaux pour son compte, au moyen d'un crédit ou d'un emprunt, soit en mettant l'entreprise en concession particulière, en se réservant, dans tous les cas, la direction et la surveillance de la navigation.

Enfin, la commission émet le vœu que le droit de péage ne soit acquitté que sur la charge réelle, soit en descente soit en remonte, avec exemption de droit sur le tonnage des bateaux vides, et qu'il sera facultatif au batelier de payer le droit en une seule fois et à l'avance, au premier bureau, pour toute la distance qu'il voudra parcourir.

---

tion de nouvelles écluses entre Tournay et Audenarde, motivée sur ce que les prairies de la commune ne pourront plus se dessécher, et que les affluents d'eau inonderont les terres basses de la commune.

C. Réclamation de l'administration communale d'Esquelmes, du 23 avril 1836. — Même opposition que celle de la commune de Pecq.

D. Réclamation de l'administration communale d'Hérinnes, du 22 avril 1836. — Observations sur les coupures projetées à Warcoing et à Hérinnes; opposition au dessèchement projeté des marais d'Hérinnes.

E. Réclamation de l'administration communale de Pottes, du 22 avril 1836. — Opposition à ce qu'aucune espèce de travaux d'irrigation ou de dessèchement soit exécutée pour les prés indûment qualifiés de *marais de Pottes*.

F. Réclamation de M. De Guffroy, notaire à Estaimbourg, au nom de MM. Roussel, Requillard et Boyaval, propriétaires de prairies situées à Warcoing, en date du 23 avril 1836. — Opposition en ce qui concerne l'une des coupures projetées à Warcoing.

(1) Cette réclamation, qui porte la date du 7 avril 1836, tend à ce que le barrage avec pont, projeté à Autrive, soit établi à Escanaffles, de manière à établir une communication entre Escanaffles et Avelghem.

(2) Cette note forme l'annexe n° 20, voir pag. 71.

La commission manifeste le vœu que l'on interprète dans le sens le plus large, au profit des propriétaires riverains, les dispositions de la loi de 1807, pour autant qu'elle soit applicable, relatives à la portion contributive pour améliorations, prétendus résultats de la canalisation.

En séance, à Mons, en l'hôtel du gouvernement, le dit jour, treize juin mil huit cent trente six. (*Suivent les signatures.*)

N° 20.

Note de M. Legrand-Gossart, membre de la commission d'enquête, en date du 13 juin 1836, à laquelle la commission a adhéré.

Messieurs,

Les avantages à retirer de toute amélioration quelconque, quand il s'agit de construction de routes, de canaux, de chemins de fer, doivent consister dans un rabais notable sur les droits établis, sur les frais du voyage et dans l'accélération des transports : sans ces conditions, toute dépense devient inutile, puisqu'elle ne peut être profitable au commerce en général, pour qui ces améliorations sont proposées et doivent s'exécuter. C'est particulièrement aux transports des matières pondéreuses que doivent s'appliquer ces principes d'économie publique.

Nous aurons à examiner, Messieurs, si les améliorations projetées comportent ces conditions essentielles; je vais, succinctement, si vous le désirez, vous exprimer ma pensée à cet égard.

L'Escaut, la Lys et la jonction de cette rivière avec ce fleuve, d'Eeke à Deynze-Petegem, dont les projets vous sont soumis aujourd'hui, sont susceptibles d'une bonne navigation par l'exécution des travaux qu'ils réclament depuis long-temps; leurs parcours se trouvent souvent entravés de difficultés de différentes natures qui font perdre aux consommateurs des Flandres et du Brabant, ainsi qu'aux producteurs du Hainaut, une partie notable des bienfaits que doivent leur procurer deux cours d'eau aussi avantageusement placés pour l'agriculture et l'industrie de ces quatre provinces : je les ai parcourus, comme batelier, pendant dix ans, je peux, sous ce rapport, vous parler d'expérience.

Pour comparer les avantages que doit procurer l'exécution des projets qui vous sont soumis, il faut, avant tout, connaître les désavantages de ces deux navigations, tant à la descente qu'à la remonte, de combien de droits, de frais inutiles, et d'abus elles sont grevées.

Navigation de l'Escaut.

La navigation de l'Escaut commence pour la Belgique à l'amont d'Antoing. Le bief de ce fleuve, entre Condé et cette écluse, se trouve partagé depuis la construction de l'écluse de Rodignies. Cette dernière est et sera toujours un obstacle à la descente des bateaux chargés, venant du canal de Mons par celui d'Antoing, dont le nombre

moyen est d'environ 2,200, et le port commun de 200 tonneaux (1); ce nombre peut remonter à un total de 3,300, comme il était avant 1831, si la paix était conclue avec la Hollande.

La retenue des eaux qu'opère l'écluse de Rodignies, entre Gœulzin et Fresnes, sur une longueur de dix mille mètres environ, est souvent la cause, notamment en été, que la majeure partie des bateaux chargés, venant du canal de Mons, ne peuvent descendre le mardi, jour de navigation, à l'écluse d'Antoing; dès lors il y a perte de deux et quelquefois de trois semaines pour les mariniers, et, pour les consommateurs, danger de ne pas recevoir le charbon, la chaux, les pierres, en temps opportun; ce qui peut les obliger à devoir laisser chômer leurs usines et à suspendre le travail des ouvriers.

Dans les pénuries d'eau, telles qu'elles ont eu lieu en 1834 et 1835, les bateaux qui se trouvaient à la queue des rames, ont séjourné jusqu'à cinq et six semaines dans le bassin de Péronne, et, quand ils pouvaient partir à la queue de ces rames, ils se trouvaient compromis dans les sinuosités entre Tournay et Audenarde. Les bateliers, parfois, sont obligés de faire alléger leurs bateaux dans la crainte de les voir échouer sur la vase, où le défaut d'eau les retient.

Il faut, sur l'Escaut, quatre hommes constamment à bord, pour la conduite d'un bateau chargé, compris le propriétaire, qui est obligé de les nourrir et de les héberger pendant six jours, pour faire le parcours de 22 lieues; il doit, en outre, payer leur salaire à raison de quatre francs et demi par homme et par journée, et, quand la navigation est irrégulière, il en coûte davantage encore pour éviter les frais considérables qu'occasionne l'inondation ou le défaut d'eau.

Dans les crues, lorsque les eaux débordent et se déversent dans les prairies le long de l'Escaut, la marche des bateaux est aussitôt interrompue; ils ne peuvent même remonter ce fleuve à vide, ils retournent souvent de Gand par la Lys, la haute et basse Deule, la Scarpe, passent par Condé, pour rentrer sur le canal de Mons. Ces inconvénients cesseront en grande partie, et dureront moins long-temps, par la suppression d'une partie des sinuosités de l'Escaut et de la Lys, qui permettra, par les redressements, un écoulement et un assèchement plus faciles et plus rapides.

Les écluses à construire sur les différents points indiqués au projet, faciliteront désormais la navigation descendante et ascendante, sans aucune crainte de danger pour le bateau chargé; l'exigence des haleurs sera moins grande, et leur nombre sera diminué : au lieu de cinq hommes pour traîner un bateau vide, trois, et même deux, suffiront, suivant les saisons et les jours; il en sera de même des voituriers d'Escanaffles qui, en hiver, ne conservent aucune limite dans le prix du halage jusqu'à Tournay; ils ont parfois exigé la somme de 40 francs, tandis qu'en été ils demandent 12 et 13 fr. Ce dernier prix, pour parcourir *huit lieues*, comparé à la somme de 12 francs, que les compagnons de Tournay exigent des mariniers étrangers, quelle que soit la dimension du bateau, pour le halage de la traverse de cette ville, est très minime. Cette exigence est injuste, elle est même contraire à un arrêté de l'ancien gouvernement, qui empêche ces distinctions.

Par les améliorations projetées sur l'Escaut, le commerce de retour entre Anvers, Bruxelles, Tournay, Gand et Mons sera rendu possible et facile; il ne faudra plus, comme à présent, cinq et six semaines pour faire ce trajet à grands frais; les écluses ou barrages à construire, sur cette rivière, faciliteront, en tout temps, la descente et la remonte; les bateaux chargés n'éprouveront plus de lenteur et ne courront plus aucun danger dans leur marche.

---

(1) Il faut ajouter aux 2,200, les bateaux destinés pour Dunkerque, passant par Condé; ce qui peut élever ce nombre à 2,700, terme moyen.

Le prix moyen du frêt de Jemmapes à Gand, est ordinairement de 4 francs 25 centimes par tonneau, ou de 990 francs pour la charge d'un bateau du port commun de 200 tonneaux.

Les frais et droits à payer pour faire ce trajet (32 lieues), s'élèvent à la somme considérable de fr. 585-04, ou fr. 18-28 par lieue, dépense beaucoup trop élevée en navigation ; et, dans cette dernière somme, ne sont pas compris le salaire du batelier ni le bénéfice que doit faire son bateau.

D'Antoing à Gand les bateliers ont à payer :

1° Pour droits.	fr. 32 93
2° Pour frais à la descente et à la remonte.	fr. 248 35
Ensemble.	fr. 281 28

ou fr. 12-79 par lieue d'une navigation ordinaire, que la nature a presque formée, et dont les travaux d'art existants ont dû être remboursés depuis long-temps.

C'est donc particulièrement sur la somme de fr. 281-28, et sur la facilité du parcours, que la canalisation de l'Escaut doit procurer une réduction notable et, par conséquent, un avantage réel au commerce. C'est en quoi doit résider, me semble-t-il, la véritable utilité publique de cette amélioration.

Vous aurez, Messieurs, à examiner le droit proposé, et à émettre le vœu, je pense, de supprimer ceux établis au passage des écluses d'Antoing, de Tournay, d'Audenarde et Gand, que le nouveau péage doit remplacer ; vous aurez aussi à considérer que c'est la charge réelle qui doit payer le droit en raison de l'immersion possible, et non le bateau vide, ce qu'on appelle vulgairement *tonnage,* c'est-à-dire le bois du bateau, déduction de son tirant d'eau à vide ; système supprimé avec justice en France par la loi du 22 mai 1834, rendue pour faciliter la perception des droits de navigation établis sur la Seine et l'Oise.

Pour obtenir de la célérité en navigation, il ne devrait y avoir aucun droit à payer par les bateaux vides : ils ne font dans leur marche aucune dégradation sur les rivières qu'ils parcourent. Ce serait du reste un acte de justice qui est encore à désirer en Belgique ; il est plus d'une considération qui doit militer en faveur de la proposition que j'ai l'honneur de vous soumettre, *d'émettre le vœu de ne faire payer le droit que sur la charge réelle, avec faculté de l'acquitter au premier bureau en une seule fois,* parce qu'il arrive souvent que les receveurs de navigation, quel que soit le parcours à faire, ne veulent pas se déranger le matin de bonne heure, le midi, ni le soir ; ils arrêtent ainsi la marche des bateaux chargés et vides, en telle sorte que, s'ils les retiennent deux heures de ce chef chaque jour, c'est une perte de vingt cinq jours, chaque année, pour la masse. La comptabilité est aussi moins susceptible d'abus, moins coûteuse, et beaucoup plus simple. Ce sont ces motifs, et bien d'autres encore qu'il serait trop long de vous énumérer, et que l'expérience n'a que trop fait connaître sous le régime français, qui ont fait proposer par M. le directeur général des ponts et chaussées en France, ce système, qui a été accueilli par la législature, et qui a complètement satisfait la marine de l'Oise et de la Seine.

Droits établis et à établir.

J'ai démontré plus haut que la somme des droits et des frais à acquitter, depuis et à l'amont d'Antoing jusques dans Gand, et le retour au même point, s'élevait par voyage à fr. 281-28 c. ou fr. 1-41 c. par tonneau ; l'auteur du projet ne les porte qu'à fr. 222-20 c. ou fr. 1-11 c. par tonneau. Vous verrez, Messieurs, que, dans la somme de fr. 281-28 c., il n'y a présentement à payer en droits établis, au passage des écluses d'Antoing, de Tournay, d'Audenarde, de Gand, que la somme de fr. 32-93 c. La canalisation de l'Escaut devra donc apporter une forte réduction dans la dépense des frais qui s'élèvent à fr. 281-28 c. D'après le dire de M. l'inspecteur Vifquain, cette réduction serait de moitié sur la somme de fr. 222-20 c. (fr. 111-10 c.). S'il en était

ainsi, la somme de fr. 281-28 c. serait réduite à fr. 170-18 c. ; mais le nouveau droit proposé étant de 16 ½ c. à charge et de 14 à vide par tonneau, ou fr. 61 pour un bateau de 200 tonneaux, parcourant le trajet d'Antoing à Gand, il en résultera que les péages actuels seront augmentés de fr. 28-07 c., et, si le droit proposé était admis, la réduction par bateau ne serait en réalité que de fr. 83-03 c. Cependant il faut ajouter à cette diminution, l'avantage de la célérité du parcours, par conséquent, le gain du temps, de la dépense supprimée pour la nourriture des ouvriers inutiles, de la conservation du bateau, et les produits du commerce de retour.

J'estime donc que la canalisation de l'Escaut pourra avoir pour résultat, si les droits actuels sont abolis, et si la perception se fait sur la charge réelle à raison de 15 c. par tonneau, une diminution notable qui devra réduire le prix du frêt de fr. 150 au moins par voyage ; un bateau pourra en faire largement cinq chaque année.

Remarquez encore, Messieurs, que ce droit proposé à raison de 15 c. par tonneau, qui, probablement, sera réduit de deux tiers à l'embouchure du canal projeté de l'Espierres, vu le parcours réduit jusqu'à Gand, tient à une des conditions vitales de la réalisation de ce projet, et de l'exécution du canal projeté par la vallée de la Trouille, qui ont essentiellement besoin de trouver de grands débouchés pour les transports de nos produits pondéreux, qui peuvent seuls alimenter les dépenses d'exécution de ces canaux, et sans lesquels il n'y a pas de construction possible.

Tels sont les avantages que le commerce de houille, de la chaux, des pierres, des bois, du fer, des marbres réclame depuis long-temps, et qui sont devenus indispensables par l'augmentation toujours croissante du combustible, premier moteur de l'industrie, de même que ces matières pondéreuses, sans lesquelles on ne peut construire les fabriques etc., et qui manquent généralement en France.

En réduisant le droit à 15 c. par tonneau de la charge réelle, au lieu de 16 ½ qu'il est proposé par l'auteur du projet, pour le plein, et 14 c. pour le vide, ce qui donnerait alors un péage par bateau du port de 200 tonneaux, pour le parcours entier de l'Escaut, la somme de fr. 30, il y a lieu de croire, Messieurs, en considérant la progression de cette navigation, que, quel que soit le mode de concession que choisira le gouvernement, si le concessionnaire obtient la perception pour un plus long terme que celui proposé, c'est-à-dire pour quatre-vingt dix ans, il aura encore largement 8 p. % du capital à dépenser.

J'observe aussi qu'il n'y a pas les mêmes chances à courir que dans une entreprise nouvelle; c'est une navigation fréquentée, dont le chiffre des expéditions est connu; il ne fera que s'accroître de beaucoup, notamment par les exportations, et plus encore, si nos relations se rétablissent avec la Hollande.

Dessèchement des marais d'Hérinnes, de Pottes et d'Escanaffles.

Lorsqu'on a parcouru ces prairies en tous sens, on doit reconnaître de bonne foi que c'est à la masse d'eau qui croupit long-temps après les hivers pluvieux, et à leur défaut d'écoulement vers l'Escaut, qu'elles doivent d'avoir perdu leur état naturel. Les travaux projetés pour améliorer leur situation, l'exécution des écluses qui maîtrisera désormais la baisse ou la hausse des eaux, et la suppression des sinuosités qui en facilitera l'écoulement, pourront rendre au sol la valeur qu'il possédait avant que le fond de ces prairies se fût creusé en dessous du lit de l'Escaut dans beaucoup d'endroits.

Ce ne sont pas les travaux des particuliers qui pourront jamais assurer l'entier écoulement des eaux croupissantes; il en restera toujours une certaine quantité dans les plats-fonds; et, si cette quantité disparaît parfois, dans les étés chauds et secs, par les rayons du soleil, leur séjour n'a pas moins avec le temps, formé de ces prairies des marais plus ou moins insalubres, qui ne cesseront de l'être que par l'exécution des travaux proposés pour les assécher entièrement.

Il vous restera à reconnaître, après l'examen de cette partie du projet, l'utilité publique pour les dessèchements de ces marais, et si l'emploi de la loi du 16 septembre 1807 doit être applicable à l'espèce. Je ne saurais émettre d'opinion sur la dépense et le produit réclamé; vos connaissances locales y suppléeront.

Canal de jonction de l'Escaut à la Lys.

La jonction de l'Escaut à la Lys, à partir d'Eeke, village situé à cinq lieues de Gand, par la navigation de l'Escaut, est une de ces améliorations dont la carte de navigation indique tout l'avantage; son bien-être, pour les consommateurs et pour les mariniers, est incontestable. C'est enfin l'échange d'un parcours fayeux et inutile, d'environ neuf lieues par eau jusqu'à Deynze, contre un canal de la longueur de cinq à six mille mètres, réunissant deux grandes navigations, et qui aura pour effet de diminuer considérablement les frais de ce parcours, le danger et le temps qu'il en coûte inutilement, pour faire ce trajet par Gand.

L'état de ces frais, ci-joint, vous convaincra, Messieurs, que, pour parcourir actuellement ce trajet, à part de la perte de temps qui consiste au moins en six jours, il faut dépenser la somme énorme de 414 fr. 50 c., ou 44 fr. 04½ c. par lieue, compris l'usure du bateau, des cordages et agrès. Il n'est pas d'exemple en navigation régulière, d'une dépense aussi considérable d'argent et de temps, pour faire un trajet de neuf lieues environ; je laisse encore de côté les dangers que court le bateau en hiver à l'amont de la ville de Gand, près du Stroppe, et au passage de cette ville.

C'est aux corporations privilégiées, et aux haleurs de cette grande ville que les mariniers doivent de payer des frais aussi considérables et aussi injustement exigés pour la traverser. Les hommes qui en font partie travaillent à peine deux heures par jour, pour gagner chacun quatre francs et plus, souvent cinq. Ce n'est pas assez; ils maltraitent les bateliers pour obtenir des boissons. Il n'est pas rare que se refusant à leurs exigences brutales, ils reçoivent des coups.

La dépense d'exécution, pour déterminer le droit proposé, est portée au projet à la somme de 890,000 fr. : pour couvrir cette dépense, les intérêts, frais d'entretien, d'administration, et opérer le remboursement du capital, il faut percevoir annuellement 71,200 fr., à raison de 8 p. %, somme que l'on propose d'imposer à raison de 60 centimes par tonneau à charge, et 20 centimes, à vide. De cette manière la totalité du droit s'élèverait à 160 fr. pour le parcours de ce canal par un bateau de 200 tonneaux. On présume que cette somme serait produite par 105,000 tonneaux à charge et par 50,000 à vide.

J'insisterai plus fortement encore, pour que vous proposiez d'établir le droit sur la charge réelle au passage de ce canal de jonction, de l'Escaut à la Lys, parce qu'alors il y aura plus de certitude que le batelier préfèrera cette voie pour le retour de son bateau vide, plutôt que d'aller faire un long trajet par Lille, etc.

Il est du reste dans l'intérêt du commerce de détail, de chercher à faire dépenser le frêt du batelier dans le pays; mais, pour atteindre ce but, il faut lui offrir des facilités et ne pas lui imposer des péages trop élevés, tels qu'étaient ceux du canal d'Antoing, avant la révolution : il doit importer peu au gouvernement ou au concessionnaire, de recevoir le droit en une seule fois, c'est, au contraire, le lui assurer.

Les droits et frais à payer pour le parcours de l'Escaut et de la Lys par Gand, que doit supprimer le canal de jonction dont s'agit, étant de 414 fr. 50 c., et celui proposé pour le passage du canal de jonction, de 200 tonneaux, étant de 180 fr. (60 c. à charge, 20 à vide), il résultera une économie de 234 fr. 50 c., non compris le temps gagné. Cette économie serait beaucoup plus grande, et, par conséquent, bien plus avantageuse

aux consommateurs des rives de la Lys en général, si la durée de la concession était portée à 90 ans ou si, le gouvernement faisant la dépense d'exécution, une loi établissait les droits proportionnellement à cette durée, ou à perpétuité.

Vous approuverez cette proposition par l'explication de ma pensée concernant ces améliorations qui doivent non-seulement favoriser la consommation intérieure, mais aussi nos exportations dans les départements voisins. Cette proposition peut d'autant mieux se réaliser dans l'intérêt du commerce, qu'il en coûte actuellement, en droits et frais, pour un bateau chargé de 120 tonneaux à Jemmapes, allant à Lille, 625 fr. 24 c.; il lui faut souvent trois semaines pour y arriver. Dût-il payer la même somme par l'Escaut et par la Lys, pour 170 tonneaux, ce serait beaucoup gagner, par la différence de la charge, sur les frais du voyage dont la majeure partie se dépenserait dans ce pays, et sur sa durée. Ce système servirait à remplacer le travail que la canalisation de l'Escaut et de la Lys va supprimer pour la navigation intérieure.

Canalisation de la Lys.

La navigation de la Lys, lente, dangereuse et extrêmement fayeuse à la remonte, réclame, depuis long-temps, une amélioration dans l'intérêt des propriétaires et des consommateurs de ses deux rives, et doit les sublever d'une partie des inondations qui nuisent aux prairies, comme le défaut d'eau entrave parfois la marche des bateaux chargés, sur cette rivière, et leur occasionne souvent des avaries.

Les frais de halage, sur la Lys, à la remonte d'un bateau chargé, s'élèvent en moyenne, depuis Gand jusqu'à Menin, à 400 francs. Il n'est pas rare en hiver, ou dans les crues subites, que les haleurs exigent 500 francs pour faire ce trajet de douze lieues (42 francs par lieue). C'est un des inconvénients de cette navigation, qui est toujours beaucoup plus dangereuse pendant les mois de juillet, d'août et de septembre, car il arrive assez souvent de voir des bateaux chargés rester, par le défaut d'eau, sur les plats-fonds pierreux, appelés vulgairement par les bateliers les *bassières*, et là se rompre, sans moyen de les secourir ni de pouvoir leur en procurer à cause du manque d'écluses. Il est aussi arrivé que des bateaux chargés, pour faire le trajet de Gand à Courtray, sont restés six semaines en route et toujours en danger de chavirer.

L'amélioration projetée devant doubler le mouvement de cette navigation, et peut-être même le tripler, tant à la remonte qu'à la descente, pour les motifs que j'ai déjà eu l'honneur de vous exposer, le droit proposé de 165 francs, par bateau de 200 tonneaux, pour parcourir cette rivière, me paraît beaucoup trop élevé, si l'on veut favoriser l'exportation de nos matières pondéreuses, par la frontière de Menin, où, depuis la dernière loi sur la douane française, le droit est établi à raison de 33 cent. par quintal métrique, pour faciliter l'introduction des charbons belges par cette voie.

Je rappelle à votre souvenir, Messieurs, le terme de la durée de la concession, pour réclamer la diminution du droit proposé, et pouvoir obtenir de le réduire proportionnellement depuis Gand jusqu'à la frontière belge, à Menin, et dans cette proportion, pour les destinations intermédiaires entre ces deux villes.

Si vous voulez considérer, Messieurs, les canalisations projetées de l'Escaut, de la Lys et le canal à construire entre Eeke et Deynze-Petegem, comme devant être aussi une communication de débouchés, et rendre leur navigation plus avantageuse aux bateliers, sous le rapport de la dépense du voyage, pour arriver dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, que par la Scarpe, il vous importera, sous ce point de vue, et vous n'hésiterez point, j'en suis assuré, de réclamer du gouvernement que le terme proposé, pour la durée de la concession de ces canalisations, soit beaucoup plus long que celui indiqué (30 ans), à l'effet d'obtenir un rabais notable sur les droits à établir. C'est par ce moyen d'économie publique que vous rendrez profitable aux producteurs et aux consommateurs des Flandres et du Hainaut, ces améliorations

si importantes pour le commerce en général; c'est par ce moyen qu'une partie des bateaux expédiés du canal de Mons, et qui remontent la Scarpe, pourront suivre avec avantage l'Escaut, la Lys, etc., pour arriver dans les deux départements déjà cités; c'est aussi à l'aide de ce rabais que vous parviendrez à rendre la navigation presque toute intérieure, et à récupérer, en partie, la consommation de la Hollande alimentée par les charbons anglais.

Je pense vous avoir démontré, Messieurs, tous les avantages des projets qui vous sont soumis. J'aurais pu entrer dans de plus longs détails et donner plus de chiffres, pour mieux vous démontrer le bien-être que le commerce pourra retirer de ces améliorations, ainsi que les producteurs de matières pondéreuses; mais je crois vous avoir convaincus de leur utilité. Je vais donc me résumer et vous soumettre les chiffres de différentes dépenses d'exécution, les péages proposés et à proposer, sur lesquels vous aurez à émettre votre opinion, après avoir reconnu l'utilité publique de l'ensemble de ces projets.

Mons, le 13 juin 1836.

LEGRAND-GOSSART,
Membre de la commission.

CANALISATION DE L'ESCAUT.

Dépense d'exécution,	Produit demandé,	Revenu présumé,	Péage proposé,	Péage à proposer	Durée de la concession,	Durée à proposer,
1,405,000 fr.	8 p. %, 112,400 francs.	116,851 francs.	par tonneau, 16½ à charge, 14 à vide.	sur la charge réelle.	30 ans.	90 ans.

CANAL DE JONCTION.

Dépense d'exécution,	Produit,	Revenu présumé,	Péage proposé,	Péage à proposer	Durée de la concession,	Durée à proposer,
890,000 fr.	8 p. %, 71,200 fr.	73,000 francs.	60 à charge. 20 à vide.	sur la charge réelle.	30 ans.	90 ans.

CANALISATION DE LA LYS.

Dépense d'exécution,	Produit demandé,	Revenu présumé,	Péage proposé,	Péage à proposer	Durée de la concession,	Durée à proposer,
880,000 fr.	8 p. %, 71,200 fr.	70,750 francs.	62½ à charge, 20 à vide.	sur la charge réelle.	30 ans.	90 ans.

État des frais et droits à payer pour un bateau, chargé de 200 *tonneaux, parti d'Eeke sur l'Escaut, allant à Deynze par Gand, et revenu au point du départ à vide.*

D'Eeke au Stroppe, entrée de la ville de Gand, trois compagnons à 6 fr. chacun.	18 00
Leur nourriture et boisson	6 00
Le travers au Stroppe.	1 00
Le travers au Tocquet	1 00
Le droit du Tocquet	2 49
Deux compagnons, depuis le Stroppe jusqu'au Tocquet	4 00
Deux compagnons, de Tocquet à l'écluse des Petites-Planches	4 00
Péage au passage de cette écluse	1 10
3 compagnons à 28 sous, ou 2 fr. 54, par homme, pour tirer le bateau depuis l'écluse des Petites-Planches jusqu'à la Bomme, à la sortie de la ville de Gand.	7 64
De Gand aux haleurs jusqu'à la Veule	103 40
De la Veule, 10 haleurs à 3 fr. 50 pour chacun, jusqu'au Gambon	35 00
A reporter.	183 63

Report.	183 63
Du Gambon jusqu'à Olsene, 13 haleurs à 4 fr. 50.	58 50
D'Olsene à Deynze, 18 hommes à 1 fr. 75 par homme	31 50
Pour l'entrepreneur, salaire, nourriture et genièvre	20 00
Montant des frais et droits à charge	293 63

Retour à vide.

Du pont de Deynze jusqu'à Gand, deux haleurs à 6 fr., compris leur nourriture et la boisson	12 00
Deux compagnons, depuis l'entrée de la Lys jusqu'aux Petites-Planches . . .	5 18
Droit du Tocquet et de l'écluse des Petites-Planches	3 64
Pour les compagnons, depuis les Petites-Planches jusqu'au Stroppe	7 80
Cinq haleurs, du Stroppe à Eeke	29 75
Boisson.	1 50
Salaire du batelier pour 6 jours de travail, durée du voyage, à 2 fr. 50 . . .	15 00
Produit du frêt, à raison de 20 centimes par tonneau	40 00
Total des frais, droits et produit du frêt, d'Eeke à Deynze, et *vice-versâ*. fr.	408 50

Ou fr. 2-04 par tonneau, et fr. 46-04 ½ centimes par lieue de navigation.

N° 21.

Avis de la chambre de commerce de Tournay, du 19 *juillet* 1836.

(Extrait du procès-verbal de la séance du 19 juillet 1836.)

Présents : MM. Gilson, *président.*
Sacqueleu.
Boisacq-Spreux.
Alex. Tonnelier.
Duquesne.
Coniart-Deblois.
Daluin.
N. Allard, *secrétaire.*

Le troisième objet à l'ordre du jour est relatif au projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de réunion de ces deux rivières par un canal de jonction, à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem.

M. le président expose que, conformément à l'arrêté royal du 18 juillet 1832, M. le gouverneur a transmis à la chambre, en demandant son avis, toutes les pièces concernant les travaux à exécuter.

Ce projet fait naître les observations suivantes :

La canalisation de l'Escaut était réclamée depuis long-temps par tous les négociants, et la chambre de commerce de Tournay n'a jamais négligé l'occasion d'appuyer leurs réclamations. Il devenait en effet urgent, si l'on voulait continuer à tirer tout le parti possible de cette voie de communication naturelle et commode, de prendre des

mesures pour remédier à ces interruptions dans la navigation, qui se sont renouvelées pendant plusieurs étés, et qui étaient si préjudiciables au commerce. L'on ne pouvait plus laisser les choses dans leur état actuel, car il était évident que les eaux retenues entre Antoing et Tournay, sur une distance d'une lieue, étaient insuffisantes pour faire descendre les bateaux de Tournay à Audenarde, sur une distance de onze lieues et plus.

Le projet présenté par M. l'inspecteur Vifquain sera donc utile au commerce et, par suite, aux consommateurs; il sera aussi avantageux aux propriétaires de prairies qui jusqu'ici formaient de véritables marais, et que les travaux proposés doivent dessécher et rendre à l'agriculture. Ainsi, l'on peut dire que le projet est d'un intérêt général.

La seule opposition sérieuse qui existe, provient de plusieurs propriétaires de prairies voisines de l'Escaut. Mais, en supposant que leurs plaintes soient fondées, leur intérêt particulier ne pourrait prévaloir sur l'intérêt général qui vient d'être signalé.

Les opposants prétendent qu'au moyen des écluses nouvelles, qui vont être établies entre Tournay et Audenarde, le lit de l'Escaut va s'élever insensiblement, en sorte que les eaux qui couvrent les prairies basses, ne trouveront plus un écoulement suffisant.

Mais, sans reconnaître que cette prétention soit justifiée, on peut leur répondre que, si le lit de l'Escaut s'exhausse, les prairies s'exhausseront en même temps; et, comme les travaux qui vont être établis, permettront que l'irrigation et l'assèchement se fassent d'une manière convenable, il en résulte que les prairies basses s'amélioreront considérablement.

Les opposants soutiennent, d'un autre côté, que, par la mise à exécution du projet, les prairies hautes, ou à tête de rivière, ne recevraient plus d'eau, et qu'il faudrait les convertir en terres labourables, ce qui diminuerait leur valeur de 4,000 fr. l'hectare.

Sur ce point, les craintes des propriétaires riverains sont encore chimériques. En effet, les travaux que l'on propose, ne pourront pas empêcher que l'Escaut ne se déborde chaque année après l'hiver, comme il arrive lors des grandes crues; or, ce sont ces débordements qui procurent l'irrigation nécessaire aux prairies hautes dont on parle. Le but du projet, au contraire, est d'éviter que les inondations, en se prolongeant trop long-temps, ne nuisent aux prairies elles-mêmes.

En résumé, pour mettre à couvert les intérêts des propriétaires de prairies, et pour calmer leurs inquiétudes, il conviendrait peut-être que le gouvernement déclarât, par extension aux dispositions de la loi de 1807, que ceux auxquels la canalisation de l'Escaut nuirait, seraient indemnisés, de même que ceux auxquels cette canalisation procurerait un bénéfice, devraient payer une partie de la plus-value. Du reste, ces principes sont de droit et d'équité.

Quant à la canalisation de la Lys, il est évident qu'elle sera fort avantageuse à la navigation, en favorisant particulièrement les communications avec les Flandres et avec une partie de la France.

Il en sera de même de la jonction proposée des deux rivières entre Eeke et Deynze, qui aura de plus pour effet de faire éviter aux bateliers la traversée de Gand, qui est difficile et surtout frayeuse.

En conséquence, l'assemblée reconnaît l'utilité publique du projet, et donne, à l'unanimité, un avis favorable à la confection des travaux tels qu'ils sont proposés, tout en émettant la même opinion que la commission d'enquête, relativement à la hauteur des péages, qu'elle désirerait voir diminuer.

De tout quoi a été dressé le présent procès-verbal, les jour, mois et an que dessus.

Le secrétaire,
(*Signé*) N. Allard.

Le président,
(*Signé*) Gilson.

Pour extrait conforme :
N. Allard, *secrétaire.*

N° 22.

Avis de la chambre de commerce de Mons, du 31 juillet 1836.

Mons, le 31 juillet 1836.

A Monsieur le gouverneur du Hainaut.

Monsieur le Gouverneur,

Nous avons soumis à l'examen le plus sérieux le dossier qui accompagnait la lettre que vous nous avez fait l'honneur de nous adresser le 25 de ce mois (D 2850).

Ce dossier renferme les diverses pièces relatives à un projet élaboré par M. l'inspecteur en chef des ponts et chaussées Vifquain, et ayant pour objet :

1° La canalisation complète de l'Escaut, par des barrages éclusés, de Tournay à Gand, avec divers travaux de dévasement et de redressement sur tout le cours du fleuve.

2° La canalisation de la Lys, par barrages à poutrelles et à vannes, et écluses à sas, depuis Gand jusqu'à Harlebeek, et d'autres travaux de dévasement et de redressement des sinuosités de la rivière.

3° Le creusement d'un canal au point de partage entre Ecke sur l'Escaut, et Deynze-Petegem sur la Lys.

4° Le dessèchement des marais d'Obigies, Hérinnes, Pottes et Escanaffles, situés sur la rive droite de l'Escaut, entre Tournay et Audenarde.

Long-temps, Monsieur le Gouverneur, nous avons sollicité du gouvernement l'exécution de ces importants travaux, dont les résultats doivent avoir sur le commerce et l'industrie du pays, et surtout de notre province, l'influence la plus heureuse. L'insuffisance des barrages actuellement établis sur l'Escaut, l'inégalité disproportionnée des biefs formés par ces barrages, les sinuosités de la Lys, les difficultés de sa remonte, et tous les autres inconvénients qui rendent si coûteux et si lents les transports sur ces deux lignes de navigation de premier ordre, sont enfin sur le point de disparaître.

Les avantages du projet sont énumérés, avec autant de clarté que d'exactitude, dans le mémoire de M. l'inspecteur des ponts et chaussées, et, comme la commission d'enquête, nous avons unanimement reconnu que ce projet est éminemment d'utilité publique.

Toutefois, Monsieur le Gouverneur, pour que le commerce, l'agriculture et l'industrie retirent de son exécution tout le bien qu'ils sont en droit d'en attendre, il faut nécessairement qu'il subisse quelques modifications que nous allons indiquer.

Ici notre tâche est rendue extrêmement facile par une note de M. Legrand-Gossart(1), qui se trouve jointe au dossier, et dont nous adoptons toutes les conclusions, suivant encore en ce point l'exemple que nous a donné la commission d'enquête.

Nous croyons qu'il convient :

1° De supprimer d'abord les droits perçus présentement aux écluses d'Antoing, de Tournay, d'Audenarde, de Commines, de Menin et d'Harlebeek, pour les remplacer par des droits nouveaux, établis conformément au système proposé par l'auteur du projet.

2° D'exempter de tout péage les bateaux naviguant à vide.

3° De ne faire peser le péage que sur la charge réelle du bateau, et non sur la charge possible.

---

(1) Annexe n° 20, page 71

4° D'autoriser le marinier à acquitter le droit en entier au premier bureau, sans l'obliger à le payer par fraction, en l'arrêtant à chaque écluse.

5° De réduire sur l'Escaut à 15 centimes par tonneau, le droit proposé qui monterait à 30 ½ centimes, savoir : 16 ½ centimes par tonneau à charge, et 14 centimes par tonneau à vide.

6° Enfin de réduire sur la Lys, à 40 centimes par tonneau, le droit proposé qui, selon le projet, serait de fr. 0,625 par tonneau à charge, et de fr. 0,20 par tonneau à vide, ensemble fr. 0,825.

Quant au mode d'exécution, nous pensons, Monsieur le Gouverneur, que celle du canal de jonction à ouvrir entre Deynze-Petegem et Eeke, doit faire la matière d'une adjudication publique au rabais de péage, et pour un terme de quatre-vingt dix ans.

Les autres travaux du projet doivent au contraire, selon nous, être exécutés par les soins et pour le compte du gouvernement, soit que les fonds nécessaires à cet effet proviennent des revenus ordinaires du trésor, soit qu'ils proviennent d'un emprunt spécial.

Ce qui nous a déterminés à adopter cette opinion, Monsieur le Gouverneur, c'est le désir de voir le public jouir promptement des avantages de la canalisation de la Lys et de l'Escaut. Si le gouvernement voulait faire de cette canalisation l'objet d'une adjudication publique, il ne le pourrait sans le concours des Chambres législatives; la loi du 19 juillet 1832 est formelle à cet égard. Or, la législature dont tous les instants sont absorbés par de nombreux et urgents travaux, trouverait difficilement le temps de se livrer, non-seulement aux longues études qui devraient précéder la discussion de la loi qui ordonnerait cette adjudication, mais encore à l'examen et à l'adoption d'une sorte de réglement préalable qui lui est indispensable, selon nous, pour déterminer de quelle manière elle devrait procéder en semblable matière, entièrement neuve jusqu'ici pour elle.

Une loi de concession ne peut manquer de soulever dans la sein de la Chambre des Représentants et du Sénat une foule de questions dont la solution peut se faire longtemps attendre.

Remarquez, Monsieur le Gouverneur, que, le gouvernement exécutant lui-même les travaux projetés pour l'Escaut et la Lys, la réduction que nous réclamons devient d'autant plus facile sur le péage proposé, que l'on peut considérer comme perpétuelle la perception qui aura lieu quand tous ces travaux seront terminés.

D'un autre côté, la question de l'application de la loi du 16 septembre 1807, aux propriétaires des marais d'Obigies, Hérinnes, etc., n'offrirait plus ainsi les difficultés qu'elle rencontrerait, si l'intérêt privé d'un concessionnaire se trouvait en présence des intérêts de ces propriétaires. Le gouvernement agirait bien certainement à l'égard de ceux-ci d'une façon plus large et plus généreuse.

Veuillez, Monsieur le Gouverneur, recevoir l'expression de notre respect.

Le président,

GOSSART.

Pour le secrétrire :

LETORET.

N° 23.

Avis de la députation des États du Hainaut, du 27 août 1836

Mons, le 27 août 1836

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous adresser le procès-verbal de l'enquête tenue dans notre province pour le projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de la réunion de ces deux rivières, par un canal de jonction, à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem. Nous y joignons tous les plans et pièces qui concernent cette affaire, selon inventaire.

Nous ne pouvons que partager l'avis de la commission; cette amélioration de la navigation est éminemment d'intérêt public; elle était depuis long-temps réclamée et elle devient de plus en plus indispensable.

Nous avons vu avec satisfaction que les chambres de commerce de Mons et de Tournay ont unanimement partagé la même opinion; cette solution ne pouvait être douteuse; les grands avantages qui doivent en résulter pour le commerce de notre province, sont généralement sentis.

Nonobstant quelques oppositions qui ont été faites, il paraît hors de doute qu'un bien-être général doit en résulter pour les prairies et les marais riverains, ainsi que l'a très bien exprimé la chambre de commerce de Tournay.

La chambre de commerce de Mons entre dans des détails plus circonstanciés relativement au mode d'effectuer les ouvrages de cette canalisation et du canal de jonction.

Elle pense que, pour accélérer l'exécution d'un projet aussi avantageux, il serait convenable que la canalisation de l'Escaut et de la Lys se fît par le gouvernement, et le canal de jonction seulement par un concessionnaire.

Elle fonde cette opinion, d'abord, sur ce que la mise en concession de la canalisation nécessiterait une loi, dont l'obtention pourrait entraîner des retards, et, en second lieu, sur ce que l'application des dispositions de la loi du 16 septembre 1807, aux propriétaires des prairies et marais riverains de l'Escaut, rencontrerait moins de difficultés, lesquelles pourraient être plus facilement réglées avec le gouvernement, qu'elles ne pourraient l'être, si l'intérêt privé d'un concessionnaire se trouvait en présence des intérêts des propriétaires.

Aucun de ces motifs ne nous paraît fondé. Nous sommes d'avis que les arrangements se traiteraient plus facilement et plus favorablement avec un concessionnaire; et, quant au premier motif, nous pensons que, si le gouvernement a besoin d'un emprunt pour effectuer la canalisation à son compte, les discussions entraîneront peut-être encore plus d'explications et de lenteurs, que s'il ne s'agissait que de l'autorisation à obtenir pour une concession.

Nous n'émettons, au surplus, cette observation qu'avec beaucoup de réserve; il appartiendra au gouvernement de la méditer; nous ne pouvons ici que former des vœux pour que les ouvrages puissent être effectués le plus promptement possible, parce que l'amélioration réclamée est aussi urgente qu'elle est nécessaire.

Par la députation :
Le greffier des États,
L. Fremiet.

La députation des États du Hainaut,
Le président,
Thorn.

N° 24.

Avis de la chambre de commerce de Gand, du 1er juin 1836.

Gand, ce 1er juin 1836.

A Monsieur le gouverneur de la Flandre orientale.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons l'honneur de vous retourner ci-joint les pièces composant l'avant-projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de réunion de ces deux rivières par un canal de jonction à la hauteur d'Eeke et de Petegem; elles accompagnaient votre lettre du 25 avril dernier, n° 1,227.

Nous avons examiné cet avant-projet, et, autant nous applaudissons à la partie qui concerne la canalisation de l'Escaut et de la Lys, autant nous croyons celle concernant le creusement du canal de jonction de ces deux rivières, inutile et même nuisible sous certains rapports.

La canalisation de l'Escaut et de la Lys, considérée sous le rapport commercial, sera utile, parce qu'en tout temps la navigation sur ces deux rivières sera certaine et parce qu'il en résultera une économie de temps et d'argent.

Il n'en est pas de même du canal de jonction projeté : ses avantages, si tant est qu'il en ait, ne seront jamais assez importants pour mériter une dépense aussi considérable : pour le temps, les deux rivières étant canalisées, la navigation ne gagnerait qu'un seul jour, en évitant le passage par Gand et en passant par le canal de jonction, et, quant aux frais, le calcul suivant établira que l'on paiera plus par le canal que par Gand.

Les frais d'Eeke à Gand, sont calculés en prenant pour base le projet lui-même, à	fr.	5 40
Passage de l'écluse d'Eeke à 2 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau, en supposant 200 tonneaux.		5 00
Passage au Pont-Madou.		2 00
à l'écluse d'Astene, à 25 centimes par tonneau.		50 00
Conduite depuis l'entrée de la ville de Gand (Stroppe) jusqu'au pont Ketelbrug; 2 hommes à 2 fr.		4 00
Travers au Tocquet		1 00
Passage du Pont-aux-Chaudrons.		1 09
De ce pont jusqu'à la porte de Courtray; 3 hommes à 1 fr. 82 c. . .		5 46
De la porte de Courtray à l'écluse d'Astene		15 00
Dans le projet on compte 5 fr. pour le parcours du canal de jonction, nous avons triplé ce taux par Gand et Astene.		
Il en coûterait, d'Eeke à Astene par Gand, ...	fr.	88 95

après la canalisation des deux rivières, et non 140 fr., comme le dit le projet; or, comme par le canal de jonction il doit en coûter 125 fr., il en résulte pour le passage par Gand une économie de 36 fr. 05 c. par bateau de 200 tonneaux, économie qui serait encore de 26 fr. 05 c., alors même que, dans de mauvaises saisons, on serait obligé de prendre deux haleurs de plus, de Gand à Astene.

Si l'on pouvait douter de l'exactitude de nos calculs, que nous avons cependant établis d'après les meilleures données, et s'il fallait admettre, contre notre opinion, l'exactitude des calculs du projet, eh bien, alors encore il n'y aurait qu'une différence de 15 fr. en faveur du canal de jonction, puisque, d'après le projet, il en coûterait 140 fr. par Gand et 125 fr. par le canal.

Ce n'est certes pas une économie d'une journée de temps et de 15 fr. dans les frais, qui pourrait légitimer une dépense évaluée déjà par le projet à près d'un million, mais que l'auteur reconnaît lui même pouvoir monter beaucoup plus haut, puisqu'il veut faire exécuter le projet par le gouvernement, à cause des difficultés qui peuvent se présenter et qu'on ne saurait prévoir.

L'auteur du plan de ce canal de jonction a, pour couvrir les dépenses, compté sur un revenu de 73,000 fr., produit présumé de la perception d'un droit de navigation sur 105,000 tonneaux à charge et 50,000 tonneaux à vide; mais, cette quantité de tonneaux nous ayant paru exagérée, nous avons voulu la vérifier et voici le résultat de nos recherches : nous avons trouvé que le nombre de bateaux de charbon de terre, de chaux et de pierre de taille, entrés par l'Escaut à la porte de Saint-Pierre et sortis par la Lys à la porte de Courtray, s'est élevé pendant

1833	à	226	bateaux de charbon,	14	bateaux de chaux, etc.
1834	»	215	»	11	»
1835	»	116	»	17	»
		607		42	
			649		

Ce qui fait une moyenne, pour les trois dernières années, de 216 bateaux : et, comme dans ce nombre, il s'en trouve d'un tonnage très faible, nous avons, pour ne pas nous tromper, calculé sur une capacité moyenne de 200 tonneaux par bateau, ce qui donne un total par année de 43,200 tonneaux, au lieu de 105,000; d'où résulte un déficit de 61,800 tonneaux et une recette de 25,920 fr., au lieu de celle de 63,000 fr., sur laquelle on compte.

Il est encore une considération qui doit militer contre le creusement d'un canal de jonction à la hauteur d'Eeke : c'est la possibilité, prévue par l'auteur du projet lui-même, de voir un jour s'exécuter le plan du canal dit de l'Espierre, ou de celui de Courtray, qui, l'un et l'autre, rendraient le canal d'Eeke complètement inutile, et, dès-lors, les sommes énormes dépensées à son creusement, l'auraient été à pure perte.

Mais si, malgré l'inutilité de ce canal de jonction, que nous croyons avoir démontrée, si, malgré le tort qu'il fera au commerce, en faisant cesser des relations établies, on décidait son creusement, nous pensons que la voie de concession pour ce travail, comme pour celui de la canalisation des deux rivières, serait celle qu'il faudrait adopter dans l'intérêt général.

La chambre de commerce et des fabriques,
Signé, BOSSAERT.

Le membre de la chambre faisant fonctions de secrétaire,
Signé, N.-J. OLANS.

Pour copie conforme :
Le greffier des États,
MONTIGNY.

N° 25.

Procès-verbal d'enquête du 20 *juin* 1836 (Flandre orientale).

Séance du 20 juin 1836.

Présents, MM. Desmet-Bossaert, président, Van Crombrugghe, J.-B. D'Hane, Liefmans-Bonné, Van Rullen, F. Buysse, Camille Desmet, Ch.-J. Reyntjens, Vanderpiete.

La séance est ouverte à onze heures. MM. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées, Noël et De Brock, ingénieurs en chef dans les provinces de la Flandre orientale et de la Flandre occidentale, assistent à la réunion, conformément à l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, en date du 27 avril dernier.

Il est donné lecture à l'assemblée : 1° De l'arrêté royal du 18 juillet 1832, relatif aux formalités préliminaires à l'exécution de travaux publics, pouvant donner lieu à des expropriations pour cause d'utilité publique, ou dont la dépense est susceptible d'être remboursée au moyen du produit de péages.

2° De l'arrêté du ministre de l'intérieur, en date du 6 février 1836, ordonnant une enquête dans les provinces de la Flandre orientale, de la Flandre occidentale et du Hainaut, sur le projet de canalisation de la Lys et de l'Escaut, et de réunion de ces deux rivières, par un canal de jonction, à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem.

3° De l'arrêté du même, en date du 27 avril dernier, autorisant les inspecteur et ingénieurs en chef sus-nommés à assister aux réunions des commissions d'enquête pour l'examen du dit projet.

4° D'un mémoire de M. l'inspecteur des ponts et chaussées, Vifquain, en date du 24 décembre 1835, indiquant les travaux projetés, les péages à établir, et la durée de leur perception.

5° Des observations consignées sur le registre *ad hoc*, et qui sont uniquement relatives au tracé du canal de jonction et à une coupure de la Lys (1).

6° Des observations de l'administration locale de Gaver, émettant l'avis qu'il est utile d'exhausser, en certains endroits, le chemin de halage de l'Escaut (2).

7° Des observations de la chambre de commerce et des fabriques de Gand, en date du 1er de ce mois.

L'assemblée s'assure qu'aucune autre observation n'a été présentée pendant le dépôt du projet à l'inspection du public, et que les formalités prescrites par l'art. 4 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832, ont été remplies.

Sur les observations consignées au registre *ad hoc*, et qui tendent uniquement à faire adopter, pour une des coupures de la Lys et le canal de jonction, une direction qui, en s'écartant des propriétés de leurs auteurs, et en passant par des propriétés de moindre valeur, donnerait lieu à une moindre dépense; l'assemblée émet l'avis que cet objet pourrait être pris en considération après examen ultérieur, lors de la fixation définitive du tracé des travaux; et, sur les observations de la régence de Gaver,

---

(1) Deux annotations seulement ont été faites sur le registre d'enquête, savoir

1° Le 15 mars 1836, par M. De Pottere, propriétaire à Deurle, contre le redressement de la Lys, projeté sous cette commune;

2° Le 11 avril 1836, par M. le Baron Dellafaille d'Huisse, au sujet du morcellement d'une ferme lui appartenant, qui serait la conséquence de la construction du canal de jonction entre l'Escaut et la Lys.

(2) Ces observations portent la date du 10 mars 1836. Il a paru inutile de les publier.

qu'elles pourront aussi être prises en considération, s'il y a lieu, lors de l'exécution des travaux de canalisation.

Après mûr examen, et après avoir entendu M. l'inspecteur des ponts et chaussées, Vifquain, dans ses observations et développements sur le projet en discussion, l'assemblée décide qu'elle avisera séparément sur le projet de canalisation de la Lys et de l'Escaut, et sur celui de la jonction de ces rivières, par un canal d'Eeke à Deynze-Petegem.

Elle émet ensuite, à l'unanimité, l'avis que le projet de canalisation de la Lys et de l'Escaut, est d'une utilité publique incontestable; que les péages qu'on propose d'y percevoir, ne sont point trop élevés en raison du terme de 30 années, proposé pour le remboursement des capitaux employés; mais qu'il conviendrait cependant de fixer ce terme à 90 ans, et de réduire le taux des péages à la somme nécessaire, pour que leur produit pût faire face aux dépenses d'entretien, à l'intérêt et au remboursement des capitaux pendant ces 90 ans; et qu'enfin il est très important que ces travaux ne soient point confiés à des concessionnaires, mais qu'au contraire, ils soient exécutés par le gouvernement ou la province, qui peuvent seuls concilier les intérêts de la navigation et de l'agriculture, et qui ne sacrifieront pas ces derniers pour favoriser la navigation, comme pourraient le faire des concessionnaires dans leur intérêt particulier, à certaines époques de l'année, où l'évacuation des eaux des terrains bas, ou l'immersion des prairies de l'Escaut et de la Lys, appelle l'attention protectrice de l'administration.

Concernant le canal de jonction projeté, l'assemblée, moins un de ses membres, émet l'avis que ce travail peut être utile à la navigation, et qu'il le sera incontestablement à la contrée qu'il devrait parcourir et à l'assèchement de laquelle il contribuerait. Comme la solution de la question de savoir s'il serait également utile à la navigation, dépend de savoir si les frais de transport par eau par ce canal, seront moins élevés que d'Eeke à Deynze, en descendant l'Escaut jusqu'à Gand et en remontant la Lys, après la canalisation de ces rivières, et que, s'il se présente des concessionnaires pour l'entreprendre, la question se résout d'elle-même en faveur du projet, l'assemblée émet l'avis qu'il y a lieu de faire exécuter ce canal de jonction par voie de concesion de péages.

Celui des membres qui ne partage pas cet avis, pense qu'il conviendrait d'ajourner l'exécution de ce canal, jusqu'après la canalisation de la Lys et de l'Escaut.

Séance levée.

Le président,

(*Signé*) Desmet-Bossaert.

Le membre faisant fonctions de secrétaire,

(*Signé*) Camille Desmet.

Pour copie conforme :

Le greffier des États,

Montigny.

N° 26.

Avis du comité de conservation remplaçant la députation des États de la Flandre orientale.

Gand, le 9 juillet 1836.

Le comité de conservation remplaçant les États députés,

Vu l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur en date du 6 février dernier, 4e division, n°s $\frac{5473}{6676}$, prescrivant une enquête dans le Hainaut et les deux Flandres, pour l'examen de l'avant-projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de réunion de ces deux rivières par un canal de jonction, à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem;

Vu l'arrêté royal du 18 juillet 1832, relatif aux formalités préliminaires à l'exécution de travaux publics;

Vu les pièces constatant que toutes les formalités prescrites par le dit arrêté royal, ont été remplies en cette province;

Vu l'avis de la chambre de commerce et des fabriques à Gand, sur l'avant-projet en question;

Vu les observations consignées sur le registre qui avait été ouvert *ad hoc*, lesquelles observations sont seulement relatives au tracé du canal de jonction et à une coupure de la Lys;

Vu les observations présentées par l'administration locale de Gaver, dans le but d'établir l'utilité d'exhausser, en certains endroits, le chemin de halage de l'Escaut;

Vu le procès-verbal de la commission d'enquête, qui a été instituée en cette province, pour l'examen de l'avant-projet dont il s'agit;

Est d'avis que le projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys est d'une utilité publique incontestable, mais que, cette canalisation effectuée, la navigation sera assez facile sur les dites rivières, pour qu'il ne soit pas nécessaire d'établir un canal de jonction; que d'ailleurs le produit des péages sur ce canal, ne suffirait pas pour couvrir les frais de sa construction et de son entretien; que, pour ce qui concerne les travaux de canalisation, le comité croit devoir appuyer de tous ses moyens l'avis de la commission d'enquête; que, pour les motifs énoncés dans le procès-verbal sus-mentionné, il est très important que ces travaux ne soient pas confiés à des concessionnaires, mais soient exécutés par le gouvernement ou par la province.

La présente résolution sera adressée à M. le ministre de l'intérieur avec les pièces composant l'avant-projet en question et celles y relatives.

Vte Vilain XIIII.

Par ordonnance,

Le greffier,

Montigny.

N° 27.

Pétition des négociants en toiles, fabricants de linge de table, cultivateurs, etc., de Courtray et des communes voisines.

A Messieurs les membres de la commission d'enquête dans la Flandre occidentale, pour examiner le projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys.

MESSIEURS,

Nous soussignés, négociants en toiles, fabricants de linge de table, de fil à coudre, de lin, cultivateurs, etc., à Courtray et communes voisines, croyons devoir saisir l'occasion favorable de votre réunion, pour solliciter votre coopération pour obtenir le bon rouissage du lin, dans la Lys, au moyen de la construction de deux écluses, entre Harlebeek et Deynze ou Gand. Il y a long-temps que nous réclamons l'établissement de ces écluses, comme seul moyen de faire cesser les entraves éprouvées par le rouissage dans la Lys, occasionnées par les mouvements inconstants, le grand courant et, notamment, le manque d'eau qui se fait presque continuellement sentir, au point qu'il est impossible de porter nos lins à leur haute valeur, comme en France, où les eaux de la même rivière sont mieux tenues.

Outre les avantages inappréciables que le commerce, la fabrication de lin, en général, et la navigation retireraient de la construction des écluses dont il s'agit, il en résulterait encore un bien immense pour les riverains de la Lys, d'Harlebeek vers Gand, qui obtiendraient aussi l'avantage de voir le rouissage s'établir sur leurs rives, et de pouvoir utiliser leurs nombreuses prairies, si avantageusement situées, pour cette branche d'industrie, le long de la Lys; car il est évident que le rouissage, bien exécuté dans la Lys, donne au lin 50 p. % d'avantage sur celui roui dans les eaux stagnantes; et ce n'est pas exagérer, Messieurs, que de vous dire que cette branche si importante, qui, avec les premières préparations, telles que blanchir, teiller, etc., occupe un si grand nombre de bras, nous aurait déjà échappé presque entièrement, si la France offrait les mêmes ressources pour les prairies; car il est avéré que, par le défaut d'eau, provenant de l'absence des écluses réclamées, les lins rouis dans la Lys, sur les rives belges, ont une valeur bien inférieure à ceux rouis dans la même rivière, sur les rives françaises. Nos eaux, dans la Lys, ont continuellement, dans la saison du rouissage, à cause de leur peu de profondeur, un degré de chaleur qui les corrompt facilement; ce qui occasionne une détérioration notable à nos lins et leur fait perdre non-seulement leur belle couleur, mais encore une partie de leur solidité; ce qui doit nécessairement rejaillir sur la fabrication des toiles, linge de table, fils à coudre, etc.; au lieu que les eaux, tenues à une hauteur convenable, conservent naturellement mieux leur fraîcheur. C'est encore aux causes indiquées ci-dessus qu'il faut attribuer l'odeur, plus ou moins désagréable, quoique non malsaine, répandue par les eaux de la Lys, pendant la saison du rouissage; inconvénient qui disparaîtrait, sinon entièrement, du moins en grande partie, si, par le moyen indiqué, les eaux étaient tenues le plus haut possible.

Ces faits sont d'ailleurs tellement avérés, Messieurs, que les postulants contribue-

raient volontiers aux frais de construction de ces écluses, au moyen de l'établissement d'un impôt raisonnable sur le rouissage; nous pensons aussi que ce seul fait devrait vous convaincre, s'il pouvait vous rester des doutes, non-seulement de l'utilité de la mesure réclamée, mais de l'urgence même de sa prompte exécution.

Nous avons l'honneur, Messieurs, de vous assurer de notre profond respect.

(*Suivent les signatures.*)

N° 28.

Pétition des marchands, rouisseurs et cultivateurs de lin de la commune de Wevelghem, de mars 1385.

A Messieurs les Président et Membres des États de la province de la Flandre occidentale, à Bruges.

Messieurs,

Chaque fois qu'un projet utile ou un moyen salutaire pour la prospérité publique s'est présenté, le zèle qui vous anime toujours, a été excité, et votre coopération énergique n'a jamais manqué d'y contribuer. Ces qualités requises seront reconnues en ce que les soussignés, marchands, rouisseurs et cultivateurs de lin de la commune de Wevelghem, district de Courtray, province de la Flandre occidentale, ont l'honneur de vous exposer très respectueusement, afin d'obtenir votre salutaire intervention pour faire cesser un état de choses qui mine la branche principale de la prospérité publique des deux Flandres. Il s'agit, Messieurs, de la baisse extraordinaire des eaux de la rivière de la Lys, depuis Menin jusqu'à Harlebeek, ce qui a occasionné des pertes considérables au rouissage des lins, pertes qui atteignent à la fois les intérêts de l'agriculture qui produit le lin, ceux des marchands de cette matière première, ceux des fileuses, tisserands et du commerce de la toilerie en général : car il résulte d'un relevé dressé l'année dernière, que les intérêts subis au rouissage et causés pour la baisse continuelle des eaux, s'élèvent au moins à la somme de deux cent mille francs, sans compter les pertes des rouisseurs, puisque plusieurs marchands ont enlevé leurs lins des rouissoirs d'entre Menin et Harlebeek, et les ont transportés, pour les rouir, entre Menin et Wervicq, où les eaux sont toujours tenues à la jauge, et où les lins n'ont rien souffert.

Antérieurement à 1794, une baisse d'eau telle que nous avons eue continuellement, n'avait lieu qu'une ou deux fois par an, qui était irrévocablement fixée, savoir : la première, le jour de la pentecôte et les deux jours suivants, et, la seconde, si on la trouvait de nécessité, le 15 août; c'était aux deux époques précitées, que, pour renouveler les lavoirs de laines et autres eaux stagnantes en France, on laissait écouler l'eau infectée qui s'y trouvait, tandis que, depuis quelques années, on n'observe ni l'un ni l'autre de ces anciens usages, et toujours au détriment du rouissage des lins, puisque ce n'est que le jour de port à Menin, que les eaux sont de quelque hauteur, et, après le dit jour, il ne reste que très peu d'eau à la rivière; alors le courant se double, entraîne et charrie la vase, qui s'attache et pénètre dans les bottes de lin, lesquelles se trouvent ainsi ensablées, et prodigieusement détériorées.

A ces causes, Messieurs, nous osons prendre la liberté d'élever la voix, afin d'obtenir par votre médiation :

1° Qu'une écluse de chasse projetée antérieurement, soit construite à Olsene (Flandre orientale), dont l'effet serait incontestablement favorable au rouissage des lins, et en même temps à la navigation. Par ce moyen, on pourrait concilier tous les intérêts, puisqu'alors les cultivateurs, fabricants et tisserands au-dessus d'Harlebeek pourraient aussi rouir leurs lins dans la Lys, ce qui étendrait d'autant plus le rouissage.

2° Qu'il soit défendu, sous les peines les plus sévères, de couper les herbes croissant dans l'aval de la Lys, depuis Harlebeek jusqu'aux confins de la province, et de la mettre sous la surveillance des communes y contiguës.

3° Qu'il soit ordonné à l'administration des ponts et chaussées de veiller strictement à l'observation des arrêtés et ordonnances concernant la hauteur de la jauge des eaux.

4° Qu'on s'entende avec les autorités de la France pour la fixation des jours de l'écoulement de leurs eaux stagnantes, jours qu'on pourrait fixer comme on était dans l'usage autrefois.

On pourrait peut-être alléguer que la construction d'une nouvelle écluse aura des résultats pernicieux en obstruant plus ou moins le cours des eaux, et pourrait augmenter ou prolonger les inondations; mais il est de notoriété publique que les écluses d'Harlebeek pourraient aussi occasionner des inondations, si on ne les ouvrait pas assez tôt dans les temps pluvieux, ou si les eaux étaient tenues au-dessus de la jauge ordinaire; car, depuis quelques années, ayant eu nos lins plusieurs fois subitement mis à flot par les eaux, lorsqu'ils étaient étendus sur les prairies au mois d'avril, nous avons eu recours à l'éclusier d'Harlebeek, obtenu l'ouverture de quelques vannes, et, par ce moyen, été sauvés de ce désastre; d'où il résulte, Messieurs, qu'ouvrant les écluses lorsque nous sommes menacés d'inondations, soit par la pluie ou autrement, on pourrait presque toujours éviter de se jeter à mi-corps dans les eaux pour sauver une partie de nos lins, comme nous en avons eu de tristes et effrayants exemples il y a peu d'années.

Les soussignés espérant tout de votre bonté paternelle, et se confiant à votre coopération, ont l'honneur d'être vos très humbles et très soumis serviteurs.

Wevelghem, le mars 1835.

(*Suivent les signatures.*)

N° 29.

Pétition des marchands, rouisseurs et cultivateurs de lin de Wevelghem, à la commission d'enquête.

Messieurs,

Les soussignés, cultivateurs, rouisseurs, fabricants et marchands de lin de la commune de Wevelghem, district de Courtray, ont l'honneur de vous exposer très respectueusement, que des réclamations unanimes de plusieurs communes de ce district à la députation des États de cette province, ont signalé en 1834 et 1835, les pertes incalculables que nous avons subies depuis quelques années sur le rouissage des lins, par la baisse continuelle des eaux de la Lys, entre Menin et Harlebeek, parce que ce n'est que le jour de port, à Menin, que les eaux sont à une hauteur convenable; et, après le dit jour, les eaux étant basses, elles se corrompent plus facilement par la chaleur du soleil qui fait pourrir les herbes de la Lys étant à sec sur la vase; alors le

courant se double, entraîne et charrie le sable qui s'attache et pénètre dans les bottes de lin, ce qui lui fait perdre sa force et sa couleur, avec une perte de 10 à 30 p. °/. de sa valeur.

Le seul moyen de remédier à ces maux, c'est la construction d'une ou deux écluses entre Harlebeek et Gand, dont l'effet serait incontestablement favorable au rouissage des lins, et, en même temps, à la navigation ; alors les habitants des deux rives de la Lys, y pourraient aussi rouir leurs lins, et cette branche d'industrie qui fait la prospérité publique de ce district, pourrait ainsi s'étendre jusqu'à Gand.

On pourrait objecter que les frais de la construction de ces écluses surpasseraient les avantages que la navigation en tirerait; mais il serait facile d'y pourvoir en établissant temporairement un droit minime, que chaque rouisseur ferait payer par ballon (ou *hekken*) à ses pratiques.

En attendant la conciliation de tous les intéressés, nous vous supplions, Messieurs, de vouloir appuyer notre supplique, afin d'éviter par ce moyen la ruine de tant de fabricants qui doivent nécessairement rouir leur lin dans la Lys, seul moyen connu pour en donner la plus-value, et au surplus donner l'existence à presque toute la population de cette province.

C'est dans cette attente que nous avons l'honneur d'être, etc.

(*Suivent les signatures.*)

N° 30.

Pétition des négociants et marchands de la ville de Menin, du 4 avril 1835.

A Sa Majesté Léopold 1^er^, roi des Belges.

Sire,

Les soussignés, négociants et marchands de la ville de Menin, province de la Flandre occidentale, ont l'honneur de représenter respectueusement à Votre Majesté, qu'à diverses époques les habitants rivorains de la rivière la Lys, et même de l'intérieur, souffrent dans leur commerce et sont assujettis à des frais énormes, par le manque de deux écluses, pour retenir suffisamment les eaux de Gand à Harlebeek, distance d'environ trente lieues en suivant le cours de la rivière. Cette demande d'écluses est faite, afin que la navigation ait lieu en charge entière, sans avoir recours à des allèges, qui présentent des frais fort onéreux.

En attendant qu'il plaise à Votre Majesté d'ordonner la construction de ces écluses, si indispensables au commerce en général dans les Flandres,

Nous supplions Votre Majesté d'empêcher provisoirement la coupe d'herbes dans la dite rivière, qui contribuent à retenir un peu les eaux, lesquelles, privées de ces herbes, s'écoulent avec rapidité, et conséquemment alors, par le peu de profondeur de la rivière, empêchent les bateaux chargés d'avancer.

Dans l'espoir que cette juste réclamation obtiendra votre sanction royale,

Nous avons l'honneur d'être, Sire, avec le plus profond respect,

De Votre Majesté,

Les très humbles et très obéissants sujets.

(*Suivent les signatures.*)

N° 31.

Pétition des négociants, rouisseurs, marchands de lin, blanchisseurs de fils, de Commines, du 21 *juin* 1836.

A Messieurs les membres composant la commission d'enquête, instituée pour l'examen du projet de canalisation des rivières de l'Escaut et de la Lys.

MESSIEURS,

Les soussignés, négociants en grains, graines oléagineuses, tourteaux, charbons, rouisseurs, marchands de lin, blanchisseurs de fils, tous demeurant en la commune de Commines, district d'Ypres, viennent d'avoir connaissance qu'une commission d'enquête était instituée pour donner son avis sur le projet de canaliser la Lys et l'Escaut, avec un canal de jonction entre ces deux rivières, et que, par ce projet, il serait construit trois écluses d'Harlebeek à Gand; comme, depuis nombre d'années, la construction de ces écluses est réclamée, dans l'intérêt général du commerce et de l'agriculture, et qu'un premier espoir, qu'ils ont déjà eu en 1828, d'avoir une écluse à Vive-Saint-Éloi, est demeuré sans suite, ils ont l'honneur de vous faire l'exposé des avantages que procurera ce projet, s'il était adopté, au commerce, à l'agriculture et à la navigation.

Actuellement, les grains, les graines et les tourteaux que nous retirons d'Anvers et de la Hollande, doivent traverser la ville de Gand et remonter la Lys jusqu'à Harlebeek, et nos bateliers sont soumis, dans ce trajet, à un esclavage si vexant, qu'il n'en existe pas de plus tyrannique en Europe : une bande d'hommes s'empare de leurs bateaux et leur impose de payer une rétribution par étape, qui est on ne peut pas plus onéreuse; et cette navigation, qui est très difficile pendant une partie de l'année, tantôt par la sécheresse et tantôt par trop d'abondance d'eau, retient nos bateaux pendant six à sept semaines pour faire cette traversée, et nous sommes très souvent obligés d'envoyer des chariots pour prendre des marchandises dont nous perdrions la vente, si on devait attendre l'arrivée du bateau.

Cette navigation est encore plus funeste pour le transport du charbon que pour toute autre chose; d'abord, nous sommes obligés de faire la plus grande partie de nos approvisionnements avant le commencement de juillet : car alors commence la disette d'eau, et il arrive souvent que, pendant les mois de juillet, août et septembre, l'on ne saurait remonter la rivière avec un chargement complet; et, si nous faisons charger les bateaux à la fin d'octobre ou au mois de novembre, la crue des eaux les empêche de remonter; ensuite arrivent les *gelées* : les bateaux sont retenus pendant deux et trois mois, et les bateliers et leurs familles se chauffent à nos dépens; il arrive alors qu'une partie de l'hiver est écoulée, et que notre charbon nous reste en magasin jusqu'à l'année suivante; et nous pouvons citer plus d'un exemple d'avoir chargé du charbon, à Saint-Ghislain, le 15 novembre, et que le bateau n'est arrivé à Commines qu'au mois de mars, tandis que des bateaux, partis huit jours auparavant et ayant pu passer l'écluse d'Harlebeek, sont arrivés à leur destination deux mois auparavant.

Nous vous prions, Messieurs, d'observer que celui qui se trouve obligé de faire des

approvisionnements, quatre ou cinq mois avant d'en avoir besoin, paie chèrement les droits d'écluse, par l'intérêt de la mise de fonds qu'il fait pour avoir sa marchandise, tandis que, si une ou deux écluses étaient construites, en dix à douze jours nous recevrions nos bateaux.

Quant à ce qui concerne le rouissage du lin, il est à notre connaissance qu'il se fait en grande partie depuis le mois de juin jusqu'au mois d'octobre, époque de l'année où les eaux sont le moins abondantes dans la Lys; il s'ensuit que, pour faire port à Harlebeek, les éclusiers de Commines et de Menin sont obligés de laisser la rivière à sec entre ces deux villes, pour donner de l'eau pour faire passer les bateaux à cette première écluse; alors les ballons (radeaux) remplis de gerbes de lin qui se trouvent dans la rivière, sont à découvert et dans la boue, exposés à l'ardeur du soleil pendant un ou deux jours, ce qui est très préjudiciable au rouissage du lin; la construction d'une ou deux écluses, entre Harlebeek et Gand, serait on ne peut pas plus avantageuse à cette branche de commerce, si intéressante dans les arrondissements d'Ypres et Courtray; non-seulement elle nous assurerait les eaux à une hauteur continuelle, mais le rouissage du lin se ferait en-dessous d'Harlebeek, comme il se fait maintenant en-dessus, et les marchands de lin de Courtray ne seraient pas obligés de venir à Wervicq et Commines pour y rouir du lin.

Nous en sommes convaincus, Messieurs, ces motifs vous paraîtront assez importants et suffisamment éclaircis pour militer en faveur de ces constructions.

C'est ce que les soussignés osent espérer de votre justice, en vous sollicitant de prendre leurs observations en considération.

Ils ont l'honneur d'être avec respect, Messieurs, vos très humbles serviteurs.

(*Suivent les signatures.*)

N° 32.

Pétition des négociants, marchands et rouisseurs de lin, de Wervicq, du 25 *juin* 1836.

A Messieurs les membres composant la commission d'enquête, à Bruges.

Messieurs,

Les soussignés, négociants, marchands et rouisseurs de lin, de Wervicq, informés d'une manière indirecte, que, par décision ministérielle, une commission d'enquête est appelée à émettre son avis concernant la construction de nouvelles écluses dans la Lys, depuis Harlebeek jusqu'à Gand, croient, en leur qualité de riverains de la même rivière, pouvoir prendre la liberté de vous dire qu'ils appellent de tous leurs vœux la construction d'une nouvelle écluse à Vive-Saint-Éloi, bien entendu avec *une ou deux écluses de décharge.*

Les avantages nombreux qui en résulteront pour le commerce en général, doivent, à ce que les soussignés pensent, porter la commission d'enquête à appuyer le projet de toutes ses forces, car il est de fait que la tenue irrégulière des eaux porte un grand préjudice au commerce.

En effet, combien de fois n'arrive-t-il pas qu'un négociant voit, avec peine, que sa marchandise est tenue, pendant des semaines et des mois entiers, sur les eaux de la Lys? De là, ne suit-il pas qu'il a souvent des risques à courir, que son bateau ne coule dans l'intervalle à fond? De là ne pourrait-il pas s'ensuivre qu'il ait une perte considérable dans la vente de ses marchandises, et qu'il ait une infinité d'autres choses à déplorer, occasionnées par le retard de l'arrivée de son bateau?

Il est de fait que les marchands et rouisseurs de lin ne seraient pas étrangers aux avantages que procurerait la nouvelle écluse au commerce, car, dans ces moments, combien de fois leur lin dans l'eau ne se trouve-t-il pas sur fond, à cause de l'irrégularité de la tenue des eaux? tandis que, par la construction de la nouvelle écluse, les eaux seraient toujours à leur borne respective, ce qui éviterait une perte considérable aux propriétaires de lins. C'est pourquoi les marchands et rouisseurs prérappelés, se joignent de toutes leurs forces aux négociants ci-dessus, et appuient, dans tout son entier, leur juste demande.

Les soussignés ont donc lieu d'espérer que le gouvernement, convaincu de l'utilité de cette nouvelle écluse, par les considérations lumineuses que la commission d'enquête est à même de lui donner, n'hésitera plus à faire droit à tant de demandes.

C'est l'espoir, etc.

Wervicq, 25 juin 1836.

(*Suivent les signatures.*)

N° 33.

Pétition, en date du 26 *juin* 1836, *des habitants des communes riveraines de la Lys, entre Harlebeek et Gand, et entre Courtray et la frontière de France.*

A Messieurs les membres du comité d'enquête établi dans la Flandre occidentale, pour examiner le projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys.

MESSIEURS,

Nous, habitants des communes de . . . . . .

prenons la respectueuse liberté de vous faire observer, que la fabrication du lin prenant dans notre pays continuellement plus d'extension, il importerait de faire jouir cette importante branche de notre industrie de tous les avantages dont elle est susceptible, en favorisant le rouissage de cette matière dans la rivière la Lys, qui lui fait obtenir une préférence de 20 à 100 p. %, suivant les qualités, sur ceux rouis dans les autres eaux de la Flandre; et, quoique cette manipulation et les premières préparations du lin, telles que le blanchissage, le teillage, occupent continuellement trente à quarante mille ouvriers, la Belgique est loin de jouir de tous les avantages que lui offrirait cette rivière, au moyen de deux écluses entre Harlebeek et Deynze. Dans les communes situées entre Courtray et la frontière de France, et en France plus particulièrement, où les eaux sont tenues à plus de hauteur, les populations augmentent et le bien-être s'y fait sentir plus qu'ailleurs; les prairies, indispensables au rouissage et au blanchissage du lin, y ont acquis une valeur extraordinaire; et nous, habitants des dites communes et de toutes celles situées entre Harlebeek et Gand, riveraines de la Lys, sommes privés des mêmes avantages, parce que les eaux dans cette rivière ne

sont retenues nulle part sur nos rives et se trouvent, pour ainsi dire, toujours basses. Cependant cette branche d'industrie pourrait facilement s'étendre jusqu'à nous, au moyen de l'établissement des dites écluses, et, outre les avantages que la navigation et le commerce en général pourraient en retirer, on verrait des fabricants de lin français et de nos frontières, venir s'établir dans nos contrées, pour profiter des avantages de nos prairies; nous, cultivateurs et propriétaires, pourrions faire rouir, blanchir et teiller nos lins nous-mêmes, et profiter le bénéfice de cette manipulation : tandis qu'une grande quantité de nos lins bruts en paille sont conduits actuellement en France, où les eaux, dans la même rivière, sont toujours tenues à la plus grande hauteur possible, ce qui donne une grande supériorité à ce rouissage ; en conséquence, le nombre d'ouvriers employés maintenant en Belgique à cette manipulation, pourrait facilement se doubler au moyen de l'établissement des écluses dont s'agit. Si cependant les frais de construction de ces écluses semblaient trop charger la navigation, on pourrait facilement alléger ces charges par l'établissement temporaire d'un léger impôt sur le rouissage, qui se percevrait facilement. La Belgique ne profiterait pas seulement sous les rapports ci-dessus indiqués, mais la fabrication, en général, en tirerait de grands avantages. Parmi ces avantages nous pouvons, entr'autres, vous signaler celui que trois ou quatre cent mille personnes qui filent le lin en Belgique, pourraient se procurer du lin roui plus avantageusement, et par conséquent en meilleure qualité.

Espérant, Messieurs, que vous appuierez nos justes réclamations, nous avons l'honneur d'être

Vos très humbles serviteurs,

Le 26 juin 1836.

(*Suivent les signatures.*)

N° 34.

Rapport du commissaire du district de Courtray, du 21 juin 1836.

Monsieur le Gouverneur,

Si, dans le temps, il ne vous a pas été adressé de ma part un rapport immédiat sur les cinq pétitions ci-jointes, qui tendaient toutes à la même fin, savoir, de faire adopter, pour le réglement des eaux de la Lys, des mesures qui protégeassent simultanément les intérêts des fermiers et rouisseurs de lin et ceux du commerce et de la navigation, ce n'est que parce que déjà, à cette même époque de l'émanation des dites pétitions, je m'étais occupé activement de la recherche des moyens les plus convenables pour apaiser toutes les plaintes.

Et en effet, Monsieur, par suite de l'arrêté de la députation des États du 21 avril 1835, n° 4,348, introduisant de nouvelles mesures de police concernant cette rivière, l'on a atteint, je crois, d'une manière assez avantageuse, sinon complète, le but vers lequel les réclamants avaient appelé la sollicitude de l'autorité supérieure, et je puis dire, qu'à partir de l'introduction des dites mesures, ces plaintes, qui si souvent avaient été apportées devant moi avant qu'elles fussent présentées à la députation des États, ont entièrement cessé.

Une observation bien essentielle, que j'ai le devoir de soumettre à la députation

des États, c'est, Monsieur, que les intérêts, qui ici demandent protection, sont de nature différente et qu'il convient de ne point protéger trop exclusivement les uns au préjudice des autres.

Le rouissage des lins est, sans contredit, une des branches de notre industrie agricole qui réclame au plus haut point notre attention, parce que là gît une des artères de l'industrie linière, la plus féconde en richesses et en prospérité de tout genre pour cet arrondissement.—Les cultivateurs, les marchands de lin, le commerce de toiles demandent donc que la station des eaux de la Lys soit tenue constamment, ou le plus que possible, à hauteur régulière et convenable, pour le facile rouissage des lins en toute saison, les mois d'hiver exceptés, et, pour ceux-là, une ou deux écluses de plus dans la rivière, sont autant de bienfaits qu'ils obtiennent sans aucune dépense, sans peine ni frais.

La grande navigation charbonnière, de son côté, profiterait à ces écluses, en ce qu'elle pourrait laisser flotter, en toute saison, sans retard ni entraves, ses bateaux à pleine charge et tirant au-delà d'un mètre quatre-vingt centimètres.

Mais, si nous consultons, Monsieur, le commerce des denrées coloniales et la petite navigation intérieure, l'établissement de deux écluses nouvelles entre celle d'Harlebeek et Gand, est, dit-on de toutes parts, une cause de ruine et d'anéantissement, parce que les droits d'écluse ou nouveaux péages à acquitter, élèveront le frêt au-delà des bornes qui conviennent au commerce, ce qui nuira tout à la fois à un grand nombre de négociants du centre et des frontières, qui trouvent d'immenses avantages dans les exportations du commerce interlope, lequel viendrait à tarir en grande partie, si une augmentation de frêt devait donner lieu à une augmentation des prix de ces denrées.

Les petits bateliers, dont l'existence mérite sans doute protection, ajoutent que, pour eux, la navigation de la Lys, telle qu'elle existe aujourd'hui, est facile et avantageuse, à l'exception de deux ou trois mois de l'année, dans les étés très secs, et les soumettre, disent-ils, à un péage élevé, pendant toute l'année, par l'établissement de deux écluses nouvelles, qui ne doivent profiter qu'à la grande navigation, serait chose injuste pour eux et établir privilége en faveur de ces propriétaires de grands bateaux qui ne s'occupent que du transport des chaux, charbons, pierres et autres articles de grand poids ou de grand volume.

Voilà, Monsieur, combien il devient difficile d'éviter dans cette question un écueil, sans en rencontrer un autre, d'autant plus que les difficultés, dont se plaint particulièrement le commerce charbonnier, n'existent pour lui-même que pendant quelques mois de l'année, tandis que, pour porter remède au mal, il faudra nécessairement donner lieu à un nouvel inconvénient, l'augmentation des péages pendant tout le temps de l'année.

La défense qui a été faite, et strictement observée, de couper les herbes dans le lit de la rivière, a produit, l'année dernière, de fort bons résultats; et une autre mesure, dont le commerce, autant que les rouisseurs, nous ont su gré, a été la résolution que j'avais prise, l'été dernier, de restreindre le bond d'eau, d'amont en aval de l'écluse d'Harlebeek, à une fois par huitaine, ou même à une fois en dix ou onze jours, lorsque, dans la grande sécheresse, la réserve d'eau était insuffisante pour accorder deux bonds par semaine. J'ai dû être frappé alors de voir avec quelle complaisance les bateliers les plus avancés abandonnaient, sans murmurer, la chance qu'ils avaient d'entrer quelques jours plus tôt dans le bassin supérieur, lorsqu'il leur était démontré que, pour favoriser un ou deux bateaux, plusieurs autres auraient été lésés par un jet d'eau inutile et même préjudiciable pour la plupart de leurs camarades. — L'on me prouvait là, Monsieur, que chacun était prêt à faire la part aux circonstances, et jusqu'à meilleur informé, je pense, moi, que le plus sûr moyen de faire taire les plaintes actuelles, sans s'exposer au danger d'en susciter de nouvelles, devrait faire rechercher le moyen de ne

devoir établir, dans la Lys, qu'une seule écluse à sas ou même à poutrelles, vers Zulte ou Olsene, ce que toutes les parties intéressées m'ont paru généralement approuver et désirer, comme le seul moyen certain de rendre la Lys régulièrement navigable pendant au moins dix mois de l'année, sans un grand surcroît de dépense. — Ce vœu m'a été si universellement exprimé de la part de tous les intéressés, que je ne puis me dispenser, Monsieur, de le consigner ici, et de vous prier de vouloir bien soumettre cette proposition à la direction des ponts et chaussées.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de ma parfaite considération.

Le commissaire de district,

J. Goethals.

N° 35.

Observations de la chambre de commerce d'Ypres, du 10 *avril* 1836.

Depuis longues années le commerce et l'agriculture réclament une voie plus courte pour transporter, et vers la France et vers une grande partie de notre royaume, les produits pondéreux du Hainaut

Différents projets ont été conçus et étudiés avec soin : les chambres de commerce de Mons, Tournay, Courtray et Ypres ont présenté des projets propres à conserver sur notre territoire un bénéfice tous les jours croissant, la navigation charbonnière vers Dunkerque et autres lieux du département du Nord ; tandis que, d'un autre côté, la France et quelques Belges aveuglés, les uns par leur propre intérêt, les autres par un désir constant de contrarier les efforts des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, ont mis tout en œuvre pour obtenir le prolongement du canal de Roubaix vers l'Escaut.

Jusqu'ici les fauteurs du canal de Roubaix avaient hautement avoué leurs prétentions ; aujourd'hui ils cachent leur but derrière un projet aussi ridicule qu'absurde, c'est-à-dire la jonction de la Lys à l'Escaut, à la hauteur d'Eeke. Les auteurs de ce dernier projet semblent reconnaître qu'une jonction est nécessaire de la Lys à l'Escaut ; ils ne trouvent de difficulté que dans le choix du point le plus avantageux. Le croirait-on ? ces Messieurs ont trouvé, après une recherche bien pénible, sans doute, Eeke sur l'Escaut, et Deynze-Petegem sur la Lys. Ce point n'est éloigné de Gand que de trois lieues ; le principal motif qui semble les avoir déterminés dans leur choix, est, à ce qu'il paraît, le peu de distance (9,000 mètres) qui se trouve entre Eeke et Deynze ; mais, en les voyant si loin, on est tenté de leur demander pourquoi ils n'ont pas poussé leurs savantes recherches jusque sous les murs de Gand : là cette distance se serait trouvée moindre encore, et les ingénieurs auraient ajouté à leur belle conception l'incomparable avantage de mettre leur canal sous la protection de la citadelle de Gand. Un projet aussi ridicule ne mérite pas une réflexion sérieuse, et la connaissance des lieux suffit pour être convaincu qu'un canal de jonction sur ce point ne peut être d'aucune utilité, et que, loin d'avoir été conçu dans l'intérêt du commerce et de la navigation, il ne peut avoir été imaginé que dans le but d'écarter la jonction par Bossuyt sur Courtray, pour parvenir ensuite à l'exécution du canal de Roubaix, projet auquel les

ingénieurs belges, pour leur honneur, auraient dû renoncer depuis long-temps. En effet, l'on voit aujourd'hui mieux que jamais, combien le canal de Roubaix serait avantageux à la navigation française, et, partant, préjudiciable à celle de la Belgique, par les efforts que fait le commerce en France pour obtenir l'exécution de ce canal.

Le *Moniteur* et les autres journaux du département du Nord, annoncent que plus de 300 des principaux négociants de Dunkerque ont présenté au préfet du département du Nord, une requête, afin qu'il veuille solliciter auprès de son gouvernement la continuation du canal de Roubaix. On lit encore dans les mêmes journaux, que la commission d'enquête a trouvé, dans le dépouillement des nombreuses pièces de l'enquête tenue à Lille, que 23 villes, 133 communes et 423,000 habitants, qui paient près de 5 millions d'impôts, ont pris des délibérations favorables à ce canal, tandis que les délibérations contraires n'ont été prises que par 4 villes, 30 communes et 82,000 habitants, dont les impositions ne sont que de 575,000 francs; que les pétitions pour, s'élèvent à 101, revêtues de 18,000 signatures, et qu'il n'y a, contre le canal, qu'une seule pétition, revêtue seulement de 27 signatures. Est-il nécessaire d'alléguer d'autres motifs pour prouver à quel pays serait l'avantage qui résulterait de la jonction du canal de Roubaix à l'Escaut; et que dira M. l'ingénieur Wolters en présence de pareils faits, lui qui, dans son mémoire du 2 octobre 1835, ne concevait aucune inquiétude de cette jonction, et croyait pouvoir conclure que, dans l'état actuel des choses, l'établissement de ce canal n'enlèverait pas à la Belgique sa navigation charbonnière vers Dunkerque? Ce serait le cas d'envoyer nos ingénieurs prendre une petite leçon de leurs maîtres de France, qui, comme on voit, impriment aux habitants de leur pays une impulsion bien différente de celle que voudraient nous donner MM. les ingénieurs belges.

Mais revenons au projet qui doit nous occuper en ce moment, c'est-à-dire, celui de la jonction de l'Escaut à la Lys, à la hauteur d'Eeke, sur Deynze-Petegem.

Ce point étant si éloigné de Courtray, et les bateaux à charge vers cette ville et autres lieux au-delà, devant remonter la Lys jusqu'à leur destination, les auteurs du projet ont imaginé, pour parer à cet inconvénient, de canaliser la Lys et d'y établir des écluses à sas. Nous n'examinerons point ici les détails des travaux d'art, nous ferons uniquement remarquer que, par là, la route deviendra beaucoup plus frayeuse qu'elle n'est actuellement; qu'il sera indubitablement plus avantageux pour les habitants de Courtray et ses environs, de tirer leurs charbons, chaux, etc., par le roulage plutôt que par bateaux, et que, par conséquent, la navigation charbonnière sur Courtray sera totalement anéantie.

L'on pourrait faire valoir beaucoup d'autres considérations encore contre le projet dont il s'agit; il suffira d'indiquer ici sommairement que, par la réalisation du projet de canal de jonction sur Courtray, la navigation sur la Lys aurait eu le même avantage que par Eeke; qu'en outre, on aurait eu l'espoir fondé d'obtenir par là, en grande partie, la navigation charbonnière de Mons vers Lille et Dunkerque, et que cet espoir serait totalement perdu si l'on exécutait la jonction à la hauteur d'Ecke; que l'on priverait donc nos houillères d'un débouché plus avantageux que celui actuellement existant, et que, par conséquent, on favoriserait les canaux français au détriment de la navigation belge.

D'un autre côté, non-seulement le canal de Bossuyt ouvrirait une route plus courte vers la France, mais il apporterait un avantage immense à l'un de nos arrondissements les plus populeux et les plus commerçants du pays, celui de Courtray, qui, sans doute, mérite sous tous les rapports l'attention du gouvernement; tandis que, par l'ouverture du canal d'Ecke, il n'y aurait que Deynze seul qui pourrait en retirer quelque bénéfice.

De tout ce qui précède, on voit clairement que les auteurs du nouveau projet, loin

d'apporter quelques soulagements aux maux dont, avec raison, se plaignent Courtray et ses environs, n'ont cherché, au contraire, qu'à rendre plus dispendieuses, et par là plus difficiles, leurs voies de communication ; de plus, ils exposent les propriétaires riverains de la Lys à une perte incalculable, et l'industrie linière à une destruction presque inévitable.

C'est pour tous ces motifs, que la chambre de commerce d'Ypres proteste contre l'exécution du projet de canalisation de l'Escaut à la Lys, par la jonction de ces deux rivières à la hauteur d'Ecke et de Deynze-Petegem.

Ypres, le 10 avril 1836.

Les président et membres de la chambre de commerce d'Ypres,
J.-B. Vandenpeereboom.

Le secrétaire,
De Haerne.

N° 36.

Observations de la chambre de commerce de Courtray.

A Messieurs les président et membres des États députés de la Flandre occidentale, à Bruges.

Messieurs,

La chambre de commerce et des fabriques de la ville de Courtray, se fondant sur les dispositions formelles de l'art. 8 de l'arrêté du 18 juillet 1832, sur les concessions de travaux et de péages, aurait pu attendre, pour se prononcer sur l'avant-projet d'une concession demandée par le sieur Vifquain ingénieur, relative à la canalisation de l'Escaut, à celle de la Lys, au creusement d'un canal de jonction de ces deux rivières d'Eeke à Petegem, et enfin au dessèchement des marais de Pottes et Hérinnes, la chambre aurait pu attendre, disons-nous, que conformément aux termes rigoureux de l'arrêté précité, elle fût officiellement mise en possession de toutes les pièces et invitée à émettre son avis sur un objet aussi important pour la navigation de ces contrées. Mais, organes nés du commerce et de l'industrie, et convaincus d'ailleurs que les différentes localités du ressort de notre chambre n'ont gardé jusqu'ici le silence que dans la certitude que nous n'eussions pas manqué en cette occasion à notre mission, nous nous mettons d'avance en mesure de nous opposer et même de protester, au besoin, de toutes nos forces, contre un projet qui ne tend à rien moins qu'à porter le coup le plus funeste au commerce et à la navigation, si même il ne réussit pas à l'anéantir entièrement.

En effet, si l'on ne savait qu'aujourd'hui la manie des entreprises est pour ainsi dire le besoin de l'époque ; si partout l'on ne voyait des individus, même sans mission, s'ingérer de faire naître quelque grande opération à laquelle le goût du jour ne manque presque jamais d'attirer des amateurs trop souvent dupes, on serait tenté de se demander ce qui a pu faire concevoir le projet contre lequel nous nous élevons.

Pour peu que l'on connaisse la navigation dans l'Escaut et dans la Lys, on devra convenir que les travaux projetés sont au moins sans objet; il ne nous sera pas plus difficile de prouver qu'ils sont peut-être encore plus nuisibles. Il fallait cependant leur donner une apparence d'utilité, et c'est pour y parvenir, que leur auteur a fondé tous ses calculs sur une fausse base pour ce qui concerne la Lys ; en avançant que la navigation en remonte sur cette rivière est pour l'ordinaire de 20 à 42 jours, il en a imposé grandement : elle n'est, régulièrement et pendant plus de neuf mois de l'année, que de 7 à 8 jours, pour les bateaux de charbons, et, dans tous les temps. pour les autres bateaux, que de 4 à 5 jours. Si, dans les sécheresses extraordinaires, il y a quelquefois, pendant les trois mois d'été, des moments de gêne, jamais la petite navigation ne s'en trouverait interrompue, s'il ne fallait conduire les manœuvres aux écluses d'Harlebeek, de telle sorte que la grosse navigation pût également avoir lieu. Mais ce sont là quelques moments d'exception, et il est peu loyal d'en avoir fait la règle pour établir sur les frais d'une éventualité assez rare, la base de travaux dont les frais peseraient en tout temps sur le commerce et l'industrie.

En effet, approfondie depuis quelques années de 19 centimètres sur les bas-fonds de son lit, la Lys donne aujourd'hui une profondeur de 1^{m},70 à 75, tandis qu'autrefois on n'y obtenait régulièrement que 1^{m},51. Il est vrai que les frais imposés sur les bateaux qui passent dans le canal d'Antoing, et plusieurs autres circonstances ont conduit insensiblement les expéditeurs de charbons à surcharger leurs navires, et qu'il est aujourd'hui peu de rivières et de canaux qui puissent leur offrir une profondeur suffisante : cet état de choses même porte un grand préjudice à la petite navigation, qui est obligée de se plier aux exigences et aux besoins de ces gros bateaux, tandis que ceux-ci, s'ils ne prenaient point de surcharge, pourraient également naviguer en tout temps avec plus de célérité et d'économie ; leurs voyages seraient plus fréquents sans plus de frais.

Passant aux détails des travaux, il est avéré pour nous que l'établissement de deux nouvelles écluses dans la Lys, doit avoir pour les contrées que parcourt cette rivière les plus funestes résultats. Assez souvent exposée à des inondations subites qui, en peu d'heures et dans des moments presqu'inattendus, couvrent ses rives de très grandes eaux, cette rivière ne sera-t-elle pas encore plus souvent sujette à ces désagréments, si deux nouvelles écluses, en resserrant son lit, doivent encore arrêter l'écoulement de ses eaux, surtout pendant l'été, lorsque ces crues extraordinaires arrivent subitement à la suite d'orages en France, ou de décharges non annoncées, des canaux et rivières du département du Nord ? Cependant il ne faut que vingt-quatre heures pour compromettre une récolte des foins si précieux sur les bords fertiles de la Lys. Que sera-ce, si c'est dans le moment où les prés, qu'elle arrose, sont couverts de lin, et que ces inondations extraordinaires entraîneront violemment des valeurs de plusieurs millions, et la matière du travail de la classe si nombreuse et si intéressante de nos fileuses et de nos tisserands? Mais il ne faudra pas même ces circonstances extraordinaires pour que le rouissage ait à craindre de se voir entièrement anéanti par les travaux projetés. Au printemps, d'abord, il est certain qu'en ralentissant l'écoulement des eaux, la construction de deux nouvelles écluses, retardera le *blanchiment du lin*, si précieux à cette époque ; un mois, quinze jours même seulement, sont une perte irréparable.

Si la construction de deux nouvelles écluses dans la Lys, doit avoir d'aussi funestes résultats pour les cultivateurs et les propriétaires de ces contrées, les cinq écluses projetées sur l'Escaut, compenseront-elles au moins ces préjudices par quelques avantages pour les propriétaires des prairies immenses situées sur les bords de ce fleuve ? Mais non, tout doit faire craindre au contraire que cet intérêt si important serait éga-

ment sacrifié. Déjà, dans des saisons pluvieuses, et surtout depuis les travaux faits aux fortifications d'Audenarde, il n'arrive que trop souvent que les eaux que les inondations amènent dans les prairies, y fassent un séjour beaucoup trop prolongé, qui anéantit en grande partie la récolte si précieuse des foins, sans que tous les moyens employés pour hâter l'écoulement de ces eaux puissent y porter remède. Il nous semble indubitable que l'établissement de cinq nouvelles écluses rendra ces inondations et plus fréquentes et plus considérables, et qu'en même temps elles en reculeront le dessèchement. Si, pour obvier à cet inconvénient, on formait le long de l'Escaut des digues qui défendissent les rives d'inondations, on tomberait dans un excès contraire, et l'on priverait les prairies des eaux qui doivent les fertiliser et procurer ces immenses récoltes de foin, dont l'importance est pour ainsi dire incalculable.

Mais on objectera peut-être que ce sont là des intérêts de localité, que les intérêts généraux vont avant tout. Les rivières et les fleuves, dira-t-on, sont faits pour la navigation! C'est donc à celle-ci à régler les travaux à y faire pour son intérêt et selon ses exigences. La question de savoir si les frais immenses que l'on propose seront véritablement avantageux à la navigation, se présente ici naturellement. L'Escaut d'abord ayant plus souvent trop d'eau que trop peu, et ce que nous avons déjà dit de la Lys, pouvant lui être appliqué avec fondement, savoir qu'il n'arrive que pendant deux à trois mois de l'été, et encore dans des années exceptionnelles, qu'il y ait manque d'eau, nous demanderons si les cinq nouvelles écluses proposées, ne retarderont pas plutôt la navigation qu'elles ne l'accélèreront. D'ailleurs l'auteur des projets convient que dans cette rivière, la grosse navigation se fait en descente; qu'est-il besoin de travaux d'art aussi dispendieux lorsqu'il y a assez d'eau? Ce que craignent le plus dans l'Escaut les bateliers qui le descendent, c'est d'être jetés sur les rives, ou de se perdre dans les inondations; et ce danger sera plus fréquent, si, comme tout le présage, les grandes eaux couvrent plus souvent et plus long-temps les prairies. Enfin, la dépense à faire dans l'Escaut s'élève à. . . . . fr. 1,404,767 92

Celle à faire dans la Lys, à. 883,242 00

Total. 2,288,009 92

Où sont donc les avantages qui permettront de supporter et les intérêts et l'amortissement de cet immense capital? Nous n'hésitons pas à révoquer en doute, à repousser même tous les calculs faits par M. l'ingénieur, pour prouver qu'il y aura économie. Nous établirons au besoin qu'il y a évidemment erreur de sa part. A coup sûr, une dépense annuelle d'environ 200 mille fr., que la navigation aura désormais à payer, ne fait pas une médiocre charge. Il est certain qu'elle écrasera la navigation telle qu'elle existe aujourd'hui. Avec cette certitude, qui n'a pas même échappé à l'auteur des projets, on pourrait se demander dans quel but ils ont été conçus; qu'on ne s'y trompe pas : l'intérêt général ici, n'est que le prétexte; les difficultés vraies ou supposées que présentent les deux rivières, sont les moyens pour obtenir ce que l'on désire : l'anéantissement de la navigation par des bateliers patentés et naviguant pour leur propre compte, par engagement ou à gages, et le monopole du parcours sur l'Escaut et la Lys entre les mains des exploitants des houillères, voilà l'objet. Que leur fait à eux que les frais soient augmentés? ce sera la marchandise qui les paiera. et une marchandise dont l'usage devient un besoin, dont la consommation est une nécessité et une condition d'existence pour les établissements industriels et les fabriques. Mais connaissant la régularité du temps et des frais, ils s'empareront de la navigation; leurs bateaux seuls y seront employés et, la concurrence détruite, le consommateur sera obligé d'obéir à leurs prétentions. Ils auront réussi à établir un privilége en leur faveur; c'est ainsi que, pour bien des objets, la nation qui a payé si chèrement sa liberté, sera rendue tributaire d'un esclavage nouveau.

Nous croyons que les observations qui précèdent et où nous n'avons fait qu'indiquer les principales objections, qui combattent le projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys, suffiront pour écarter une conception qui aurait pour les intérêts commerciaux et agricoles de ces contrées, les plus funestes résultats.

Nous voudrions bien n'avoir point à nous occuper de la troisième partie de la concession demandée par le sieur Vifquain : la jonction de l'Escaut à la Lys, d'Eeke à Petegem. Cette conception si bizarre et qui ne ressemble que trop à une mystification, a été généralement appréciée, reconnue partout comme un travail au moins inutile, partout elle a été flétrie ; mais, comme notre silence à cet égard pourrait bien être pris pour une approbation, nous surmonterons un moment le dégoût que nous éprouvons à nous y arrêter, pour tâcher de faire comprendre combien ce projet est vraiment ridicule.

Le parcours ordinaire d'Audenarde à Gand est en pleine rivière, sans aucune difficulté, et se fait en peu d'heures. Celui de Gand à Deynze est également facile et non moins court. Comment donc a-t-il pu entrer dans une tête saine, d'aller opérer une réunion de deux rivières à quelques lieues de leur confluent? C'est justement à ce point, où jamais la navigation n'y rencontre le moindre obstacle, qu'on songe à les rapprocher par un canal, tandis que l'on conserverait, dans l'une comme dans l'autre, le parcours le plus dispendieux et le plus difficile, dans certaines circonstances de sécheresses extraordinaires, ou d'inondations prolongées. Mais au moins cette conception aura-t-elle un but d'économie de temps ou de frais? Mais non, celle du temps sera de peu de chose, et la dépense sera la même, sinon plus élevée, car il y aura encore de ce chef un capital de 73 mille francs à payer par les bateaux qui emprunteront le canal. Si l'on réfléchit qu'il n'y aura que les bateaux seuls qui remontent la Lys, qui devront supporter ces frais, on conviendra que c'est leur imposer une charge énorme. En vérité rien ne justifie, rien n'explique même ce projet si extraordinaire, et nous sommes obligés de conclure que son moindre défaut est de n'être d'aucune utilité. Or, une dépense inutile est toujours nuisible, nous avons la conviction que la navigation ne fera jamais usage de ce canal, tant qu'elle pourra librement faire le tour par Gand, ce qui lui sera aussi facile et plus économique.

Nous repoussons donc, de toutes nos forces, le plan de jonction de l'Escaut à la Lys, d'Eeke à Petegem, comme nous nous opposons aux frais immenses proposés pour la canalisation de ces deux rivières. Ceux-ci sont destructifs de la navigation, celui-là est sans objet d'utilité réelle pour elle, et n'est réclamé par personne. L'un et les autres seraient une calamité pour le pays. Aussi comptons-nous assez sur la sagesse du gouvernement pour refuser la concession demandée, que nous croyons qualifier bien modérément en disant que c'est une déception, un piége tendu à sa bonne foi, qu'il saura sans doute éviter pour le plus grand grand bonheur de ces contrées.

Recevez, Messieurs, nos expressions bien sincères.

Le secrétaire, — BIEBUYCK.

Le président, — FÉLIX BÉTHUNE.

N° 37.

Procès-verbal d'enquête, du 16 juin 1836 (Flandre occidentale).

L'an mil huit cent trente-six, le seize juin, à dix heures du matin, se sont réunis, dans une des salles de l'hôtel du gouvernement provincial de la Flandre occidentale, à Bruges, MM. Prosper Massez, membre de la députation des États, président, Jean Goethals, commissaire du district de Courtray, Félix Bethune, président de la chambre de commerce de Courtray, Jean-François Demade, bourgmestre de Commines, Jean-Baptiste Vandenpeereboom, président de la chambre de commerce d'Ypres, le baron Delfosse d'Espierres, bourgmestre de la commune d'Espierres, Lefevre, propriétaire à Vive-Saint-Éloi, Ignace Devettere, blanchisseur, à Courtray, Charles Bataille, bourgmestre de la commune d'Avelghem, Guillaume Delamasure, propriétaire, à Helchin, et Jean-François Vanhulte, brasseur à Wacken, composant la commission d'enquête, instituée par arrêté du ministre de l'intérieur, du 6 février 1836, 4e division, n° $\frac{3473}{6616}$, pour l'examen de l'avant-projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de réunion de ces deux rivières par un canal de jonction, à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem.

Tous les membres de la commission, nommés par arrêté du ministre de l'intérieur, du 21 avril, et par celui de la députation des États, du 5 du dit mois, étant présents, le président a déclaré la commission constituée et a ouvert la séance, à laquelle sont aussi présents MM. Vifquain, inspecteur, Noël et De Brock, ingénieurs en chef des ponts et chaussées, auteurs du projet, qui, par arrêté du ministre de l'intérieur, du 27 avril dernier, 4e division, n° $\frac{3473^{n}}{5211}$, sont autorisés à assister à la réunion de la commission d'enquête.

Le président met sur le bureau le mémoire explicatif et le plan de l'avant-projet, ainsi que les observations qui ont été envoyées au gouverneur de la province, par suite de la publication qui a été faite en vertu de l'arrêté du 18 juillet 1832, consistant :

1° En un mémoire de la chambre de commerce de Courtray (1);

2° Un mémoire de la chambre de commerce d'Ypres (2);

3° Une délibération du conseil de régence de la commune d'Avelghem (3);

4° Un mémoire des propriétaires notables de la commune d'Autrive (4).

Il est donné lecture du mémoire explicatif du projet, ainsi que des mémoires ci-dessus énoncés, qui tous se prononcent, pour différents motifs, contre l'exécution du projet.

Il est une heure, la séance est levée et remise à deux heures et demie de l'après-midi.

A la dite heure les membres se réunissent, la séance est ouverte à trois heures, tous les membres sont présents à l'exception de M. Lefevre.

M. l'inspecteur Vifquain développe les motifs du projet et combat les observations de la chambre de commerce de Courtray et de celle d'Ypres, et tâche de

---

(1) Annexe n° 36, pag. 99.

(2) Annexe n° 35, pag. 97.

(3) Cette délibération est la même que celle dont il est fait mention dans le procès-verbal d'enquête du Hainaut, pag. 90.

(4) Annexe n° 18, pag. 65.

démontrer l'opportunité d'établir le canal de jonction à la hauteur d'Ecke et de Deynze, comme le point le plus avantageux au commerce et à la navigation.

M. Bataille fait des observations sur le placement d'un pont à Autrive, qui le serait plus utilement à Avelghem. M. l'inspecteur fait remarquer que les points indiqués pour le placement des ponts, ne sont pas de rigueur et pourront être déterminés selon que l'utilité des communications l'exige.

Une discussion s'engage sur la question de savoir si, par l'établissement des barrages projetés, il ne sera pas porté grand préjudice à l'agriculture, en exposant les terres et prairies adjacentes à des inondations. MM. Vifquain et De Brock combattent cette crainte, et soutiennent qu'elle n'est nullement fondée, en donnant successivement les explications sur les objections faites.

M. Devettere s'attache à démontrer que, si le projet reçoit son exécution, en ce qui concerne la rivière la Lys, il entraînera la ruine de la petite navigation, qui est celle qui transporte, de Gand à Courtray, les denrées coloniales, les tourteaux, cendres, engrais, etc., en ce qu'elle ne pourra supporter les frais de deux péages à établir entre Gand et Harlebeek. Cette opinion est soutenue par MM. Vandenpeereboom, Béthune et Goethals, et combattue par MM. Vifquain et De Brock, qui soutiennent que les frais de ces péages ne s'élèveront pas au taux de ceux que les bateliers doivent supporter maintenant par le halage et la perte de temps.

Une discussion s'engage sur le taux de ces frais, que l'on prétend n'être pas, à beaucoup près, aussi élevés que les calculs présentés par les auteurs du projet.

Il est huit heures, M. Vandenpeereboom fait la proposition de proroger la séance à quinzaine.

Attendu qu'il est résulté de la discussion qui a eu lieu, et notamment des explications données par les auteurs du projet, que des renseignements ultérieurs sont devenus nécessaires, et plusieurs membres désirant se les procurer, la commission fixe une nouvelle réunion au mercredi 29 juin courant, à dix heures du matin.

Le dit jour, mercredi vingt-neuf juin, à dix heures du matin, la commission se réunit. Tous les membres sont présents, à l'exception de M. Lefevre. MM. Vifquain et De Brock assistent à la séance que le président déclare ouverte.

Le procès-verbal des séances du 16 du courant est lu et approuvé.

Le président communique à l'assemblée : 1° un rapport de M. le commissaire du district de Courtray, en date du 21 du courant (1), sur quatre pétitions présentées à la députation des États, par des marchands, cultivateurs et recolteurs de lin des communes de Reckem, Gulleghem, Wevelghem et Lauwe (2), qui tous demandent à ce qu'une écluse, précédemment projetée, soit établie sur la Lys, à Vive-Saint-Éloi, pour favoriser le rouissage du lin, et sur une pétition présentée au Roi, par des négociants et marchands de la ville de Menin (3), tendant à ce qu'il soit construit deux écluses sur la Lys, entre Harlebeek et Gand, pour faciliter la navigation sur cette rivière. Il est donné lecture de toutes ces pétitions et du rapport du commissaire de district.

Il est également donné lecture d'une lettre adressée à M. le gouverneur de la province, par M Ysenbrant de Tielt, au nom de M. le duc d'Ursel, faisant connaître que le pont existant sur la Lys, à Vive-Saint-Éloi, lui appartient, qu'il y perçoit un péage;

---

(1) Annexe n° 34, pag. 95.

(2) Voir la pétition de Wevelghem, page 90. Les pétitions de Reckem, de Gulleghem et de Lauwe, sont, à peu de chose près, rédigées dans les mêmes termes.

(3) Anexe n° 30, pag. 91.

que si, par l'établissement d'un barrage en cet endroit, la perception de ce péage vient à cesser ou à être d'un moindre produit, le duc d'Ursel devrait en recevoir une indemnité préalable (1).

Il est également donné lecture de cinq adresses collectives envoyées à la commission d'enquête, par des négociants en grains, graines oléagineuses, tourteaux, marchands de lins, blanchisseurs, des communes de Wervicq, de Courtray et communes voisines, d'Harlebeek et communes voisines, ainsi que des rouisseurs et marchands de lin de Wevelghem (2), tous demandant l'établissement d'une ou deux écluses entre Harlebeek et Gand, avec offre de contribuer dans la dépense, au moyen d'un impôt raisonnable sur le rouissage.

La discussion est reprise sur les différents points du projet. MM. Vifquain et De Brock donnent les explications et éclaircissements demandés, répondent aux objections faites. La discussion étant ramenée sur le préjudice qui doit résulter, pour la petite navigation, de l'établissement de deux péages entre Harlebeek et Gand, M. l'inspecteur Vifquain déclare que l'on peut considérer comme inséré au projet que les bateaux venant en remonte de Gand, ne paieront que les deux tiers des droits établis par le tarif, à l'exception de ceux qui sont chargés de charbon, de chaux ou de pierres, qui seront soumis au droit entier.

Il est deux heures, la séance est continuée à trois heures et demie.

A la dite heure les membres se réunissent. La séance est ouverte à quatre heures.

La discussion est continuée. MM. Vifquain et De Brock donnent encore les élucidations demandées; la question étant soulevée : Si la canalisation de la Lys ne pourrait pas être effectuée convenablement, au moyen de l'établissement d'un seul barrage éclusé entre Harlebeek et Gand, M. l'inspecteur Vifquain déclare positivement que cela est impossible, qu'il faut nécessairement les deux barrages projetés.

MM. Vifquain et De Brock se retirent.

La discussion étant close, M. le président met aux voix la question : La canalisation complète de l'Escaut, par barrages éclusés, de Tournay à Gand, telle qu'elle est proposée par le projet, est-elle d'utilité publique?

Résolu négativement, par sept voix contre trois, attendu qu'il n'est pas prouvé que la navigation ait jamais demandé la canalisation telle qu'elle est proposée, et que l'on craint que les propriétés riveraines n'en essuient de grands préjudices; attendu d'ailleurs que l'amélioration de la navigation sur l'Escaut semble pouvoir être obtenue au moyen d'une seule écluse vers Escanaffles.

Ensuite est posée la question :

Y a-t-il utilité publique dans la canalisation de la Lys, telle qu'elle est proposée au projet, avec la modification du tarif consentie par l'inspecteur Vifquain, en ce qui concerne la petite navigation?

Résolu affirmativement par six voix contre quatre.

On met aux voix la question :

Le creusement d'un canal à point de partage, reliant les deux navigations entre Eeke sur l'Escaut et Deynze-Petegem sur la Lys, est-il d'utilité publique?

Le résultat de ce vote est qu'il y a cinq voix pour et cinq voix contre.

La solution négative sur la première question entraîne nécessairement pareille décision sur le projet de dessèchement des marais.

Ensuite est décidée à l'unanimité l'admission du tarif des péages, avec la modifica-

---

(1) Il a paru inutile de publier cette pièce.

(2) Ces différentes pétitions sont publiées (*voir* pag. 88, 90, 93 et 94).

tion consentie par l'inspecteur Vifquain, sous la réserve que ce tarif sera réduit au fur et à mesure que le produit excédera 8 p. °/₀ de la dépense et sans jamais pouvoir excéder ce taux, et qu'après l'entier amortissement du capital, il sera de nouveau réduit aux frais de l'entretien des ouvrages.

Ainsi fait et clos, le 29 juin, à huit heures du soir.

(*Suivent les signatures.*)

N° 38.

Avis de la députation des États de la Flandre occidentale, du 8 juillet 1836.

Monsieur le Ministre,

Aux termes de l'art. 7 de l'arrêté du 18 juillet 1832, nous avons l'honneur de vous adresser ci-joint, avec les pièces dont il y est fait mention, le procès-verbal de l'enquête faite par la commission instituée par votre arrêté du 6 février dernier, 4e division, n°s $\frac{3473}{6616}$, pour l'examen de l'avant-projet de la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de la réunion de ces deux rivières par un canal de jonction, à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem.

Vous verrez, par ce procès-verbal, que la commission a reconnu l'utilité publique de la canalisation de la Lys, qu'elle ne s'est pas prononcée sur celle du canal de jonction des deux rivières, et qu'elle a répondu négativement sur celle de la canalisation de l'Escaut, mais que sa décision n'est fondée que sur des doutes.

Après avoir examiné le projet, les observations auxquelles il a donné lieu, nous estimons que son exécution est à désirer dans l'intérêt de la navigation, du commerce et de l'agriculture.

La députation des États,
Pecsteen de Lampreel.

Par ordonnance :
Le greffier, Roels.

N° 39.

Extrait de la loi fondamentale de 1815.

CHAPITRE IX.

De la direction des eaux, ponts et chaussées.

Art. 215. Le roi a la surveillance suprême des ouvrages hydrauliques, ponts et chaussées, sans distinction si la dépense se fait par le trésor public ou de toute autre manière.

Art. 216. Le roi fait exercer la direction générale des eaux, ponts et chaussées, de la manière qu'il croit la plus convenable.

Art. 217. Indépendamment de la surveillance que le roi peut attribuer à la direction générale sur des ouvrages entretenus aux frais de colléges, de communes ou de particuliers, cette direction est chargée, d'après des instructions que le roi lui donne, de tous travaux hydrauliques aux ports de mer, rades, rivières, *schorren*, dunes, digues, écluses et autres ouvrages, ainsi que de tous les ponts et chaussées, dont les frais de construction sont en tout ou en partie à la charge du trésor public.

Art. 218. Si, parmi les ouvrages mentionnés à la fin de l'article précédent, il s'en trouve dont la direction peut être confiée aux États de la province, soit à cause d'un intérêt moins général, soit pour raison d'utilité ou de convenance, tirée de la chose même, elle leur est attribuée, soit exclusivement, soit concurremment avec la direction générale.

Art. 219. Le roi, après avoir entendu les États des provinces, et sur l'avis du conseil d'État, détermine quels travaux sont remis sous la direction des États et fixe en même temps le mode de pourvoir aux frais de leur entretien.

Art. 220. Lorsque des travaux hydrauliques, digues ou écluses, destinés à contenir les eaux de la mer ou des rivières, sont entretenus aux frais de colléges, de communes ou de particuliers, et dirigés par eux, la direction générale exerce sur ces travaux une surveillance immédiate, et veille à ce que leur construction ou réfection ne nuise pas aux intérêts généraux : elle donne à ce sujet les instructions nécessaires aux colléges, communes ou particuliers.

La surveillance immédiate de ces travaux peut aussi, pour des raisons d'utilité ou de convenance, être attribuée par le roi aux États des provinces.

Art. 221. Les États des provinces ont la surveillance sur tous travaux hydrauliques non compris dans l'article précédent, ainsi que sur les canaux, navigations, lacs, eaux, ponts et chaussées qui sont aux frais de colléges, de communes ou particuliers. Ils veillent à ce que ces travaux soient bien et dûment construits et entretenus.

Art. 222. Les États surveillent tous les colléges dits *hoogheemraadschappen, heemraadschappen, wateringen, waterschappen*, direction des digues ou des polders, sous quelque dénomination qu'elles puissent exister dans leur province : sauf ce qui a été dit à l'art. 220 sur les attributions de la direction générale, au sujet des travaux servant à contenir les eaux de la mer et des rivières.

Les règlements de ces colléges, approuvés en dernier lieu, servant de base à leur institution, les États des provinces peuvent, sous l'approbation du roi, modifier ces règlements; les colléges leur proposent les modifications que l'avantage des intéressés leur paraîtra exiger.

Les États soumettent de même au roi le mode de nommer ou de proposer aux places vacantes dans ces colléges.

Art. 223. Les États ont, dans leur province, la surveillance sur l'exploitation des tourbières, carrières, houillères, autres mines et minières, ainsi que sur toutes irrigations, endiguements et dessèchements.

Le roi peut, à raison de l'utilité générale ou majeure de ces ouvrages, en attribuer la surveillance à la direction générale des eaux, ponts et chaussées.

Art. 224. Lorsqu'à l'avenir, il sera accordé des subsides par le trésor public pour quelques travaux compris au présent chapitre, il sera en même temps réglé de quelle manière la direction ou la surveillance sur ces ouvrages sera exercée.

Art. 225. Les droits payés aux barrières, ponts et écluses, sont affectés à l'entretien et à l'amélioration des chaussées, ponts, canaux et rivières navigables. L'excédant, s'il y en a, demeure réservé pour des dépenses de même nature, dans la même province, à la seule exception des droits perçus sur les grandes communications du royaume, dont l'excédant peut être employé aux mêmes fins, là où le roi l'ordonne.

Arrêté du 17 *décembre* 1819, *n°* 1.

Nous Guillaume, par la grâce de Dieu, roi des Pays-Bas, prince d'Orange-Nassau, grand-duc de Luxembourg, etc., etc., etc.

En exécution des dispositions contenues dans le chapitre IX de la loi fondamentale, et voulant, conformément au contenu de l'art. 218 de la dite loi, remettre aux États provinciaux la direction spéciale et immédiate d'une partie des travaux publics mentionnés dans le dit article, sauf la surveillance suprême que l'art. 215 nous attribue pour tout ce qui concerne le waterstaat, les travaux publics et les ponts et chaussées;

Considérant qu'il est entièrement dans l'intérêt des habitants des provinces de notre royaume, que, faisant usage de la faculté énoncée dans les articles susmentionnés de la loi fondamentale, nous remettions et confiions la direction spéciale et immédiate des travaux publics susdits, ainsi que le soin de pourvoir aux dépenses qu'elles entraînent, aux États des provinces, lesquels trouveront, dans le zèle qui les anime pour le bien-être de leurs administrés, tous les moyens nécessaires pour effectuer cette direction d'une manière plus économique, et surveiller de plus près et d'une manière plus efficace l'exécution et l'entretien des divers ouvrages situés dans leur province, que s'ils restaient confiés aux soins de l'administration centrale;

Considérant également qu'il sera nécessaire de prescrire à cet égard aux États provinciaux quelques règles de conduite;

Vu l'art. 219 de la loi fondamentale, par lequel il est statué : que les États provinciaux entendus, et après avoir pris l'avis du conseil d'État, il nous appartient de désigner les travaux publics dont la direction pourrait être remise et confiée aux États des provinces respectives, ainsi que de fixer le mode de pourvoir aux frais que les dits travaux entraînent;

Vu également l'art. 220 de la loi fondamentale, et considérant que la mise en exécution des dispositions contenues dans le dernier alinéa de cet article contribuera efficacement à simplifier, améliorer et accélérer la marche de l'administration, sans qu'il en résulte des inconvénients pour l'intérêt général;

Vu notre arrêté en date du 22 mai dernier, litt. M;

Vu enfin les considérations émises par les États des provinces respectives, en conformité de l'art. 219 susdit;

Le conseil d'État entendu;

Avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Sous réserve de la surveillance suprême, qu'en conformité des art. 215 et 216 de la loi fondamentale il nous est donné d'exercer de la manière que nous croirons la plus convenable, nous remettons et confions par la présente, aux États des provinces respectives, la direction spéciale et immédiate, ainsi que le soin de pourvoir aux dépenses qu'entraînent les travaux publics mentionnés sur les listes, annexées au présent arrêté sous les numéros 1 et 2, à chacun pour autant que cela le concerne.

Nous fixerons ci-après, et ultérieurement dans trois mois à partir de ce jour, quelles routes seront également confiées à la direction et viendront à charge des provinces.

Tous autres travaux publics dont il n'est point fait mention dans la présente, et dont jusqu'à ce jour la direction a été exercée et les frais supportés par l'État, resteront à la charge du trésor et sous la direction générale. Nous nous réservons cependant la faculté de reprendre, par la suite et suivant les occurrences, sous la direction générale et à la charge du trésor, tel ouvrage mentionné ci-dessus que nous jugerons convenable; de même que de remettre et de confier, par après, à la direction des États des provinces, ainsi que le soin de pourvoir aux dépenses qu'il entraîne, tel ouvrage public que pour le moment nous conservons sous notre direction spéciale, mais que par la suite nous jugerions convenable de leur remettre, aux termes du présent arrêté.

Les ouvrages publics qui, par leur nature, ont toujours été considérés comme faisant partie des travaux publics provinciaux et qui, comme tels, n'ont jamais été compris parmi les travaux confiés aux soins de la direction générale du waterstaat, restent sous la direction des administrations provinciales, quoiqu'ils ne soient pas mentionnés expressément dans le présent article.

ART. 2.

L'administration et la direction confiées, par suite des dispositions contenues dans l'article précédent, aux soins des États provinciaux, commencera à être exercée par eux à partir du 1er janvier prochain.

Le département du waterstaat, lequel a été chargé jusqu'à ce jour de la direction et administration des travaux susdits, aura soin de faire remettre aux États, sur leur demande, soit les originaux, soit copies de toutes les pièces, documents, etc., etc., qui concernent les dits travaux, et dont la connaissance est nécessaire aux États des provinces pour pouvoir exercer d'une manière convenable l'administration qui leur est confiée.

Le département du waterstaat sera également tenu de donner aux États des provinces respectives toutes informations, explications et renseignements dont ils pourraient lui faire la demande et dont ils peuvent avoir besoin.

ART. 3.

A partir du 1er janvier prochain, tous les frais qu'entraîneront les ouvrages dont la direction est confiée par la présente aux États des provinces, seront à la charge des dits États, lesquels devront aviser aux moyens de pourvoir à cette dépense. Toutes dispositions prises antérieurement à l'égard des dits travaux, tous contrats passés à cet effet et tous paiements qui en résultent, restent maintenus et continueront à recevoir une exécution pleine et entière.

ART. 4.

A partir du 1er janvier prochain, et à l'effet de pourvoir tant aux frais d'entretien des travaux susdits, qu'aux dépenses à faire pour l'accomplissement des ouvrages déjà commencés dans les différentes provinces, que pour la construction des ouvrages dont la confection pourrait être autorisée ultérieurement par nous sur la proposition des États, il sera cédé et remis à la disposition de l'administration provinciale, tous les revenus, sans aucune exception, provenant des dits ouvrages, et consistant, soit en droits de

barrière, de pont, d'écluse, de pavé, ou telles autres, sous quelque dénomination que ce soit, qui ont été perçues jusqu'à ce jour par le trésor public, ou qu'il nous plaira d'établir par la suite sur la proposition des États provinciaux.

Les départements des finances, du waterstaat et des droits d'entrée et de sortie et des impositions indirectes, sont chargés de faire confectionner un état exact des revenus ci-dessus mentionnés et d'en faire part aux États des provinces respectives, pour leur gouverne.

ART. 5.

Nous fixerons ultérieurement la manière dont il sera rendu compte de la recette et de l'emploi des revenus mentionnés dans l'article précédent, afin que nous puissions statuer sur l'emploi à faire de l'excédant que les recettes pourraient présenter; et plus spécialement pour que, conformément au contenu de l'article 225 de la loi fondamentale, et après paiement des frais d'entretien que les dits ouvrages entraînent, nous puissions affecter, en premier lieu, le provenu des droits perçus sur les *routes*, *ponts*, *canaux* et *rivières*, *formant* les *grandes communications* du royaume (pour autant que la direction en sera confiée par nous aux États provinciaux, en suite des dispositions contenues dans l'art. 1^er^ ci-dessus), au paiement des rentes et à l'amortissement des capitaux négociés sous garantie de l'État, en vertu des lois des 24 février 1815 et 30 janvier 1817, et, en second lieu, à l'usage prescrit par l'art. 225 susdit.

Aussi longtemps que l'amortissement des négociations susdites n'aura point été entièrement effectué, il ne pourra être affecté plus d'un tiers des revenus perçus sur les grandes communications, construites ou à construire des fonds levés par les dites négociations, à l'entretien des dites grandes communications; les deux autres tiers resteront réservés pour le paiement des rentes et l'amortissement de la dette.

ART. 6.

Pour autant que les revenus ci-dessus détaillés ne suffisent point pour couvrir les dépenses à faire, les États des provinces, que cela concerne, nous adresseront le plus tôt possible un rapport détaillé sur cet objet et proposeront, dans ce rapport, les droits qu'ils croient le plus convenable d'établir dans leur province, à l'effet de couvrir le déficit que présentent les revenus des travaux publics, sur les dépenses à faire de ce chef.

Ils ne perdront pas de vue, dans le choix qu'ils feront des droits à établir, que ces droits ne doivent jamais restreindre la libre importation, exportation et transit des marchandises d'une province à l'autre; qu'ils doivent éviter d'imposer tels droits par lesquels ils forceraient les habitants d'une autre province à contribuer à l'entretien de travaux dont l'utilité leur serait absolument étrangère; enfin, que ces droits soient répartis, suivant leur nature, avec la plus grande égalité possible, entre tous les propriétaires et habitants de la province, soit qu'ils y aient établi leur domicile, soit qu'ils n'y aient que leurs propriétés.

ART. 7.

La surveillance immédiate des travaux mentionnés dans l'art. 220 de la loi fondamentale, est confiée par la présente aux États des provinces respectives; à cet effet, notre arrêté du 21 mars 1818, n° 67, rappelé dans celui du 22 mai dernier, l^e^ M, et par lequel a été établie la marche à suivre par le département du waterstaat, relativement à tout ce qui concerne l'entretien, l'amélioration et la construction de ces travaux, est et sera modifié comme suit :

Les colléges, communes ou particuliers, sous quelque dénomination que ce soit, auxquels est confiée la direction et l'entretien des travaux du waterstaat et digues ou écluses destinées à contenir les eaux de la mer ou des rivières, ne seront plus tenus d'adresser annuellement à la direction générale du waterstaat, mais adresseront à la

même époque aux États de leur province, la nomenclature exacte des dépenses à faire par eux pendant l'exercice prochain, pour l'entretien et la réparation de ces travaux, ainsi que pour les nouvelles constructions à faire. Ils diviseront l'état à envoyer, en deux parties : l'une comprendra les travaux ordinaires d'entretien, et l'autre les nouvelles constructions, ainsi que les grandes réparations et changements que leur importance doit faire ranger dans la même catégorie.

Les États des provinces prendront une décision finale au sujet des travaux d'entretien et de réparation ordinaire ; mais adresseront l'état de nouvelles constructions et grandes réparations, muni de leur avis, à la direction générale du waterstaat, afin que nous puissions prendre à cet égard les dispositions nécessaires ; le tout en conformité de l'art. 3 de notre arrêté susdit du 22 mai dernier.

ART. 8.

Tous collèges, communes ou particuliers qui ont concouru, jusqu'à ce jour, en tout ou en partie, à l'entretien des travaux publics désignés dans le présent arrêté, continueront à pourvoir dans l'entretien susdit, de la manière que cela s'est effectué jusqu'à ce jour, sans qu'il soit porté aucun changement à cet égard, par les dispositions de la présente.

Nous nous réservons la faculté d'accorder un subside, à payer par le trésor public, en conformité de l'art. 224 de la loi fondamentale, pour tels travaux publics ou polders (et spécialement ceux connus sous le nom de *calamiteuse polders*) qui par leur situation particulière et intérêt général exigent des secours extraordinaires. — Ce subside ne sera pourtant accordé qu'après que nous nous serons fait rendre un compte spécial et détaillé de l'état et des circonstances dans lesquelles se trouvent ces travaux et polders, ainsi que des raisons qui, jusqu'à ce jour, ont motivé le subside, et qui peuvent le rendre nécessaire par la suite.

Notre ministre de l'intérieur et du waterstaat nous présentera, dans le plus court délai possible, un rapport spécial sur les dispositions à prendre à l'effet de pouvoir constater et fixer préalablement, d'une manière convenable et avec justesse, la quotité des subsides à accorder, ainsi que d'assurer la comptabilité de cette partie des dépenses publiques.

ART. 9.

Les ouvrages faisant partie des différents ports, les amarrages des vaisseaux, ainsi que les quais et écluses y appartenants, seront entretenus par les villes et communes où ils sont situés, lesquelles auront, par contre, la jouissance pleine et entière de tous les revenus, droits de ports et autres, qui sont perçus de ce chef.

De la présente disposition sont exceptés, les ouvrages appartenants aux ports maritimes militaires du *Nieuwe Diep, Hellevoetsluis, Medemblik, Flessingue,* ainsi que tels autres ouvrages maritimes d'intérêt général, que nous jugerions convenable par la suite de comprendre dans cette catégorie.

ART. 10.

La partie des grandes routes traversant les différentes villes du royaume, ainsi que les ponts y situés, seront entretenus par les dites villes, lesquelles auront la faculté d'établir des péages à l'entrée de leurs communes, à l'effet de percevoir les fonds nécessaires pour l'entretien de cette partie des routes : à cet effet, le placement des barrières actuelles sera changé tel qu'il sera jugé utile, après que les régences des villes auront été entendues.

Les États provinciaux et les régences des villes respectives, fixeront ultérieurement

et de commun accord, à partir de quel point, hors leur enceinte, l'entretien de la partie des routes ici mentionnée restera à leur charge (1).

ART. 11.

Les villes et colléges respectifs resteront en possession de la direction et pourvoiront à l'entretien des routes, eaux et canaux, à la direction et à l'entretien desquels ils ont pourvu jusqu'à ce jour.

Telles routes, eaux ou canaux, dont ils ont eu autrefois la possession, pourront leur être rendus suivant les circonstances et s'il y a lieu.— Pour autant qu'une ou plusieurs de ces possessions aient appartenu à des particuliers, il leur sera accordé, par qui de droit, une juste indemnité, à fixer par nous sur la proposition des États de la province.

ART. 12.

Nous recommandons aux États des provinces que cela concerne, de porter une attention sérieuse et toute particulière sur les bacs et passages d'eaux en général, et spécialement sur ceux établis sur les fleuves du royaume, à l'effet d'examiner scrupuleusement si les bâtiments, vaisseaux et bacs se trouvent dans un état requis, et adapté au plus ou moins d'importance des eaux qu'elles doivent traverser, et si le personnel attaché à leur service se trouve en nombre suffisant et réunit les qualités et connaissances nécessaires pour offrir toute sûreté aux voyageurs faisant usage de ces passages d'eau.

ART. 13.

Il sera nommé pour chaque province, s'il y a lieu, et selon l'importance des ouvrages qui s'y trouvent, un ingénieur en chef, ou bien un ingénieur ordinaire faisant fonctions d'ingénieur en chef, chargé de diriger et de surveiller cette partie des travaux publics, conformément aux instructions que les États provinciaux respectifs lui donneront à cet égard. Ces fonctionnaires résideront dans la province et leurs traitements seront payés par le trésor public. En outre, il sera placé dans chaque province et après que nous aurons reçu l'avis des États à cet égard, un nombre suffisant d'ingénieurs ordinaires, payés par la province et chargés de participer, sous les ordres des fonctionnaires supérieurs ci-dessus désignés, à la direction et à la surveillance des travaux publics de la province.

Il sera pourvu par nous à la nomination des susdits ingénieurs en chef et ordinaires que nous pourrons également faire changer de résidence et destituer suivant les circonstances.

Les États provinciaux auront la faculté de prononcer la suspension de fonctions des susdits fonctionnaires, si leur conduite y donne lieu, mais ils devront en donner connaissance sur-le-champ, ainsi que des raisons qui ont motivé la suspension, à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, lequel nous en fera son rapport et demandera nos ordres à cet égard.

Les États provinciaux ont le choix et la nomination de tous les employés inférieurs qu'ils jugeront nécessaires pour assurer le service des travaux publics dans leur province, et ils auront soin de porter les dépenses à faire pour leur traitement, frais de route, etc., etc., au budget annuel des dépenses provinciales.

La direction générale du waterstaat aura la faculté d'employer, temporairement, les ingénieurs et autres employés de la province, à la conduite et direction de tout

(1) Article modifié par l'arrêté royal du 25 décembre 1823, n° 86.

ouvrage concernant la dite direction générale du waterstaat et des travaux publics, lesquels s'effectueront pour le compte et aux frais du trésor public, dans la province où ces employés ont leur résidence habituelle. Le cas échéant, la direction générale en donnera connaissance préalable aux États que cela concerne.

Jusqu'à l'époque où, sur la proposition des États des provinces, l'organisation des ingénieurs et autres employés provinciaux pour la partie des travaux publics, sera terminée définitivement en conformité des dispositions précédentes, les ingénieurs en chef, les ingénieurs ordinaires, les aspirants, conducteurs et piqueurs du waterstaat, lesquels se trouvent en ce moment au service de la direction générale, resteront tous en fonctions, et les États provinciaux prendront les mesures nécessaires afin de pourvoir au paiement de leurs traitements, frais de route, etc., à partir du 1er janvier prochain; à l'exception cependant des traitements de l'ingénieur en chef, des ingénieurs ordinaires faisant fonctions d'ingénieurs en chef et des aspirants, lesquels continueront à être supportés par le trésor.

ART. 14.

Les règlements et dispositions actuellement en vigueur, pour ce qui concerne les tourbières, carrières, houillères, mines et minières, ainsi que celles qui regardent les irrigations, endiguements et dessèchements, restent maintenus et il n'est rien innové à cet égard par le présent arrêté.

ART. 15.

Nous remettons, avec une confiance pleine et entière, la direction et la surveillance dont il est fait mention dans les articles précédents, aux États des provinces de notre royaume, étant persuadé du zèle qui les anime pour saisir toutes les occasions et faire usage de tous les moyens qui se trouvent en leur pouvoir, à l'effet de conduire l'administration que nous leur confions, de la manière la plus économique et la plus avantageuse pour leurs administrés. Et, à cet effet, nous arrêtons provisoirement et afin de donner une marche plus uniforme à la partie administrative, laquelle, par le présent arrêté, est confiée à leurs soins, et afin de leur faire connaître plus spécialement l'esprit qui doit les diriger dans l'exercice des nouveaux devoirs qu'ils auront à remplir, les dispositions réglementaires jointes à la présente, et au contenu desquelles ils seront tenus de se conformer exactement.

Nous invitons les États des provinces respectives à nous soumettre, avant le 1er septembre prochain, leurs avis motivés sur les changements, ampliations et modifications qu'il serait utile et nécessaire d'apporter dans les articles et dispositions réglementaires ci-dessus mentionnés, et lesquelles ampliations et modifications seraient commandées, soit par la nature des ouvrages qui se trouvent dans leur province, soit que l'expérience eût démontré qu'un changement dans la manière d'administration fût plus convenable et plus adapté aux localités, sinon pour la totalité des travaux, du moins pour une partie de ces ouvrages.—A cet effet il sera renvoyé aux États respectifs les projets de règlement d'administration qu'ils nous ont soumis en conformité des dispositions de notre arrêté du 22 mai dernier, litt. M, et lesquels règlements devront être revus, augmentés et modifiés suivant les dispositions énoncées dans le présent arrêté.

Nous invitons les États qui ont omis d'envoyer dans le temps les projets de règlement dont il a été fait mention dans notre arrêté susdit du 22 mai, de s'attacher spécialement à remplir cette lacune et à nous adresser avant l'époque du 1er septembre 1820 un travail complet à cet égard.

Expédition du présent arrêté sera envoyée au département du waterstaat, chargé d'en assurer l'exécution.

Pareille expédition sera envoyée à notre ministre de l'intérieur et à celui des finances, à notre conseiller d'État, directeur-général des droits d'entrée et de sortie et des impo-

sitions indirectes, au conseiller d'État, ainsi qu'à la commission nommée par notre arrêté secret du 1er août 1818, litt. TT, et à la chambre générale des comptes, pour information.

Donné à La Haye, le 17 décembre 1819, et de notre règne le septième.

WILLEM.

Par le roi :

J.-G. DE MEY VAN STREEFKERK.

Conforme à l'original :

Le greffier de la secrétairerie d'État,

L.-H. ELIAS SCHOVEL, *l.* G.

Liste des objets du waterstaat dont la remise est faite aux provinces.

BRABANT SEPTENTRIONAL.

Hollandsdiep.

Têtes, revêtements, murs de quais, écluses et ouvrages en pilotis et en fascines, situés au dehors du port de la ville de Willemstad, ainsi que le dévasement du dit port.

Tête en pilotis et autres travaux, situés au Moerdyk, ainsi que le dévasement du port.

Les ouvrages du port de Geertruidemberg.

BRABANT MÉRIDIONAL.

La Dyle.

Les ouvrages situés sur cette rivière.

Le dévasement de la rivière.

Le Demer.

Les ouvrages situés sur cette rivière.

Le dévasement de la rivière.

LIMBOURG.

La Meuse.

Les ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière, ainsi que les chemins de halage.

GUELDRE.

Le Berkel.

Écluse en bois à Rekken.

Id. à sas à Mallem.

Id. au Nieuwen-Molen.

Pont-levis à Borculo.

Écluse en maçonnerie à Borculo.

Pont-levis à Lochem.

Écluse à sas à Lochem.

Grue en bois à Lochem.

Pont-levis, nommé Boevinkbrug.
Id. nommé Spitholtbrug.
Écluse au Velthorst.
Ponteeau en bois, nommé Bieselinkvonder.
Id. nommé Lentinkvonder.
Grue en bois à Zutphen.

LIÉGE.

La Meuse.

Ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière, ainsi que les ponts.
Le chemins de halage.

L'Ourte.

Ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière, ainsi que les ponts.
Les chemins de halage.

La Vesdre.

Les ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière, ainsi que les ponts.
Les chemins de halage.

L'Amblève.

Les ouvrages en empierrement, en terrasse et en fascines le long de cette rivière.
Les chemins de halage.

FLANDRE ORIENTALE.

L'Escaut.

Écluse de navigation et pont à Audenarde.
Id. d'écoulement à Audenarde.
Id. d'écoulement de Zwynaerde et ponts dans le chemin de halage.
Id. de navigation du Pont aux chaudrons à Gand.
Pont de Madou, à Gand.
Pont, dit du Moine, à Gand.
Écluse d'écoulement à la porte de St-Liévin à Gand.
Id. à la porte de Bruxelles.
Id. des Cinq-Vents.
Id. de Bramgate.
Curement de la rivière.

La Lys.

Écluse à sas, dit de la Pêcherie, à Gand.
Id. d'écoulement, dit du Pas, à Gand.
Id. de Padegaeten.
Pont-levis de Deynze.
Pont du Jugement à Gand.
Pont aux Herbes à Gand.
Pont de la Boucherie.
Pont de St-George.
Dévasement de la Lys.
Les bords de cette rivière.

La Dendre.

Digue en amont de l'écluse d'Idegene.

Écluse de Grammont.
Id. d'Idegene.
Id. de Pollaere.
Id. de Denderleeuw.
Id. de Aelst.
Id. de Wies.
Id. de Termonde.
Pont-tournant, dit de la Dendre.
Ponts dans le chemin de halage
Le chemin de halage.
Dévasement de la rivière.

La Durme.

Pont-tournant à Lokeren.

Canal de Gand à Ostende.

Pont et écluse de Ste-Agnès à Gand.
Les ouvertures pour les poutrelles.
Pont de la Barque.
Pont de Mariakerke.
Les quais d'abordage.
Les ponts dans le chemin de halage, aquéducs et ponceaux.
35 degrés.
Le chemin de halage et les talus.
Le dévasement.

Canal de la Lieve.

Pont et écluse à sas de Rabot.
Écluse de Balverhoek.
Le chemin de halage et les talus.
Le dévasement de la rivière.

Canal de Gand au Sas de Gand.

Écluse au Tolhuis.
Pont sur la nouvelle communication.
Pont et écluse des contributions.
Pont de Meulestede.
Pont dit Langebrugge.
Le chemin de halage.
Les quais d'abordages.
Les ponts dans le chemin de halage.

Canal du Moervaart.

Pont-tournant de Wachtebeke.
Id. de Calve.
Id. de Dam.
Id. de Coudenborn.
Pont dans le chemin de halage de Zuidelede.
Les bords du canal.
Le dévasement du canal.

Canal de Langelede.

Écluse d'écoulement de Langelede.
Pont dit Potterbrugge.
Id. de Walderdonk.
Id. à Poutrelle.

Les bords du canal.
Le dévasement du canal.

FLANDRE OCCIDENTALE.

Canal de Gand à Ostende.

Indemnité à la ville de Bruges.
Les digues, chemins de halage et autres ouvrages du canal.
Écluse de la coupure.
Écluse à la porte de Damme.
Sept grands ponts.
Dévasement près des ponts.
Écluses de Keizerinne et Wallewijn.
Écluse dite des Bassins.

Canal de Plasschendaele à Dunkerque.

L'écluse de Plasschendaele.
Le pont-tournant de Zandvoorde.
L'écluse de Rattevalle.
Le pont dit Kitsbrugge.
Le pont-tournant d'Anguille.
Le pont-tournant de Pelikaan.
Les digues et chemins de halage.
Le pont dit Haegebruggc.
Le pont de l'Arche.
Le pont d'Adinkerke.

Canal du Moerdyk.

Les ouvrages de ce canal.

Canal de Bergues.

L'écluse d'Houthem.

Canal d'Ypres et l'Yser.

Le pont de Knocke.
Le pont-levis de Boesinghe.
L'écluse de Boesinghe.
Le pont-levis de Steenstraete.
Le pont-tournant de Dry-Grachten.
Le pont de Dixmude.
Le bassin de commerce.
Les digues, chemins de halage et aquéducs.

La Lys.

L'écluse de Comines.
L'écluse de Menin.
L'écluse de Harlebeek.
Le pont de Harlebeek.

Canal de Bruges à l'Écluse.

Les digues et chemins de halage.

Canal du Loo.

L'écluse de Fintelle.
Les digues.

Canal de Bruges à l'Escaut.

Le pont d'Oostkerke.
Le pont près la ville de Damme.
L'écluse hors de la ville de Bruges.

HAINAUT.

La Sambre.

L'écluse de Buissière.
Id. de Lobbes.
Id. de Thuin.
Id. d'Alnes.
Id. de Charleroy.
Id. de Couillet.
Les chemins de halage, ponts et aquéducs.
La maison du conservateur.

La Dendre.

L'écluse d'Ath.
Id. de Bilhee et Tenre.
Id. d'Isières.
Id. de Papignies et Ollignies.
Id. des Écoliers.
Id. de Lessines.
Id. d'Acren.
Les digues et chemins de halage.

L'Escaut.

L'écluse d'Antoing, le pont-tournant et aquéducs.
L'écluse de Tournay et le pont.
L'écluse du Trou, le pont et aquéducs.
Le pont de Notre-Dame.
Les digues et chemins de halage.

Canal de Mons à l'Escaut.

Cinq écluses.
Neuf ponts-levis.
Onze maisons d'éclusiers et pontonniers.
Les digues et chemins de halage.

La Haine et la Trouille.

Les digues et chemins de halage.

HOLLANDE SEPTENTRIONALE.

Canal de Monnickendam.

L'écluse d'écoulement, nommée Graaflijkheids-Sluis à Monnickendam.

HOLLANDE MÉRIDIONALE.

La Gouwe.

La grande écluse, dite du Mallegat, et les ouvrages qui en dépendent.
L'écluse à sas, nommée Donkere-Sluis, et celle près le Amsterdamsche veer.
L'écluse dite Goudsche-Sluis, près d'Alphen.

ZÉLANDE.

Canal de Gand au Sas de Gand.

Ouvrages aux bords et digues de barrage.

NAMUR.

La Meuse.

Les ouvrages appartenant à cette rivière ainsi que les chemins de halage.

La Sambre.

Les ouvrages appartenant à cette rivière, y compris les écluses de Namur et de Grognaux, ainsi que les chemins de halage.

ANVERS.

L'Escaut.

Le pont-volant à Anvers.

La Nèthe.

Les ouvrages appartenant à cette rivière, ainsi que l'écluse à Lierre

Le Rupel.

Deux calles embarcadères, à Boom et Willebroek.

UTRECHT.

Vaartschen Ryn.

Les ouvrages situés dans cette rivière, et le dévasement.

Kromme Ryn.

L'aquéduc à Wyk près Duurstede.

Rivière dite Hollandsche Yssel.

L'écluse à sas, située au Doorslag, au sud du village de Jutphaas.

FRISE.

Canal de Groningue à Harlingue, par Stroosbos, Dockum et Leeuwarden.

Les ouvrages appartenant à ce canal, les maisons de péage et chemins de halage.

Kolonels-diep.

Les ouvrages appartenant à ce canal, et le dévasement.

Kuikhornster vaart.

Le dévasement de ce canal.

La Lauwers.

Le dévasement de ce canal.

La Boorne.

Les écluses dites Kiestra et Nesserzylen, le Burgwerder-pyp et le pont dit Pingjumerbrug.

Stavorensche Zuidermeer.

Subside annuel au propriétaire pour l'entretien des ouvrages qui y sont situés.

OVERYSSEL.

Canal dit Willemsvaart.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

GRONINGUE.

Canal de Groningue à Stroosbos.

Les ouvrages appartenant à ce canal, y compris les murs de quais de la porte dite Aa-poort à Groningue.

Canal d'Ulrum à Uithuizen.

Les ouvrages appartenant à ce canal, ainsi que le chemin de halage d'Onderdendam à Warffum.

Canal de Groningue à Delfzyl.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

Reidiep.

Le bac de Wierum.

DRENTHE.

Canal de Drenthe.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

Beiler vaart.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

Oostermoersche vaart.

Les ouvrages appartenant à ce canal.

Oude Smildinger vaart.

Le dévasement de ce canal.

LUXEMBOURG.

La Moselle.

Les ouvrages appartenant à cette rivière.

Règlement d'administration provinciale, arrêté par l'art. 15 *de l'arrêté royal du* 17 *décembre* 1819, *n°* 1.

Article premier.

Aussitôt que les États des provinces respectives auront reçu connaissance de l'arrêté mentionné en tête du présent règlement, ils prendront sur-le-champ les mesures nécessaires afin de pouvoir se charger au 1er janvier prochain, de la direction et de la surveillance, lesquelles leur seront confiées à partir de cette époque aux termes de notre arrêté susdit.

Ils s'occuperont en premier lieu, de réunir toutes les notions dont ils auront besoin, pour se former une idée juste et acquérir une connaissance approfondie de la nature et de l'état présent des ouvrages et travaux publics, dont la direction et le soin de pourvoir aux dépenses qu'elles entraînent leur a été confiée. Munis de cette connaissance, ils s'occuperont de la formation d'un tableau détaillé et raisonné de toutes les différentes parties dont se compose la masse des ouvrages du waterstaat et des travaux publics susmentionnés. Cet état comprendra non-seulement une nomenclature exacte et de tous les dits ouvrages et de l'état où ils se trouvent, mais présentera également l'indication des sommes présumées nécessaires pour leur entretien annuel ordinaire, ainsi qu'un tableau comparatif des revenus provenant de ces ouvrages, et des dépenses qu'elles nécessitent.

Les États des provinces respectives joindront le tableau ci-dessus mentionné au premier budget qu'ils doivent nous présenter pour leur province, et ils y ajouteront telles observations et remarques qui pourront servir à nous donner une connaissance exacte du véritable état des choses.

ART. 2.

Les États examineront ensuite avec le plus grand soin, si, au nombre des ouvrages dont la direction leur est confiée, il s'en trouve qui, quoiqu'ils aient été construits et entretenus jusqu'à ce jour aux frais du trésor public, devraient par leur nature être mis à la charge des collèges, communes ou particuliers, qui sont intéressés au maintien des dits ouvrages.

Ils donneront sur-le-champ connaissance du résultat de leurs recherches à cet égard, à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, afin que celui-ci, après avoir, s'il y a lieu, entendu les parties intéressées, puisse provoquer notre décision ultérieure.

ART. 3.

En fait de frais ordinaires, de réparation et d'entretien des travaux publics, il appartient aux États de prendre une décision définitive; mais s'il est question de réparations extraordinaires et de nouvelles constructions, ils en référeront à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, et lui transmettront tous les plans, dessins, devis, détails estimatifs, etc., etc., à ce relatifs, afin qu'il puisse demander notre décision à cet égard.

ART. 4.

Les États provinciaux s'abstiendront de prendre aucune disposition, et de donner aucun ordre relativement à tels ouvrages et travaux publics dont la direction et la surveillance restent confiées à l'administration générale du waterstaat. Ils auront cependant la faculté de nous soumettre leurs considérations et avis concernant les dits ouvrages et l'état où ils se trouvent. Ils pourront prendre l'initiative à cet égard, s'ils le jugent convenable.

ART. 5.

Tous contrats d'adjudication pour constructions, préparations ou entretien, passés relativement aux travaux mentionnés dans notre arrêté de ce jour, n° 1, et dont le terme n'est point encore échu, resteront en vigueur, sans qu'il puisse y être porté aucun changement.

ART. 6.

Tous revenus, droits, collectes, ou autres, de quelque nature qu'ils soient et sous quelque dénomination qu'ils se perçoivent actuellement, sont maintenus et continueront à être perçus sur le même pied et par les mêmes employés qui s'en trouvent chargés en ce moment.

ART. 7.

En fait d'adjudications et de livraisons, les États devront se conformer aux règles générales prescrites à cet égard; ils auront cependant la faculté de demander l'autorisation de pouvoir s'écarter des dites règles, dans tels cas particuliers où des circonstances locales et d'autres raisons majeures font juger utile et convenable de ne pas suivre la marche ordinaire.

ART. 8.

En conséquence du pouvoir que notre arrêté de ce jour, n° 1, leur attribue, les États connaissent de tout ce qui concerne la partie du waterstaat et des travaux publics, dont la direction leur est confiée; ils donnent à cet égard les ordres nécessaires, et en surveillent l'exécution. Toutes affaires concernant la dite partie, en ce moment litis-pendentes, et sur lesquelles, au 1er janvier prochain, il n'aura point encore été pris de décision, seront terminées par eux, en se conformant aux principes contenus dans l'art. 3 de notre arrêté susdit.

ART. 9.

Dans des cas douteux ou dans lesquels l'intervention du gouvernement est jugée nécessaire, ils s'adresseront à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, ou bien directement à nous, si l'importance de la chose leur paraît l'exiger.

ART. 10.

Les commissaires de districts, là où il s'en trouve, seront chargés de faire l'inspection ordinaire des travaux publics, sauf l'inspection à effectuer par la direction générale du waterstaat.

Dans les provinces où il ne se trouve point de commissaires de districts, ou bien s'ils n'y sont point en nombre suffisant, nous aviserons, sur la proposition des États, au moyen de faire effectuer cette inspection d'une manière convenable.

ART. 11.

L'inspection ordinaire des travaux du waterstaat, destinés à prévenir les inondations des ouvrages hydrauliques, des écluses et autres ouvrages d'art, se fera par des employés spéciaux, qui réunissent les connaissances nécessaires dans cette partie. Nous déciderons ultérieurement, sur la proposition des États, par qui et de quelle manière cette inspection sera effectuée.

ART. 12.

La direction et l'inspection de tels travaux qui se trouvent en ce moment confiés aux autorités locales, communales, de districts, colléges ou autres, leur resteront confiées sur le pied actuellement existant.

ART. 13.

Dans les provinces où les colléges et associations connues sous le nom de *heemraadschappen*, *waterschappen*, *wateringen*, *etc.*, et lesquelles sont destinées à diriger spécialement tous les travaux du waterstaat d'un district donné, ne se trouvent point établies, les États prendront en considération s'il peut être nécessaire et utile d'organiser également chez eux de pareilles institutions, et, dans ce cas, après avoir entendu les parties intéressées, ils prendront les mesures préalables nécessaires, et nous soumettront leurs règlements d'administration à établir pour ces institutions.

Dans les provinces où de pareilles institutions se trouvent déjà établies, et où les États jugeraient utile d'y donner une plus grande extension, ils nous adresseront, à cet égard, les propositions nécessaires.

ART. 14.

Lorsque quelques ouvrages confiés à la direction des États provinciaux se trouvent en contact ou ont rapport avec ceux dont la direction appartient à notre ministre de l'intérieur et du waterstaat, les ingénieurs en chef provinciaux enverront au gouverneur de la province tous les rapports, informations et propositions qui concernent les dits travaux, afin que celui-ci puisse les porter, s'il y a lieu, à la connaissance de notre ministre susdit.

ART. 15.

Les États veilleront, d'une manière toute particulière, à ce que les travaux de construction, de réparation et d'entretien, qui se font dans la province, se fassent avec la plus grande économie, et que la confection des ouvrages, ainsi que la livraison des matériaux, se fasse d'une manière intègre et conforme aux clauses des contrats passés.

Ils prendront également les mesures nécessaires pour prévenir, empêcher et punir rigoureusement toutes fraudes et menées illicites qu'on pourrait se permettre.

ART. 16.

Lorsque les travaux à effectuer concernent plus d'une province, les États respectifs nommeront de commun accord une commission mixte, laquelle sera chargée de la direction des dits ouvrages.

La dite commission ne pourra étendre sa direction sur d'autres objets que sur celui pour lequel elle aura été nommée spécialement ; et ses attributions cesseront, aussitôt que la besogne dont elle a été chargée, sera terminée.

Si l'importance et la nature des ouvrages pour la direction desquels les commissions ci-dessus mentionnées sont désignées, exigeaient qu'elles fussent déclarées permanentes, les États des provinces auront la faculté de demander à cet effet notre autorisation spéciale, que nous accorderons s'il y a lieu.

ART. 17.

Les États des provinces seront tenus d'adresser annuellement, au mois d'octobre, au ministre de l'intérieur et du waterstaat, un rapport détaillé sur l'état des travaux publics confiés à leur direction, et sur les changements, nouvelles constructions et réparations considérables qui y auront été faits pendant l'exercice écoulé.

ART. 18.

Ils adresseront également au dit ministre, et ce au mois de novembre de chaque année, un état détaillé de tous les ouvrages qu'ils se proposent de faire effectuer pendant la campagne prochaine, et joindront à cet état tous les plans, devis, détails estimatifs, etc., etc., nécessaires.

Le ministre de l'intérieur et du waterstaat, leur fera connaître sa détermination sur les dits travaux proposés, avant ou au 1er février suivant. Si à la dite époque du 1er février, ils n'ont reçu aucune disposition du ministre, ils tiendront les ouvrages proposés pour approuvés, et procéderont de suite à leur confection. Ils constateront par procès-verbal, que le ministre ne leur a fait connaître aucune décision.

ART. 19.

Les États adresseront avant le 1er août de chaque année au ministre de l'intérieur et du waterstaat le budget des dépenses à faire par eux l'année suivante, pour la construction et l'entretien des travaux publics de leur province.

Les travaux à faire y seront spécifiés convenablement, et ils y joindront un état exact et détaillé de tous les revenus présumés quelconques, dont le montant doit, en premier lieu, servir à couvrir les dépenses à faire aux dits travaux. Ce budget sera terminé par une récapitulation comparative des recettes et des dépenses.

ART. 20.

Ils observeront de porter séparément au budget les dépenses à faire pour chacun des travaux à effectuer. Les revenus devront également y figurer suivant leur nature, et sans que ceux qui se perçoivent de différents chefs, soient confondus l'un avec l'autre.

ART. 21.

Si les revenus cédés par nous aux États provinciaux, et dont il est fait mention dans l'art. 4 de notre arrêté de ce jour, n° 1, ne suffisent point pour couvrir les dépenses à faire pour la construction et l'entretien des travaux publics, les États examineront en premier lieu, s'il n'est pas expédient et possible de couvrir ce déficit par une augmentation des droits de barrière, de pont, d'écluse, de pavé ou autres semblables, déjà existants, ou qui pourraient exister par la suite. Ils nous adresseront, s'il y a lieu, leurs propositions à cet égard.

ART. 22.

Lorsque les revenus dont il est fait mention dans les deux articles précédents, ne suffisent pas, et qu'il est jugé nécessaire d'établir d'autres contributions à l'effet de couvrir le déficit, les États des provinces fixeront de préférence leur choix sur telles contributions qui pourront facilement être perçues au profit de la province, par les receveurs et employés des villes et communes; par quoi l'on évitera la nomination de receveurs et employés provinciaux, dont l'établissement augmenterait les dépenses à supporter par la province, et ne tendrait qu'à rendre l'administration plus compliquée. Du reste les États se conformeront dans le choix des contributions à établir aux principes énoncés dans l'art. 6 de notre arrêté de ce jour, n° 1.

ART. 23.

Les contributions établies spécialement pour couvrir les dépenses occasionnées par tel ou tel ouvrage, seront supprimées aussitôt que la cause pour laquelle elles auront été établies, cessera d'exister; indifféremment si ces contributions ont été établies en conformité du contenu de l'article précédent, ou si elles consistent en une augmentation de droits, mentionnée en l'art. 21 ci-dessus.

ART. 24.

Les États des provinces ne pourront jamais former une caisse séparée des revenus perçus à leur profit. Toute recette provenant, soit des revenus cédés par nous aux États des provinces, ou à céder par la suite, soit de contributions à établir par eux conformément aux articles précédents, et devant servir à couvrir les dépenses à faire du chef des travaux publics, devra être versée par les percepteurs des dits revenus et contributions dans la caisse des receveurs-généraux et particuliers, où ils resteront en dépôt, et seront à la disposition des États respectifs, sauf les règles établies dans les articles suivants.

ART. 25.

Les receveurs-généraux tiendront un compte séparé des sommes versées de ce chef dans leur caisse, et dans celle des receveurs particuliers; notre ministre des finances leur donnera à cet effet les ordres et instructions nécessaires, et règlera également la nature et le mode des relations qui devront s'établir à cet égard entre les receveurs généraux et particuliers.

ART. 26.

Il sera tenu un compte séparé des recettes provenant des revenus et droits perçus sur les grandes communications du royaume, ainsi que des dépenses à faire de ce chef; ces fonds ne devant jamais être confondus avec d'autres, et rester séparés, pour en faire l'usage prescrit par l'art. 225 de la loi fondamentale.

ART. 27.

Les receveurs-généraux adresseront mensuellement, aux États de leur province, un état détaillé des sommes reçues par eux pendant le mois écoulé.

Cet état présentera séparément le montant de la somme que chaque espèce de revenu, droit, ou contribution levée au profit de la province, aura rendu pendant cette époque.

ART. 28.

Les États des provinces ne pourront délivrer des ordonnances finales de paiement pour aucune créance avant qu'elle n'ait été examinée, vérifiée et liquidée par la chambre générale des comptes.

Les déclarations de sommes dues par la province pour traitements, frais de route et

de séjour, adjudications de travaux, livraisons, et autres, sans exception, seront écrites par les parties intéressées, sur papier timbré, et munies des pièces requises pour justifier la créance, telles que actes de réception de travaux, certificats de paiement, etc., etc. Ils présenteront ces déclarations aux États de leur province, lesquels feront subir à toutes ces pièces un examen préalable, et s'il s'en trouve qui ne soient pas dans l'ordre requis, ou incomplètes, les États seront tenus de les renvoyer sur-le-champ aux parties intéressées, avec ordre d'y faire les rectifications et changements nécessaires.

Les déclarations et pièces justificatives y jointes ayant été reconnues se trouver dans l'ordre requis, elles seront munies par les États d'un certificat de liquidation préalable ; ce certificat devra être inscrit sur une feuille de papier attachée *ad hoc* à la déclaration, et l'on observera de l'inscrire de manière qu'il y reste assez de place pour le certificat de liquidation finale qu'y apposera la chambre générale des comptes, pour l'ordonnance de paiement et pour l'acquit de la partie prenante.

Après avoir effectué la liquidation préalable, les États enverront toutes les pièces, par l'intermédiaire du ministre de l'intérieur et du waterstaat à la chambre générale des comptes, afin que celle-ci puisse les examiner, vérifier et liquider finalement.

Nous accordons aux États la faculté de délivrer des ordonnances de paiement, pour la moitié du montant des créances, après qu'ils auront vérifié et liquidé préalablement les déclarations qu'ils auront reçues de ce chef des différentes parties intéressées.

Ces ordonnances seront payables sur-le-champ et seront payables sans qu'il soit nécessaire que les déclarations, sur lesquelles elles ont été délivrées, aient été liquidées par la chambre générale des comptes. La seconde moitié de la créance ne pourra être munie d'ordonnance de paiement qu'après que les déclarations y relatives auront été examinées, vérifiées et liquidées finalement par la chambre des comptes, et l'on aura soin de faire mention, dans l'acte de liquidation préalable qui y sera apposé, du montant des sommes, payées en à-compte sur la première moitié de la créance, en suite des dispositions ci-dessus énoncées.

ART. 29.

La chambre générale des comptes examinera et vérifiera les déclarations et pièces qui lui sont envoyées par les États des provinces, et si elles donnent lieu à des remarques, la chambre les renverra, munies de ses réflexions, aussitôt que possible, et ultérieurement deux semaines après leur réception par l'intermédiaire du ministre, aux États de la province que cela concerne ; lesquels prendront les mesures nécessaires pour en faire effectuer la rectification.

Si la chambre n'a point de réflexions à faire, elle renverra les pièces munies du certificat de liquidation finale, par l'intermédiaire, et dans le délai ci-dessus fixé, aux États des provinces respectives.

ART. 30.

Dès après la réception des déclarations liquidées par la chambre générale des comptes, les États y feront apposer leur ordonnance de paiement et la remettront ensuite à la partie prenante, laquelle pourra dès-lors en recevoir le montant au bureau du receveur-général de la province.

Celui-ci fera apposer la quittance au bas de l'ordonnance de paiement. Il vérifiera avec soin si toutes les pièces mentionnées dans la déclaration s'y trouvent jointes, et s'assurera de leur identité. Il les gardera vers lui, pour servir de pièces justificatives de son compte à rendre.

ART. 31.

Les receveurs-généraux acquitteront, sans aucun délai, les ordonnances de paiement qui leur seront présentées, à compte des fonds en caisse à la disposition des États. Ils auront la faculté de transférer le paiement des déclarations susdites à un des

receveurs particuliers de la province, mais consulteront toujours à cet égard la convenance de la partie prenante. Les États décideront les différends qui pourraient s'élever au sujet du transport dont il est ici question.

ART. 32.

Les États feront tenir les écritures nécessaires, à l'effet de s'assurer qu'ils ne délivrent pas des ordonnances de paiement pour un montant supérieur à celui qui se trouve disponible chez le receveur-général.

ART. 33.

Les receveurs-généraux rendront annuellement un compte séparé de toutes les recettes et dépenses qu'ils auront effectuées pour compte des États provinciaux pendant l'année révolue; la forme de ce compte à rendre leur sera prescrite par notre ministre des finances, lequel s'entendra à cet égard avec la chambre générale des comptes. Ils adresseront leur compte, avant le 1er juillet de chaque année, aux États de leur province; ceux-ci l'examineront et le vérifieront préalablement, et l'enverront par l'intermédiaire du ministre des finances à la chambre générale des comptes, pour que celle-ci l'examine et l'arrête définitivement.

Le compte arrêté par la chambre, sera renvoyé par l'intermédiaire du ministre des finances et des États, au receveur-général de la province que cela concerne.

ART. 34.

Nous entendons et voulons que le présent règlement ne soit que provisoire, et ne reçoive exécution, que jusqu'au moment que nous aurons arrêté définitivement les règlements d'administration provinciale, que les États des provinces respectives sont tenus de nous soumettre.

Nous les invitons en conséquence à s'occuper de la rédaction des dits règlements, divisés en articles, en se conformant aux principes posés par notre arrêté de ce jour, n° 1, et par le présent règlement provisoire. Ils auront soin de rendre ces règlements aussi complets que possible, et nous les transmettront, munis de leur avis motivé et observations, avant ou au 1er septembre prochain.

Approuvé par arrêté royal, en date du 17 décembre 1819, n° 1.

Le conseiller d'État, chargé de la direction de la secrétairerie d'État,

J. G. DE MEY VAN STREEFKERK.

APPENDICE [1].

Mémoire de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, sur le projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys, à la représentation nationale.

Messieurs,

Une pétition vous a été adressée par les propriétaires des houillères du couchant de Mons, contenant un soi-disant compte-rendu de leurs exploitations respectives, et d'où l'on veut inférer que leurs bénéfices d'extraction ne montent qu'à huit centimes par hectolitre de charbon; il contient en outre une accusation formulée contre le gouvernement de ce que celui-ci n'a pas encore fait canaliser l'Escaut et la Lys pour faciliter la navigation charbonnière; l'un et l'autre de ces faits intéressent essentiellement l'arrondissement de Courtray, et en conséquence nous avions pris le parti de les aborder de front dans le présent mémoire, lorsque nous avons eu connaissance que M. le ministre des travaux publics, cédant à leurs vives instances, a soumis le projet de cette canalisation à votre examen et à votre approbation. Dans cet état de choses, pressés entre deux extrêmes, nous abandonnons momentanément les calculs, les argumentations et les chiffres de ces propriétaires (que nous espérons renverser sous peu), pour voler avant tout à la défense de ce que nous avons de plus précieux et de plus sacré, pour combattre le plan funeste de canalisation dont il s'agit, et qui pourrait d'un seul trait frapper au cœur notre agriculture, notre industrie et notre commerce, tout en blessant grièvement les intérêts de plusieurs arrondissements avoisinants.

Nous touchons ici à une question majeure et dont les hauts intérêts et les immenses conséquences sont aussi difficiles à saisir pour ceux qui sont étrangers ou peu habitués à nos localités, que passibles de détails et d'explications prolixes. Nous allons donc décrire la rivière de la Lys : 1° sous le rapport de la grosse navigation; 2° sous celui de la navigation moyenne et petite, et enfin 3° sous celui du rouissage des lins.

Grosse navigation sur la Lys.

La Lys, à l'entrée des troupes françaises en 1794, n'était pas navigable pour les bateaux charbonniers qui nous arrivent maintenant par le canal d'Antoing et qui ont régulièrement un tirant d'eau de 180 centimètres; et quand bien même la profondeur de cette rivière s'y fût prêtée, le transport des houilles par navires était impraticable, en raison de ce que les francs bateliers de Gand jouissaient d'un ancien privilége de faire rompre charge à tout bateau passant par cette dernière ville et n'étant pas gantois et affilié à leur corporation. Le tirant d'eau des navires de Gand ne dépassait pas alors, réduit en mesure métrique, $1^{m},51$. La Lys, remplie de bancs de sable qui tendent toujours à s'accroître, fut tenue navigable à ce point, vu que ces mêmes bancs ou atté-

(1) Comme complément de l'instruction, nous croyons devoir reproduire ce mémoire, publié durant l'impression des pièces.

rissements étaient continuellement atteints et coupés dans leur crête à mesure de leur rehaussement par les navires remontants, qui livraient ces crêtes au courant des eaux et dévasaient ainsi la rivière sans frais pour l'État et pour la province.

Plus tard et sous l'empire français, tout privilége ayant disparu de par la loi, les bateaux chargés de houille abordèrent la Lys. Les premiers n'avaient qu'un chargement de 1,400 hectolitres. Ce poids les obligea de toucher les crêtes des bancs et à les déchirer davantage. On amena successivement 16, 18, 20, 25 et finalement 3,000 hectolitres, mais toujours en rencontrant et en déblayant les mêmes obstacles; et il n'est pas rare aujourd'hui, lorsque les eaux en amont de Harlebeek ne sont pas très hautes, de voir les bateaux charbonniers encore atteindre ces attérissements et les eaux se troubler après leur passage; ce qui prouve d'une manière irrécusable la tendance de la Lys à ajouter à ces bancs et l'indispensable nécessité de la soumettre à tout jamais à cette espèce de dévasement perpétuel qui ne coûte pas un centime à l'État, et ce d'autant plus que, s'il fallait à certains périodes baisser ces eaux pour opérer des déblaiements artificiels, ces baisses seraient une calamité publique en ce que cette rivière doit servir au rouissage des lins, non-seulement de l'arrondissement de Courtray, mais même d'une partie de ceux du crû des arrondissements de Bruges, d'Ypres, de Tournay et de Gand. Et c'est là ce que nous prouverons dans ce mémoire, au paragraphe *Rouissage des lins*.

Le projet des ingénieurs pour canaliser la Lys consiste à y construire deux écluses en aval de celles de Harlebeek : conséquemment les eaux pourront y être tenues de manière à ce que la navigation des navires à 1^{m},80 sera facile en tout temps; mais alors ces bateaux n'atteindront plus la crête des attérissements; et considérant leur disposition à s'accroître, n'est-il pas à craindre qu'ils présenteront au bout de quelques années de repos les mêmes obstacles qu'ils offrent aujourd'hui, et les basses prairies s'opposant au rehaussement devenu nécessaire des écluses, on aurait ainsi soumis la navigation à des péages à la fois énormes et infructueux.

Nous disons énormes et infructueux en les comparant aux péages existants, dont l'adjudication publique ne produit maintenant qu'environ 6,000 francs. Cependant les travaux de canalisation et de plusieurs rectifications que contient le même projet, sont évalués à près de 900,000 francs. Les intérêts de ce capital à 5 p. %, l'amortissement, le service des écluses et les réparations devraient s'élever bien au delà de 70,000 francs, d'où s'ensuivrait que les péages alors seraient 13 ou 14 fois les droits actuels, ce qui serait écrasant pour la navigation moyenne, c'est-à-dire pour tous les navires qui nous arrivent d'Anvers, d'Ostende et de Gand, ainsi que pour la petite navigation qui nous amène comme cette dernière les tourteaux ou gâteaux de graines oléagineuses pour l'engrais des terres, le bois à brûler, le sable de mer et une infinité d'autres objets indispensables, tandis que nous pouvons nous procurer la houille par voie de rouliers à raison de 30 centimes par hectolitre, en s'adressant aux rivages de Warcoing sur l'Escaut, et que les prix y sont souvent, voiturage compris, au même taux que les houilles proyenant des chargements qui ont lieu aux mines et en destination directe pour Courtray, même de celles qui nous arrivent en hiver, lorsque la grosse navigation ne rencontre ni obstacles, ni retards; et cela est si vrai que, si ce dernier mode présentait une large compensation de l'intérêt des fonds, nos marchands houillers feraient tous leurs approvisionnements en hiver. Ce serait donc pour une différence à peu près inaperçue sur le prix des charbons, qu'on surchargerait inconsidérément le frét de toute denrée coloniale dont cet arrondissement s'approvisionne dans les ports de mer, surtout en raison de sa proximité des frontières de la France;... qu'on hausserait les prix des engrais que nous prenons en grande quantité dans le Brabant; qu'on ferait renchérir ici le bois de construction et à brûler, surtout dans un pays où l'on ne trouve que des terres arables et déboisées; qu'on ferait enfin monter les prix d'une infinité d'articles de consommation ou d'exportation, qui effaceraient largement quelques centimes par

hectolitre de rabais sur les houilles : et les propriétaires des houillères du couchant de Mons, qui ne songent qu'aux bénéfices énormes de leurs exploitations, s'acharnent à imposer ainsi de nouveaux fardeaux en leur faveur à une population dont la majeure industrie (celle linière) lutte aujourd'hui avec de nobles efforts et moyennant de grands sacrifices contre une industrie rivale, qui a recours à tous les expédients pour la renverser, mais dont nous espérons qu'elle triomphera par la solidité et la durée de ses produits.

Nous avons appris qu'une société aurait déjà acquis un nombre de navires propres à la navigation charbonnière, et sous ce rapport nous n'avons pu nous défendre d'un secret pressentiment de monopole projeté sur le transport de ce combustible ; car dès que les frais de navigation pourraient être fixés, n'importe à quel taux, ceux qui, l'été dernier, refusaient de vendre, pourraient à l'avenir ne plus se dessaisir qu'à la condition de livrer les charbons pour les Flandres jusqu'à destination par leurs propres bâtiments. D'ailleurs une société exerce une prépondérance trop puissante sur les particuliers pour que ces derniers puissent y résister : il suffit de baisser les prix momentanément au-dessous des frais qu'occasionne le voyage, baisse dont presque toujours le public est victime plus tard. Que deviendrait alors la position et le sort de plusieurs milliers de bateliers? leur ruine serait-elle donc la destinée qu'on leur prépare sous le spécieux prétexte de les protéger ?

Navigation moyenne sur la Lys.

Nous avons déjà énuméré une partie des sacrifices qu'on exigerait sous le rapport des péages nouveaux qui seraient le résultat inévitable de la canalisation de la Lys ; nous devons y additionner des considérations plus développées et plus étendues.

Jamais cette navigation n'a réclamé cette canalisation : les bateliers appelés à diverses reprises dans nos séances, s'y sont déclarés opposants ; toutes leurs voix se sont réunies pour désapprouver ce projet ; tous conviennent qu'ils ne subissent les plus grands retards que par la masse des eaux que les écluses de Harlebeek doivent déverser pour aider la remonte des bateaux charbonniers. Cette vérité a paru dans tout son éclat pendant l'été de 1837 (qui n'a été rien moins que pluvieux et humide). A cette époque on avait baissé les eaux de l'Escaut ; les gros navires ne pouvaient nous arriver, et le service de la navigation moyenne a eu lieu avec une exactitude et une régularité qui a satisfait les plus exigeants, tout en laissant assez d'eau dans le bief de Harlebeek à Menin pour le rouissage des lins, qui a réussi cette même année au delà de tout ce que l'on a vu depuis quarante ans. Cette navigation éprouve quelquefois des contrariétés dans les moments de grande sécheresse ; mais les $\frac{4}{5}$ de l'année elle ne rencontre aucune difficulté : conviendrait-il donc de la soumettre à un impôt onéreux et perpétuel pour de légers inconvénients momentanés? Ces bateliers nous ont émis l'opinion que, puisque cette canalisation ne pouvait être utile qu'aux gros navires, il serait juste de se remplir sur eux des intérêts et de l'amortissement des sommes qu'on y emploierait, et alors, nous en sommes assurés, les péages à exiger aux bateaux charbonniers seraient tellement exorbitants, que notre rivière deviendrait pour eux inabordable, et tous ces grands et dispendieux travaux se réduiraient à la destruction de tous les intérêts en cause.

Il est encore à observer que nous avons ici un marché d'huile très considérable. Nous avons cent quarante-quatre moulins et deux machines à vapeur. Nous ne pouvons consommer la vingtième partie des huiles qu'ils produisent ; notre excédant est destiné à fournir Gand, Bruxelles, Louvain et tout le Brabant ; nos commissionnaires en ce genre peuvent exécuter promptement tous les ordres qui leur parviennent. Tout

navire descendant la Lys à vide, reçoit à son bord 100, 60 ou même 30 hectolitres, en considération du minime péage à acquitter à Harlebeek; mais si ces mêmes péages étaient portés de 1 à 14, quel serait le batelier qui admettrait une aussi faible quantité qui l'astreindrait à payer aux écluses, non comme navire sur lest, mais bien comme navire chargé? sinon qu'en exigeant un frêt qui placerait notre marché d'huile hors de concurrence avec ceux des places vers lesquelles nous expédions; alors il resterait l'alternative ou de différer les expéditions jusqu'à ce qu'il eût de quoi charger un navire, ce qui occasionnerait des lenteurs que ce commerce ne comporte pas, ou bien il faudrait recourir à la voie du roulage, plus onéreuse encore. L'agriculture et nos huiliers (ces derniers déjà si malheureux et en faveur desquels nous avons plusieurs fois élevé la voix), ne seraient pas les seules victimes de ces gigantesques travaux : l'arrondissement d'Ypres, qui suit la même ligne de débouché, en serait également atteint. Quel funeste contrecoup pour l'agriculture de ces deux arrondissements !

Petite navigation.

Nous avons déjà fait remarquer le service de cette navigation qui sillonne nos eaux en tout temps : les hauts péages la réduiraient bientôt au néant. Un point plus important : un sacrifice bien plus considérable serait imposé à la partie la plus essentielle des transports en ce genre et qui porterait atteinte à la navigation maritime et à celle de l'intérieur depuis Anvers jusqu'en France; car nous plaçons dans cette catégorie les navires en grand nombre de ce dernier port pour Lille, chargés des produits territoriaux du Nord, et notamment de graines grasses. La remonte de la Lys, qui ne leur présente pas d'obstacles et dont les péages sont minimes, leur offre une économie dans le transport, comparativement à celui de Dunkerque par les petits canaux qui mènent de ce port vers Lille, Douai et ses environs. Ces navires n'ont qu'une demi ou trois quarts de charge d'après leur capacité respective, parce que la navigation en France pour Douai, St-Amand, Arras, Cambrai, etc., ne leur permet pas de dépasser ces bornes, et de ce chef ils appartiennent à la petite navigation. Que veut-on en haussant prodigieusement les péages sur la Lys? On veut, et ce résultat nous paraît certain, priver Anvers de ces arrivages pour lui préférer Dunkerque. Qu'on juge si un tel projet n'est pas antinational? Oui, il l'est, et nous le qualifions ainsi sans crainte d'être démentis.

Rouissage des lins dans les eaux de la Lys.

Le lin est un des produits les plus précieux de notre agriculture; il n'est donné à aucun pays du monde d'égaler les qualités que l'on récolte ici; sa valeur s'élève dans les qualités moyennes et surfines de 30 à 40 p. % lorsqu'il est roui dans les eaux de la Lys, comparativement au rouissage dans les eaux stagnantes, et sous ce rapport seul (et même abstraction faite de la disposition avantageuse de nos terres et des travaux incomparables de nos agriculteurs pour l'obtenir), nous pouvons affirmer que nous n'avons pas de rivalité à redouter. Pendant la saison de l'été, les bords de la rivière sont couverts de lin. Les prairies limitrophes augmentent en valeur, parce qu'elles servent à le blanchir avant la croissance et après la coupe des herbes, et rarement arrive-t-il que les inondations s'y opposent, puisque pendant l'hiver même, elles ne se prolongent pas au delà de six à huit jours. Ce rouissage est si favorable, que les arrondissements de Tournay, de Bruges, d'Ypres et de Gand, nous amènent leurs premières qualités de lin pour subir ici cette opération; ce prodigieux accroissement des lins posés en rivière a pour résultat de troubler ces eaux par les filaments que cette opération détache du lin, et qui finiraient par les corrompre et les rendre impropres au rouissage, si deux fois par semaine les écluses de Harlebeek ne jetaient une quantité considérable

d'eau en aval pour faire remonter les navires qui s'y trouvent, provoquant ainsi un coulant très rapide qui balaie et dégorge la rivière de cette matière impure qui, étant plus pondéreuse que l'eau, tend constamment à se précipiter au fond de la Lys, et que les mouvements des eaux occasionnés par les seules manœuvres des moulins de Harlebeek ne peuvent mettre suffisamment en mouvement à cause de leur pesanteur spécifique comparativement à l'eau, et de leur position prise au fond; car il est incontestable que, dans ce léger coulant, l'eau la plus limpide, qui est celle du haut ou du plafond de la rivière, coule de préférence, tandis que celle du dessous, la plus empreinte du rouissage en raison de son poids, se remue à peine, et c'est ce que l'expérience de chaque année a prouvé; par conséquent, la Lys étant canalisée, les manœuvres de ces moulins suffiraient à remplir les biefs entre les écluses projetées; mais il s'ensuivrait qu'au bout de quelque temps de rouissage, la Lys ne présenterait plus la même limpidité, et ressemblerait à un étang ou fossé, et les lins n'y acquerraient plus cette couleur pure que l'on recherche dans le commerce, et l'on perdrait ainsi les immenses avantages que la Lys nous procure sous ce rapport.

Peut-être nous objectera-t-on que l'on rouit entre Comines et Menin, et que par le peu de distance qui sépare ces deux villes, les manœuvres des moulins de cette première place peuvent fournir de quoi tenir les navires à flot; et par quelle raison les inconvénients prérappelés ne s'y font-ils pas sentir? Nous résoudrons facilement cette question, car il entre dans nos vues de détruire les objections même les plus futiles qu'on pourrait nous opposer : nous répondrons donc que c'est tant soit peu au-dessus de Comines que commence le rouissage. Les eaux n'y sont pas encore coloriées, par le motif qu'elles n'ont encore abordé et atteint qu'une très minime quantité de lin; parvenues entre Comines et Menin, elles sont déjà plus denses et plus chargées de cette matière immonde détachée du lin; elles le deviennent davantage aux abords de Courtray, et c'est surtout depuis cette ville jusqu'à Harlebeek qu'elles sont parvenues à leur apogée. Or Harlebeek étant forcé de baisser considérablement son bief d'amont pour remplir un trop spacieux aval, il s'ensuit que Menin doit également déverser une quantité d'eau dans son bief inférieur, à la vérité moins considérable que la déperdition d'eau qui a lieu à Harlebeek; mais comme le jeu des moulins de Menin ne remplirait pas le but, on doit y ouvrir les écluses aux jours des ports, et on établit par ce moyen en amont et jusqu'à Comines un courant précipité qui entraîne les eaux nuisibles au rouissage, opération qu'il n'est plus d'ailleurs au pouvoir de qui que ce soit d'empêcher, vu que la ci-devant Châtellenie de Courtray, alors seul juge compétent dans la matière, ordonna en 1751 à tous ses arpenteurs et mesureurs assermentés, lors de partage ou de mutation de propriétés contiguës à la Lys, d'arpenter et d'y comprendre jusqu'à $2^{m},97$ dans la rivière, afin de concéder ainsi aux riverains, un droit permanent de se servir de ces eaux précieuses pour le rouissage. C'est ainsi que nos pères, appréciant à sa juste valeur l'influence bienfaisante de ces eaux sur la prospérité d'alors et sur celle de l'avenir de l'industrie linière, ont mérité la reconnaissance de leurs contemporains, et celle de leur postérité. Cette décision, que nous pouvons nommer souveraine, a accordé et octroyé aux rouisseurs un droit sanctionné par la force de *chose jugée :* et quand bien même on pourrait le leur contester, on n'y parviendrait pas sans bouleverser toute l'industrie linière dans ces parages; car telle en est l'importance que, réduits à opter entre la conservation et le maintien du rouissage ou de la navigation, et à perdre l'un ou l'autre, notre choix ne serait pas douteux : nous voterions en faveur du rouissage.

Nous avons dit plus haut que les écluses de Harlebeek, les jours de port, ont un trop spacieux aval à remplir pour aider la remonte des gros navires; et certes, ce ne sont pas nos antagonistes qui de ce chef ont pris l'initiative; c'est nous qui, sous le roi Guillaume et sous le gouvernement actuel, n'avons cessé de dire que ces dernières écluses épuisaient par leurs manœuvres forcées la rivière dans son amont, et nuisaient

ainsi assez souvent à la navigation même, en ce que les bâtiments, arrivés au bassin de Harlebeek, ne trouvaient plus d'eau pour continuer leur voyage, et qu'en outre on préjudiciait gravement au rouissage, car cette baisse extraordinaire attire les lins sur les bas-fonds. La vase des accotements, mise subitement à nu, et entraînée par le coulant rapide, s'infiltre dans les lins et en détériore prodigieusement la qualité. Mais par contre ce n'est pas nous qui avons réclamé la construction de deux écluses dans la Lys, pour parer à tant de maux : nous avons émis une opinion qui conciliait à la fois et les intérêts de la navigation du commerce et ceux du rouissage. Nous n'avons pas admis un projet grandiose, un ouvrage monumental, et qui en coûtant presque 900,000 fr., écraserait d'une part la moyenne et la petite navigation par les péages, et de l'autre ôterait aux écluses de Harlebeek la nécessité d'opérer des ports avec un coulant extraordinaire en amont capable de nettoyer la rivière, et de faire disparaître les eaux croupissantes provenant du rouissage, dévasement qui est indispensable. Notre système au contraire a été simple et économe, et n'en atteindrait pas moins le but sans blesser aucun intérêt; le voici :

1° Diviser le bief de Harlebeek en deux parties jusqu'à Olsene; car d'Olsene ou ses environs à Gand la pente est insensible et la navigation toujours libre;

2° Construire un pont de bois sur piliers en pierres de taille au point intermédiaire jusqu'au-dessus du niveau des hautes inondations, le reste en maçonnerie;

3° Pratiquer en amont de ces travaux et dans ces piliers des battants où l'on puisse adapter des poutres ou poutrelles, pour y arrêter les eaux que Harlebeek déverserait aux jours de ses ports, ce qui placerait les navires qui auraient déjà franchi le pont dans la position d'atteindre le bassin de Harlebeek. Le lendemain les poutrelles seraient levées par intervalles, et les eaux qu'elles auraient retenues seraient lâchées sur Olsene (où les navires sont toujours à flot), pour amener ceux-ci sans difficulté jusqu'endéans le nouveau pont, où les poutrelles étant replacées, ils arrivaient comme leurs devanciers à Harlebeek également sans aucune difficulté.

Ainsi serait obvié aux réclamations plus ou moins fondées de la grosse navigation, sans nuire à celle qui a lieu avec un tirant d'eau inférieur. Nous croyons que cette construction n'exigerait qu'une somme de 35 à 50,000 francs, dont les intérêts et l'amortissement, avec les gages de l'éclusier, seraient facilement couverts au moyen d'un faible droit de passage audit pont, et le service de cet éclusier serait d'autant plus facile qu'il n'aurait pas à opérer, lorsque l'abondance d'eau et la haute jauge permettraient aux navires charbonniers d'aborder au bassin de Harlebeek sans sa coopération, attendu que dans ce cas, le placement de ces poutrelles n'aurait d'autre effet que d'arrêter la marche des bâtiments qui se trouveraient en deçà du pont projeté, exception qui serait la règle et qui aurait lieu pendant la plus grande partie de l'année. Les devoirs de l'éclusier pourraient lui être tracés par un règlement d'administration publique, calqué sur les besoins des eaux, pointées et marquées sur le pont dont il s'agit, afin d'éviter tout arbitraire et tout rançonnement.

Ici nous entendons les auteurs de grands et vastes projets s'écrier que nos modifications proposées sont une hérésie en matière de travaux d'art, que leur plan seul est parfait. Nous dirons qu'il ne nous faut point du parfait ruineux; que si l'on veut dépenser 900,000 francs pour servir légèrement la navigation charbonnière en écrasant toute autre navigation et en s'attaquant à la branche principale de la prospérité publique (le rouissage et par suite l'industrie linière), leurs conceptions doivent être écartées. Notre plan vise à concilier tous les intérêts, même les plus précieux, et à ne point sacrifier ces derniers aux seuls intérêts charbonniers. L'exécution du pont que nous proposons aurait en sus l'immense avantage d'obliger l'éclusier de Harlebeek de faire un demi-port deux fois par semaine, c'est-à-dire de déverser dorénavant la moitié des eaux qu'il y jette actuellement, puisque le bief serait partagé en deux parties : il établirait ainsi un cours d'eau capable de remuer le fond de la rivière, et la déperdition de ces eaux

étant réduite à moitié, on atteindrait un double but : celui de faire découler les eaux coloriées par le rouissage, et celui d'en conserver suffisamment en amont pour y continuer cette opération précieuse. On pourra nous objecter que nous sommes étrangers à la science des auteurs du projet et que nous en parlons en aveugles : nous répondrons que ces auteurs sont aussi peu clairvoyants, relativement aux intérêts locaux du terrain sur lequel ils veulent opérer, que nous puissions l'être sur leur science.

Nous ne dirons qu'un mot sur la canalisation de l'Escaut, et cela sans garantir rigoureusement nos observations en ce qui concerne ce fleuve, quoique nous comptions plusieurs communes qui touchent à ses rives et qui font partie de cet arrondissement. Des plaintes nous sont parvenues à différentes reprises sur la perte d'une grande partie des herbes des prairies précieuses qui y sont limitrophes, perte causée par des inondations inopportunes et prolongées. Si déjà ces eaux ne peuvent s'écouler comme jadis, facilitera-t-on cet écoulement en créant de nouveaux obstacles à leur cours par la construction de quatre à cinq nouvelles écluses? Nous ne le pensons pas ; d'ailleurs ceux qui défendent avec tant de chaleur les intérêts charbonniers, ont-ils calculé combien ces débordements influent sur le prix du frêt, en raison de ce que les bâtiments ne descendent que péniblement pendant les débordements et spécialement en amont des écluses d'Audenarde, non-seulement en hiver, mais même au printemps? C'est là une question majeure, et il nous paraît qu'on devrait la vider avant tout, autant dans l'intérêt de la navigation que dans celui de l'agriculture. Nous savons que des commissions ont été nommées pour découvrir les causes de cette calamité, et comme nous n'avons pas connaissance qu'une solution positive en ait été le résultat, nous avons cru le moment propice d'aborder ici cette prétendue énigme, non avec le talent propre à l'art des travaux hydrauliques, ni avec les expressions et les dénominations techniques de la science, mais par un raisonnement qui tombera facilement sous le sens commun, appuyé sur des faits, et qui sera en même temps le fruit de l'expérience.

Nous avons entendu attribuer les hautes eaux dans l'Escaut, à l'époque de la croissance des herbes, aux travaux des fortifications d'Audenarde; d'autres les croyaient dues aux manœuvres des écluses de Gand; d'autres, enfin, les disaient provenir de causes tellement futiles, que nous ne pensons pas devoir les énumérer ici, puisque ces causes étaient si peu importantes que le cours du fleuve ne pourrait en être affecté. Ce sont les deux premiers points qui paraissent avoir partagé les esprits jusqu'ici : nous allons les examiner.

Nous ne pouvons concevoir que l'éclusier de Gand aurait contribué, par les fausses manœuvres de ses écluses, au désastre dont il s'agit; il a sa jauge d'été et celle d'hiver, et dès que les bornes sont dépassées, il doit les ouvrir et livrer passage aux eaux qui les dépassent ; dans le cas contraire, sa responsabilité serait compromise. Nous avons même ouï dire que, l'an passé, M. le gouverneur de la Flandre orientale avait ordonné cette manœuvre lors même que la jauge n'était pas atteinte : ce qui n'a produit qu'un faible effet, parce que ce n'est pas à Gand que l'obstruction des eaux a lieu.

Que l'origine du mal ne réside pas dans Audenarde, résultera d'une manière décisive et péremptoire des considérations suivantes :

Lorsque l'Escaut coule dans son lit ordinaire, ce courant est à peu près trois fois plus rapide que celui de la Lys, et lors des inondations aux deux rivières, les eaux coulent environ avec la même vitesse à Courtray qu'à Audenarde. Les conséquences naturelles de ce changement sont que les eaux du fleuve se trouvent forcément retenues au temps du débordement, tant en amont qu'en aval, et, en effet, c'est à l'imprévoyance des provinces de la Flandre occidentale et du Hainaut que l'on doit l'obstacle d'amont; et le voici :

La commune de Berghem a été autorisée, il y a, croyons-nous, quelques années, et sous le gouvernement hollandais, à construire un pont sur le fleuve. Elle vendit, à cet

effet, pour environ 60,000 francs de prairies. Le pont seul ne pouvait atteindre le but, car il eût été inabordable pendant les débordements; il a fallu construire une digue tirant des deux provinces prérappelées jusqu'au dit pont à travers des prairies. Cette digue a près de 360 mètres de longueur. Autrefois et lors des inondations, les eaux passaient sur cette superficie de prairies; mais maintenant arrivées à cette digue, elles sont repoussées et arrêtées, et ne trouvent d'autre issue que dans le lit ordinaire du fleuve et sous ce pont. Et peut-on admettre que cet étroit passage doive suffire également dans deux positions aussi essentiellement différentes et tout-à-fait disproportionnées? De là dérive que les eaux supérieures ne peuvent peser sur le coulant de l'intérieur d'Audenarde proportionnellement à leur abondance, et n'augmentent que très faiblement l'impétuosité du coulant à Audenarde lors des inondations.

Le second obstacle est en aval de cette dernière ville et au pont du Gavre. Ici le même barrage existe, et nous sommes convaincus qu'on ne portera aucun remède efficace aux pertes énormes que les propriétaires de ces prairies supportent, sans construire soit à la droite ou à la gauche de ces ponts, des écluses de secours d'une dimension telle qu'elles puissent absorber les eaux qui jadis, à l'époque des inondations, trouvaient un libre passage à travers les prairies aujourd'hui obstruées.

Lorsque les prétentions des pétionnaires qui nous occupent se sont élevées jusqu'à accuser le gouvernement de n'avoir pas encore donné suite au projet désastreux de canaliser l'Escaut, et surtout la Lys, travaux qui doivent blesser ici tant d'intérêts, lorsque enfin nous les avons vus offrant en holocauste à leur soif d'or, ce que cette contrée a de plus précieux, force nous a été de rompre un silence qui, en nous rendant moralement coupables vis-à-vis de nos concitoyens, eût été en même temps une transgression flagrante des devoirs que notre mandat nous impose. Heureux si les observations qui précèdent peuvent détourner l'autorité compétente d'un plan calamiteux et qui devrait entraîner la ruine d'une des contrées les plus populeuses, les plus industrielles et les plus imposées de ce royaume.

Nous n'avons rien à objecter relativement aux frais dont la navigation se plaint à son passage par Gand : un tarif équitable pourrait remédier à tout, et de ce chef il ne faudrait pas creuser exprès un canal de jonction entre l'Escaut et la Lys, par lequel on amènerait les navires à Deynze, précisément sur le point où ils auraient à franchir encore tous les obstacles que la Lys présente à la remonte.

Nous croyons enfin devoir adhérer au plan d'approfondir le canal d'Antoing, qui a un but d'utilité sans nuire à aucun intérêt public.

Nous espérons, Messieurs, que vous accueillerez favorablement le présent mémoire, et que vous serez les protecteurs des hauts intérêts que nous plaidons et qui sont si gravement menacés.

Dans cette attente, nous avons l'honneur d'être avec le plus profond respect, etc.

Courtray, le 10 février 1838.

Pour le président,
P. Rosseeuw.

Le secrétarie,
A. J. Biebuyck.

Table des matières.

ANALYSE DU RAPPORT.

Pag.

Préambule. I

I. *Canalisation de l'Escaut.*

§ 1er. De la nécessité de canaliser l'Escaut II
§ 2. Du système proposé pour la canalisation V
§ 3. Dépense présumée. — Entretien. — Intérêt et amortissement. — Péages proposés. VII
§ 4. Avantages du projet pour le commerce IX
§ 5. Résultats de l'enquête . . . . . *Ibid.*
§ 6. Observations sur les opinions émises dans l'enquête XII
§ 7. Dessèchement des marais de la rive droite de l'Escaut. XVI

II. *Canalisation de la Lys.*

§ 1er. Utilité de la canalisation de la Lys. . . . . *Ibid.*
§ 2. Système proposé pour la canalisation . . . . . *Ibid.*
§ 3. Dépense présumée. — Entretien. — Intérêt et amortissement. — Péages proposés. XVII
§ 4. Avantages du projet pour le commerce. XVIII
§ 5. Résultats de l'enquête XIX
§ 6. Observations sur les opinions émises dans l'enquête. XXI

III. *Canal de jonction.*

§ 1er. Utilité et tracé du canal de jonction. XXIV
§ 2. Système de travaux proposé pour le canal de jonction. XXVI
§ 3. Dépense présumée. — Entretien et exploitation. — Intérêt et amortissement des capitaux. — Péages proposés. XXVII
§ 4. Avantages du projet pour le commerce. . . . . *Ibid.*
§ 5. Résultats de l'enquête. XXVIII

Conclusion. — Considérations sur le projet de loi XXX

Projet de loi. XXXV

ANNEXES.

N° 1. Avant-projet : Mémoire de M. l'inspecteur Vifquain, du 24 décembre 1835 . 1
N° 2. Plan général.
N° 3. Plan des ouvrages d'art.

Réclamations du gouvernement français au sujet du barrage d'Antoing sur l'Escaut. — Conférences tenues par les commissaires des deux pays. — Engagements pris réciproquement.

Pag.

N° 4. Exposé du commissaire français (19 juin 1832) et observations du commissaire belge (13 août 1833). 24
N° 5. Réplique et résumé du commissaire français, en date du 10 septembre 1833. 35
N° 6. Lettre du commissaire belge, du 27 octobre 1833. 39
N° 7. Suite des conférences et procès-verbal de clôture présentant les conclusions de la commission, signé à Bruxelles le 12 décembre 1833. 41
N° 8. Lettre du ministre de l'intérieur, du 7 avril 1834 : adhésion au proces-verbal de clôture du 12 décembre 1833. 44
N° 9. Lettre du ministre de l'intérieur de France, du 23 mars 1834; proposition de nouvelles bases d'arrangement 45
N° 10. Lettre du même, du 28 mars 1834, faisant suite à celle du 23 du même mois. 46
N° 11. Lettre du ministre des affaires étrangères de Belgique, du 27 juin 1834 : communication des nouvelles bases proposées par la France. 47
N° 12. Rapport de l'inspecteur Vifquain, du 16 juillet 1834, sur les nouvelles bases proposées par la France. 48
N° 13. Lettre du ministre de l'intérieur de Belgique, du 30 juillet 1834 : rejet des nouvelles bases 51
N° 14. Lettre du ministre des affaires étrangères de Belgique, du 23 février 1836 : commencement d'exécution des stipulations de la convention par la France; nouvelles réclamations pour l'étiage fixe de 3m,30 à Antoing; prolongement des rigoles d'écoulement des marais de la vallée de la Scarpe jusqu'à l'aval du barrage d'Antoing . . . . . *Ibid.*
N° 15. Réponse du ministre de l'intérieur, du 28 mai 1836. 53

RÉCLAMATIONS POUR OU CONTRE LE PROJET. — ENQUÊTES.

Hainaut.

N° 16. Observations des propriétaires de Tournay, sur le projet de canalisation de l'Escaut. 53
N° 17. Mémoire de M. Duponthois, du 14 décembre 1837. 60
N° 18. Observations, en date du 12 avril 1836, de quelques propriétaires et intéressés d'Autrive, sur le projet de la canalisation de l'Escaut. 65
N° 19. Procès-verbal d'enquête, du 13 juin 1836. 68
N° 20. Note de M. Legrand Gossart, membre de la commission d'enquête, en date du 13 juin 1836, à laquelle la commission a adhéré 71
N° 21. Avis de la chambre de commerce de Tournay, du 19 juillet 1836 78
N° 22. Avis de la chambre de commerce de Mons, du 31 juillet 1836. 80
N° 23. Avis de la députation des États du Hainaut, du 27 août 1836. 82

Flandre orientale.

N° 24. Avis de la chambre de commerce de Gand, du 1er juin 1836. 83
N° 25. Procès-verbal d'enquête du 20 juin 1836. 85
N° 26. Avis du comité de conservation remplaçant la députation des États de la Flandre orientale, du 9 juillet 1836. 87

Flandre occidentale.

N° 27. Pétition des négociants en toiles, fabricants de linge de table, cultivateurs, etc., de Courtray et des communes voisines. 88
N° 28. Pétition des marchands, rouisseurs et cultivateurs de lin de la commune de Wevelghem, du 6 mars 1835 89
N° 29. Pétition des mêmes à la commission d'enquête 90
N° 30. Pétition des négociants et marchands de la ville de Menin, du 4 avril 1835. . 91

Pag.

N° 31. Pétition des négociants, rousseurs, marchands de lin, blanchisseurs de fil de Comines, du 21 juin 1836 92

N° 32. Pétition des négociants, marchands et rousseurs de lin de Wervicq, du 25 juin 1836 93

N° 33. Pétition, en date du 26 juin 1836, des habitants des communes riveraines de la Lys, entre Harlebeek et Gand et entre Courtray et la frontière de France. 94

N° 34. Rapport du commissaire du district de Courtray, du 21 juin 1836 95

N° 35. Observations de la chambre de commerce d'Ypres, du 10 avril 1836 . . . 97

N° 36. Observations de la chambre de commerce de Courtray. 99

N° 37. Procès-verbal d'enquête du 16 juin 1836 103

N° 38. Avis de la députation des États de la Flandre occidentale, du 8 juillet 1836. 106

N° 39. Extrait de la Loi fondamentale de 1815. — Arrêté royal du 17 décembre 1819, n° 1. — Reglement d'administration provinciale, approuvé par cet arrêté . 107

APPENDICE.

Réclamation de la chambre de commerce de Courtray, du 10 février 1838 127

OUVRAGES D'ART

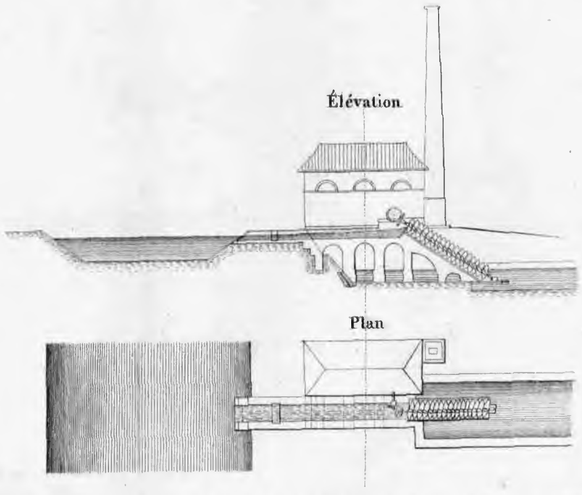
du Projet de Canalisation de l'Escaut et de la Lys avec Canal de Jonction

L'Inspecteur des Ponts et Chaussées

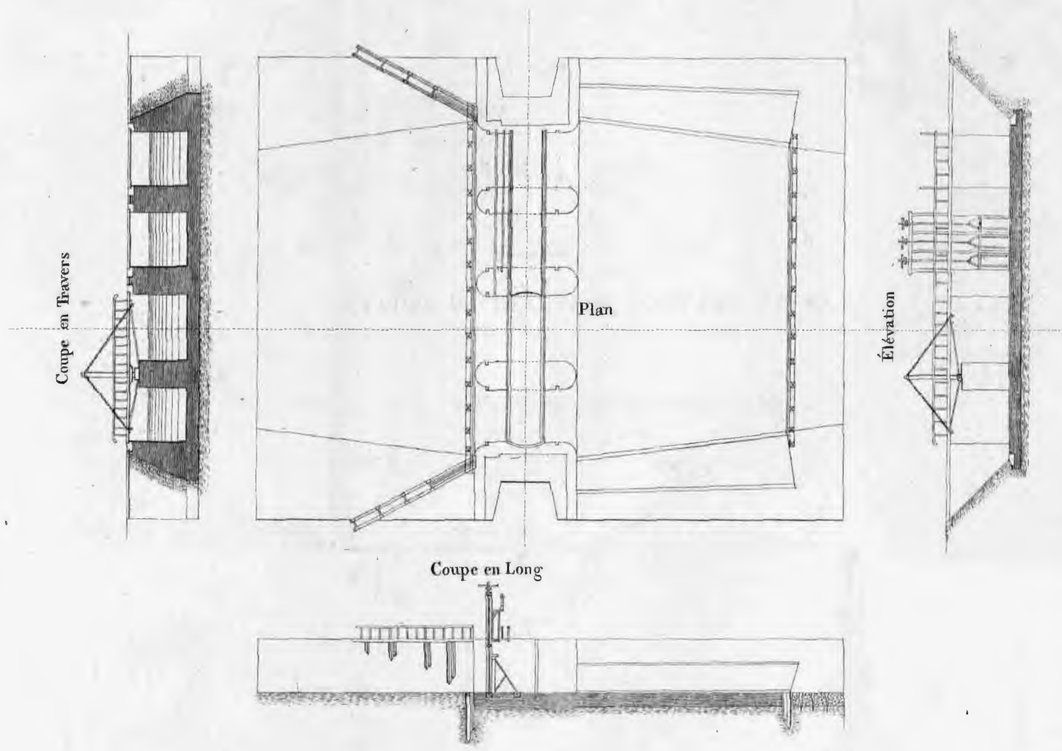
J. B. VIFQUAIN

VIS D'ARCHIMEDE

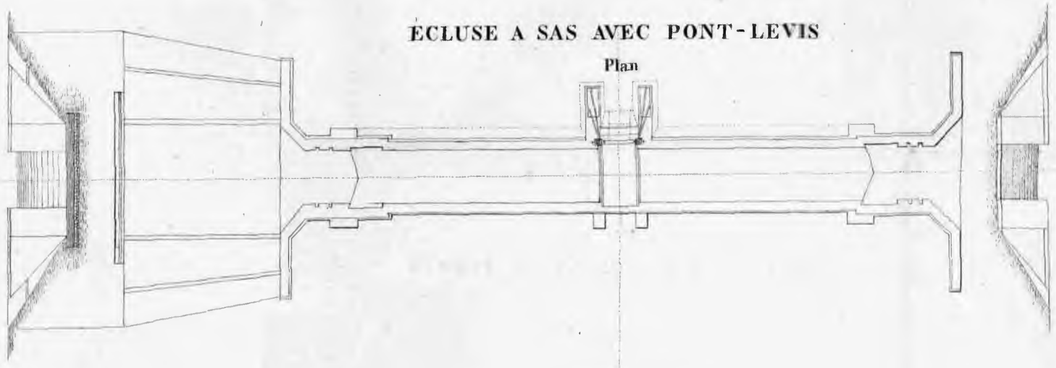
mue par la vapeur pour l'alimentation du Canal de Jonction

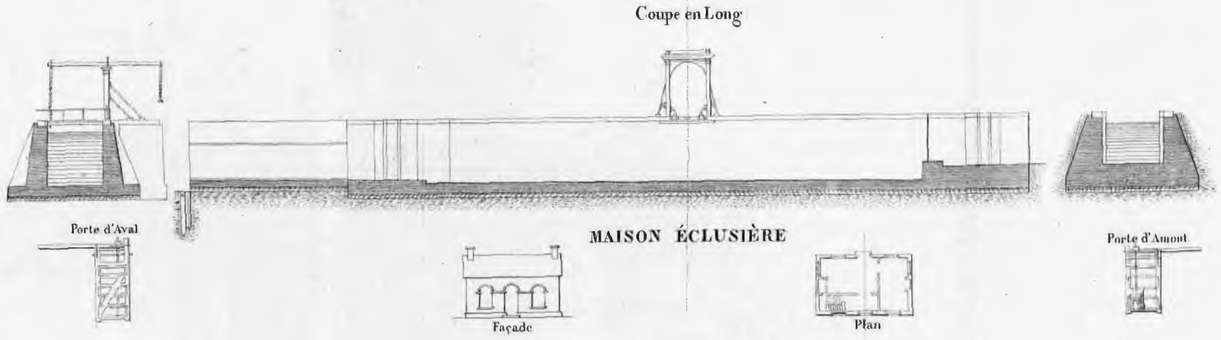


BARRAGE-ÉCLUSÉ



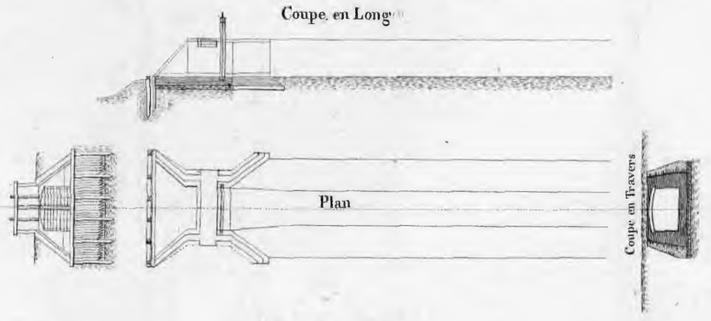
ÉCLUSE A SAS AVEC PONT-LEVIS





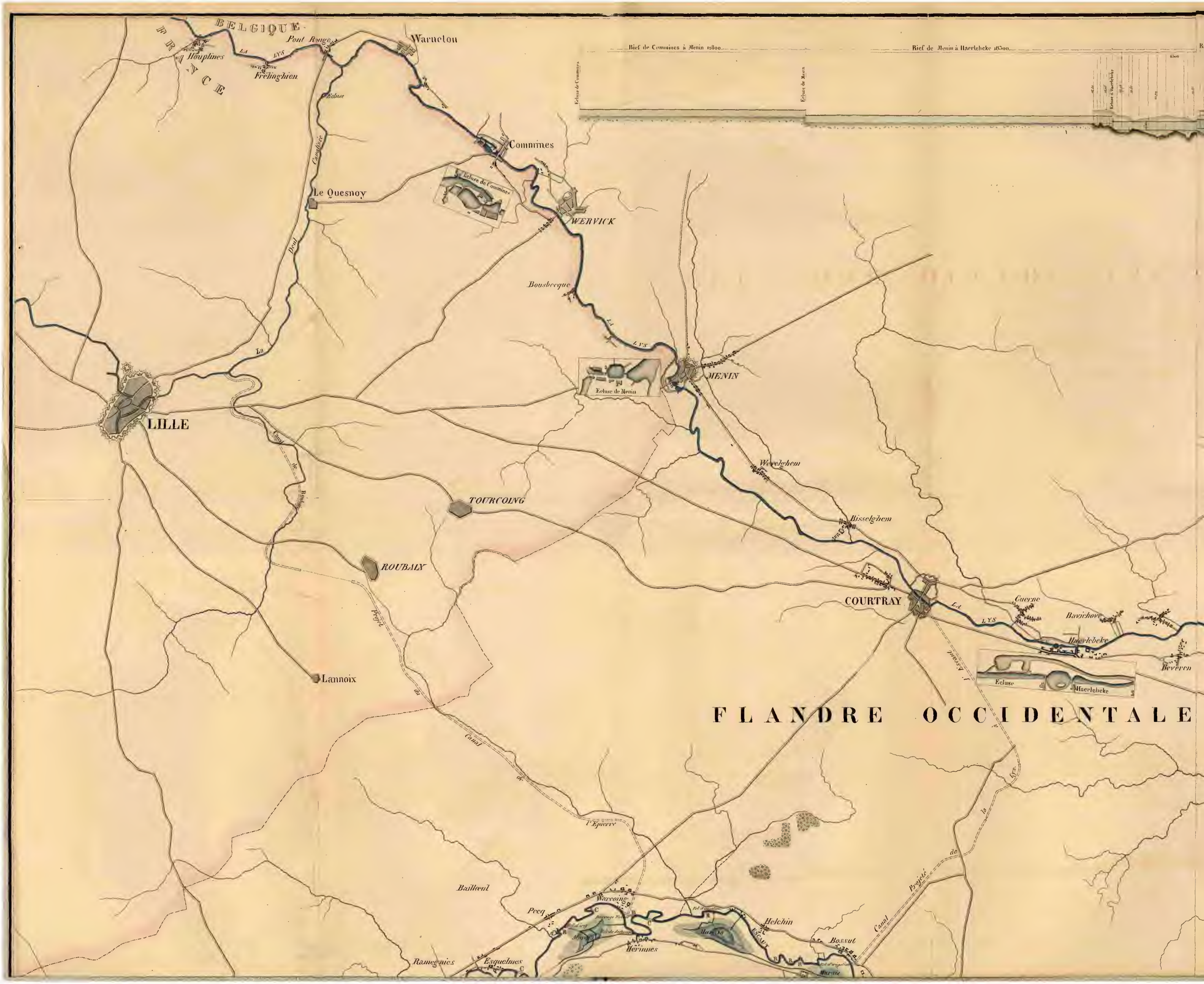
MAISON ÉCLUSIÈRE

ÉCLUSE DE DÉCHARGE POUR LES MARAIS



Échelle de 0.025 pour Mètre.

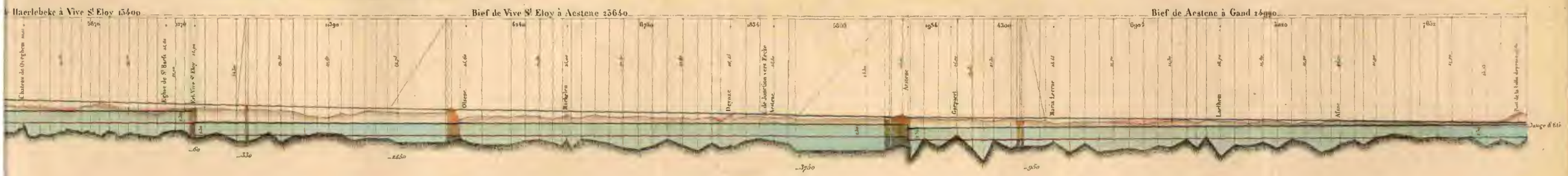
Etablissement Géographique de Bruxelles


BELGIQUE
FRANCE
Houplines
Frelinghien
LA LYS
Pont Rouge
Warneton
Ecluse
Canalisée
Deul
Commines
Le Quesnoy
Ecluse de Commines
WERVICK
Bousbecque
LA LYS
MENIN
Ecluse de Menin
LILLE
La
Canal de Roubaix
Wevelghem
TOURCOING
Bisselghem
ROUBAIX
Projet
COURTRAY
LA LYS
Guerne
Bavichove
Haerlebeke
Beveren
Ecluse de Haerlebeke
Lannoix
FLANDRE OCCIDENTALE
Canal de l'Epierre
Canal Projeté de la Lys
l'Escaut
Bailleul
Pecq
Warcoing
Helchin
ESCAUT
Bossut
Herinnes
Ramegnies
Esquelmes
Bief de Commines à Menin 12800
Bief de Menin à Haerlebeke 16500
Ecluse de Commines
Ecluse de Menin
Ecluse d'Haerlebeke

Bailleul
Pecq
Warcoing
Helchin
Bossut
Canal
Projeté
Herinnes
Ramegnies
Esquelmes
Pont à Chin
Obigies
Pottes
Autrive
Avelghem
Escanaffle
Waermaerde
Kerkhove
Berckem
Faubg. de Mer
Kain
St. Aubert
Celles
Sauchoi B
TOURNAY
HAINAUT
Amougies
Nop-Hove
Warchin
Rumegies
Chercq
Vaulx
Calonne
Bruyelle
Antoing
Hollain
ESCAUT
Peronne
RENAIX
BELGIQUE
FRANCE
Mortagne
Ecluse de Rodignies
PROFIL DE L'ESCAUT DE L'E
1er Bief 13310
2e Bief 5440
3e 1962
4e Bief 11840
5e Bief 11450
6e Bief 13600

3

PROFIL DE LA LYS DE COMMUNES À GAND



PROJET
DE
CANALISATION

De l'Escaut par barrages écluses, et de la Lys par barrages avec écluses à sas, avec canal de jonction entre les deux rivières.

Dessèchement des marais de la rive droite de l'Escaut.

Fait et dressé par l'Inspecteur des Ponts et Chaussées
Bruxelles le 24 Décembre 1835.

J. B. VIFQUIN

FLANDRE ORIENTALE

PROFIL DU CANAL DE JONCTION

Zolle
Olsene
Machelen
Grammen
DEYNZE
Petegem
Bachte
Barrage de l'Aesteene
Ecluse
Progrès
Aesteene
Martens Leerne
Bruges
Canal
Deurle
Baerle
Nazareth
Canal de Jonction
Laethem St
Bronchienne
Elsegem
Petegem
Beveren
ESCAUT
AUDENAERDE
Melden
Leupegem
Eyne
Eecke
St Denis Westrem
Senleer
Gavre
Asper
Heurne
Ename
Neder Ename
Dikelvenne
Vinsse
Scevergem
Swynaerde
Scheldevode
Merlebeke
GAND
ESCAUT
ESCAUT INFERIEUR

ECLUSE DE RODIGNIE A GAND

7e Bief 10590
8e Bief 9090
9e Bief 5805
10e Bief 19600

Etablissement Géographique de Bruxelles