

1
N^o 5

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

CANAL
DE BOSSUYT A COURTRAY,
ET PROJETS CONNEXES.

ENQUÊTE.

Arrêté ministériel du 31 mai 1838.

I.

DOCUMENTS A CONSULTER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.



Bruxelles,

H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI.

1838.

CANAL DE BOSSUYT A COURTRAY, ET PROJETS CONNEXES.

INSTITUTION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Arrêté du 31 mai 1838.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

Vu, d'une part, la demande formée le 5 mai courant, par le sieur Verrue-Lafrancq (F.), à l'effet d'obtenir la concession d'un canal à ouvrir entre l'Escaut et la Lys, à la hauteur de Bossuyt sur Courtray (1), et le rapport, en date du 29 mai, du conseil des ponts et chaussées;

Vu, d'autre part, un mémoire adressé à la députation permanente du conseil provincial du Hainaut, le 19 mai courant, par les exploitants des charbonnages du couchant de Mons, à l'effet d'obtenir la mise en adjudication du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix (2); et la lettre, à l'appui, de la députation provinciale du Hainaut, en date du 23 mai (3);

Vu également le projet de loi et le rapport présentés aux Chambres législatives, relativement à la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et à l'ouverture d'un canal de jonction entre ces rivières à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem (4);

Attendu qu'à certains égards, il y a connexité entre le projet du canal de Bossuyt sur Courtray, et ceux des canaux de l'Espierre et d'Eeke à Deynze-Petegem;

Qu'il est impossible de faire une enquête en considérant l'un de ces projets isolément;

Que d'ailleurs, depuis la clôture de l'enquête dont les projets de canaux de l'Espierre et d'Eeke à Deynze-Petegem ont été l'objet,

(1) Annexe n° 2.

(2) Annexe n° 33.

(3) Annexe n° 34.

(4) Chambre des Représentants, séance du 27 décembre 1837.

il est survenu de nouveaux faits, qu'il importe de constater et d'apprécier ;

Vu la loi du 19 juillet 1832, portant : « Art. 4. Aucune conces-
 » sion ne peut avoir lieu que par voie d'adjudication publique et
 » qu'après enquête sur l'utilité des travaux, la hauteur du péage
 » et sa durée, » et l'arrêté royal du 29 novembre 1836, portant :
 « Art. 12. Lorsque deux ou plusieurs provinces seront traversées
 » par la ligne des travaux ou éminemment intéressées à leur exécu-
 » tion, on observera, dans chacune d'elles, les formalités de dépôt
 » et de publications prescrites par l'art. 8 ci-dessus ; après quoi
 » les registres d'enquête et les pièces justifiant de l'accomplissement
 » des formalités prescrites, seront transmis au ministère de l'inté-
 » rieur (travaux publics), qui les adressera collectivement à une
 » commission d'enquête, composée, dans ce cas spécial, de 3, 4
 » ou 5 membres, nommés par la députation du conseil de chaque
 » province, et d'un nombre égal de membres et du président,
 » nommés par le ministre de l'intérieur (travaux publics) ; »

Arrête :

ART. 1^{er}. Il sera procédé à une enquête sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray et les projets connexes.

ART. 2. Les projets seront déposés à l'inspection du public pendant un mois, à compter du 15 juin, dans les bureaux des gouvernements provinciaux des deux Flandres et du Hainaut.

ART. 3. La commission d'enquête sera composée de dix-neuf membres, dont neuf à nommer par tiers par les députations des conseils provinciaux des deux Flandres et du Hainaut, et les neuf autres membres par le département des travaux publics, ainsi que le président.

ART. 4. La commission d'enquête se réunira à Courtray.

ART. 5. Elle entendra les intéressés, tant Belges que Français, qui jugeront convenable de se présenter, ainsi que les ingénieurs qui se sont occupés des projets de canaux à ouvrir entre l'Escaut et la Lys ou des travaux de canalisation de ces rivières.

ART. 6. Les questions à poser à la commission d'enquête seront ultérieurement déterminées.

Expédition du présent arrêté sera adressée à MM. les gouverneurs des deux Flandres et du Hainaut, chargés d'en assurer respectivement l'exécution.

Bruxelles, le 31 mai 1838.

NOTHOMB.

DOCUMENTS

A CONSULTER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Exposé.

SOMMAIRE.

- 1^{er}. Préambule. — Position de la question dans ses termes les plus généraux.
2. Navigation charbonnière du Hainaut vers Courtray. — Canaux de Bossuyt à Courtray et d'Eeke à Deynze-Petegem.
3. Navigation charbonnière du Hainaut vers le centre du département du Nord. — Canaux de Roubaix et de l'Espierre.
4. Voies en concurrence pour le transport des charbons de Mons, au centre du département du Nord : la Scarpe ; les canaux de l'Espierre et de Roubaix ; le canal de Courtray ; les chemins de fer de Courtray à Tournay et à Lille.
5. Faits nouveaux à prendre en considération. — Modifications apportées par la France à son tarif de douanes.
6. Questions.

§ 1^{er}.

PRÉAMBULE. — POSITION DE LA QUESTION DANS SES TERMES LES PLUS GÉNÉRAUX.

Par arrêté du 31 mai, M. le ministre des travaux publics a ordonné une enquête sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, établissant une ligne de jonction de l'Escaut à la Lys, et sur les projets connexes.

Les projets connexes sont :

Celui de la canalisation de l'Escaut et de la Lys ;

Celui du canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem ;

Celui du canal de l'Espierre.

Il y a encore connexité entre les projets que nous venons d'énumérer, et les chemins de fer déjà décrétés, de Gand et de Tournay vers Lille.

La canalisation de l'Escaut et de la Lys se lie aux différents projets de canaux de jonction (1).

(1) CANALISATION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

Le projet de la canalisation de l'Escaut et de la Lys a été présenté par l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain, le 24 décembre 1835.

Canalisation de l'Escaut.

Ce projet, en ce qui concerne l'Escaut, tend à obvier aux difficultés qui résultent pour la

Elle tend, d'une part, à faciliter le mouvement de la navigation vers le canal de jonction, quel que soit en définitive le point qui obtiendra la préférence pour l'établissement de ce canal.

D'autre part, elle fait, jusqu'à un certain point, concurrence au canal de jonc-

navigation belge, des ouvrages construits sur la rivière en France et de la mauvaise répartition des barrages en Belgique.

L'écluse française de Rodignies surtout a porté 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 au 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, les inconvénients de la mauvaise disposition relative des ouvrages, sont évidents.

Les barrages se trouvent répartis de la manière la plus irrégulière et présentent, dans les longours 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 ^m ,70
De l'écluse d'Antoing à celle à l'entrée de Tournay.	5,440 ^m ,00	
Chute.		0 ^m ,72
De l'écluse de Tournay à l'écluse de Mer	1,992 ^m ,00	
Chute.		0 ^m ,33
De l'écluse de Mer à celle d'Audenarde.	56,940 ^m ,00	
Chute.		5 ^m ,50
De l'écluse d'Audenarde à celle de Gand.	48,000 ^m ,00	
Chute.		4 ^m ,13
	<hr/>	<hr/>
	124,682 ^m ,00	11 ^m ,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 et Gand sur une longueur de 48,000 mètres (9 à 10 lieues), quoique la pente y soit moindre.

M. Vifquain s'est arrêté à l'idée d'établir dans les 4^e et 5^e 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 lon-

tion, quel qu'il soit, en ce qu'elle rend le trajet plus facile du Haut-Escaut vers la Haute-Lys par Gand, c'est-à-dire sans faire usage d'aucun canal de jonction.

gueur 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 donneraient les barrages, pour retenir les eaux et réunir deux biefs, faciliteraient singulièrement la navigation.

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

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

Le second barrage construit à Autrive, faciliterait singulièrement la décharge des eaux des marais d'Hérinnes et de Pottes, et rendrait facile l'entrée du canal de Courtray, aujourd'hui demandé en concession par M. Verrue-Lafrancq.

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

Entre Audenarde et Gand le premier barrage serait placé à Ermelgem.

Le second, à Eeke, serait placé de manière à y faire aboutir, le mieux possible, le canal d'Eeke à Deynze-Petegem, si ce canal doit s'exécuter.

Après l'établissement de ces barrages, l'Escaut, redressé sur quelques parties de son cours, se trouverait partagé en dix biefs, ayant respectivement les longueurs ci-après indiquées :

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

Ensemble, mètres 113,308

De Rodignies à Gand la pente est de 10^m,98.

Cette pente, par l'exécution des travaux de canalisation, se trouverait partagée en neuf chutes, de la manière suivante :

Chute à l'écluse d'Antoing.	mètres	1,25
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

Mètres 10,98

Le canal d'Eeke à Deynze-Petegen réunit les deux rivières à un point inférieur à la ligne de Bossuyt sur Courtray.

Il établit, pour les transports du Haut-Escaut vers la Haute-Lys et *vice-versâ*, un trajet plus court que celui qui résulte du passage par Gand, mais toutefois

Indépendamment des cinq nouveaux barrages, le projet comprend divers travaux de rectification.

Les travaux de la canalisation de l'Escaut sont estimés dans leur ensemble à fr. 1,430,000.

Canalisation de la Lys.

Trois écluses à sas sont établies sur la partie supérieure de la Lys, la première à Comines, la seconde à Menin, 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.

M. Vifquain propose d'améliorer la navigation sur cette partie du cours de la rivière, par l'établissement de deux nouvelles écluses à sas, l'une à Vive-St-Éloi, l'autre à Astene.

Ces écluses auraient respectivement les chutes ci-après indiquées :

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

La longueur de la rivière, qui est de 69,267 mètres, d'Harlebeek à Gand, serait réduite, au moyen de rectifications, à 62,030 mètres et répartie en trois biefs, de la manière suivante :

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

L'ensemble des travaux pour la Lys est estimé à fr. 880,000.

Les travaux de canalisation de l'Escaut et de la Lys ont fait l'objet d'enquêtes séparées dans le Hainaut et dans les deux Flandres.

Les commissions d'enquête du Hainaut et de la Flandre orientale, les chambres de commerce de Mons, de Tournay et de Gand, et les députations des États des trois provinces se sont prononcées en faveur du projet de la canalisation de l'Escaut. Au nombre des adversaires de ce projet, se sont trouvés un grand nombre de propriétaires de Tournay, la commission d'enquête de la Flandre occidentale et les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres.

Le projet de la canalisation de la Lys a été appuyé par les commissions d'enquête des trois provinces, par les chambres de commerce de Mons, de Tournay et de Gand, et par les députations des États des trois provinces; il n'a été combattu que par les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray.

Les rivières l'Escaut et la Lys sont administrées par les trois provinces, qui en perçoivent les revenus, et pourvoient aux dépenses de leur entretien.

Cet état de choses est la conséquence des dispositions d'un arrêté royal du 17 décembre 1819.

M. le ministre de l'intérieur appréciant, d'une part, l'avantage de maintenir le régime existant et de conserver aux provinces une administration dont elles étaient en possession depuis 1820, et, d'autre part, la difficulté pour l'État d'ajouter de nouveaux travaux à tous ceux qui, alors déjà, s'exécutaient pour son compte, chargea les gouverneurs, lors de la première session provinciale, de faire aux conseils provinciaux la proposition de se charger des travaux de canalisation, moyennant la jouissance des péages à établir du chef de ces travaux, péages calculés de manière à faire face à la charge annuelle d'entretenir et à pourvoir

infiniment plus long que la voie nouvelle qui serait créée par l'ouverture du canal de Bossuyt sur Courtray.

A péage égal, et même à péage supérieur dans une certaine limite, ce dernier canal serait incontestablement préférable à celui d'Eeke à Deynze.

La question de préférence entre ces deux canaux est donc toute entière dans la comparaison des péages proposés pour chacun d'eux.

Il faut que le péage, nécessairement plus élevé du canal de Courtray, n'aille pas jusqu'à dépasser la limite au-dessus de laquelle le circuit par Eeke et Deynze offrirait une économie au batelier.

Le canal de l'Espierre, en réunissant l'Escaut au canal français de Roubaix, qui débouche dans la Deule, affluent de la Lys, établirait une troisième ligne de jonction de l'Escaut à la Lys.

Toutefois, comme première section d'une ligne de jonction de l'Escaut à la Lys, le canal de l'Espierre ne peut avoir qu'une utilité restreinte, à cause de la nécessité de transiter par le territoire étranger, de l'étendue du parcours et de l'élévation des frais par cette voie.

Il ne peut donc être mis en parallèle, sous ce rapport, ni avec le canal de Bossuyt à Courtray, ni avec celui d'Eeke à Deynze.

Son véritable but est d'établir une communication directe et économique entre l'Escaut belge et le centre du département du Nord.

Si ce même but peut être atteint, à avantages égaux ou sensiblement égaux, au moyen de la jonction de l'Escaut à la Lys, qui serait opérée en entier sur le territoire belge, il est évident qu'il faut construire le canal de Bossuyt à Courtray ou celui d'Eeke à Deynze, à l'exclusion du canal de l'Espierre, afin d'appeler la navigation sur notre territoire et d'assurer à nos lignes un plus

en outre au paiement des intérêts et à 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.

La session de 1837 a été tout aussi infructueuse.

Dans le Hainaut, la question de la canalisation n'a pas même 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; cette proposition a été renvoyée à la session de 1838 et la députation chargée de l'instruire.

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

Au milieu de ces hésitations des conseils provinciaux, le gouvernement a pensé que ce qu'il importait avant tout, c'était d'assurer l'exécution des travaux et, vu l'impossibilité où il se trouvait de pourvoir directement et par lui-même à cette exécution, il a demandé aux Chambres l'autorisation de faire des deux canalisations l'objet d'entreprises par voie de concession de péages.

Le projet de loi a été présenté le 27 décembre 1837; il n'a pas encore été mis en discussion.

fort tonnage : augmentation qui, par cela même, rendrait une réduction des péages possible.

Si, au contraire, la jonction directe de l'Escaut à la Lys n'est pas l'équivalent du canal de l'Espierre, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, cette jonction ne doit pas exclure le canal de l'Espierre.

La question se résume donc en ceci, en ce qui concerne les voies navigables :

1^o Faut-il établir la jonction de l'Escaut à la Lys, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray ?

2^o Le canal de jonction, quelle que soit la direction préférée, doit-il être construit concurremment avec le canal de l'Espierre ou à l'exclusion de ce canal ?

Les chemins de fer de Gand et de Tournay vers Lille se réunissent à Mouscron ; de ce point commun, des voies se dirigent sur l'Escaut, sur la Lys et sur Deule. L'Escaut devant ainsi se réunir, au moyen de chemins de fer, à la Lys et à la Deule, il est naturel de se demander si les canaux de jonction ne feront pas double emploi.

§ 2.

NAVIGATION CHARBONNIÈRE DU HAINAUT VERS COURTRAY. — CANAUX DE BOSSUYT A COURTRAY ET D'EEKE A DEYNZE— PETEGEM.

Canal de Bossuyt à Courtray.

Les premières études du canal de Bossuyt à Courtray ont été faites, en 1828, par le capitaine du génie Alewyn.

Cet officier, dans ses études pour la jonction de l'Escaut à la Lys, a en outre indiqué comme susceptibles d'être suivies, deux autres lignes, l'une d'Espierres à Menin, l'autre d'Escanaffles à Courtray ; néanmoins il donna la préférence à la ligne de Bossuyt, comme la moins longue et la moins coûteuse.

Des ingénieurs belges, MM. Vifquain, Noël et Wolters se sont également occupés du canal de Bossuyt à Courtray.

Ce canal est particulièrement connu par le mémoire que les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres ont publié en octobre 1834. (*Annexe n^o 1.*)

Dans ce mémoire, les chambres de commerce insistaient beaucoup sur l'opportunité de l'exécution par l'État ; elles considéraient néanmoins le canal comme susceptible d'exécution par voie de concession et comme devant donner des produits assez élevés pour indemniser un concessionnaire de ses avances.

Le mémoire des chambres de commerce n'avait été suivi jusqu'ici d'aucune proposition formelle d'exécution.

M. Verruc-Lafrancq a comblé cette lacune par sa demande en concession du 5 mai 1838. (*Annexe n° 2.*)

Le canal de Bossuyt à Courtray partirait de l'Escaut, à Bossuyt, traverserait les communes de Mocrn et Swevegem, recouperait au Sud une partie du territoire d'Harlebeek, arriverait à Courtray près de la porte de Gand, et déboucherait dans la Lys, après avoir suivi au Nord les fossés de cette ville.

Sa longueur serait de 16,700 mètres.

Ce serait un canal à point de partage, s'élevant à 10 mètres au-dessus de la Lys et à 8^m,50 au-dessus de l'Escaut; il serait alimenté par les eaux des deux rivières; les eaux de l'Escaut seraient introduites dans le bief supérieur à l'aide de machines à vapeur.

La crête de partage, de 32 mètres de hauteur, serait franchie, soit en tranchée, soit au moyen d'un percement souterrain, d'environ 600 mètres.

Le canal aurait 8 écluses; ce nombre pourrait être réduit à six, en abaissant le bief de partage. La hauteur d'eau serait de 2 mètres.

La demande de M. Verruc-Lafrancq s'écarte des données du mémoire des chambres de commerce sous le rapport tant des estimations que des péages.

M. Verruc-Lafrancq n'évalue le coût du canal qu'à fr. 3,600,000, tandis que les chambres de commerce le portaient à fr. 3,903,559-52.

Les péages qu'il demande sont, au contraire, plus élevés, circonstance qu'il faut attribuer en premier lieu à ce qu'ils sont établis, abstraction faite de la jonction de la Lys à l'Yperlée, jonction prise en considération dans le mémoire de 1834.

Il est à remarquer en outre que M. Verruc-Lafrancq ne réclame pas en sa faveur le bénéfice des conditions inusitées et même contraires à la loi du 19 juillet 1832, que les chambres de commerce stipulaient dans leur mémoire, au profit du concessionnaire éventuel, telles que le paiement par l'État des terrains à entreprendre et de toutes les indemnités, et l'exclusion de tout canal débouchant à gauche dans l'Escaut, à gauche ou à droite dans la Lys, depuis la frontière française jusqu'à la distance de dix lieues en-dessous des embouchures des deux canaux (1) dans l'une et l'autre rivière. (*Voir ces conditions, Annexe n° 1, pag. 51 et 52.*)

Nous donnons ci-après l'indication comparative des péages proposés par les chambres de commerce et de ceux demandés par M. Verruc-Lafrancq :

		Les chambres de commerce.	M. Verruc.	Demandé en plus par M. Verruc
En destination des rives de la Lys, en amont d'Harlebeek et <i>vice-versâ</i>	A charge.	1 70	2 25	» 55
	A vide.	» 42	» 60	» 18
En destination de la Lys, en aval des écluses d'Harlebeek et <i>vice-versâ</i>	A charge.	» 75	1 50	» 75
	A vide.	» 32	» 40	» 08

(1) De Bossuyt à Courtray et de Menin à Ypres.

Canal d'Eeke à Deynze-Petegem.

Ce canal, proposé par l'inspecteur Vifquain, ne l'a pas été par lui comme la meilleure ligne de jonction entre l'Escaut et la Lys, mais pour suppléer à la ligne de Bossuyt à Courtray, qu'il regardait comme trop coûteuse, eu égard surtout à la hauteur de la crête de partage qu'il faut franchir dans cette direction.

Ces considérations l'ont conduit à examiner si, à un point plus rapproché du confluent des deux rivières, l'abaissement du sol et le moindre espace à franchir n'offriraient pas de meilleures conditions d'exécution.

L'étude du terrain lui a fait reconnaître que le tracé entre Eeke, sur l'Escaut, et Deynze-Petegem, sur la Lys, remplissait ces conditions.

Entre ces points, 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.

Le projet de M. Vifquain pour le canal d'Eeke, a été présenté le 24 décembre 1835, en même temps que le projet des travaux de canalisation de l'Escaut et de la Lys. (*Voir* la note de la pag. 3.)

Suivant cet ingénieur, deux systèmes se présentent pour la traversée du col de partage à la hauteur d'Eeke.

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 projetée 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, l'ingénieur 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 d'Eeke, d'après les évaluations de

M. l'inspecteur Vifquain , s'élèverait à fr. 891,459 , c'est-à-dire au quart environ de l'estimation de M. Verrue-Lafrancq pour le canal à la hauteur de Courtray.

La dépense d'exécution du canal d'Eeke s'élevant 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. % du capital d'établissement, savoir :

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

Pour évaluer le tonnage probable des bateaux qui feront usage du canal de jonction, et qui, réunis, devront produire les 8 p. % 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. % au capital d'exécution.

L'Escaut et la Lys se réunissant à Gand, il existe une communication par eau entre les diverses localités situées sur l'une et l'autre rivière et sur les affluents navigables de chacune d'elles.

Les projets de canaux de jonction n'ont donc pas pour objet de réunir ces localités par une ligne navigable, mais simplement de substituer à la voie existante une voie plus courte et plus économique.

Pour bien apprécier les divers projets présentés, il faut donc les comparer à la voie existante sous le rapport tant des distances que des frais.

Il faut également les comparer entr'eux sous ces deux rapports.

Le canal de Bossuyt à Courtray est évidemment celui qui, sous le rapport des distances, atteint, de la manière la plus complète, le but de la jonction des deux rivières.

Il substitue à une navigation fluviale fort étendue, partie en descente sur l'Escaut, partie en remonte sur la Lys, un canal artificiel d'un développement minime et praticable en toute saison.

D'après les données du projet de l'inspecteur Vifquain pour la canalisation des deux rivières, voici quel serait le parcours de Bossuyt à Courtray par Gand, même en tenant compte de l'abréviation à obtenir par quelques redressements :

Escaut en descente.	}	De Bossuyt à Autrive (environ) . . . mètres	4,000
		D'Autrive à Kerkhove.	13,690
		De Kerkhove à Audenarde	10,591
		D'Audenarde à Ermelgem.	9,690
		D'Ermelgem à Vurste.	15,805
		De Vurste à Gand.	19,500
			73,276
Lys en remonte.	}	De Gand à Harlebeek.	62,030
		D'Harlebeek à Courtray (environ).	7,000
			69,030
			142,306
		Même trajet par le canal de jonction	16,700
			125,606
		Différence en faveur du canal de jonction mètres	25,000
		ou 25 lieues de 5,000 mètres.	

Le canal de Bossuyt, en raccourcissant de 25 lieues le trajet des localités du Haut-Escaut vers Courtray, offre incontestablement un beau résultat.

L'avantage de ce trajet direct, d'après la demande de M. Verrue-Lafrancq, serait obtenu par le batelier, à la condition d'acquitter un péage de fr. 2-25 par tonneau à charge et de fr. 0-60 par tonneau à vide.

Ces péages résument aujourd'hui les difficultés que l'on a cru s'opposer à l'exécution du canal de jonction.

C'est aussi dans la discussion de ces péages que la question d'utilité publique est renfermée.

Il est d'abord à observer que la ligne par Gand ne serait pas gratuite et que les péages dont le parcours de cette ligne serait imposé, doivent être portés en déduction des péages du canal de jonction.

Droits par tonneau, de Bossuyt à Courtray par Gand, d'après le projet de l'inspecteur Vifquain, pour la canalisation de l'Escaut et de la Lys.

		A charge.	A vide		
Escaut.	{	Barrage d'Auville fr.	0,025	0,02	
		Id. de Kerkhove	0,025	0,02	
		Id. d'Audenarde {	droit existant	0,0325	0,0325
			id. à établir	0,01	0,01
		Id. d'Ermelgem	0,025	0,02	
		Id. d'Eeke	0,025	0,02	
		Au pont Madou à Gand	0,01	0,01	
		<u>0,1525</u>	<u>0,1325</u>		
Lys.	{	Écluse d'Astene	0,25	0,08	
		Id. de Vive-St-Éloi	0,25	0,08	
		Id. d'Harlebeek {	droit existant	0,1058	0,0635
			id. à établir	0,125	0,04
				<u>0,8833</u>	<u>0,3960</u>

Comparaison du canal à la voie fluviale, quant aux droits.

Péages du canal de jonction	2,25	0,60
Id. de l'Escaut et de la Lys	<u>0,8833</u>	<u>0,396</u>
Différence en faveur de la voie fluviale. . . fr.	1,3667	0,204

Lesacrifice à supporter par le batelier, en faisant usage du canal de jonction, se réduit ainsi à fr. 1-36 $\frac{2}{3}$ à charge et fr. 0-20 $\frac{2}{5}$ à vide.

C'est à ce prix qu'il obtiendrait une économie de 25 lieues dans le trajet.

Le canal est évidemment utile si cette économie vaut plus de fr. 1-36 à charge et fr. 0-20 à vide.

Après avoir comparé le canal de Bossuyt à la voie navigable de l'Escaut et de la Lys par Gand, il convient de comparer à la même voie le canal d'Eeke.

Par le canal d'Eeke, le batelier économiserait un parcours

de 24,500 mètres en descente sur l'Escaut, et

de 26,990 mètres en remonte sur la Lys.

Ensemble. . . 51,490

Le développement du canal

d'Eeke étant de. 9,000

Il reste. . . . 42,490 mètres, ou 8 $\frac{1}{2}$ lieues.

Nous avons vu que, par le canal de Bossuyt, le parcours en moins serait de 25 lieues.

Il résulte de ce rapprochement que, sous le rapport de l'abréviation des distances, l'utilité du canal de Bossuyt est triple de celle du canal d'Eeke.

Le trajet de Bossuyt à Courtray par le canal d'Eeke serait de 99,816 mètres, dont 48,776 mètres en descente sur l'Escaut et 42,040 en remonte sur la Lys (1).

Par le canal de Bossuyt, au contraire, ce trajet se réduirait au parcours du canal, c'est-à-dire à 16,700 mètres : on économiserait donc un circuit de 83,116 mètres (de 16 à 17 lieues de 5,000 mètres), dont 42,040 mètres (plus de 8 lieues) en remonte sur la Lys.

Le droit proposé pour le canal de Bossuyt est de beaucoup supérieur à celui proposé pour le canal d'Eeke. On paierait par tonneau à charge :

Sur le premier canal	fr.	2 25
Sur le deuxième	»	60
Différence.	fr.	1 65

Cette différence devient moins sensible, lorsque l'on joint au péage du canal d'Eeke les droits que les bateaux faisant le circuit par Eeke, devraient en outre acquitter sur l'Escaut, de Bossuyt à Eeke, et sur la Lys, d'Eeke à Courtray, dans l'hypothèse de la canalisation des deux rivières, hypothèse qu'il ne faut jamais séparer de celle de l'exécution du canal d'Eeke.

Dans ce cas les droits seraient les suivants :

Par le canal de Bossuyt	fr.	2 25	(2)
Par le canal d'Eeke		1 44 83	(3)
Différence en faveur du canal d'Eeke	fr.	» 80 17	

(1) *Trajet de Bossuyt à Courtray par Eeke.*

En descente sur l'Escaut.	{	De Bossuyt à Atrive (environ)	mètres	4,000	
		D'Atrive à Kerkhove		13,690	
		De Kerkhove à Audenarde		10,591	
		D'Audenarde à Ermelgem		9,690	
		D'Ermelgem au canal de jonction		10,805	
					<u>48,776</u>
		Canal de jonction		9,000	
En remonte sur la Lys.	{	Du canal de jonction à Vive-St-Éloi		21,640	
		De Vive-St-Éloi à Harlebeek		13,400	
		D'Harlebeek à Courtray (environ)		7,000	
					<u>42,040</u>
					99,816

(2) Péage demandé par M. Verrue-Lafrancq.

(3) *Droits à charge par tonneau, de Bossuyt à Courtray, par l'Escaut, le canal d'Eeke et la Lys.*

Barrage d'Atrive	fr.	0,025
Id. de Kerkhove		0,025
Audenarde {	droit existant	0,0325
	id. à établir	0,01
Barrage d'Ermelgem		0,025
Canal de jonction		0,60
A Deynze		0,25
A Vive-St-Éloi		0,25
A Harlebeek {	droit actuel	0,1058
	id. à établir	0,125
	Fr.	1,4483

Si l'on considère que cette économie sur les droits ne serait acquise qu'à la condition de faire un détour de plus de 16 lieues, dont 8 lieues en remonte sur la Lys, et de supporter les frais de halage et de conduite inhérents à ce détour, l'on reconnaîtra peut-être que le canal de Bossuyt est au fond moins cher que le canal d'Eeke.

Pour les bateaux vides, le canal de Bossuyt a évidemment l'avantage.

On paierait par ce canal.	fr.	0,60
Par le canal d'Eeke, on ne paierait que	fr.	0-20 pour le canal;
mais il y aurait en outre des droits à acquitter sur l'Escaut et la Lys; de sorte que le chiffre des péages serait de.		<u>0,566</u> (1)
Différence en faveur du canal d'Eeke.	fr.	0,034

Cette différence de 3 à 4 centimes par tonneau, est tellement faible, qu'elle tranche irrévocablement la question de préférence en faveur du canal de Bossuyt, pour les bateaux vides.

Jusqu'ici nous avons raisonné dans l'hypothèse de la canalisation des deux rivières.

Le canal d'Eeke ne peut être séparé de cette hypothèse, parce que, nécessitant un assez long trajet sur les deux rivières, il perdrait beaucoup de son utilité si ce trajet n'était pas rendu facile par des travaux de canalisation.

Le canal de Bossuyt, au contraire, auquel on peut donner la dénomination de *canal de jonction directe*, se conçoit abstraction faite des travaux de canalisation, et même, si le projet de la canalisation était abandonné, son utilité s'accroîtrait de toutes les difficultés qui continueraient d'embarrasser la marche de la navigation sur l'Escaut et sur la Lys.

Dans la supposition que l'Escaut et la Lys soient laissés dans leur état actuel d'imperfection, le succès du canal de Bossuyt ne peut faire question. Il suffit, pour s'en convaincre, de remarquer que l'inspecteur Vifquain évalue à fr. 2-25 par tonneau, les frais de halage de Gand à Harlebeek, et que cette somme correspond exactement au péage du tonneau à charge sur le canal de Bossuyt. Le batelier gagnerait donc, indépendamment de l'économie de temps, qui ici serait considérable, le montant des frais de conduite, de Bossuyt à Gand, ainsi

(1) *Droits à vide par tonneau, de Bossuyt à Courtray, par l'Escaut, le canal d'Eeke et la Lys.*

Écluse d'Harlebeek	}	droit actuel	fr.	0,0635
		id. à établir		0,04
Id. de Vive-St-Éloi.				0,08
Bureau de Deynze				0,08
Canal de jonction.				0,20
Barrage d'Ermelgem.				0,02
A Audenarde	}	droit existant		0,0325
		id. à établir.		0,01
Barrage de Kerkhove				0,02
Id. d'Auville				0,02
			Fr.	<u>0,5660</u>

que celui des droits imposés dans l'état actuel des choses à la navigation des deux rivières.

Les canaux de l'Espierre et de Roubaix, comme ligne de jonction de l'Escaut à la Lys, ne peuvent en aucune manière servir d'équivalent au canal de Bossuyt.

Lorsqu'il s'agit de comparer des lignes de jonction de l'Escaut à la Lys, c'est Courtray qu'il faut prendre comme point de destination.

Or, par le canal de Bossuyt, on atteint Courtray plus directement et à moindres frais, qu'on ne pourrait le faire par la ligne de l'Espierre et de Roubaix. C'est ce que prouvent les chiffres ci-après, indiquant les trajets et les frais de Warcoing à Courtray, par le canal de l'Espierre et par le canal de Bossuyt (1).

Par le canal de l'Espierre :

TRAJET.

Canaux de l'Espierre et de Roubaix. . . . mètres	27,665	} (2)
De Marquette à la Lys.	12,089	
De Deulemont à Menin.	21,000	} (3)
De Menin à Courtray.	13,300	
	<u>74,054</u>	

DROITS PAR TONNEAU.

Canal de l'Espierre fr.	1,50	
Canal de Roubaix (4 distances à fr. 0-30). . .	1,20	
De Marquette à la Lys.	0,096	(4)
Droits à Menin.	0,0634	} (5)
Droits à Comines.	0,0634	
	<u>2,9228</u>	

Par le canal de Bossuyt :

TRAJET.

De Warcoing (6) à Bossuyt, en descendant l'Escaut.	10,000
De Bossuyt à Courtray, par le canal de jonction. .	<u>16,700</u>
	<u>26,700</u>

DROITS PAR TONNEAU.

Péage à Warcoing fr.	0,025
Péage du canal de jonction.	<u>2,25</u>
	<u>2,275</u>

(1) Ces chiffres, à l'exception des péages des canaux de l'Espierre et de Roubaix, sont extraits des tableaux joints au rapport de l'ingénieur Wolters, du 2 octobre 1835. (*Annexe n° 35, pag. 144 et suiv.*)

(2) Wolters, tableau n° 5.

(3) Wolters, tableau n° 2.

(4) Wolters, tableau n° 5.

(5) Wolters, tableau n° 2.

(6) Point de départ du canal de l'Espierre.

Comparaison des deux lignes.

	Distances.	Droits.
Canal de l'Espierre.	74,054	2,9228
Canal de Bossuyt.	<u>26,700</u>	<u>2,275</u>
Différence en faveur du canal de Bossuyt.	47,354	0,6478

Par le canal de Bossuyt on économiserait donc plus de 9 lieues sur le trajet, et plus de 64 centimes sur les droits.

Nous ne faisons pas mention des frais de halage. Il est évident qu'ils sont moindres par la ligne de Bossuyt.

La ligne de l'Espierre paraît en outre désavantageuse en ce qu'elle forcerait à emprunter le territoire étranger.

Cette nécessité d'emprunter le territoire étranger a été considérée comme assez grave sous le gouvernement des Pays-Bas, pour déterminer à construire le canal d'Antoing, de manière à échapper au transit par Condé, transit que la France, il est vrai, voulait rendre trop onéreux.

§ 3.

**NAVIGATION CHARBONNIÈRE DU HAINAUT VERS LE CENTRE
DU DÉPARTEMENT DU NORD. — CANAUX DE ROUBAIX ET DE
L'ESPIERRE.**

Canal français de Roubaix.

La concession du canal de Roubaix a été autorisée par une loi du 8 juin 1825. (*Annexe n° 3.*) L'entreprise ne comprenait primitivement que la canalisation de la Marque, depuis Pont-à-Tressin jusqu'à son embouchure dans la Deule, et l'ouverture d'un embranchement sur la ville de Roubaix.

Le cahier des charges (*Annexe n° 4*) assurait au concessionnaire la jouissance des annuités de fr. 20,000, et de fr. 10,000 respectivement votées, pour 30 et 25 années, par la ville de Roubaix et le département du Nord, ainsi qu'un péage de 40 centimes par tonneau et par distance de 5 kilomètres.

Le cahier des charges obligeait la compagnie à amener à Roubaix au moins 2,000 mètres cubes d'eau, en 24 heures.

Les travaux étaient évalués par l'ingénieur en chef du département du Nord à fr. 1,730,000.

Le but primitif du canal était de fournir à la ville de Roubaix les eaux dont elle manquait, et de la mettre en communication avec le système des canaux du Nord et du Pas-de-Calais.

Le canal de Roubaix fut concédé à perpétuité par ordonnance du 30 novembre 1825.

Le canal avait été adjudgé en petite section ; le concessionnaire demanda bientôt l'autorisation d'y substituer la grande section, et de construire des embranchements vers Lannoy et Tourcoing.

Son but paraît avoir été, dès lors, de prolonger le canal jusqu'à la frontière belge, afin de parvenir à opérer la jonction de l'Escaut à la Deule, par Roubaix.

Une déclaration ci-annexée sous le n° 5, remise le 24 octobre 1826, à l'ingénieur en chef du waterstaat dans la Flandre occidentale, par le concessionnaire du canal de Roubaix, annonce, de la part de ce dernier, l'intention d'ouvrir un canal à grande navigation entre la Basse-Deule près Lille, et la frontière des Pays-Bas au-delà de Roubaix. Le concessionnaire rattachait ce projet à une délibération de la commission mixte du 21 juin 1826, qui lui donnait le droit d'ouvrir deux embranchements sur Tourcoing et Lanuoy, en passant, pour le second embranchement, sur une portion du territoire des Pays-Bas. La même déclaration renferme l'engagement de fournir gratuitement l'eau nécessaire à l'alimentation du canal qui serait construit par le gouvernement des Pays-Bas, en prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.

Quelles que fussent, dès 1826, les déclarations faites par le concessionnaire, dix années s'écoulèrent avant que le prolongement du canal de Roubaix jusqu'à la frontière belge, ne fût légalement autorisé.

Une loi du 9 juillet 1836 (*Annexe n° 6*) porte qu'il sera procédé à la réadjudication de la concession du canal de la Deule à Roubaix, la concession comprenant *le prolongement de ce même canal jusqu'à la frontière belge*.

La même loi a substitué une concession de 99 ans à la concession perpétuelle primitive, et a réduit d'un quart, c'est-à-dire à 30 centimes par tonneau et par distance de 5 kilomètres, le péage concédé en 1825.

La loi du 9 juillet 1836 décide en outre :

1° Que le nouveau concessionnaire sera mis en possession des travaux effectués et des terrains acquis par le sieur Brame, concessionnaire primitif, à charge de remboursement suivant estimation de leur valeur ;

2° Qu'il indemniserà l'État de toutes condamnations qui pourraient être prononcées à sa charge, en vertu de l'art. 11 de l'acte de concession du canal de la Sensée (1).

L'adjudication du canal de Roubaix fut prescrite en exécution de la loi du 9 juillet 1836, par ordonnance royale du 21 mars 1837 (*Annexe n° 7*) ; elle eut lieu le 1^{er} juin suivant, au profit de M. Messen, associé de M. Brame, concessionnaire primitif, sur un cahier de charges approuvé le 20 mars. (*Annexe n° 8.*)

La longueur du canal de Roubaix est de 19,215 mètr., savoir : 13,890 mètr. depuis la Deule jusqu'au pont du Galon-d'Eau à Roubaix, et 5,325 mètr. de ce point à la frontière ; le canal est en pente de 4^m,90 vers la Deule ; cette pente est rachetée par trois écluses, ayant respectivement 1^m,20, 1^m,70 et 2 mètr. de chute. Les sas et les ponts ont 5^m,20 d'ouverture ; la profondeur d'eau est de 2 mètr. Entre Croix et Roubaix, le canal doit traverser un souterrain de 1,800 à 1,900 mètr. Depuis la Deule jusqu'à Croix, sur une longueur de 10,434 mètr., le canal est achevé et livré à la circulation ; il est également achevé entre Roubaix et la frontière.

La réadjudication du canal de Roubaix définit complètement la position du

(1) Voici cet article : « Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal au préjudice du canal de la Sensée, soit dans le vallon de la Sensée, soit à dix lieues en tout sens de ce canal. »

canal de l'Espierre. On sait aujourd'hui que le canal de l'Espierre sera mis en communication avec la Deule et tout le système de navigation du Nord et du Pas-de-Calais; on sait aussi à quelles conditions le commerce pourra faire usage du canal de Roubaix, dont le canal de l'Espierre n'est que le prolongement sur notre territoire. Des faits certains prennent ainsi la place des suppositions que l'on était forcé de faire lors de la première enquête.

Canal de l'Espierre.

Le projet du canal de l'Espierre n'est pas nouveau; il a été présenté au gouvernement des Pays-Bas, dès 1827, par l'ingénieur en chef De Brock.

Il paraît qu'il reçut alors l'approbation du département du waterstaat.

Mais, comme il traversait la frontière, il dut être soumis à l'examen du département de la guerre, qui fit valoir des considérations militaires contre sa mise à exécution.

Depuis la révolution, la concession du canal de l'Espierre a été demandée le 20 octobre 1833, par le sieur F. Corbisier, négociant à Mons, d'après les bases du projet de l'ingénieur en chef De Brock, légèrement modifié. (*Voir* ci-après cette demande, *Annexe* n° 9.)

Le tracé du canal de l'Espierre part de la frontière, au point où l'extrémité du canal de Roubaix vient y aboutir; il longe le ruisseau d'Espierres qu'il coupe en plusieurs endroits, et arrive au-dessous de St-Léger; là il quitte le milieu de la vallée, en appuyant légèrement à gauche, pour aller atteindre l'Escaut près des rivages de Warcoing.

Le canal aurait 8,550 mètres de longueur environ; sa pente totale serait de 7^m,80 depuis l'étiage de 2 mètres, au-dessus du plafond du canal de Roubaix à la frontière, jusqu'à celui de la navigation de l'Escaut à Warcoing (1); il serait partagé en deux biefs ayant respectivement, le premier, 3,800, et le deuxième, 4,750 mètres de longueur.

Les écluses, au nombre de trois, auraient chacune 2^m,60 de chute.

Les eaux de l'Escaut seraient élevées dans le canal au moyen de machines à vapeur, en attendant que l'alimentation pût venir de la rivière la Marque par le canal de Roubaix.

Les travaux sont estimés à fr. 1,100,000, pour la grande, et fr. 800,000, pour la moyenne section. Les dimensions du canal français déterminant celles du canal belge, c'est nécessairement la grande section qui sera adoptée.

Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le péage serait de fr. 1-75 par tonneau pour tout le parcours du canal (2).

(1) Les deux canaux de Roubaix et de l'Espierre réunis, formeraient un canal à point de partage, ayant l'étiage de son bief culminant à 7^m,80 au-dessus de l'Escaut et à 4^m,90 au-dessus de la Deule.

(2) Le demandeur en concession consent à le réduire à fr. 1-50, dans l'hypothèse de l'exécution du percement souterrain entre Lille et Roubaix. (*Voir* sa lettre du 23 janvier 1835, *Annexe* n° 30.)

Une enquête n'ayant pour objet que le canal de l'Espierre, a été ordonnée dans le Hainaut par un arrêté ministériel du 26 novembre 1833.

Le nombre des membres de la commission, fixé à 9 par cet arrêté, a été porté à 11 par un arrêté subséquent du 10 janvier 1834.

Un arrêté du 30 du même mois ordonna le dépôt d'un double de l'avant-projet dans la Flandre occidentale.

La commission d'enquête se réunit à Mons, le 24 mars 1834. (*Voir* le procès-verbal, *Annexe* n° 17.) Un incident signala cette réunion. Les présidents des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, que le ministre avait cru devoir désigner pour faire partie de la commission, se fondant sur ce que les formalités préliminaires n'avaient pas été observées, refusèrent de prendre part aux délibérations. (*Voir* leurs protestations, pag. 94 et 95.)

Les autres membres pensèrent, à l'unanimité, que la commission était légalement constituée.

Abordant le fond de la question, ils furent unanimement d'avis, sans s'arrêter aux observations critiques, toutes d'intérêt de localité, selon eux, que l'utilité publique du projet ne pouvait être sérieusement contestée. Ils fondèrent cette opinion sur les motifs développés dans la demande du sieur Corbisier. La commission ne fit d'observations que sur le taux des péages, qui lui parut fort élevé.

Quoique la commission, à une forte majorité, se fût déclarée légalement constituée, le ministère reconnut que l'observation des deux membres dissidents n'était pas sans importance, et, ne voulant laisser subsister aucun doute sur la régularité de l'instruction, il ordonna, par arrêté du 16 août 1834, le dépôt des pièces, pendant un mois, dans la Flandre orientale.

Le dépôt de l'avant-projet dans la Flandre orientale donna lieu à une instruction assez longue dans cette province.

La commission d'enquête, sur la communication qui lui fut donnée des nouvelles pièces de l'instruction, se réunit une seconde fois le 2 décembre 1834.

Dans cette séance (*voir* le procès-verbal, *Annexe* n° 28), M. Verrue-Lafrancq, membre de la commission, fit la proposition d'ajourner la discussion, en attendant que les ingénieurs Noël et Wolters eussent terminé le travail de l'examen des projets de la Haine à la mer du Nord, dont ils étaient chargés par le département de l'intérieur.

Cette proposition, appuyée par MM. De Vrière et Beke-Beke, n'ayant pas été adoptée par les autres membres, MM. Verrue et Beke-Beke déclarèrent ne pas se trouver suffisamment éclairés pour émettre un avis.

M. De Vrière reconnut l'utilité du canal de l'Espierre, comme canal de débouché, mais en demandant l'examen de la question de savoir si un canal d'Escanaffles vers la Lys ne produirait pas les mêmes avantages pour le Hainaut, sans présenter l'inconvénient d'une déviation possible par la France de la navigation des canaux des Flandres.

Les autres membres de la commission ont déclaré que l'utilité publique du canal de l'Espierre, comme canal de débouché, leur paraissait incontestable.

La commission émit de plus l'opinion :

- 1^o Que le canal doit nécessairement être ouvert en grande section ;
- 2^o Que le péage demandé est trop élevé et doit être réduit à fr. 1 ou 1-10.

Le dossier de l'enquête sur le canal de l'Espierre contient, indépendamment d'un grand nombre de réclamations, tant pour que contre le projet, les avis des autorités provinciales et des chambres de commerce des trois provinces.

Ces avis sont annexés à cet exposé ; nous en donnons une analyse succincte.

Dans le Hainaut, les chambres de commerce de Mons et de Tournay, ainsi que la députation des États, se sont prononcés sans restriction en faveur du projet du canal de l'Espierre ; ces collèges se sont en outre attachés à réfuter différentes objections, dont il sera fait mention ci-après. (*Voir les Annexes nos 18, 20 22.*)

Dans la Flandre orientale, la chambre de commerce de Gand (*voir son avis du 12 septembre 1834, Annexe n^o 23*), a exprimé la crainte de voir la province perdre sa navigation, soit en partie, soit même en totalité, si un jour le gouvernement français venait à combiner l'élargissement et l'approfondissement de ses canaux intérieurs avec certaines dispositions de douanes.

La chambre a déclaré cependant que son intention n'était pas de former opposition à un projet dont l'exécution pourrait intéresser une autre province.

La commission chargée de l'examen de la question par le comité de conservation remplaçant la députation des États (*voir son avis, Annexe n^o 26*), a pensé que le projet du canal de l'Espierre, en favorisant certains intérêts, pouvait en froisser d'autres.

Elle s'est au surplus posé les questions suivantes :

1^{re} *question.* Quels sont les avantages que produira le canal de l'Espierre pour le Hainaut et la Belgique en général ?

2^o *question.* Le canal de l'Espierre nuira-t-il aux Flandres, en leur enlevant la navigation de Mons vers Dunkerque par l'Escaut et les canaux de la Belgique, et, dans l'affirmative, quelle perte en résultera-t-il pour chacune des deux Flandres ?

3^o *question.* Les avantages que le Hainaut obtiendra par la construction du canal de l'Espierre, seraient-ils obtenus par l'établissement d'un canal de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée, et quels seraient les inconvénients qui pourraient résulter de l'établissement de cette seconde communication ?

4^o *question.* Le but apparent du projet de l'Espierre pourrait-il être atteint par d'autres moyens qui ne déplaceraient aucun intérêt ?

5^o *question.* Le canal de l'Espierre, pour le cas où il serait donné suite au projet de son établissement, doit-il s'exécuter par concession ou au compte de l'État ?

Sur la 1^{re} question.

La commission reconnaît l'utilité du projet comme voie de débouché pour les matières pondéreuses du Hainaut vers le centre du département du Nord.

Sur la 2^o question.

La commission pense que les Flandres ne perdraient pas immédiatement

leur navigation vers Dunkerque, mais que ce résultat pourrait se réaliser, dans certaines hypothèses, qu'elle indique; dans ce cas, la perte serait, pour chacune des Flandres, de fr. 126,272 par an.

Sur la 3^e question.

Que la jonction de l'Escaut à la Lys serait moins utile au Hainaut que le canal de l'Espierre; et que les canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée tendent uniquement à enlever à la Flandre orientale la navigation de Mons vers Dunkerque.

Sur la 4^e question.

Que le but apparent du canal de l'Espierre serait également atteint, et sans froissement pour personne, au moyen de l'amélioration de la navigation de la Lys, de Gand vers Lille.

Sur la 5^e question.

Que le canal de l'Espierre, s'il s'exécute, doit être construit au compte de l'État, parce que ce serait un ouvrage très productif, dans lequel l'État trouverait une compensation aux sacrifices qu'il fait ou fera sur d'autres entreprises, et que l'État, restant maître du canal de l'Espierre, aurait, dans le péage de ce canal, une ressource pour empêcher la France d'attirer notre navigation sur son territoire.

Se résumant, la commission pense :

1^o Qu'on doit préférer, pour le moment, au canal de l'Espierre, l'amélioration de la navigation de la Lys, de Gand vers Lille;

2^o Qu'en tout cas, le canal de l'Espierre doit être préféré aux canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée, et qu'on ne doit pas renoncer à la première ligne dans l'intérêt de l'établissement de la seconde.

Ce rapport a été adopté par le comité de conservation. (*Voir Annexe n^o 26, in fine.*)

Dans la Flandre occidentale, la chambre de commerce de Bruges a seule donné un avis favorable au projet de l'Espierre. (*Voir son avis, Annexe n^o 15.*)

La chambre de commerce de Courtray pense que le projet de l'Espierre nuira beaucoup à la navigation intérieure des Flandres, qu'il fera un immense préjudice aux fabriques de ces deux provinces et que, du reste, une communication nouvelle vers Lille et Roubaix n'est nullement nécessaire, puisque les débouchés actuels suffisent. (*Voir son avis, Annexe n^o 12.*)

La chambre de commerce d'Ypres fait valoir les mêmes motifs d'opposition et ajoute que le canal de l'Espierre serait nuisible, même au Hainaut, en rendant impossible la jonction de l'Escaut à l'Yperlée. (*Voir son avis, Annexe n^o 14.*)

La députation des États de la Flandre occidentale a cru devoir protester contre le projet de l'Espierre, autant dans l'intérêt de la Belgique, que dans celui de la province; elle a considéré ce canal comme le commencement d'exécution d'un projet de canalisation conçu en France, projet qui rendrait le gouvernement français maître de jeter sur une ville quelconque du département du Nord les eaux de toutes les rivières; de faire suspendre la navigation de

l'Escaut et de la Lys en Belgique et d'imprimer à la navigation du Nord un mouvement rapide, inconnu dans toute autre localité. (*Voir* cette protestation, *Annexe* n° 16.)

Ainsi qu'on vient de le voir, le canal de l'Espierre a été très diversement jugé dans les trois provinces :

Dans le Hainaut, on l'a approuvé sans réserve;

Dans la Flandre occidentale, la chambre de commerce de Bruges lui a été seule favorable; les autres autorités consultées ont protesté contre son exécution;

Dans la Flandre orientale, on paraît préférer le canal de l'Espierre à la jonction de l'Escaut à la Lys; on en reconnaît l'utilité comme canal de débouché pour le Hainaut, mais on pense que le meilleur parti serait de ne faire, ni le canal de l'Espierre, ni celui de Bossuyt à Courtray, ni même celui d'Eske à Deynze, et de se borner à améliorer la navigation de la Lys.

Dans chaque province on paraît s'être attaché presque exclusivement à une idée différente; dans le Hainaut, on a eu en vue le marché de Lille et de Roubaix pour les charbons; dans la Flandre occidentale, le canal de Bossuyt à Courtray, auquel, pensait-on, le canal de l'Espierre ferait obstacle; dans la Flandre orientale, on a songé, avant tout, à conserver la navigation par Gand.

Après la clôture de l'enquête, le département de l'intérieur a poursuivi l'instruction, en consultant le département de la guerre, en chargeant l'ingénieur Wolters de l'examen de quelques questions sur lesquelles il n'avait pas tous ses apaisements, et en débattant avec le sieur Corbisier quelques-unes des conditions de la concession.

Le ministre de la guerre soumit le projet du canal de l'Espierre au comité consultatif du génie, et, d'après les conclusions prises à l'unanimité par ce comité le 9 février 1835, il fit connaître, le 21 du même mois (*voir* sa lettre, *Annexe* n° 29), que l'établissement du canal pouvait être autorisé, sans qu'il en résultât d'inconvénient pour le système de défense du pays.

Le 8 août 1835, l'ingénieur Wolters fut chargé par le département de l'intérieur de visiter les rivières et canaux du département du Nord, à l'effet de recueillir dans cette tournée les renseignements dont il aurait besoin pour répondre aux questions suivantes :

1° Quelles facilités le canal de jonction de l'Escaut à la Lys pourrait-il donner pour le transport des houilles de Mons vers Lille;

2° Si le canal de Roubaix doit, ou non, faire perdre à la Belgique sa navigation par Bruges et Ostende vers Dunkerque;

3° Si l'ouverture du canal de Roubaix doit exercer sur nos eaux intérieures

l'influence que lui avait attribuée la députation des États de la Flandre occidentale (dans sa protestation, *Annexe* n° 16).

L'ingénieur Wolters fit son rapport le 2 octobre 1835. (*Annexe* n° 35.)

Il résulte de ce rapport, en ce qui concerne la première question, que la route par la Scarpe et la Haute-Deule (celle que l'on suit le plus généralement aujourd'hui, pour le transport des charbons expédiés de Mons vers Lille), est plus courte et moins coûteuse que celle qui s'offrirait au batelier par le canal de jonction de l'Escaut à la Lys; qu'elle offre notamment une économie de 23,540 mètres sur le trajet et de 23 centimes au tonneau sur les frais. Il est à observer en outre que M. Wolters évalue à 25 centimes le péage du canal de jonction, tandis que, d'après la demande de M. Verrue-Lafrancq, ce péage serait de fr. 2-25. Dans l'hypothèse de la concession du canal sur cette base, la différence en faveur du trajet par la Scarpe serait donc de fr. 2-23.

En ce qui concerne la 2^e question, à savoir si la voie de Roubaix fera perdre à la Belgique sa navigation sur Dunkerque, par Bruges et Ostende, le rapport de l'ingénieur Wolters constate que les distances et les frais seraient les suivants pour les trois voies en concurrence dans cette direction :

	Distances.	Frais.
Par la Scarpe.	mèt. 168,281	fr. 3 03
Par Roubaix	192,016	2 18
Par Bruges et Ostende.	287,716	1 60

La voie par Roubaix serait donc plus coûteuse de fr. 0-58 au tonneau que celle par les Flandres, mais en même temps plus courte de 45,700 mètres.

L'auteur du rapport arrive à cette conclusion que, dans l'état actuel des choses, le canal de Roubaix n'enlèvera pas encore à la Belgique sa navigation charbonnière vers Dunkerque, mais que l'ouverture de ce canal augmentera considérablement les moyens de concurrence des eaux françaises à l'égard de celles de la Belgique, et qu'il ne faudrait plus peut-être aux premières qu'une légère faveur dans la loi de douanes, pour obtenir définitivement la préférence.

A l'égard de la 3^e question, M. Wolters fait observer que le projet indiqué par l'ingénieur français Cordier, relativement aux rivières et canaux du département du Nord, embrasse une tout autre localité que l'emplacement du canal de Roubaix; que la possibilité physique de l'exécution d'un pareil projet n'existe pas, en prenant l'Escaut à un point aussi bas que Warcoing; que, d'ailleurs, le canal de Roubaix, loin de renvoyer les eaux de l'Escaut à la Marque et à la Deule, doit même être alimenté par la Marque.

La correspondance ouverte avec le sieur F. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, portait sur deux points principalement: le taux du péage qui, ainsi qu'on l'a vu, avait été signalé par la commission d'enquête comme trop élevé, et la clause de rachat à insérer au cahier des charges. En ce qui concerne le péage, le sieur Corbisier a consenti à ce qu'il fût réduit de fr. 1-75 à fr. 1-50, pour le cas où le canal de Roubaix serait prolongé jusqu'à

la frontière belge. (*Annexe* n° 30.) En ce qui concerne le rachat, il a consenti à ce qu'il eût lieu, moyennant remboursement de la valeur du canal en terrassements, ouvrages d'art et dépendances, augmenté d'une prime de 20 p. %, de telle sorte que le mouvement de la navigation ne puisse influer sur le prix du rachat. (*Annexe* n° 31.)

L'enquête qui a eu lieu en 1834, sur le canal de l'Espierre, facilitera beaucoup les opérations de la nouvelle enquête ordonnée le 31 mai 1838. Les mémoires présentés, tant contre le projet qu'en sa faveur, renferment des éléments nombreux d'appréciation et fixent en partie le cadre de la discussion.

Certains points peuvent d'ailleurs être considérés comme définitivement jugés, notamment les suivants :

1° La question de défense militaire, qui, sous le gouvernement des Pays-Bas, renfermait l'un des principaux obstacles, ne peut plus aujourd'hui donner matière à difficulté; elle a été résolue en faveur du canal par le génie militaire et le département de la guerre; il y a à cet égard décision des juges compétents;

2° Les craintes de la députation des États de la Flandre occidentale sur une dérivation possible des eaux de l'Escaut par le territoire français, au moyen du canal de l'Espierre, doivent disparaître en présence des explications données à cet égard par l'ingénieur Wolters et par la chambre de commerce de Mons (*Annexe* n° 18);

3° La clause de rachat à insérer au cahier des charges répond à une partie des observations de la commission déléguée par le comité de conservation de la Flandre orientale, en ce qu'elle permet au gouvernement de s'emparer du canal, s'il est un jour constaté qu'il peut être une source abondante de produits pour le trésor, ou si le gouvernement le croit utile pour prévenir le déplacement de la navigation des canaux belges dans les eaux françaises. Le rachat, prime comprise, n'exigerait qu'une somme de fr. 1,320,000, dans la supposition que l'exécution s'accorde avec les détails estimatifs. Cette somme n'est pas assez élevée pour rendre le rachat difficile ou impossible. Les revenus dont l'État entrerait en jouissance, dans l'hypothèse susindiquée, seraient d'ailleurs une large compensation à ce sacrifice; l'opération se résumerait en un placement à gros intérêt. Le gouvernement aurait aussi la faculté de réadjuger la concession à un taux de péage moindre en mettant l'indemnité de rachat à la charge du nouveau concessionnaire.

§ 4.

VOIES EN CONCURRENCE POUR LE TRANSPORT DES CHARBONS DE MONS AU CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD : LA SCARPE, LES CANAUX DE L'ESPIERRE ET DE ROUBAIX, LE CANAL DE COURTRAY; LE CHEMIN DE FER DE TOURNAY VERS LILLE ET COURTRAY.

Canaux en concurrence.

L'ingénieur Wolters, en examinant dans son rapport du 2 octobre 1835 (*Annexe* n° 35), la question de savoir quelles facilités le canal de Bossuyt à

Courtray pourrait donner, pour le transport des houilles de Mons vers Lille, a été amené à faire le relevé des distances, des droits de navigation et des frais de halage par la voie du canal de Courtray, et par la voie existante de la Scarpe, qu'il a prise pour point de comparaison.

La question également traitée par lui, de savoir si le canal de Roubaix fera perdre à la Belgique sa navigation charbonnière par Bruges et Ostende vers Dunkerque, l'a conduit à faire un même relevé pour la voie des canaux de l'Espierre et de Roubaix, jusqu'à l'embouchure de ce dernier canal dans la Deule à Marquette; et, comme l'on peut, par les données mêmes de son travail, compléter les indications pour le trajet de Marquette à Lille, il est possible de mettre en présence les chiffres d'un même ingénieur, pour les distances et frais de transport des charbons de Mons à Lille, par les trois voies de la Scarpe, des canaux de l'Espierre et de Roubaix, et du canal de Courtray.

L'ingénieur Wolters a pris pour point de départ, non Mons, mais Mortagne sur l'Escaut, qu'il a considéré comme un point commun à toutes les directions, à cause des dispositions des lois de douanes qui obligeaient au passage par Condé. Quoique la dernière ordonnance française sur les houilles semble permettre une entrée directe par le canal de l'Espierre, nous pensons que le point commun de Mortagne peut être conservé, même à l'égard de ce dernier canal, parce que, généralement, le tarif du canal d'Antoing déterminera le batelier en destination de la voie de l'Espierre, à passer par Condé et Mortagne.

Une dernière observation préliminaire sur le travail de M. Wolters, c'est que les indications de ses tableaux ne font connaître que les frais de deux catégories, savoir : les droits de navigation et les frais de halage, et qu'elles ont été établies dans l'hypothèse de l'emploi de bateaux de 130 tonneaux; il peut donc se faire que, d'une part, certains frais accessoires négligés par M. Wolters, et qui ne seraient pas les mêmes dans les trois directions, et, d'autre part, la possibilité d'employer, par telle direction, des bateaux de plus de 130 tonneaux, soient la cause de différences inconciliables avec un calcul rigoureux. Sous le rapport des distances, la voie de l'Espierre est celle que les tableaux de l'ingénieur Wolters indiquent comme la plus courte; la voie de la Scarpe tient le milieu, celle du canal de Courtray est la plus longue.

Trajet de Mortagne à Lille par le canal de l'Espierre.

De Mortagne à Espierres	mètres	37,800	} (1)
Canaux de l'Espierre et de Roubaix		27,665	
De Marquette à Lille		4,000	(2)
		<u>69,465</u>	

Trajet de Mortagne à Lille par la Scarpe.

La Scarpe, de Mortagne à Douay	mètres	40,349	} (3)
La Haute-Deule, de Douay à Lille.		47,000	
		<u>87,349</u>	

(1) Wolters, tableau n° 5.

(2) Wolters, tableaux nos 2 et 5. Deulemont à Lille — Deulemont à Marquette = Marquette à Lille, ou bien 16,089 — 12,089 = 4,000.

(3) Wolters, tableau n° 1.

Trajet de Mortagne à Lille, par le canal de Courtray.

Escaut, de Mortagne à Bossuyt . mètres	43,800	(Tabl. n° 4.)
Canal de Bossuyt à Courtray	16,700	} (Tabl. n° 2.)
Lys, de Courtray à Menin	13,300	
Lys, de Menin à Deulemont.	21,000	
Deule, de Deulemont à Lille.	16,089	
	<u>110,889</u>	

Sous le rapport des distances, la voie projetée de Roubaix aurait donc un avantage de 17,884 mètres, soit $3\frac{1}{2}$ lieues, sur la voie existante de la Scarpe.

La voie projetée de Courtray serait au contraire moins avantageuse que la voie existante de la Scarpe, à cause d'un parcours en plus de 23,540 mètres, soit $4\frac{7}{10}$ lieues.

Si, au contraire, on compare les deux voies en projet, par rapport au marché de Lille, l'on trouve que celle de Roubaix l'emporte sur celle de Courtray, par une économie dans le trajet de 41,424 mètres, un peu plus de 8 lieues.

La comparaison sous le rapport des frais, conduit à classer les trois voies dans un ordre différent.

On en jugera par les chiffres de l'ingénieur Wolters, que nous reproduisons ci-après, sauf modification en ce qui concerne les péages. L'ingénieur avait fait ses calculs dans la supposition d'un péage de 25 centimes au tonneau, tant pour les deux canaux de l'Espierre et de Roubaix, que pour le canal de Courtray. Aujourd'hui qu'il s'agit d'une enquête sur les canaux projetés, enquête dans laquelle les péages demandés constitueront l'un des principaux objets de la discussion, il nous paraît indispensable de remplacer les chiffres de supposition de l'ingénieur, d'une part, par le péage du canal de Roubaix, tel qu'il résulte de la loi du 9 juillet 1836, et par le péage demandé par le sieur F. Corbisier pour le canal de l'Espierre, soit. fr. 1 20
et 1 50
2 70

D'autre part, par le péage demandé par le sieur Verrue-Lafrancq, pour le canal de Courtray, soit. fr. 2 25

Frais de Mortagne à Lille, par le canal de l'Espierre, pour un bateau jaugeant 130 tonneaux.

Tableau n° 5.	Droits à Antoing et Tournay	fr. 5 50
Droits réels substitués au droit supposé par l'ingénieur Wolters.	{ Droits du canal de l'Espierre	195 00
		{ Droits du canal de Roubaix
		Droits de la Deule, de Marquette à Lille. .
Tableau n° 5.	Deux compagnons de Mortagne à Espierres.	<u>27 00</u>
	A reporter.	fr. 388 70

	Report	fr. 388 70	
Tableau n° 5.	{	Descendage à Antoing	2 50
		Traverse de Tournay	2 50
		Halage d'Espierres à Marquette	10 00
		Halage de Marquette à Lille	3 00
		406 70	
	Soit par tonneau	3 13	

Frais de Mortagne à Lille, par la Scarpe, pour un bateau jaugeant 130 tonneaux.

	Droits de navigation sur la Scarpe (1)	fr. 53 30
	Id. id. sur la Haute-Deule (2)	48 88
	Halage de Mortagne au fort de Scarpe	15 00
	Id. de Douai à Lille	15 00
		132 18
	Soit par tonneau	1 01

Frais de Mortagne à Lille, par le canal de Courtray, pour un bateau jaugeant 130 tonneaux.

Tableau n° 5.	Droits à Antoing et Tournay	fr. 5 50
	Droits du canal de Courtray (3)	292 50
Tableau n° 2.	Droits à Menin	6 34
Id.	Droits à Comines	6 34
Tableau n° 5.	Droits sur la Basse-Deule, de Deulemont à Lille.	16 64
Id.	Deux compagnons de Mortagne à Bossuyt (supposé comme pour Espierres)	27 00
	Descendage à Antoing	2 50
	Traverse de Tournay	2 50
	Id. de Courtray	2 00
	Id. de Menin	2 00
	Id. de Wervicq	1 00
	Id. de Comines	2 00
Tableau n° 2.	Halage de Bossuyt à Courtray	7 00
Id.	Id. de Courtray à Menin	9 00
Id.	Id. de Menin à Comines	12 00
Id.	Id. de Comines à Deulemont	12 00
	Id. de Deulemont à Lille	15 00
		421 32
	Soit par tonneau	fr. 3 24

(1) Concession accordée par ordonnance royale du 11 avril 1835. (*Annexe n° 36.*)

(2) Concession accordée par ordonnance royale du 16 septembre 1825. (*Annexe n° 37.*)
Pour la Deule, comme pour la Scarpe, les péages précédemment établis ont été suspendus pour toute la durée de la concession. On ne perçoit donc d'autres droits que ceux résultant de la concession.

(3) Fr. 2,25 × 130, conformément à la demande de M. Verrue Lafrancq.

Ces chiffres portent à croire que, des trois voies, la moins chère de beaucoup serait celle de la Scarpe, et qu'entre les deux voies de Roubaix et de Courtray, la différence serait peu sensible, l'avantage restant cependant à la voie de Roubaix.

Les frais seraient par tonneau :

Par la Scarpe	fr. 1 01
Par Roubaix	3 13
Par Courtray	3 24

La Scarpe aurait donc un avantage de fr. 2-12 sur le canal de Roubaix et de fr. 2-23 sur le canal de Courtray.

L'ingénieur Wolters avait prévu, avec raison, que la concurrence entre les différentes voies amènerait fréquemment les concessionnaires à accorder de forts rabais sur leurs péages respectifs, et c'est cette considération qui l'avait porté à n'évaluer qu'à 25 centimes le péage des canaux de l'Espierre et de Roubaix et celui du canal de Courtray.

La comparaison des chiffres ci-dessus indiqués fait voir que ces rabais devraient être considérables pour abaisser les frais des voies de Roubaix et de Courtray au niveau de ceux de la voie de la Scarpe.

Par le canal de Courtray, voie plus longue que celle de la Scarpe de 4 à 5 lieues, une réduction de fr. 2-23, qui ne laisserait subsister qu'un péage effectif de 2 centimes, serait nécessaire pour abaisser les frais au niveau de ceux de la Scarpe; et cependant cette réduction, toute énorme qu'elle paraisse, ne produirait le plus souvent, aucun effet, à cause du trajet en plus. D'où il faut conclure que le canal de Courtray, fût-il même gratuit, il pourrait se faire que la Scarpe conservât encore la préférence.

Les canaux de l'Espierre et de Roubaix seraient mieux en position d'offrir un rabais qui n'allât pas jusqu'à annihiler la recette, car, cette voie étant plus courte que celle de la Scarpe, de 3 à 4 lieues, elle pourrait obtenir la préférence, même à frais légèrement supérieurs, fr. 1-10 par exemple; dans ce cas le rabais devrait être de fr. 2-03, et comme les péages réunis des deux canaux s'élèvent à fr. 2-70, il resterait encore un péage effectif de 67 centimes à partager entre les deux concessions.

Ce résultat de la combinaison des données du travail de l'ingénieur Wolters ne peut manquer de fixer l'attention de la commission d'enquête. Si, en effet, il était entièrement constaté que le canal de Bossuyt à Courtray ne peut donner des facilités nouvelles pour le transport des houilles du Borinage vers le centre du département du Nord, qu'au contraire cette voie serait moins avantageuse que celle de la Scarpe, que l'on pratique aujourd'hui, et que les concessionnaires du canal de Courtray seraient dans l'impuissance d'offrir jamais un rabais assez fort pour faire contre-poids aux avantages de la voie de la Scarpe, les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray ne pourraient refuser de reconnaître que la jonction de l'Escaut à la Lys n'est pas, pour le Hainaut, un équivalent du canal de l'Espierre, et que le canal de jonction n'est pas même en concurrence avec celui de l'Espierre, au moins pour les trans-

ports vers Lille et Roubaix, d'où il suivrait que le rejet du canal de l'Espierre ne serait nullement la condition *sine quâ non* de l'exécution du canal de jonction.

Dans le parallèle que nous avons fait, d'après le travail de l'ingénieur Wolters, des trois voies de la Scarpe, des canaux de l'Espierre et de Roubaix, et du canal de Bossuyt à Courtray, nous avons toujours considéré Lille comme le point de destination des charbons de Mons, parce que cette ville est le point central et le plus important du département du Nord.

Les résultats que nous avons indiqués se modifient nécessairement, à l'avantage du canal de l'Espierre et au désavantage du canal de Courtray, lorsqu'on prend Roubaix comme point de destination (1).

Concurrence des chemins de fer.

Les chemins de fer, décrétés le 26 mai 1837, peuvent aussi être considérés comme des voies en concurrence avec le canal de Courtray, la Scarpe et les canaux de l'Espierre et de Roubaix, en ce qu'ils établissent une double jonction de l'Escaut à la Lys et de l'Escaut à la Deule, au moyen de l'embranchement de Tournay, se réunissant vers Mouscron à la route de Gand à Lille.

Dans leur rapport du 1^{er} mai 1837, communiqué à la Chambre des Représentants le 8 du même mois, MM. Simons et De Ridder ont signalé les avantages de cette double jonction, même pour le transport des matières pondéreuses.

Nous croyons utile de reproduire les passages suivants de ce rapport :

« Pour rendre la route de Gand à la frontière de France aussi productive » qu'utile, et pour ne laisser aucun doute sur la faculté de pouvoir amortir » dans un court espace de temps, les capitaux nécessaires à son établissement, » il est indispensable d'y attirer, par un embranchement sur Tournay, les » productions minérales de la province du Hainaut, les provenances de l'Escaut » supérieur et aussi les apports de cette ville manufacturière d'une population » de près de 30,000 âmes, dont le commerce avec Lille, Roubaix et la fron- » tière est d'une grande importance.

» Cet embranchement réunissant ainsi l'Escaut et la Lys, près de la fron- » tière, communication si vivement désirée depuis nombre d'années, les besoins

(1) *Distances de Mortagne à Roubaix.*

PAR L'ESPIERRE.		PAR COURTRAY.	
Escaut, de Mortagne à Espierres.... mètr.	37,800	Escaut, de Mortagne à Bossuyt..... mètr.	43,800
Canal de l'Espierre.....	8,550	Canal de Bossuyt à Courtray.....	16,700
Canal de Roubaix, de la frontière à Rou-		Lys, de Courtray à Deulemont.....	34,300
baix.....	5,325	Deule, de Deulemont à Marquette.....	12,089
	<u>51,675</u>	Canal de Roubaix, de Marquette à Roubaix.	13,890
			<u>120,779</u>
		Par l'Espierre.....	<u>51,675</u>
		Distance en moins par l'Espierre.....	69,104
		Au lieu de la distance en moins de.....	41,424
		que l'on trouve en prenant Lille comme point de destination. (Voir p. 27.)	<u>27,680</u>

La différence, quant aux frais, s'accroît aussi en faveur du canal de l'Espierre, principalement à cause des droits du canal de Roubaix sur 13,890 mètres, qu'il faut acquitter, en prenant par Courtray, et que l'on économise par l'Espierre.

» de ces deux rivières s'approvisionneront maintenant, avec une égale facilité,
 » des houilles, des pierres, chaux, fers, etc., dont la presque totalité de ces
 » produits est astreinte aujourd'hui à descendre l'Escaut jusqu'à Gand, pour
 » remonter ensuite, à grands frais, le cours sinueux de la Lys, avantage immense
 » que l'on n'aurait point obtenu sans une grande augmentation de dépenses,
 » si le tracé de la route principale eût été assis dans le bassin de l'Escaut. »

De Tournay à Courtray, le trajet serait, d'après le rapport cité de MM. Simons et De Ridder, de 32 kilomètres.

Si l'on applique à cette distance le péage de 7 centimes par kilomètre et par tonneau, proposé dans le même rapport, pour les matières pondéreuses, l'on trouve que les charbons seraient transportés, de Tournay à Courtray, à raison de fr. 2-24 par tonneau, c'est-à-dire pour une somme inférieure d'un centime au péage demandé par M. Verrue pour le canal de Bossuyt à Courtray.

Aux fr. 2-24, coût du transport par le chemin de fer, viendraient nécessairement se joindre les frais du transbordement du bateau dans les waggons et la perte résultant de ce transbordement.

Par contre, aux fr. 2-25, montant du péage du canal de Bossuyt, il faudrait joindre certains frais accessoires, tels que ceux de la navigation de Tournay à Bossuyt, le halage sur le canal de jonction, le retour du bateau vide, etc.

De Tournay à Lille, par le chemin de fer, le trajet serait de 34 kilomètres environ.

Dans la supposition de l'adoption du péage de 7 centimes par kilomètre, proposé par MM. Simons et de Ridder, ce trajet reviendrait, pour les houilles, à fr. 2-38 par tonneau. Si l'on ajoute à cette somme les frais du trajet par eau de Mortagne à Tournay, soit 25 centimes (1), on arrive déjà à une dépense de fr. 2-63 pour le trajet de Mortagne à Lille, non compris les frais et la perte résultant du transbordement. Par la Scarpe, le même trajet de Mortagne à Lille se fait, d'après l'ingénieur Wolters, à raison de fr. 1-01. On peut donc soutenir qu'il est peu vraisemblable que le chemin de fer de Tournay sur Lille puisse jamais transporter les charbons en destination de Lille, concurremment avec les voies navigables (2).

(1) *Frais de Mortagne à Tournay, pour un bateau de 130 tonneaux.* (Tableau n° 5 de l'ingénieur Wolters.)

Droits à Antoing et Tournay.	fr.	5	50
Deux compagnons de Mortagne à Tournay.		22	00
(L'ingénieur Wolters compte fr. 27 jusqu'à Espierres.)			
Descendage à Antoing.		2	50
Traverse de Tournay.		2	50
	fr.	<u>32</u>	<u>50</u>
Soit par tonneau.	»	25	

(2) « Nous ne pouvons croire que le gouvernement veuille prêter l'oreille aux suggestions
 » de quelques négociants de Tournay, qui s'imaginent que, le canal ne se faisant pas, cette
 » ville deviendra nécessairement l'entrepôt des charbons expédiés pour Lille, Roubaix,
 » Tourcoing, etc., et qui, débarqués sur les rivages de l'Escaut, seraient ensuite trans-

§ 5.

FAITS NOUVEAUX A PRENDRE EN CONSIDÉRATION. — MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LA FRANCE A SON TARIF DE DOUANES.

Le tarif français sur les houilles prévoit l'entrée par mer et par terre.

Il remonte à 1816 ; il a été successivement modifié en 1835 et 1837.

Ces modifications sont indiquées au tableau suivant, pour ce qui concerne l'entrée par mer.

	DROIT PAR 100 KILOG.	
	NAVIRES FRANÇAIS	NAVIRES ÉTRANGERS
<i>Loi du 28 avril 1816.</i>		
Droit uniforme	1 00	1 50
<i>Ordonnances du 10 octobre et du 28 décembre 1835, ratifiées par la loi du 2 juillet 1836.</i>		
De Dunkerque à St-Malo.	1 00	1 50
De St-Malo aux Sables d'Olonne.	» 60	1 10
Des Sables d'Olonne jusqu'à la frontière d'Espagne et par les ports de la Méditerranée.	» 30	» 80
<i>Ordonnance du 25 novembre 1837.</i>		
Des Sables d'Olonne à Dunkerque.	» 50	1 00
Des Sables d'Olonne jusqu'à la frontière d'Espagne et par les ports de la Méditerranée.	» 30	» 80

La loi du 28 avril 1816 avait établi un droit uniforme d'un franc par 100 kil. pour tous les ports, sans distinction (1).

Une ordonnance du 10 octobre 1835 réduisit ce droit à 30 centimes, pour la partie des côtes comprise entre les Sables d'Olonne et Bayonne, ainsi que pour les ports de la Méditerranée.

» portés à destination, soit par le chemin de fer projeté, soit par les routes pavées ordinaires.
 » S'il ne nous reste que ce moyen de vaincre sur ces places manufacturières la concurrence qui nous attaque, nous pouvons renoncer pour jamais aux débouchés qu'elles nous ont ouverts jusqu'ici.

» *Les frais de mise à terre, de chargement, de commission, etc., viendraient rendre notre position plus fâcheuse qu'elle ne l'est aujourd'hui, et nos charbons, naturellement si friables, n'arriveraient plus qu'en poussière au foyer du consommateur : mieux vaudrait nous en tenir toujours à la navigation de la Scarpe et de la Sensée.* »

(*Pétition des exploitants du couchant de Mons, du 19 mai 1838, Annexe n° 33.*)

(1) Nous faisons abstraction du droit différentiel dont sont frappés les navires étrangers.

Sous l'empire de cette ordonnance, le droit restait fixé à un franc pour tout le littoral, depuis les Sables d'Olonne jusqu'à Dunkerque, et ce par application de la loi de 1816.

Le droit était donc de 30 centimes ou d'un franc, d'après la situation des ports.

Vint ensuite l'ordonnance du 28 décembre 1835, établissant un droit de 60 centimes à partir des sables d'Olonne jusqu'à St-Malo.

Le droit s'est alors trouvé être d'un franc, depuis Dunkerque jusqu'à St-Malo, de 60 centimes de St-Malo aux Sables d'Olonne, et de 30 centimes des Sables d'Olonne à Bayonne.

Les deux ordonnances de 1835 ont été ratifiées par une loi du 2 juillet 1836.

L'ordonnance du 25 novembre 1837 a conservé le droit de 30 centimes à partir des Sables d'Olonne jusqu'à la frontière d'Espagne et pour les ports de la Méditerranée; mais elle a abaissé à 50 centimes le droit de 60 centimes précédemment exigible des Sables d'Olonne à St-Malo, et également à 50 cent. le droit d'un franc, qui avait été perçu jusqu'alors entre St-Malo et Dunkerque.

Cette ordonnance ramène donc le droit par mer à deux catégories, savoir : 30 centimes des Sables d'Olonne à Bayonne, et 50 centimes des Sables d'Olonne à Dunkerque. (*Voir les lois et ordonnances citées, Annexe n° 39.*)

Ces modifications opérées par la France dans son tarif de douanes n'ont pu manquer de restreindre l'exportation des houilles du Borinage : un mémoire publié par les exploitants de cette localité le 19 mai dernier (*Annexe n° 33*), atteste que les ordonnances de 1835 ont eu pour résultat immédiat d'exclure les charbons belges des ports de la Bretagne et de faire arriver sur les marchés de Rouen et des autres villes de la Basse-Seine les houilles anglaises en concurrence avec les leurs.

L'ordonnance de 1837 a eu une influence plus marquée; elle a rendu considérables les arrivages de charbons anglais par le port de Dunkerque; l'abaissement du droit, d'un franc à 50 centimes, équivalait à une prime de 5 fr. par tonneau de 1,000 kilog. Il n'est donc pas étonnant que les charbons belges aient perdu, en majeure partie, le marché de Dunkerque par la concurrence des charbons anglais.

Dans cet état des choses, l'une des grandes objections faites au canal de l'Espierre, perd beaucoup de son importance; la navigation charbonnière vers Dunkerque étant annulée de fait, il est sans intérêt actuel de discuter si le canal de l'Espierre tend à la détourner sur le sol français, au détriment des canaux des Flandres.

Un retour aux dispositions de douanes précédemment en vigueur serait nécessaire pour rétablir la navigation vers Dunkerque.

D'autre part, les modifications au tarif de douanes, en restreignant le marché français pour les charbons belges, ajoutent beaucoup de poids aux considérations que les extracteurs du Hainaut font valoir depuis long-temps, à l'effet

d'obtenir des communications nouvelles, qui leur permettent d'atteindre, à moindres frais, certains centres de consommation.

DROITS PAR TERRE.

Nous ne ferons mention de ces droits qu'en ce qui concerne la partie des frontières accessible aux charbons du Hainaut.

Le tableau suivant les fait connaître, avec les modifications qui y ont été apportées depuis 1816 :

Loi du 28 avril 1816.

	Droit par 100 kilog
De la mer à Baisieux	» 60
Autres frontières	» 30

Ordonnances de 1835 ratifiées par la loi du 2 juillet 1836.

De la mer à Halluin	» 60
D'Halluin à Baisieux, sous condition, pour les houilles entrant par des canaux, qu'elles auront été acquittées d'avance au bureau de Condé	» 30
Autres frontières	» 30

Ordonnance de 1837.

De la mer à Halluin	» 50
Autres frontières	» 15

(Voir les lois et ordonnances citées, *Annexe n° 39.*)

La loi de 1816, en imposant d'un double droit l'entrée des charbons par terre, de la mer à Baisieux, obligeait les bateaux en destination de Dunkerque ou de la Haute-Lys, à entrer en France par Condé, sauf à transiter ensuite par la Belgique, en descendant l'Escaut, de Mortagne à Gand, et en poursuivant leur route, soit par la Lys, soit par les canaux des Flandres, de Gand à Bruges et à Ostende.

Les ordonnances de 1835, ratifiées par la loi du 2 juillet 1836, ont conservé les bases du tarif de 1816, c'est-à-dire les deux droits de 60 et de 30 centimes; seulement elles ont étendu le droit de 30 centimes à la partie de frontières comprise entre Baisieux et Halluin, mais à la condition du passage par Condé.

L'ordonnance de 1837 a conservé à la même section de frontières le bénéfice du moindre droit, mais sans reproduire la condition du passage par Condé.

Elle a en outre réduit le droit à 50 centimes, de la mer à Halluin, et à 15 centimes, à l'Est d'Halluin.

Sous l'empire du tarif de 1816, les deux lignes de l'Escaut à la Deule par Roubaix, et de l'Escaut à la Lys, se trouvaient dans la même position relativement aux droits d'entrée sur les houilles; pour l'une comme pour l'autre ligne, aboutissant toutes deux à la frontière entre Baisieux et la mer, il y avait obligation de payer le droit de 60 centimes, ou de transiter par Condé.

Les ordonnances de 1835 paraissent, au premier abord, détruire cette égalité de position, en tant qu'elles étendent le régime du moindre droit de Baisieux à Halluin (1).

Mais il est à observer qu'elles n'accordent cet avantage qu'à la condition de transiter par Condé, et que, déjà sous le régime antérieur, par le fait seul de ce transit, le batelier s'affranchissait du paiement du droit le plus élevé, lors même que, pour atteindre sa destination, il devait franchir une seconde fois la frontière, sur un point compris entre Baisieux et la mer.

L'ordonnance de 1837, au contraire, dans la supposition qu'elle soit ratifiée par les Chambres, sans modification, par l'adoption du projet de loi présenté le 22 mai 1838 (*Annexe n° 39*), aura changé la condition des deux canaux, canaux, en n'imposant, à l'Est d'Halluin, qu'un droit de 15 centimes, sans obligation du passage par Condé.

On pourrait donc, si le régime de l'ordonnance de 1837 devenait définitif, entrer directement en France par le canal de l'Espierre, tandis que les bateliers, qui voudraient faire usage du canal de Bossuyt à Courtray, seraient dans l'obligation de transiter par Condé, pour s'affranchir du paiement du droit le plus élevé.

Sous ce rapport, le canal de Bossuyt à Courtray n'ajouterait rien à la navigation ni aux produits du canal d'Antoing (2), tandis que le canal de l'Espierre pourrait y déterminer une augmentation de tonnage, dans des circonstances données.

Nous disons *dans des circonstances données*, parce que le tarif du canal d'Antoing fera souvent préférer le passage par Condé.

Le péage du canal d'Antoing est établi par tonneau, à raison de fr. 0,1481 sur le tonnage et fr. 0,4444 sur le chargement, ce qui correspond à fr. 0,5925.

En passant par Condé, on paie :

Sur la partie française du canal de Condé.	fr. 0,03
A l'écluse de Gœulzin	0,12
Id. de Rodignies.	0,18
Sur l'Escaut entre Condé et Mortagne.	0,0418
Ensemble.	<u>0,3718</u>
Différence en faveur du passage par Condé.	0,2207

(1) Le canal de l'Espierre doit aboutir à la frontière entre Baisieux et Halluin, tandis que la Lys, dans laquelle déboucherait le canal de Bossuyt à Courtray, coupe la frontière entre Halluin et la mer.

(2) Un arrêté de la députation des États du Hainaut, du 8 décembre 1827, approuvé par arrêté royal du 20 du même mois, dispense du paiement des droits dus pour le canal d'Antoing, tout batelier qui, après avoir navigué dans le canal de Mons à Condé, emprunte le territoire étranger pour rentrer en Belgique par l'Escaut, pourvu qu'il justifie que son chargement est en destination du territoire étranger, par l'un des canaux ou rivières qui y aboutissent, depuis la route de Tournay à Lille jusqu'à la mer. (*Voir cet arrêté, Annexe n° 40, pag. 156.*)

Cette différence sera généralement suffisante pour déterminer le batelier à passer par Condé, nonobstant la pluslongueur par cette voie. Il faudrait un encombrement de bateaux à Condé, ou quelqu'autre circonstance de ce genre pour lui faire préférer la voie d'Antoing.

Par une réduction du tarif du canal d'Antoing, applicable aux bateaux en destination de la France, le gouvernement pourrait, le cas échéant, déterminer une préférence en faveur de ce canal.

§ 6.

QUESTIONS.

Dans une aussi vaste controverse, on ne peut prétendre poser toutes les questions; les points principaux à discuter par la commission d'enquête, semblent être les suivants :

1^{re} PARTIE. — *Jonction de l'Escaut et de la Lys.*

1^o Une voie de jonction de l'Escaut et de la Lys est-elle nécessaire ?

2^o La canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait-elle pas la jonction inutile ?

3^o Si une jonction est jugée nécessaire, nonobstant la canalisation des deux rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray par Mouscron (1) ?

4^o Si, nonobstant la communication par chemins de fer, un caual de jonction reste nécessaire, auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze, ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence (2) ?

(1) L'on a vu (pag. 31) que, dans la supposition de l'adoption d'un péage de 7 centimes par tonneau et par kilomètre, le charbon pourrait être transporté, de Tournay à Courtray par Mouscron, pour fr. 2-24, somme inférieure d'un centime au péage demandé pour le canal de Bossuyt à Courtray.

Pour résoudre la question il importe donc d'examiner :

1^o Si un péage de 7 centimes par tonneau et par kilomètre serait suffisant ;

2^o A combien s'élèveraient les frais et la perte du transbordement qui devrait avoir lieu à Tournay.

Ces deux points étant déterminés, il devient facile de décider si le chemin de fer peut remplacer le canal.

(2) On a vu (pag. 13 et 15), qu'abstraction faite des péages, le canal de Bossuyt aurait une utilité triple de celle du canal d'Eeke, et que, pour les bateaux vides, la différence entre les péages des deux voies, serait trop minime (3 à 4 centimes), pour que la préférence ne dût pas être acquise au canal de Bossuyt.

Pour les bateaux à charge, les péages de la voie de Bossuyt, excéderaient de 80 centimes ceux de la voie d'Eeke. Si cette différence est balancée par les frais inhérents aux 16 lieues de détour de la voie d'Eeke, il sera évident que le canal de Bossuyt est préférable à tous égards.

La commission d'enquête devra donc faire le parallèle des 80 centimes à payer en plus par Bossuyt, avec les frais du détour par Eeke.

5° Pourrait-il y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt ?

6° En cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, faudrait-il persévérer dans le projet de canaliser l'Escaut et la Lys, conformément au projet de l'inspecteur Vifquain du 24 décembre 1835, ou bien l'utilité publique n'existerait-elle plus que pour la canalisation d'une seule des rivières, sans faire aucun ouvrage sur l'autre, ou pour la canalisation de l'une des rivières avec travaux partiels sur l'autre ?

2^e PARTIE. — *Voies de communication vers le centre du département du Nord.*

1° Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire (1) ?

2° En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille (2) ?

3° Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray ?

4° Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray (3) ?

5° Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second ?

6° Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray ?

7° Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-

(1) Cette question en comprend d'autres et notamment celle-ci : Jusqu'à quel point doit-on prendre en considération l'abaissement du tarif français, sur les houilles importées par mer ?

(2) Ici, comme pour les transports sur Courtray, se présente la question des frais et de la perte à résulter du transbordement qui devrait avoir lieu à Tournay.

On peut soutenir de plus que le chemin de fer, dût son péage ne pas s'élever au-dessus de 7 centimes par tonneau et par kilomètre, ne pourrait servir au transport des matières pondéreuses vers Lille, à cause de la concurrence de la Scarpe. (*Voir ce qui a été dit pag. 31.*)

(3) Les questions n^{os} 3 et 4 ne peuvent être bien résolues qu'autant que les frais de la navigation de la Scarpe soient exactement constatés. Il paraît donc essentiel que la commission d'enquête s'attache à vérifier et à compléter les indications données dans *l'exposé*.

il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement ?

8° Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène en permettant de fournir le combustible aux usines françaises au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique ?

9° Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises ?

10° Ce danger fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835 ?

Telles sont les principales questions qui, impartialement acceptées, mûrement examinées, contribueront sans doute à fixer l'opinion du gouvernement dans cette grande discussion.

FIN DE L'EXPOSÉ.

(12)

ANNEXES.

CANAL DE BOSSUYT A COURTRAY.

N° 1.

Extraits du mémoire sur les projets de jonction de la Haine à la mer du Nord, par la chambre de commerce d'Ypres, en date du 7 octobre 1834 (1).

NAVIGATION ACTUELLE DU HAINAUT VERS LE DÉPARTEMENT DU NORD.

Cette navigation consiste en deux branches principales, savoir : vers l'arrondissement de Lille et le port de Dunkerque.

Pour atteindre l'arrondissement de Lille les transports n'ont qu'une seule route à suivre ; ils se dirigent par le canal de *Mons à Condé, l'Escaut, la Scarpe et la Haute-Deule*. On pourrait remonter l'Escaut et gagner le canal de la Sensée ou prendre le canal de Pommerœul, mais, dans l'un et l'autre cas, on prolongerait la navigation et on aurait à remonter l'Escaut (2).

Pour atteindre Dunkerque, les transports ont plusieurs routes ; nous n'indiquerons que les deux principales, savoir :

1° Pour la navigation à petites sections, par le canal de *Mons à Condé* (2), *l'Escaut, la Scarpe, la Haute-Deule*, le canal de *la Bassée*, le canal de *Aire à St-Omer*, et de là par les canaux de *la Colme et de Bergues* ou par le canal de *Bourbourg*.

2° Pour la navigation à grandes sections : par le canal de *Mons à Condé* (3), *l'Escaut* jusqu'à *Gand*, les canaux de *Bruges, d'Ostende, de Nieuport et de Furnes*.

La carte jointe au présent mémoire donne les différents tirants d'eau de ces lignes de navigation ; la grande différence qui existe entre ceux des rivières et canaux des Flandres, et ceux des rivières et canaux du département du Nord en faveur des premiers, est cause qu'en effet les transports de Mons à Dunkerque ne suivent en général à charge que la route des Flandres, pour retourner à vide par celles de France.

NAVIGATION DU HAINAUT VERS LES FLANDRES.

Les bateaux, quelle que soit leur destination dans les Flandres, suivent les canaux de la *Haine* et de *Pommerœul* pour descendre *l'Escaut* jusqu'à *Gand* ; là, ceux en destination des places situées le long de la *Lys*, remontent cette rivière, et ceux pour *Bruges, Ostende, Nieuport, Furnes, Dixmude, Ypres*, et places intermédiaires, suivent les canaux auxquels ces villes ont donné leur nom ; pour les premières places, ils peuvent prendre 2 mètres d'eau (4), et pour les quatre dernières 1^m,60. Dans les deux projets de jonction qui nous occupent, soit de la réunion de l'Escaut à la Deule par *Roubaix*, soit de celle de l'Escaut à la *Lys*, le premier commençant à *Warcoing*, l'autre à *Bossuyt*, deux points sur l'Escaut peu éloignés l'un de l'autre, nous n'aurons à établir aucuns calculs de journées et de frais de navigation, ni sur les canaux de la *Haine* et de *Pommerœul*, ni sur la descente de l'Escaut jusqu'à *Warcoing* ou *Bossuyt*.

(1) Ce mémoire a été imprimé, in-4°, 64 pages, 1834.

(2) Voyez la carte.

(3) Nous n'indiquerons nullement le canal de Pommerœul, parce que, dans la première ligne navigable, il faudrait remonter l'Escaut jusqu'à l'embouchure de la Scarpe, et, dans la seconde, il faudrait entrer en France entre Baisieux et la mer, et par conséquent payer double droit. D'ailleurs il est généralement reconnu que les bateaux partant de Mons pour Dunkerque ne passent jamais par le canal de Pommerœul.

(4) Il faut observer qu'en été la navigation de la *Lys* entre *Gand* et *Courtray* offre souvent de grandes difficultés à cause des bas-fonds.

Les retours à vide de toutes les places situées le long de la Lys, et même quelquefois de Gand, se font en remontant *la Lys*, *la Basse* et *Haute-Deule* et descendant *la Scarpe* pour rejoindre les canaux *de la Haine*.

Ceux de Bruges, Ostende, Nieuport, Furnes, Dixmude et Ypres se font en général par *Dunkerque* et les *rivières et canaux de France*; ils sont tous très longs et très dispendieux.

BUT D'UTILITÉ D'UNE NOUVELLE LIGNE NAVIGABLE ENTRE LE HAINAUT ET LA MER DU NORD.

Les exportations par eau du Hainaut, en toutes les directions indiquées, consistent généralement en charbons de terre, et les retours sont presque nuls, parce que la remonte de l'Escaut est si longue et si dispendieuse, que les bateliers préfèrent, en général, retourner par la France et, par conséquent, doivent le faire à vide. Cependant le Hainaut a d'autres exportations à faire : des pierres de taille, de la chaux pour bâtisse et engrais, des cendres fossiles, des fers, des faïences, des verreries, etc., etc. Ces objets se transportent maintenant par terre; l'établissement d'une navigation moins longue et moins coûteuse ferait adopter cette voie, et, en faisant diminuer les prix des transports, en ferait augmenter considérablement la quantité. Le Hainaut aurait encore, en cette hypothèse, des retours à attendre :

- 1° *De Lille*, des huiles et des tourteaux;
- 2° *De Dunkerque*, des vins, des eaux-de-vie, des huiles fines;
- 3° *Des ports de la Flandre*, des bois du Nord, des poissons salés, du sel brut, des marchandises coloniales, des manufactures anglaises;
- 4° *De l'intérieur de la Flandre*, des céréales, notamment des orges et avoines, du beurre, du foin, des cuirs, du houblon, des graines grasses, des huiles, des perches et chèneaux, du bois de construction, etc., etc.

Il est évident que tous les intérêts, tant ceux des consommateurs que des producteurs, réclament l'exécution d'une navigation qui doit augmenter aussi sensiblement les échanges, accroître la consommation par le rabais des prix qui en sera le résultat et profiter au commerce en général. Nous n'omettrons pas ici un avantage tout spécial et d'une grande importance: les chaux de Tournay se transportent maintenant par chariots. La cherté de ce transport le rend d'autant plus rare; il augmenterait, d'une manière considérable, si une voie moins coûteuse en permettait le transport vers les bruyères de notre arrondissement, que l'abondance de cet engrais ferait mettre en culture, au grand bénéfice des propriétaires, des producteurs de chaux et de l'État.

CANAL DE L'ESCAUT A LA LYS.

Nous avons déjà dit que le capitaine ingénieur en premier C. Alewyn, dans son rapport sur l'examen de quelques projets pour la réunion de l'Escaut et de la Lys, dans la Flandre occidentale, d'après l'ordre de Son Altesse royale le commissaire général de la guerre, a non-seulement reconnu la possibilité de la jonction de l'Escaut à la Lys, par des canaux à bief de partage et à ciel ouvert, et qu'il en a tracé trois projets, dans trois différentes directions, savoir : 1° d'Espierres à Menin; 2° d'Escanaffles à Courtray; 3° de Bossuyt à Courtray; cette dernière direction étant la plus courte et devant coûter le moins, est celle que nous avons adoptée; de plus elle a été reconnue et approuvée par la commission supérieure des ponts et chaussées.

Ce canal prend la Lys en aval de Courtray, et rejoint l'Escaut à Bossuyt. En sortant de Courtray, il suit une ligne horizontale s'élevant de 6 à 7 mètres au-dessus de l'étiage d'été de la Lys (1); cette ligne se dirige au nord par la hauteur de Swevegem et s'étend d'abord de la Lys jusqu'au ruisseau de Slype, en passant près d'un moulin mu par ce ruisseau; au-delà,

(1) Le plan auquel est rapporté le nivellement, est le niveau de l'étiage actuel d'été de la Lys, lequel est indiqué par la branche horizontale d'une croix en fer attachée au mur du quai au pont de pierres pres des *Broel-torens* à Courtray; ce point a été trouvé de 3^m,91 au-dessous d'une retraite de la maison d'Escanaffles, qui se trouve indiquée comme point de repère du nivellement de l'ingénieur en chef Vifquain.

le terrain s'élève, et l'on remonte une chaîne de collines qui sépare les deux bassins de la Lys à l'Escaut, à partir du moulin déjà mentionné et prenant au sud du *Banhout* en longeant le hameau *le Knoche* à la colline *le Hoognolen-berg*, et en se dirigeant de là à côté du moulin de Moen vers Bossuyt, on trouve le point culminant, au bas de la colline susdite, à 32^m,30 d'élévation au-dessus du plan de comparaison; à partir de ce point, le terrain s'abaisse jusqu'à la hauteur de 10^m,53, mais se relève de nouveau au moulin de Moen, où il atteint jusqu'à 19^m,42, après quoi il descend jusqu'à l'Escaut, en faisant quelques ondulations. Ce canal a 16,720 mètres de longueur; le bief de partage se trouve à 12^m,50 au-dessus du point de comparaison, ou bien à 11^m,12 au-dessus de la hauteur de la navigation de l'Escaut; cette hauteur totale est rachetée, du côté de la Lys, par 5 écluses ayant 2^m,50 de chute, et, du côté de l'Escaut, par 4 écluses ayant 2^m,78 de chute (1).

PROFILS DES DEUX CANAUX.

Comme les canaux de jonction de l'Escaut à la Lys et de celle-ci au canal d'Ypres, sont destinés à recevoir les bateaux qui passent par le canal de Pommerœul, on a adopté le même profil: en conséquence on donnera au fond une largeur de 10 mètres; aux talus jusqu'au chemin de halage une inclinaison de 2 de base sur 1 de hauteur; dans les grands déblais au-dessus du chemin de halage, l'inclinaison des talus sera réduite à 1 $\frac{1}{4}$ de base sur 1 de hauteur. La largeur des chemins de halage sera de 4 mètres au moins; ils ne s'élèveront jamais plus de 3 et jamais moins de 1 mètres au-dessus de la ligne d'eau; la profondeur d'eau sera de 2^m,30 sur l'axe et de 2 mètres au pied des talus.

Les écluses et les ponts auront 5^m,20 d'ouverture ou de passage, 48 mètres de longueur et une porte au milieu pour économiser l'eau.

DEVIS DU CANAL DE LA LYS A L'ESCAUT.

1° Expropriations (2):			
132 hectares 7,862 centiares avec les bâtiments, arbres, haies etc., qui s'y trouvent, à fl. 1,500-00..... fl.	199,979 30	fr. 421,543 46	
2° Terrassements (2):			
Sur toute la longueur du canal..... »	797,113 73	1,687,013 20	
3° Écluses (3):			
Sept écluses de 2 ^m ,50 à 2 ^m ,75 de chute, à fr. 130,000 chaque.... fr.	910,000 00	1,178,000 00	
Deux écluses avec ponts tournants, à fr. 134,000..... »	268,000 00		
4° Ponts.			
4 ponts, savoir: sur la route de Courtray à Gand.			
— chaussée de Swevegem à Harlebeek.			
— chemin de Swevegem à Avelgem.			
— chemin de terre de Moen.			
A raison de fr. 10,000 avec maisons de pontonnier..... fr.		40,000	
N. B. Les deux ponts sur le chemin de terre de Swevegem à Otegem et sur la route de Tournay à Audenarde, sont compris dans le prix des écluses n ^{os} 4 et 8.			
A reporter..... fr.		3,326,556 66	

(1) M. l'ingénieur Alewyn faisait autant de biefs qu'il établissait d'écluses. Pour nous, nous proposons de changer ces biefs, tant sur le versant de l'Escaut, que sur celui de la Lys, de manière à n'avoir que deux stations d'écluses du côté de la Lys, une station d'écluses du côté de l'Escaut, et également une station de machines sur le même versant; de là résulte évidemment économie de premier établissement et économie d'administration; le personnel des éclusiers se réduirait de 9 à 2, et celui des machinistes de 4 à 1.

(2) Pour les expropriations, terrassements et aqueducs, nous suivons les calculs de M. Alewyn; sans doute que le changement que nous apportons au profil, changera les calculs des terrassements, mais ce sera à l'avantage de l'exécution; car, en donnant plus de remblai et par conséquent plus de transport de terres, il donnera économie sur les indemnités à payer pour déposer les terres des grands déblais.

(3) Les mêmes changements de profil changent nécessairement la construction des écluses, ponts et maisons des éclusiers; nous adoptons les prix de MM. les ingénieurs Noël et Wolters.

Report.		3,326,556 66
5° Aqueducs :		
4 aqueducs pour conduire l'eau des ruisseaux dont un par-dessous le canal, à fl. 3,500 chaque. fl.	14,000 00	
Une écluissette dans le <i>Slypeboek</i> avec un aqueduc jusque dans le canal; portée pour mémoire parce que les frais sont couverts par le produit des eaux. fl.	15,000 00	
Pour divers aqueducs et conduits pour les eaux des terrains séparés. fl.	29,000 00	61,375 66
6° Maisons d'éclusiers :		
2 maisons d'éclusiers près des écluses n°s 1 et 2 et celles n°s 3, 4 et 5, à fr. 6,000 chaque. fr.	12,000 00	
Près des écluses n°s 6, 7, 8 et 9 les bâtiments des machines contiendront la demeure pour l'éclusier qui, de même, près des écluses n°s 3, 4 et 5, pourra desservir le pont. fr.	0	12,000 00
7° Machines à vapeur (1) :		
Achat de 3 machines (placées aux écluses n°s 6, 7, 8 et 9, servant à élever l'eau de l'Escaut dans le bief de partage), de la force de 26 chevaux chacune, à raison de fr. 24,000. fr.	72,000 00	
A cette dépense il faut ajouter les frais de transport et de placement des machines, les frais de construction des locaux pour les machines et pour les employés qui les dirigent, et qui feront en même temps fonctions d'éclusiers, enfin les frais de rigoles, conduits et autres accessoires. Nous avons cru devoir mettre, pour tous ces frais, une somme égale au prix d'achat des machines. fr.	72,000 00	144,000 00
8° Dépenses pour remplir le canal (2)	2,473 06	3,543,932 32 5,234 00
9° Pour dépenses imprévues, frais d'administration et de conduite des travaux pendant leur exécution, 5 p. %		177,196 60
10° Pour l'intérêt du capital à y employer, en calculant la durée de l'exécution sur 2 années, à 5 p. %		177,196 60
		<u>3,903,559 52</u>

Dépenses d'entretien annuel.

1° Entretien des terrassements à $\frac{1}{2}$ p. % des frais de construction, soit sur fr. 1,687,013-20. fr.		8,435 06
2° Entretien des ouvrages d'art, 1 p. % des frais de construction, soit sur fr. 1,291,375-66.		12,913 75
3° Dépenses pour réparation des pertes d'eau, par évaporation, infiltration, et la fente des portes d'écluses. fl.	2,788 00	5,900 28
4° L'entretien, l'usure ou le remplacement des machines à vapeur et des constructions qui en dépendent, peut-être calculé à raison de 5 p. % des frais de premier établissement, qui sont de fr. 144,000. fr.		7,200 00
5° Deux éclusiers à fr. 700 aux écluses n°s 1 et 2, et à celles n°s 3, 4 et 5. fr.		1,400 00
6° Quatre gardiens près des ponts isolés à fr. 200. »		800 00
Frais imprévus, administration et surveillance, le quart de cette somme		36,649 09
		9,162 27
	(3) fr.	<u>45,811 36</u>

(1) D'après les calculs des ingénieurs, une machine de la force de 52 chevaux peut élever toute l'eau nécessaire. En pareil cas, M. Alewyn place deux machines de même force, pour que l'une remplace l'autre en cas d'accidents; M. Wolters en place trois de demi-force, ce qui est bien plus économique, car si l'on n'a besoin que de la demi-quantité d'eau, on peut en faire fonctionner une seule, et on a la troisième pour le remplacement en cas d'accidents; nous adoptons donc cette méthode.

(2) Les 8, 9 et 10 sont conformes aux calculs des ingénieurs, auteurs des deux projets.

(3) Dans ce détail, on n'a rien compris de ce qui concerne l'emploi des machines à vapeur, parce qu'on a cru devoir répartir ces frais sur le tonnage respectif des bateaux qui fréquenteront le canal; ces frais se rembourseront par l'imposition à mettre sur la navigation. Les ingénieurs sont d'accord sur les frais d'entretien, terrassements, ouvrages d'art et dépenses pour réparation des pertes d'eau. Pour les traitements des éclusiers et gardiens, et l'entretien des machines à vapeur, nous avons suivi les données de MM. Noël et Wolters, comme plus récentes et par conséquent plus exactes: nous avons déjà dit que, pour les détails, on peut consulter les mémoires déposés en nos archives.

DEVIS DU CANAL DE LA LYS AU CANAL D'YPRES.

1° Expropriations :				
Hect.	Ares.	Cent.		
1	48	80	Prairies et jardins..... fr.	7,000 00
9	63	20	idem et terres 1 ^{re} classe à 4,000	38,528 00
77	30	60	idem, id. et bois 2 ^e id. à 3,000	231,918 00
10	19	40	idem, id., id. 3 ^e id. à 2,500	25,485 00
18	28	40	Terres, bois taillis 4 ^e id. à 1,000	18,284 00
68	80	00	Bruyère..... à 200	13,760 00
			4 habitations 1 ^{er} bief..... »	12,000 00
			3 idem et four 2 ^e id..... »	8,150 00
			1 maison 3 ^e id..... »	2,000 00
			1 idem et grange 4 ^e id..... »	4,000 00
			1 habitation et grange 5 ^e id..... »	2,000 00
185	70	40	et 10 habitations..... »	363,125 00
			Frais d'expertise, actes, enregistrements, transcriptions, procédures, etc.	36,875 00
2° Terrassements (1):				400,000 00
1,971,290 mètres cubes de terre à déblayer ; évalué à un total de .. fr.				1,410,602 92
3° Travaux d'art:				
14 écluses de 2 ^m ,67 et 2 ^m ,70 de chute, avec sas maçonné à fr. 130,000 chaque..... fr.			1,820,000 00	
5 idem avec pont tournant à fr. 134,000..... »			670,000 00	
3 maisons d'éclusier à fr. 6,000..... »			18,000 00	
8 ponts-levis avec têtes en maçonnerie et maison de pontonnier à fr. 10,000..... »			80,000 00	
6 pontons avec cales d'abordage à fr. 3,000..... »			18,000 00	
Un déversoir à 3 mètres d'ouverture près du pont-aux-ânes..... »			2,500 00	
Un syphon d'un mètre d'ouverture et de 40 mètres de longueur..... »			4,500 00	
30 buses ou aqueducs de 0 ^m ,60 d'ouverture à fr. 300..... »			9,000 00	
				2,622,000 00
4° Frais de premier établissement des machines destinées à l'alimentation du canal (2):				
3 machines de la force de 13 chevaux coûteront chacune fr. 13,000, donc ensemble..... fr.			39,000 00	
3 machines de la force de 20 chevaux, coûteront 18,000..... »			54,000 00	
3 id. de la force de 26 id., id. 24,000..... »			72,000 00	
			165,000 00	
A ces dépenses, il faut ajouter les frais de transport et de placement des machines, les frais de construction des locaux pour les machines et pour les employés qui les dirigent et qui feront en même temps fonctions d'éclusiers ; enfin les frais de rigoles, conduits et autres accessoires. Nous avons cru devoir mettre, pour tous ces frais, une somme égale au prix d'achat des machines, ci..... fr.			165,000 00	330,000 00
5° Frais de premier remplissage du canal après la construction..... »				4,762,602 92
6° Pour dépenses imprévues, frais d'administration et de conduite des travaux pendant leur exécution 5 p. %..... fr.				2,960 49
7° Pour l'intérêt du capital à y employer, en calculant la durée de l'exécution sur 2 années, 5 p. %..... fr.				238,130 10
Total de la dépense d'établissement..... »				238,130 10
				5,241,823 61

(1) Les sondes n'ayant indiqué nulle part l'existence de roches ou d'autres couches de difficile déblai, et la nature du terrain n'exigeant aucun épuisement d'eau, il a été facile d'évaluer les travaux de terrassement. Les distances des transports sont prises depuis le centre de gravité du déblai, jusqu'au même centre de remblai, en forçant les fractions de relais, quand il s'en présentait. Les prix de la main-d'œuvre sont un peu plus forts que ceux habituellement payés aux travaux semblables dans la province; on a pensé qu'on ne pouvait réussir à réunir un grand nombre d'ouvriers sur un même point, si on n'augmentait pas un peu le salaire ordinaire.

(2) Le bief de partage traverse une longue chaîne de collines, précisément au point le moins élevé; les sondes qu'on y a pratiquées sur l'axe du canal, en trois différents points, ont donné de l'eau à une petite profondeur et continuent à en donner en toutes les saisons, de sorte que ces trois trous de sondes sont devenus de véritables fontaines. Que sera-ce quand on y pratiquera une tranchée de 19 mètres de profondeur? Le *Reutel-beek* ou *Gholuwe-beek* que le canal suit depuis sa source, également au point de partage, est aussi très abondant, même tellement que l'ingénieur a dû établir un déversoir au point où le canal quitte son cours, et cependant, dans le devis, nous établissons le nombre de machines nécessaires pour une alimentation complète, en laissant l'économie qui résultera de cette abondance d'eau déjà reconnue, et qui permettra probablement la suppression entière de ces machines, comme une chance de bénéfices de plus à l'entreprise.

A la date où nous faisons imprimer cette note, le 30 septembre 1834, quoique, par suite de la longue sécheresse, presque toutes les sources de nos environs soient taries, et presque tous nos ruisseaux à sec, les sondes ci-dessus citées, continuent, à donner de l'eau, et les ruisseaux et puits du plateau du bief de partage en sont abondamment pourvus.

Dépenses d'entretien annuel.

1° L'entretien des terrassements peut être calculé à raison de $\frac{1}{2}$ p. % des frais de premier établissement qui s'élèvent à fr. 1,410,602 donc . . . fr.	7,053 00
2° L'entretien des travaux d'art peut s'élever à 1 p. % des frais de premier établissement qui sont de fr. 2,622,000, donc	26,220 00
3° Remplacement de l'eau perdue par évaporation ou filtration suivant calcul établi	3,927 00
4° L'entretien, l'usure ou le remplacement des machines à vapeur et des constructions qui en dépendent, peut être calculé à raison de 5 p. % des frais de premier établissement qui sont de fr. 330,000, donc	16,500 00
Traitement de 3 éclusiers et de 3 aides : les premiers à fr. 700 et les seconds à fr. 400	3,300 00
Traitement de 8 pontonniers à fr. 200	1,600 00
Traitement de 2 cantonniers à fr. 400	800 00
Administration et surveillance fr.	15,000 00
	(1) fr. 74,400 00

RÉSUMÉ DES FRAIS D'ÉTABLISSEMENT ET D'ENTRETIEN DES DEUX CANAUX PROPOSÉS.

A. Le canal de Bossuyt à Courtray coûterait	fr. 3,903,559 52
B. Celui de Menin à Ypres coûterait	5,241,823 61
	9,145,383 13
Intérêt annuel à 5 p. % l'an	457,269 15
Entretien annuel du projet de M. Alewyn	45,811 36
Id. id. M. Wolters	74,400 00
Donc somme annuelle à couvrir fr.	577,480 51

DROITS A IMPOSER SUR LA NAVIGATION.

La nouvelle ligne navigable entre le Haut-Escaut et Lille, Dunkerque et leurs arrondissements, d'une part, Courtray, Menin, et places le long de la Lys, d'autre part, et Ypres, Dixmude, Nieupoort, Furnes et environs, d'une troisième part, n'ayant, en aucune direction, pour objet d'ouvrir une nouvelle navigation entre le Hainaut et l'une ou l'autre des destinations ci-indiquées, mais l'amélioration d'une navigation déjà existante, nous devons baser les droits qu'on pourrait établir sur les bateaux qui feraient usage de ces nouveaux canaux, de manière à ne leur occasionner aucuns frais de plus qu'ils n'ont, en passant par les routes actuellement existantes.

Nous ne calculons rien pour l'avantage du plus court chemin; nous pensons que cet avantage doit être laissé au batelier, pour qu'il y trouve un motif de préférence pour adopter les nouvelles communications; par conséquent, et d'accord avec M. l'ingénieur Alewyn, qui lui-même avait adopté les prix proposés par M. l'ingénieur De Brock, sauf que pour les retours de Courtray à vide nous adoptons l'opinion de M. l'ingénieur Vifquain, qui, au lieu du demi-droit, n'admet qu'un quart, nous proposerons d'imposer les bateaux qui emprunteront le canal de Bossuyt à Courtray, *par tonneau*, comme suit :

1° En destination pour Courtray, Menin et autres places au-dessus des écluses d'Harlebeek, à raison de 30 cents à charge, soit fr. 1.70, dépense d'alimentation d'eau déduite à 7 centimes (2)	fr. 1 63
Les mêmes à vide à 20 cents, soit 42 cent., dépense d'alimentation d'eau déduite.	0 35

(1) Dans ce détail on n'a rien compris de ce qui concerne l'emploi des machines à vapeur, parce qu'on a cru devoir répartir ces frais sur le tonnage respectif des bateaux qui fréquenteront le canal; ces frais se rembourseront par l'imposition à mettre sur la navigation.

(2) Dans ses calculs pour établir le coût du remplacement des eaux dépensées aux écluses, M. l'ingénieur Alewyn trouvait 4 cents, mais il calculait sur des machines à basse pression; comme nous nous proposons de n'en établir qu'à haute pression, qui exigent beaucoup moins de combustible, nous sommes fondés à réduire cette dépense de 4 cents à 7 centimes.

2° En destination pour Harlebeek et places en dessous, à raison de 35 cents à charge, soit fr. 0-75, dépense d'alimentation d'eau déduite.	0 68
Les mêmes à vide, à 15 cents ou fr. 0-32, dépense d'alimentation d'eau déduite.	0 25
3° En destination pour Lille et environs, à raison de 58 cents à charge, soit fr. 1-23, dépense d'alimentation d'eau déduite	1 16
Les mêmes à vide, à 14 $\frac{1}{2}$ cents ou fr. 0-31, dépense d'alimentation d'eau déduite.	0 24
Et, pour les bateaux qui suivront le canal de la Lys au canal d'Ypres, nous suivrons les calculs de M. l'ingénieur Wolters qui propose 80 cent. et la dépense d'alimentation à 10 centimes déduite, par tonneau pour les bateaux chargés	0 70
Pour ceux à vide, également par tonneau, la moitié	0 35
Tandis que le même principe, de la nécessité de ne pas charger la navigation nouvelle de plus de frais que celle existante, donnerait pour péage à établir sur les bateaux, tant à charge qu'à vide, en destination d'Ypres, Dixmude, Nieuport, Furnes et Dunkerque, qui passeraient nécessairement par le canal de Bossuyt à Courtray, 42 centimes par tonneau, tant à charge qu'à vide, dépense d'alimentation d'eau déduite.	0 35

Nous croyons inutile de communiquer à nos lecteurs le détail des calculs sur lesquels les ingénieurs se sont basés et que nous avons vérifiés ; il suffira de dire, que tous nous sommes partis de ce point fixe : *que, dans aucun cas, les frais compris, les péages proposés n'excèdent les frais actuels de la navigation existante et laissent au moins le bénéfice du temps aux bateliers (1).*

(1) D'après des renseignements sur l'exactitude desquels nous pouvons compter, un bateau jaugeant 180 tonneaux, doit coûter, pour frais et droits, depuis Bossuyt jusqu'à Courtray par Gand.	fr. 550 00
Et son retour à vide, par la même direction.	125 00
Tandis que le retour de Courtray, par les eaux françaises et la Scarpe, ne monte jusqu'à Condé qu'à	130 00
Un bateau de 180 tonneaux, depuis Bossuyt jusqu'à Nieuport, coûte au moins.	300 00
Le retour, depuis Dunkerque jusqu'à Condé par la France.	185 00
Et par les canaux proposés :	
1° Un bateau de 180 tonneaux chargé, coûtera, depuis Bossuyt jusqu'à Courtray, pour halage.	12 00
Pour péage, 180 tonneaux à 1-70.	306 00
	<u>318 00</u>
Et, pour retourner, en comptant pour halage.	9 40
Le péage à 42 centimes.	75 60
	<u>85 00</u>
2° Un bateau de 180 tonneaux chargé, coûtera, depuis Bossuyt jusqu'à Nieuport :	
Halage de Bossuyt à Courtray.	12 00
Péage à 42 centimes.	75 60
Halage de Courtray à Menin.	15 00
Droits d'écluse à Menin.	7 20
Halage de Menin à Ypres.	16 00
Péage à raison de 80 centimes.	144 00
Écluse de Boesinghe.	5 40
Halage d'Ypres à Nieuport.	15 00
Ecluse à Nieuport.	5 40
	<u>294 60</u>
Et, pour le retour, en comptant moitié pour halage et demi-droit d'écluses	37 40
Péage sur le canal de la Lys à Ypres, à la moitié.	72 00
Péage sur celui de Courtray à Bossuyt, droit égal.	75 60
	<u>Fr. 185 00</u>

Tandis que, pour les transports de Mons à Courtray, les bateaux feront facilement *quatre voyages pour un*, pour Ypres *trois pour un* et pour Dunkerque *deux pour un*.

Pour ce qui concerne le droit à établir pour les bateaux en destination pour les places en dessous d'Harlebeek,

Nous ferons remarquer aussi que, quant à ce qui concerne particulièrement la navigation, par le canal proposé de Bossuyt à Courtray, des bateaux en destination pour Lille, M. l'ingénieur Alewyn, et nous d'après lui, pour laisser aux consommateurs et aux producteurs tous les avantages qu'ils eussent pu espérer d'une jonction de l'Escaut au canal de Roubaix, n'imposons ces bateaux qu'à un péage de fr. 1-23, au lieu que MM. Corbisier et consorts, dans l'avant-projet du canal de l'Espierre, proposent fr. 1-75, pour la partie belge seulement, de sorte que, dans l'hypothèse de cette concession, un bateau de 180 tonneaux supporterait, pour arriver à la partie française du canal, un péage de 315 00

Tandis que, pour arriver à Courtray, il ne paierait que 221 40

Différence. fr. 93 60

qui compenserait bien le trajet qu'il devrait faire de Courtray à l'embouchure de la Doule, tandis que celui de ce point à Lille serait amplement compensé en évitant le péage à établir sur les parties françaises du canal de Roubaix ; de plus, par Courtray, la navigation se ferait à ciel ouvert, tandis que l'autre exigerait le passage, toujours difficile et désagréable, d'un souterrain ; et, y eût-il une légère différence, quel est le Belge qui ne préférât conserver la navigation à sa patrie, plutôt que d'en gratifier l'étranger ?

PRODUITS ET REVENUS DES CANAUX.

Pour le montant des péages à prélever, nous nous conformerons à ce que nous venons de dire, tandis que, pour les quotités du tonnage, nous nous rapporterons à celles que MM. les ingénieurs Alewyn et Wolters ont admises comme suit :

A. Pour le premier canal.

1° En destination pour Courtray et autres lieux situés sur la Lys, au-dessus des écluses d'Harlebeek, tonn. 91,080 à fr. 1-63	fr. 148,460 40
Le même tonnage en retour à vide fr. 0-35.	31,878 00
2° En destination pour Harlebeek, et places en dessous sur la Lys, tonn. 16,200 à fr. 0-68.	11,016 00
Le même tonnage en retour à vide à fr. 0-25.	4,050 00
3° En destination pour Lille et autres places qui pourraient être alimentées par le canal projeté de l'Espierre, et calculés, au prix de 58 cents, chargés et le quart à vide, tonn. 124,800 à	
{ fr. 1-16.	144,768 00
{ 0-24.	29,952 00
	<u>Fr. 370,124 40</u>

B. Pour le deuxième canal.

1° Moitié du tonnage expédié annuellement de Mons pour la Flandre occidentale, d'après renseignements de la chambre de commerce de Mons (1). tonn.	20,880
2° Les bateaux expédiés de Mons pour Dunkerque et environs (2).	55,200
A reporter. tonn.	<u>76,080</u>

il est si modéré que nous n'hésitons pas à dire, que dans les saisons de l'année, où il y aurait de ces grandes inondations qui, entre Bossuyt et Gand, durent si long-temps, tandis que le long de la Lys, elles ne passent, pour ainsi dire, jamais la huitaine, il est probable que les bateaux, en destination pour Gand, pourraient emprunter le canal de Bossuyt, comme il l'est que, dans toutes les saisons, ceux à vide préféreraient cette voie de retour à la remonte de l'Escaut.

(1) Ces renseignements ont rapport à la navigation de 1826, si considérablement accrue que ce chiffre ne représente aujourd'hui qu'environ le tiers au lieu de la moitié.

(2) Les renseignements indiqués sous le § 2°, sont d'accord avec les registres tenus aux écluses dans la Flandre occidentale. (Note de M. Wolters.)

Report.	tonn.	76,080	
3° Les bateaux transitant d'Anzin et Vieux-Condé sur Dunkerque et environs (1).			28,800
4° Barques et bateaux qui transporteraient à Ypres, Dixmude, Nieuport, Furnes, etc., la chaux, les engrais, les pierres de taille, etc.			20,000
			Fr. 130,974
Chargés.	tonn.	124,880 à 70 c.	fr. 87,316
A vide.		124,880 à 33 c.	43,658

C. *Augmentation pour le premier canal, résultant de la confection des deux.*

Tous les transports indiqués dans le tableau B, passeraient indubitablement, tant à charge qu'à vide, par le canal de l'Escaut à la Lys, et sans que leurs frais dépassent ceux actuellement existant sur la navigation actuelle, ils pourraient être imposés à un droit de 42 cent. brut, soit sur tonn. 249,760 à 33 c. fr. 87,316 00

RÉCAPITULATION.

A. Produit du 1 ^{er} canal	fr.	370,124 40
B. Id. du 2 ^e id.		130,974 00
C. Augmentation résultant de la confection des deux canaux		87,316 00
		588,414 40
A déduire intérêt et entretien annuels		577,480 51
		Excédant (2). fr. 10,933 89

Il resterait en outre, en faveur de l'exécution, le produit des digues, de la chasse, de la pêche, des herbes, des plantations et de l'emploi ou location des machines à vapeur, qui ne devraient pas constamment fonctionner pour le service du canal. Nous ajouterons encore, d'après l'opinion de plusieurs ingénieurs que nous avons consultés, qu'il arrive assez généralement que les travaux de terrassement et d'art sont adjugés avec diminution de 12 à 15 p. %, et, si on considère que l'évaluation des dépenses est basée sur des prix élevés, et que les travaux d'art ont été traités avec un certain luxe, on peut compter sur cette dernière réduction de 15 p. %, ou plus de 1,000,000 fr. sur les terrassements et sur les constructions d'art, ainsi que sur les économies qui résulteraient de celle-ci dans les dépenses imprévues et d'entretien.

De plus nous avons déjà remarqué, qu'il est très probable que le canal de la Lys à Ypres sera suffisamment alimenté sans l'emploi des machines à vapeur, ce qui donnerait une économie de 330,000 fr.

Il y aurait encore, et surtout en faveur de l'exécution, *la chance certains de l'augmentation de la navigation.*

(1) Les renseignements indiqués sous le § 3°, sont d'accord avec les registres tenus aux écluses dans la Flandre occidentale (*Note de M. Wolters.*)

(2) Notre impartialité nous impose de faire connaître ce résultat qui couvre seulement l'entretien et l'intérêt à 5 p. % l'an ; mais, si l'on considère que, de l'aveu des ingénieurs mêmes, 1° l'évaluation des dépenses est basée sur des prix élevés ; 2° que les travaux d'art sont traités avec un certain luxe qui admettra une réduction considérable ; 3° que, dans les recherches pour constater la quotité des frais pour l'alimentation et le remplacement de l'eau, on n'a eu aucun égard aux circonstances qui sont de nature à les diminuer, on sera forcé de reconnaître que la somme totale des dépenses est évaluée au *maximum*, ainsi que celle de l'entretien, tandis que, d'un autre côté, si l'on considère encore que, quoiqu'en admettant qu'il y aura des retours importants, les ingénieurs n'ont compté que sur des retours à vide et ont seulement évalué les revenus en prenant pour base le mouvement actuel de la navigation, tandis qu'il est hors de doute qu'elle doit prendre un développement progressif et considérable, et que d'ailleurs on n'a tenu aucun compte des produits secondaires, des digues, de la pêche, etc., on doit admettre que les revenus sont au *minimum*. Nos calculs dans les modes proposés d'exécution, en tenant compte de ces diverses considérations, donneront des produits bien avantageux.

MODES D'EXÉCUTION,

EN PREMIER LIEU PAR L'ÉTAT.

Si, à toutes les considérations qui précèdent, on ajoute encore celles que la simple inspection de la carte jointe au présent mémoire indique, savoir :

1° Que l'établissement des deux canaux complètera le système de défense de notre pays sur ces parties de la frontière qu'ils longent à une légère distance;

2° Que leur position facilitera singulièrement la surveillance de la douane contre la fraude, qui se fait sur toute cette frontière maintenant ouverte et qui, alors, se trouvera naturellement fermée dans ou à peu de distance du territoire réservé, par une suite de rivières et canaux, dont il ne faudra par la suite surveiller que le passage des ponts et pontons;

3° Que l'exécution des canaux aura pour premier résultat la mise en culture des bruyères, qui existent encore en grand nombre entre Menin et Ypres, et dont une partie appartient à l'État et l'autre est peu ou point imposée; de sorte qu'elle procurera à l'État une grande augmentation de revenu.

Et, si on considère que, pour le creusement de ces canaux, l'État pourrait employer une partie de l'armée (1) oisive dans ses cantonnements, et qui, campée ou cantonnée entre l'Escaut et la Lys et entre celle-ci et l'Yperlée, sur les terrains que les canaux doivent traverser, ne serait pas à une distance considérable de la frontière hollandaise;

On arrivera tout naturellement à la conclusion que l'État trouverait de grands avantages à se charger de l'exécution de ces travaux, qui, loin de lui créer une charge nouvelle, lui procureraient une nouvelle branche de revenus.

DEVIS DES CANAUX DE L'ESCAUT A L'YPERLÉE,

DANS L'HYPOTHÈSE DE L'EXÉCUTION PAR LE GOUVERNEMENT.

A. Canal de l'Escaut à la Lys; longueur 16,720 mètres.

1° Expropriations	fr.	421,543 46
2° Terrassements, avec réduction de 15 p. %		1,222,370 80
3° Ouvrages d'art, avec réduction de 15 p. %		1,097,669 32
4° Machines à vapeur		144,000 00
		<u>2,885,583 58</u>
5° Dépenses pour remplir le canal		5,234 00
6° 10 p. % dépenses imprévues, administration et intérêt pendant la confection		288,558 35
		<u>3,179,375 93</u>

Coût total (2) fr. 3,179,375 93

ENTRETIEN.

1° $\frac{1}{2}$ p. % sur les terrassements	fr.	6,111 85
2° 1 p. % sur les ouvrages d'art		10,976 69
3° 5 p. % sur les machines		7,200 00
4° Perte d'eau		4,000 00
5° 2 éclusiers		1,400 00
6° 4 gardiens de ponts		800 00
		<u>fr. 30,488 54</u>
Le quart pour administration, etc.		7,622 14
		<u>(3) fr. 38,110 68</u>

(1) Tous les publicistes approuvent l'emploi de l'armée pour les travaux publics, tant dans l'intérêt de la moralité que de l'hygiène du soldat, et la France, après un examen appuyé par plusieurs expériences, vient d'adopter cette mesure et va la mettre en exécution.

(2) Nous n'avons apporté d'autre changement que la réduction de 15 p. % sur les terrassements et travaux d'art, que nous croyons avoir suffisamment justifiée.

(3) Il n'y a également d'autres changements que ceux provenant de la diminution du prix des terrassements et travaux d'art, et une légère réduction sur la perte d'eau assez compensée par les ruisseaux qui se rendent dans le canal.

B. Canal de la Lys à l'Yperlée; longueur 19,224 mètres.

1° Expropriations	fr.	400,000 00
2° Terrassements, avec réduction de 15 p. %		1,199,012 49
3° Ouvrages d'art, avec réduction de 15 p. %		2,228,700 00
4° Machines à vapeur réduites aux $\frac{1}{3}$		220,000 00
	Fr.	4,047,712 49
5° Dépenses pour remplir le canal, les $\frac{1}{3}$		1,973 66
6° 10 p. % dépenses imprévues, administration et intérêt		404,771 24
Coût total (1)	fr.	<u>4,454,457 39</u>

ENTRETIEN.

1° $\frac{1}{2}$ p. % sur les terrassements	fr.	5,995 06
2° 1 p. % sur les ouvrages d'art		22,287 00
3° 5 p. % sur les machines		11,000 00
4° Perte d'eau		2,000 00
5° 3 éclusiers et 3 aides		3,300 00
6° 3 pontonniers		1,600 00
7° 2 cantonniers		800 00
	Fr.	46,982 06
Le quart pour administration, etc.		11,745 52
	(2) Fr.	<u>58,727 58</u>

RÉCAPITULATION.

A. Coût du premier canal	fr.	3,179,375 93
B. Coût du second canal		4,454,457 39
	Fr.	7,633,833 32
Intérêt sur ce capital à 5 p. % l'an		381,691 65
Entretien annuel du 1 ^{er}		38,110 68
Id. id. du 2 ^e		58,727 58
	Fr.	<u>478,529 91</u>

REVENUS DES CANAUX.

En premier lieu, le produit des digues, de la pêche, des herbes et plantations sur une étendue de 35,944 mètres, et de la location ou emploi des machines à vapeur, peut sans contredit être évalué à		13,529 91
Donc reste à couvrir annuellement	fr.	<u>460,000 00</u>

(1) Pour les motifs déjà allégués, nous avons réduit de 15 p. % les mêmes art. 2 et 3, et pour ceux allégués dans la note 2 au bas de la page 43, nous réduisons à $\frac{2}{3}$ les machines destinées à l'alimentation, tout en conservant l'espoir qu'elles seront totalement inutiles.

(2) Les réductions sur les frais d'entretien proviennent de celles indiquées dans la note précédente; nous avons cru aussi pouvoir prendre pour les frais d'administration la base indiquée par M. l'ingénieur Alewyn, d'autant plus que les administrations des deux canaux pouvant être réunies, nous ne nous éloignons guères des calculs de M. l'ingénieur Wolters, qui ne traitait que d'un seul canal.

Qu'on pourrait rencontrer par un droit uniforme, par kilomètre et par tonneau, en prenant pour base le nombre de transports indiqué ci-devant pag. 46 et 47, soit sur le 1^{er} canal :

A. 1 ^o Tonn.	91,080
2 ^o »	16,200
3 ^o »	124,800
C. »	124,880

Tonn. 356,960

Nous avons admis que ces transports se serviraient de la même voie pour le retour; il est probable, même certain, que la moitié retournerait avec charge quelconque; cependant, pour ne pouvoir nous tromper qu'à notre avantage, nous ne supposerons ici que le tiers :

Tonn. 118,986

Total . . .	475,946	tonneaux à charge	} sur le canal de l'Escaut à la Lys.
Id.	237,974	id. à vide	

B. Tonn. 124,880 Admis ci-devant sur le 2^o canal pour aller, et même nombre pour retourner, dont, vu l'importance des retours qu'offriront les ports de Dunkerque, Ostende, Nieuport et les environs de Furnes, Dixmude et Ypres, en regard du petit nombre de ce tonnage, nous pouvons, sans crainte de nous tromper, compter sur la moitié à charge en retournant, ci :

Tonn. 62,440

Total . . .	187,320	tonneaux à charge	} sur le canal de la Lys à l'Yperlée.
Id.	62,440	id. à vide	

Réduisons maintenant la longueur du 1^{er} canal qui est de 16,720 mètres, en 17 distances égales, et celle du 2^o canal, de 19,224 mètres, en 19 distances égales, équivalentes les unes parmi les autres à un kilomètre, et prenons pour péage le moindre droit proposé, pag. 46, savoir : 4 centimes par tonneau et par kilomètre, et le quart, ou 1 centime, à vide pour le premier canal; 4 centimes à charge et la moitié, ou 2 centimes, à vide pour le deuxième canal, nous avons pour produit :

Du 1 ^{er} canal	}	475,946 tonneaux à 4 c. par tonneau et kilomètre	68 c. . . fr.	323,643 48
		237,974 id. à 1 c. id. id.	17 c. . . .	40,455 58
Du 2 ^o canal	}	187,320 tonneaux à 4 c. par tonneau et kilomètre	76 c. . . .	142,363 20
		62,440 id. à 2 c. id. id.	38 c. . . .	23,727 20
		<u>963,680</u> tonneaux, sur lesquels il faut déduire les frais	fr.	530,189 46
		d'alimentation à raison du prix entier pour le		
		1 ^{er} canal, et des deux tiers pour le 2 ^o canal,		
		soit, prix égal ou 7 c.		<u>67,457 60</u>

On pourra donc compter sur un revenu annuel de fr. 462,731 86 qui surpasse la somme à couvrir de 460,000 francs indiquée ci-contre, et en outre, sur toute la navigation pour les points intermédiaires, que nous n'avons nullement portée en compte, et surtout sur la grande augmentation de navigation, qui résulterait de la modicité des péages et de l'économie du temps; car un bateau de 180 tonneaux en destination pour Courtray et places au-dessus des écluses d'Harlebeek, arriverait à la première de ces villes au prix de 135 à 140 francs depuis Bossuyt, au lieu de 550 francs, et ferait quatre voyages pour un; celui de même tonnage en destination pour Lille arriverait à la Lys au même prix de 135 à 140, tandis que le péage proposé par l'avant-projet du canal de l'Espierre, pour la *partie belge seulement*, serait de 315 francs, de sorte qu'il lui resterait, en compensation de *quelques lieues de plus, qui pourraient au plus retarder de un à deux jours, un bénéfice de 175 à 180 francs, l'économie de tout le péage à imposer sur la partie française du canal de Roubaix et une navigation à ciel ouvert*; tandis que, pour les transports en destination d'Ypres, Dixmude, Nieuport, Furnes et Dunkerque, il resterait au moins une grande économie de temps; et tous pourraient espérer, à juste titre, que l'augmentation de la navigation permettrait une prompte réduction sur les péages proposés à charge, puisqu'il suffira toujours au gouvernement de retirer les frais d'entretien et l'intérêt de ses capitaux.

DEUXIÈME MODE D'EXÉCUTION, PAR CONCESSION.

L'importance de la jonction de l'Escaut à l'Yperlée et les grands avantages qui doivent en résulter pour la province de Hainaut et trois arrondissements de la Flandre occidentale en particulier, ainsi que pour l'État en général, nous autorisent à réclamer en sa faveur les mêmes avantages que la France attacha à la concession de la Sensée (1), rendus applicables à l'entreprise dont s'agit, de la manière suivante :

Les concessionnaires qui se chargeront d'exécuter les canaux projetés de l'Escaut à la Lys, et de la Lys au canal d'Ypres, en considération des dépenses qu'ils seront tenus de faire, jouiront des avantages suivants :

1° La concession pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du jour où les bateaux passeront sur le canal de l'Escaut à la Lys, et sur celui de la Lys au canal d'Ypres, et pour chacun d'eux, des droits proposés comme suit :

A. *Un franc soixante-dix centimes* par tonneau sur chaque bateau chargé qui entrera dans le canal de Bossuyt à Courtray, ou qui le traversera en destination pour Courtray ou autres lieux au-dessus des écluses d'Harlebeek, ou qui retournera chargé de ces mêmes points indiqués.

B. *Quarante-deux centimes* par tonneau sur chaque bateau en retour à vide.

C. *Soixante-quinze centimes* par tonneau sur chaque bateau chargé qui traversera ce canal en destination pour Harlebeek et autres places sur la Lys en dessous des écluses, ou qui retournera chargé.

D. *Trente-deux centimes* par tonneau sur chaque bateau en retour à vide.

E. *Un franc vingt-trois centimes* pour chaque bateau chargé qui traversera ce canal en destination pour la Deule ou les places de France situées sur la Lys au-dessus de la partie mitoyenne, ou qui en retournera chargé.

F. *Trente-un centimes* par tonneau sur chaque bateau en retour à vide.

G. *Quarante-deux centimes* par tonneau sur chaque bateau chargé qui traversera le canal, se rendant au canal de la Lys à l'Yperlée ou sortant de ce canal.

H. *Quatre-vingts centimes* par tonneau sur chaque bateau chargé qui entrera dans le canal de la Lys au canal d'Ypres, ou le traversera.

I. *Quarante centimes* par tonneau sur chaque bateau à vide qui entrera dans le dit canal, en sortira ou le traversera.

2° L'autorisation d'employer pour le canal tous les terrains nécessaires à son exécution, conformément aux plans et sur la largeur y indiquée ; les indemnités seront réglées conformément à la loi et acquittées par l'État, la concession étant limitée.

3° L'autorisation de faire chômer les moulins établis tant sur l'Escaut que sur la Lys et sur les ruisseaux intermédiaires, dans la direction des travaux et pendant leur exécution, et de continuer les ouvrages nonobstant toute contestation de la part des propriétaires de ces usines, qui tendraient à ralentir la marche des ateliers ; toutes les indemnités, soit pour chômage, soit pour diminution de valeur, devront être réglées par des experts et payées par l'État, la concession étant limitée.

4° L'affranchissement de tout droit de navigation sur les rivières et canaux du royaume en faveur des bateaux chargés de pierres, bois, charbons et autres matériaux et outils destinés aux ouvrages du canal et des écluses, seulement pendant l'exécution des travaux.

5° L'État ne pourra pas établir de péages ni de droits nouveaux sur le canal de la Haine, de Pommerœul, l'Escaut en amont de l'embouchure du canal de Bossuyt à Courtray, la Lys entre les embouchures des deux canaux, les canaux d'Ypres à Nieupoort, et de Nieupoort à la frontière française, pendant toute la durée de la concession.

6° Pendant la durée de la concession, le droit de pêche dans le canal sera abandonné aux concessionnaires, ainsi que la jouissance des digues et arbres qui seront plantés sur les francs-bords, et la faculté d'établir le nombre de gardes et préposés qu'ils jugeront à propos, pour la perception des droits et la conservation des ouvrages.

(1) Voir, pour tout ce qui concerne le canal de la Sensée, le mémoire cité de M. l'ingénieur Cordier, pag. 47-79.

7° Il sera permis aux concessionnaires, pendant les six premières années de la concession, de former, soit pour l'exécution des travaux, soit pour se procurer les fonds nécessaires, toutes les associations qu'ils jugeront convenables, en se conformant aux lois.

8° Les actes auxquels les associations donneront lieu, ne seront assujettis pour enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

9° Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal débouchant à gauche dans l'Escaut, ni à gauche ni à droite dans la Lys, depuis la frontière française jusqu'à la distance de dix lieues en dessous des embouchures des deux canaux, dans l'une et l'autre rivière (1).

10° Le gouvernement s'engage à faire construire dans l'Escaut et dans la Lys une écluse de navigation en aval des embouchures du canal de Bossuyt dans chacune de ces rivières ; de faire à la navigation de la Lys, depuis cette embouchure jusqu'à celle du canal d'Ypres en amont de Menin, les améliorations nécessaires, pour que la Lys soit en toute saison navigable sur cette ligne, avec un tirant d'eau de 2 mètres, et de faire aux canaux d'Ypres à Nieuport, et de Nieuport à la frontière française, les améliorations nécessaires pour que ces canaux soient en toute saison navigables, avec un tirant d'eau de 1^m,60 au moins, et à faire terminer ces travaux, savoir : sur l'Escaut et la Lys, avant le , et sur les dits canaux, avant le

11° Dans le cas où l'exécution de ces travaux serait différée, par une cause quelconque, il sera accordé aux concessionnaires une indemnité équivalente à la perte, dont ils justifieront sur les recettes présumées de sur le premier, et de sur le second canal.

Les avances pour les travaux stipulés dans l'art. 10 seront, sans aucun doute, compensées par l'augmentation des revenus du gouvernement sur les écluses de Menin, Boesinghe et Nieuport, et par le revenu des deux nouvelles écluses à construire; nous nous flattons même que, sans avoir besoin de le stipuler, l'ouverture des canaux projetés engagerait les provinces des Flandres à s'entendre pour l'amélioration de la navigation de la Lys, en dessous des écluses d'Harlebeek, ce qui aurait pour premier résultat d'assurer à la Flandre orientale, et surtout à Gand, une navigation suivie à charge dans la direction de Tournay, Mons, etc.; peut-être même d'Anvers pour ces parties du Hainaut (*voir la carte*), surtout dans le cas où l'exécution serait adoptée par l'État et réduite aux péages les plus bas, ce que celle-ci permettrait.

Les termes de l'exécution des travaux de la concession et de ceux prévus par l'art. 10, et les sommes à stipuler dans l'art. 11, ainsi que les autres conventions à faire entre le gouvernement et les concessionnaires, restent à régler : car il est évident que l'on ne devra s'occuper définitivement de la concession, qu'après que celle du canal de l'Espierre sera rejetée, et que l'exécution des deux canaux par l'État, que nous proposons, ne sera pas adoptée; d'ailleurs, et nous l'avons déjà fait remarquer, les changements que nous proposons au projet de l'ingénieur Alewyn, doivent être d'abord reconnus et adoptés; nous devons donc nous borner à continuer à faire valoir en faveur de l'exécution par concession, les calculs qui militent en sa faveur.

(1) Nous avons déjà observé et fait remarquer tant de partialité pour le canal de l'Espierre, et contre la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, qu'on ne devra nullement être surpris que cette condition, qui, pour la concession du canal de la Sensée, du coût d'environ fr. 1,500,000, et contre lequel il n'existait pas de projet de navigation rivale ou concurrente, fut approuvée et admise sans difficulté, comme une précaution toute simple et nécessaire pour l'avenir, que cette condition, disons-nous, sera blâmée et combattue pour la concession de la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, qui devra coûter environ fr. 7,000,000, et contre laquelle il existe déjà un projet de navigation rivale et concurrente, qui lui enlèverait, de l'aveu de tous, au moins le quart de ses revenus, et si nos prévisions se vérifiaient, plus de la moitié.

DEVIS DES CANAUX DE L'ESCAUT A L'YPERLÉE,

DANS L'HYPOTHÈSE DE L'EXÉCUTION PAR CONCESSION.

A. Canal de l'Escaut à la Lys.

1 ^o Terrassements	fr.	1,222,370	80
2 ^o Ouvrages d'art.		1,097,669	32
3 ^o Machines d'alimentation		144,000	00
	Fr.	2,464,040	12
4 ^o Dépenses de 1 ^{er} remplissage.		5,234	00
5 ^o 10 p. % dépenses imprévues, administration et intérêt, pendant la construction		246,404	00
Coût total.	fr.	2,715,678	12

B. Canal de la Lys au canal d'Ypres.

1 ^o Terrassements.	fr.	1,199,012	49
2 ^o Ouvrages d'art.		2,228,700	00
3 ^o Machines d'alimentation.		220,000	00
	Fr.	3,647,712	49
4 ^o Dépenses de 1 ^{er} remplissage		1,973	66
5 ^o 10 p. % dépenses imprévues, administration et intérêt pendant la construction.		364,771	25
Coût total.	fr.	4,014,457	40

RÉCAPITULATION.

A. Coût du premier canal.	fr.	2,715,678	12
B. Coût du second canal		4,014,457	40
	Fr.	6,730,135	52
Intérêt annuel à 6 p. %		403,808	13
Entretien annuel, comme à la page 48 et 49 {			
1 ^{er} canal		38,110	68
2 ^o canal.		58,727	58
	Fr.	500,646	39

REVENUS DES CANAUX.

A. Pour le premier canal.

1 ^o En destination pour Courtray et autres places en dessus d'Harlebeek (voy. pag. 46).	tonn.	91,080	
Le tiers de ce tonnage en retour à charge, pag. 49.		30,360	
	tonn.	121,440	à fr. 1-70 fr.
			206,448 00
Les deux autres tiers en retour à vide.		60,720	» 0-42
			25,502 40
2 ^o Pour Harlebeek et places en dessous avec semblable augmentation du tiers des retours à charge, tonn. 21,600 à 75 c.			16,200 00
Les deux tiers des retours à vide, tonn. 10,800 à 32 c.			3,486 00
3 ^o Pour Lille et environs avec même augmentation à charge, tonn. 166,400 à fr. 1-23.			204,672 00
Les deux tiers des retours à vide, tonn. 83,200 à 31 c.			25,792 00
	Fr.	482,070	40

B. Pour le deuxième canal.

Le tonnage calculé sur le même pied et pour les mêmes motifs que

A reporter.	fr.	482,070	40
---------------------	-----	---------	----

Report.	fr. 482,070 40
ci-devant, pag. 50, à charge, tonn. 187,320 à 80 c.	fr. 149,856 00
a vide, tonn. 62,440 à 40 c.	24,976 00
	<hr/>
	174,832 00

C. Augmentation pour le premier canal, résultant de la confection des deux.

Les transports indiqués en B, tant à charge qu'à vide, tonn. 249,760 à 42 c. fr.	104,899 20
	<hr/>
	761,801 60
A déduire la dépense pour l'alimentation comme elle est comptée ci-devant, pag. 50.	67,457 60
	<hr/>
1° Produit de la navigation	694,344 00
2° Produit des digues, de la pêche, des herbes, plantations, locations ou emploi des machines comme à la page 53.	18,529 91
	<hr/>
	712,873 91

Déduisons l'intérêt annuel à 6 p. $\%$, et les frais annuels d'entretien et administration à.

500,646 39

Et nous aurons un excédant annuel de. fr. 212,227 52

Ou environ 3,015 p. $\%$ au-dessus de l'intérêt à 6 p. $\%$ de tout le capital de l'entreprise.

Cet excédant annuel suffirait pour amortir le capital dans le terme de moins de 19 années et donnerait ensuite la jouissance d'un revenu gratuit de 9 p. $\%$ pendant 80 ans; ou bien, en admettant qu'une société se formât avec un fonds social de fr. 3,000,000, et, après avoir exécuté le premier canal, empruntât les fr. 3,730,000 qui manqueraient pour l'achèvement du deuxième canal, emprunt qu'elle parviendrait sans aucun doute à effectuer à raison de 6 p. $\%$, en affectant à la sûreté du remboursement du capital et du paiement des intérêts les revenus des deux canaux, il en résulterait que l'excédant annuel de fr. 212,200 représenterait 7,007 p. $\%$ en faveur du fonds social, au-dessus de l'intérêt de 6 p. $\%$ sur tout le capital tant emprunté que social, et en consacrant ce bénéfice annuel de fr. 212,200 au remboursement de l'emprunt, celui-ci serait amorti en moins de 13 années et les concessionnaires jouiraient pendant le surplus de la concession, soit pendant 86 ans, de plus de 20 p. $\%$ de revenu du capital social.

Ce résultat joint à la chance probable que l'alimentation du canal de la Lys au canal d'Ypres ne devrait pas être artificielle, et surtout à celle certaine d'une grande augmentation de navigation, permettrait bien de diminuer encore les péages proposés, et, par conséquent, de faire accroître cette navigation.

N^o 2.

Demande de M. Ferrue-Lafrancq, du 5 mai 1838, en concession du canal de Bossuyt à Courtray.

A M. le ministre des travaux publics.

MONSIEUR,

Les développements du commerce et de l'industrie en général avaient fait concevoir, depuis nombre d'années, le projet d'un canal de jonction de l'Escaut et de la Lys. Des études des lieux furent faites, il y a douze ans, dans toutes les directions, entre ces deux cours d'eau. Ces études,

reprises il y a quatre ans et ensuite suspendues, a enèrent pour résultat la constatation de la possibilité d'exécution d'un canal partant de la commune de Bossuyt, sur l'Escaut, et arrivant à la Lys, à Courtray. De nouvelles études ont été faites récemment et ont eu pour résultat la reconnaissance d'une direction plus courte et moins dispendieuse de construction et d'entretien que celles précédemment constatées, pour l'établissement, au point convenable, de la jonction si importante de ces deux eaux navigables; aujourd'hui que l'industrie a pris un élan qu'on ne lui connut jamais, le moment opportun est arrivé pour l'ouverture d'une voie de communication devenue indispensable aux besoins du pays.

Les Flandres sont fournies de houille, de chaux, de pierres à bâtir, de fer, etc., par le Hainaut, ce grand centre d'exploitations diverses.

Des bateaux et des voitures font actuellement le transport de ces objets, mais les diverses localités consommatrices et si populeuses des rives de la Lys, tant en Belgique qu'en France, ne reçoivent ces produits que surchargés d'énormes frais de transport occasionnés par les grands détours et les nombreux et divers péages auxquels ils sont soumis par les lois et aussi par d'illicites corporations. Harlebeck, Courtray, Menin et les diverses localités de la Haute-Lys n'obtiennent aujourd'hui les produits du Hainaut qu'après qu'ils ont transité par Gand ou par les canaux français, c'est-à-dire, qu'après avoir fait un détour de plus de 30 lieues ou payé de nombreux frais à l'étranger.

Les produits agricoles des rives de l'Escaut n'arrivent qu'avec de grands frais de transport dans les villes françaises de la frontière où ils se consomment en grande quantité, notamment à Lille, à Armentières, etc.

L'évidence de la nécessité d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtray, apparaît actuellement à tous les yeux; aussi ai-je cru, dans l'intérêt de mon pays, devoir faire des efforts pour organiser une société financière, afin de solliciter la concession de ce canal et d'en exécuter les travaux le plutôt possible.

C'est au nom de cette société que je viens aujourd'hui, Monsieur le Ministre, vous demander de vouloir ordonner l'instruction du projet du canal de Bossuyt à Courtray, que j'ai l'honneur de vous présenter, et ensuite de m'en accorder la concession aux conditions reprises au cahier des charges ci-joint.

Ce canal part de l'Escaut à la commune de Bossuyt, traverse celles de Moen et de Swevegem, recoupe au sud une partie du territoire d'Harlebeck, arrive à Courtray, près de la porte de Gaud, et s'embouche ensuite dans la Lys, après avoir suivi au Nord les fossés de cette ville.

Les eaux de l'Escaut et celles des cours d'eau des communes qu'il traverse, alimenteront ce canal. Celles de l'Escaut seront élevées, à l'aide de machines, dans le bief supérieur ou culminant, les autres seront introduites dans le canal par des rigoles.

Le canal sera construit de manière à avoir constamment et dans toute sa longueur, 2 mètres de hauteur d'eau, 10 mètres de largeur de plafond et 18 mètres en gueule; les pentes seront rachetées par des écluses qui auront chacune 42 mètres entre leurs buses, et 5^m,20 de distance entre leurs bajoyers, et leurs chambres, chacune 5 mètres de longueur.

Des ponts seront établis à la traverse des communications les plus utiles.

DEVIS ESTIMATIF.

Expropriations.	{	Terrain, 95 hectares à 5,000 fr.	475,000 00	
		Habitations	95,000 00	
		$\frac{1}{10}$ d'enregistrement, procès, etc.	57,000 00	
				<hr/> 627,000 00
Terrassements.	{	200,637 ^m ,30, le mètre à fr. 0-40.	80,254 00	
		526,022 ^m ,19 id. 0-60:	315,613 31	
		724,135 ^m ,39 id. 0-80.	579,308 31	
				<hr/> 975,176 54
A reporter.				<hr/> fr. 1,602,176 54

Report.	fr. 1,602,176 54
8 écluses à fr. 100,000	fr. 800,000 00
5 ponts fixes à fr. 10,000.	50,000 00
1 id. mobile	15,000 00
9 maisons éclusières et pontonnières, à fr. 5,000	45,000 00
1 id. d'administration	15,000 00
Voûte souterraine, 600 ^m à fr. 600 . . .	360,000 00
8 aquéducs à fr. 1,500	12,000 00
3 machines de 20 chevaux, à fr. 20,000.	60,000 00
Placement, construction de locaux et habitation du machiniste, etc.	100,000 00
	<hr/>
	Fr. 1,457,000 00
Frais de remplissage	2,500 00
Le vingtième pour bénéfice d'entrepreneur.	152,958 82
3 p. % pour outils, plans, etc.	91,775 29
1 ½ p. % pour frais d'administration, conduite des travaux, etc.	45,837 65
	<hr/>
	3,352,298 30
5 p. % d'intérêt	167,614 91
Imprévues	80,086 79
	<hr/>
	Fr. 3,600,000 00

PÉAGES.

La capacité du bateau étant prise pour mesure, le tonneau paiera, à partir de l'Escaut :

1° En destination des rives de la Lys, en amont des écluses d'Harlebeek, et <i>vice</i>	
<i>versé</i> {	à charge fr. 2 25
	à vide 0 60
2° En destination des rives de la Lys, en aval des écluses d'Harlebeek, et <i>vice</i>	
<i>versé</i> {	à charge 1 50
	à vide 0 40
3° En destination de Swevegem et environs, et <i>vice versé</i> {	à charge 2 00
	à vide 0 50
4° Si, pendant la durée de la concession, il se construit un canal de jonction de la Lys à Ypres, les bateaux destinés à passer par ce canal, paieront pour le parcours de celui de Bossuyt à Courtray, et <i>vice versé</i> {	à charge 1 50
	à vide 0 40

TONNAGE ET RECETTES SUPPOSÉS.

1° En destination des rives de la Lys, en amont des écluses d'Harlebeek, 80,000 tonneaux objets divers à fr. 2-25	fr. 180,000 00
Retour à charge, 15,000 tonneaux au même prix	33,750 00
Id. à vide, les $\frac{5}{6}$ de 80,000, ou 65,000 à fr. 0-60	39,000 00
2° En destination des rives de la Lys, en aval des écluses d'Harlebeek, 15,000 tonneaux à fr. 1-50	22,500 00
En retour à charge, 2,500 tonneaux à 1-50	3,750 00
Id. à vide, 12,500 id. à 0-40	5,000 00
3° Foin, paille, grains, graines, etc., allant de l'Escaut belge à Lille et autres villes françaises du département du Nord, 5,000 tonneaux à 2-25.	11,250 00
Retour à vide fr. 0-60 par tonneau.	3,000 00
4° En destination de l'Escaut français et du canal de Mons à Condé, 1,500 bateaux vides venant de Gand, 300,000 tonneaux à fr. 0-40	120,000 00
	<hr/>
A reporter.	fr. 418,250 00

	Report.	fr. 418,250 00
5°	En destination de Swevegem et environs, 3,000 tonneaux à . . .	2-00 6,000 00
6°	Retour de Swevegem à vide, 3,000 tonneaux à	0-50 1,500 00
7°	Pour herbages, pêche et produit des plantations	10,000 00
		<u>Fr. 435,750 00</u>

DÉPENSES ANNUELLES.

1°	Machines et leur alimentation, ci.	fr. 60,000 00
2°	Administration.	33,000 00
3°	Terrassements et travaux d'art	<u>25,000 00</u>
		118,000 00
	Bénéfices nets.	fr. 317,750 00

J'ose espérer, Monsieur le Ministre, que l'importance commerciale de ce canal et les grands intérêts qui s'y rattachent, vous engageront à accélérer, autant que possible, l'enquête et autres préliminaires, afin de parvenir à une prompte adjudication; en vous donnant, de mon côté, l'assurance la plus formelle que l'exécution ne se fera attendre que le temps strictement nécessaire pour l'achèvement des travaux.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon profond respect.

Bruxelles, ce 5 mai 1838.

Votre très humble serviteur,

F. VERRUE-LAFRANCO.

Construction, par voie de concession de péages, d'un canal de Bossuyt à Courtray, pour la jonction de l'Escaut et de la Lys. — Devis et cahier des charges.

PREMIÈRE SECTION.

Tracé.

ARTICLE PREMIER. Le canal de Bossuyt à Courtray partira de l'Escaut, au village de Bossuyt, traversera, de l'Est à l'Ouest, le territoire de cette commune ainsi que celles de Moen et de Swevegem, recoupera au Sud un angle du territoire d'Harlebeek, arrivera à Courtray, près la porte de Gand, et s'embouchera ensuite dans la Lys, après avoir suivi au Nord les fossés de cette ville.

DEUXIÈME SECTION.

Profil longitudinal.

ART. 2. Ce canal, pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, devra s'élever, sur les territoires qu'il traverse, d'environ 10 mètres au-dessus de l'étiage ordinaire de la Lys en été à Courtray, et à environ 8^m,50 au-dessus du même étiage de l'Escaut à Bossuyt. Le bief supérieur du canal pourra être abaissé au gré du concessionnaire; la différence de niveau qui existe entre le bief culminant du canal et les deux cours d'eau qu'il est destiné à joindre, sera rachetée par des écluses à sas, chacune de la contenance d'un bateau. Le nombre de ces écluses, leur espacement et leur chute, seront déterminés par les localités, toutefois il ne pourra avoir entre le busc-amont et le busc-aval d'un sas éclusé, plus de 3 mètres de différence de niveau.

Chaque sas aura 42 mètres de longueur entre ses buses et 5^m,20 de distance entre ses bajoyers. Les chambres de chaque écluse auront chacune 5 mètres de longueur. Le canal aura, dans ses déblais, 3 mètres entre son plafond et la ligne droite qui joindrait ses arêtes intérieures; dans les remblais, cette dimension pourra être réduite à 2^m,50; sa ligne de flot-taison sera, dans chaque bief, 2 mètres au-dessus du busc des écluses.

TROISIÈME SECTION.

Profil transversal.

ART. 3. La section du canal sera de 10 mètres au plafond, de 19 mètres en gueule dans les déblais, et de 17^m,50 dans les remblais. Les talus dans les tranchées auront 45 degrés sexagésimaux d'inclinaison. Toutefois cette inclinaison ne sera pas absolue, elle pourra changer suivant la nature du terrain à traverser.

Dans les tranchées qui auront plus de 8 mètres de hauteur verticale, du plafond du canal au sol actuel, la section pourra être réduite à 6 mètres de largeur au plafond et à 12 mètres à la ligne de flottaison.

Dans les courbes, la section s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les principes de l'art.

Les chemins de halage auront, dans les déblais, 3 mètres de largeur et, dans les remblais, 4 mètres.

Les dimensions des contre-fossés seront déterminées suivant les besoins des localités.

Il pourra être établi, au lieu de tranchée ouverte, une voûte souterraine d'environ 600 mètr. au point le plus élevé de terrain traversé par le canal.

QUATRIÈME SECTION.

Ouvrages d'art.

ART. 4. Les ouvrages d'art, sans distinction, seront construits sur de bonnes et solides fondations. Ces fondations seront appropriées à la nature du sol sur lequel ces ouvrages doivent être construits.

Les pierres, briques, moëllons et autres matériaux, qui entreront dans la construction des ouvrages, seront de bonne qualité, et la chaux à employer dans ceux de ces ouvrages destinés à être immergés, sera entièrement hydraulique.

Tous ces ouvrages seront construits d'après les principes de l'art et avec les dimensions propres aux usages auxquels ils sont destinés.

Les têtes des ponts-dormants, soit entièrement en maçonnerie, soit partie en maçonnerie, partie en bois, seront accompagnées de murs en aile ou en prolongement des pieds droits ou des têtes qui seront jugés nécessaires, soit pour contrebutter celles-ci, soit pour soutenir des talus, etc., etc. Il en sera de même pour les ponts mobiles.

Toutes les arêtes quelconques vues des ouvrages en maçonnerie seront en pierres de taille appareillées avec soin.

CINQUIÈME SECTION.

Dépendances.

ART. 5. Il sera construit près de chaque écluse et de chaque pont mobile, une maison pour la demeure de l'éclusier ou du pontonnier; ces maisons auront au moins 7 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur et 4^m,50 de hauteur, du sol à la corniche. Elles consisteront en une cave, un rez-de-chaussée et des mansardes.

Elles seront construites selon les règles de l'art et avec solidité.

Il pourra aussi être construit une maison d'administration ou d'agence générale. Ce bâtiment sera considéré comme une dépendance du canal.

SIXIÈME SECTION.

Matériaux, mode de construction, époques d'achèvement des travaux, bornage, entretien.

ART. 6. Tous les ouvrages sans distinction seront exécutés conformément au présent cahier des charges et aux projets approuvés par le département des travaux publics, d'après les règles de l'art et avec tout le soin nécessaire.

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité que les localités puissent fournir, et, en tous cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

En général, les maçonneries de parements seront exécutées en briques et celles de fondation et de remplissage, en moëllons et libages bruts, ou aussi en briques. Les voûtes des ponts, aqueducs, pourront être faites en briques, les arêtes et les tablettes de recouvrement seront en pierre de taille. Les socles et les cordons seront en moëllons piqués sur toutes les faces vues.

ART. 7. La totalité du canal sera établie et livrée à la circulation endéans deux ans à courir du jour où le procès-verbal d'adjudication aura été approuvé.

Les travaux s'exécuteront sans interruption.

ART. 8. Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et dépendances ; il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des écluses, ponts, aqueducs, et autres ouvrages d'art.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif des écluses etc., sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

ART. 9. Pendant toute la durée de la concession, le canal et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la circulation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés et même reconstruits au besoin.

L'état du canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'administration.

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du canal et de ses dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de fr. 1,000 au profit de l'État.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque du canal et de ses dépendances, le gouvernement aurait l'option ou de réduire temporairement la totalité des péages concédés, d'une quantité qui pourrait aller jusqu'à 50 p. $\%$, et ce jusqu'au moment où les ouvrages seraient remis à l'entretien régulier, ou d'exécuter les travaux d'office pour compte du concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES.

SEPTIÈME SECTION.

Conditions générales.

ART. 10. Le concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux années, à partir de la date de l'approbation royale, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal de Bossuyt à Courtray.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat ; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 11. En acceptant le présent cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de l'exécuter dans toutes ses parties. Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes, qui pourraient s'y trouver.

ART. 12. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, de Bossuyt à Courtray, ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même :

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

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

ART. 13. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient le canal concédé, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées.

HUITIÈME SECTION.

Projets définitifs.

Endéans un an à compter de la date de l'arrêté de concession, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du département des travaux publics, les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter conformément au présent cahier des charges.

Ces projets pourront être fournis par parties successives; mais chaque partie sera tout-à-fait complète, par rapport à une portion du développement total du canal.

Les projets dont il s'agit se composeront, pour le corps du canal, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison; et, pour les écluses, ponts, pontceaux, aqueducs et tous ouvrages d'art, des détails généraux de construction. Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages. Le concessionnaire devra indiquer sur les plans à produire par lui, la position et le tracé des bassins. Si les projets définitifs s'écartaient en quelques points des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le gouvernement n'admettrait qu'autant qu'il le jugerait convenable. Le ministre des travaux publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera dans le délai de deux mois les projets définitifs dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation.

NEUVIÈME SECTION.

Frais à charge du concessionnaire.

ART. 15. Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques et tous les ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue pour la complète réalisation du canal de Bossuyt à Courtray et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1^o De tous les frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, et de reconstructions, pendant la durée de la concession;

2^o Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien.

ART. 16. Tous les terrains, bâtis ou non, et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit, définitivement, pour l'établissement du canal et de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit, provisoirement, pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terres à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication avec les lieux ou rivages d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

Le concessionnaire prend également à sa charge toutes indemnités pour détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et généralement pour tous dommages quelconques résultant des travaux.

Pour le cas de non-arrangement amiable dans l'acquisition des propriétés ou terrains en général, nécessaires à l'exécution du canal de Bossuyt à Courtray, l'expropriation sera poursuivie au nom du gouvernement et dans les formes voulues par les lois en vigueur sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

DIXIÈME SECTION.

Péages.

ART. 17. Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le concessionnaire jouira, à titre d'indemnité pour la dépense qu'il s'engage à faire et les soins qu'il apportera dans l'exécution du

canal de Bossuyt à Courtray, de la perception, à son profit, pendant la durée de 90 ans, des droits suivants, la capacité du bateau prise pour mesure et le tonneau de 1,000 kilogrammes :

1 ^o En destination des rives de la Lys en amont des écluses d'Harlebeck et <i>vice-versâ</i> ,	} à charge fr. 2 25 à vide, allée et retour » 60
2 ^o En destination des rives de la Lys en aval d'Harlebeck et <i>vice-versâ</i> ,	
3 ^o En destination de Swevegem et environs et <i>vice-versâ</i> ,	} à charge 2 00 à vide » 50
4 ^o Si, pendant la durée de la concession, il se construit un canal de jonction de la Lys à l'Yperlée, les bateaux destinés à passer par ce canal, paieront, pour le parcours de celui de Bossuyt à Courtray, et <i>vice-versâ</i> ,	
	} à charge 1 50 à vide » 40

ONZIÈME SECTION.

Durée de la concession, mode et conditions de l'adjudication de la concession.

ART. 18. La durée de la concession sera de 90 ans, à partir du jour où le canal concédé aura pu être livré à la navigation.

ART. 19. La concession sera offerte en adjudication publique, par voie de soumission et sous réserve de l'approbation du gouvernement.

Les soumissions devront indiquer le rabais pour cent que les soumissionnaires offriront de faire sur le montant ci-dessus stipulé du droit à percevoir par le concessionnaire. Ce rabais sera nécessairement indivisible et portera sur la totalité des droits.

Si les rabais indiqués par les soumissions ne s'élèvent pas à 5 p. %, l'auteur du projet sera déclaré concessionnaire.

S'il est fait un rabais de 5 p. % ou au-delà, celui qui aura fait le plus fort rabais sera déclaré concessionnaire, sauf l'approbation du gouvernement.

Dans ce cas, celui qui sera déclaré concessionnaire par le gouvernement, paiera à l'auteur du projet 60,000 francs.

Tous les frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession et des enquêtes préalables, seront exclusivement à la charge du concessionnaire.

Ceux d'enregistrement seront acquittés au droit fixé d'un franc.

DOUZIÈME SECTION.

Garanties, mesures coercitives et de répression.

ART. 20. Le concessionnaire, quel qu'il soit, fournira, endéans trois mois après l'adjudication, un cautionnement de fr. 100,000, en immeubles, en numéraire, en bons du trésor, ou en obligations des emprunts nationaux, et dont il obtiendra la main-levée ou le remboursement six mois après l'achèvement complet de tous les travaux, constaté par procès-verbal de l'ingénieur qui aura été chargé d'en faire la réception.

A défaut, par le concessionnaire, de fournir le cautionnement prescrit, dans le délai de trois mois, le gouvernement pourra le déclarer déchu de tous ses droits.

ART. 21. Si, aux époques stipulées à l'art. 14 du présent cahier des charges, le concessionnaire n'avait pas soumis à l'approbation du département des travaux publics les projets définitifs mentionnés au dit article, ou s'il n'avait pas exécuté les travaux de premier établissement du canal à l'époque fixée par l'art. 7, et que les retards éprouvés, soit pour la production des projets définitifs, soit pour l'achèvement des travaux, ne pussent pas être attribués avec raison à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci serait déchu de tous ses droits, et il suffira, pour que sa déchéance soit prononcée, en ce qui concerne l'époque de l'achèvement des travaux, qu'il soit constaté par un procès-verbal dressé par un ingénieur des ponts et chaussées, que le délai, endéans lequel les ouvrages devaient être exécutés, est expiré et que les travaux ne sont pas achevés.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant que, dans les

dix jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir reprocher à l'administration ou à ses agens; il ne pourrait en argumenter qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés, ou dans les dix jours au plus tard.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra baser une demande ou réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 22. En cas de déchéance du concessionnaire, le gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication à laquelle il sera procédé aux clauses et conditions du présent cahier des charges, avec cette modification, que la concession sera adjugée à celui des soumissionnaires, qui aura offert la plus forte somme, ou le prix le plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Il sera indiqué une mise à prix représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est toutefois expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu pour un prix inférieur à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier.

ART. 23. Le concessionnaire déchu de ses droits, perdra en outre le cautionnement qu'il aura fourni en conformité de ce que prescrit l'art. 20 du présent cahier des charges. Ce cautionnement sera acquis à l'État.

ART. 24. Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, et sans que celui-ci puisse, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, exiger la consignation des recettes, et même, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 30,000, sur laquelle, le cas échéant, sera récupéré le montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende.

Si la somme ci-dessus de fr. 30,000 se trouvait réduite par suite d'exécutions d'office, le gouvernement pourra toujours exiger ou opérer, comme il vient d'être dit, des consignations supplémentaires, pour en rétablir le montant.

Le gouvernement pourra en outre se rembourser des avances qu'il aurait faites en exécution de l'art. 9, en opérant les recettes directement ou par voie d'adjudication.

TROISIÈME SECTION.

Surveillance de la part du gouvernement.

ART. 25. Le gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du canal.

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire. A cet effet, celui-ci versera d'abord endéans cinq mois, après l'approbation du procès-verbal d'adjudication de la concession, dans la caisse qui lui sera indiquée, une somme de 3,000 fr., et en outre, pendant toute la durée de la concession et endéans du 1^{er} trimestre de chaque année, 200 fr. par an.

La surveillance dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle est exclusivement d'intérêt public et n'emporte aucune direction.

Tous ordres de service de la part des agents préposés à la surveillance, seront donnés par écrit; le concessionnaire aura toujours la faculté de considérer les ordres verbaux comme non avenus.

ART. 26. Si, pendant l'exécution des travaux, et même après leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art, ou aux

clauses et conditions du présent cahier des charges ou du devis spécial des travaux, et qu'ils laissent quelque chose à désirer, soit sous le rapport des dimensions, soit sous celui du mode d'exécution et de la nature ou de la qualité des matériaux, le département des travaux publics les fera démolir, en tout ou partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis; faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième à titre d'amende, serait récupéré sur le cautionnement.

QUATORZIÈME SECTION.

Agents du concessionnaire.

ART. 27. Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux, par des agents de son choix et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'entretien du canal et à la perception des droits, etc.

Toutefois les cantonniers devront être au préalable agréés par le département des travaux publics ou son délégué.

Le gouvernement accordera aux agents choisis par le concessionnaire, et sur la proposition de ce dernier, telles qualités qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions.

Ces mêmes agents seront en outre assermentés devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions. Ils devront être congédiés si le département des travaux publics l'exige.

QUINZIÈME SECTION.

Remise du canal à l'expiration de la durée de la concession.

ART. 28. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 8, et il entrera immédiatement en jouissance du canal, de ses dépendances et de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien le canal avec tous ses ouvrages et dépendances, tels que garcs, lieux de chargement et de déchargement, maisons de gardes et de surveillants, bureau de perception et maison d'agence générale ou d'administration, machines, et en général tous autres objets immobiliers.

Dans les cinq années qui précéderont immédiatement le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal concédé et de les employer à établir en bon état ce canal et toutes ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, ils resteront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée à dire d'experts.

Le concessionnaire conservera également la propriété de tous objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, et il pourra exiger que le gouvernement les reprenne à dire d'experts; de son côté, le gouvernement pourra en exiger la cession, également à dire d'experts.

SEIZIÈME SECTION.

Contentieux.

ART. 29. Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et les concessionnaires à l'occasion ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront soumises et décidées à et par trois arbitres. Leur décision sera définitive; les parties contractantes renoncent, dès à présent pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation.

Les parties ont désigné pour leurs arbitres communs, le président de la cour d'appel de

Bruxelles, le procureur-général près la même cour et le président du tribunal de première instance de la même ville.

DIX-SEPTIÈME SECTION.

Faculté pour le concessionnaire de former une société en nom collectif ou anonyme avec émission d'actions.

ART. 30. Le concessionnaire pourra céder ses droits à telle société qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs, à cet égard, aux lois sur la matière.

DIX-HUITIÈME SECTION.

Domicile du concessionnaire.

ART. 31. Le concessionnaire sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où lui sera adressée toute la correspondance; si plusieurs personnes se réunissent pour soumissionner l'entreprise, elles devront avoir constamment un mandataire spécial, ayant pouvoir de les représenter et d'agir en leur nom, en tout ce qui concerne la concession. Elles seront en outre solidaires pour toute l'entreprise.

Si, en exécution de l'art. 30, le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations, qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

En cas de non-désignation de l'un des membres ou administrateurs de la compagnie ou de non-élection de domicile par le membre ou administrateur désigné, toute signification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la province de Brabant.

Bruxelles, le 5 mai 1838.

Proposé par le demandeur en concession,

F. VERRUE-LAFRANCO.

Articles supplémentaires.

1° Les écluses seront à sas et en pierres et briques; les sas auront les mêmes dimensions que ceux du canal d'Antoing.

2° Si on fait usage de la faculté de construire une partie souterraine, la moindre épaisseur de la voûte sera de 50 centimètres.

3° Les machines d'alimentation seront toutes métalliques, sans qu'il entre du bois dans leur système.

4° Le concessionnaire s'engage, pendant toute la durée de la concession, hors les temps de chômage, ordinairement fixés du 15 août au 15 octobre de chaque année, à maintenir les eaux du canal à l'étiage de 2^m,10 au-dessus des buscs des écluses.

Bruxelles, 25 mai 1838.

F. VERRUE-LAFRANCO.

CANAL FRANÇAIS DE ROUBAIX.

(Nos 3 A 8 INCLUS.)

N° 3.

Loi du 8 juin 1825, autorisant la concession primitive du canal de Roubaix, et tarif y annexé.

Au château des Tuileries, le 8 juin 1825.

Charles, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre, à tous présents et à venir, salut :

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté ;

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du canal à établir dans la vallée de la Marque, avec embranchement sur la ville de Roubaix.

Cette concession sera perpétuelle : elle sera donnée au rabais, sur les prix du tarif ci-annexé.

ART. 2. L'offre faite par la ville de Roubaix de concourir aux dépenses du dit canal, moyennant une annuité de fr. 20,000, payables pendant trente années successives, conformément à la délibération du conseil municipal, en date du 3 octobre 1822, est acceptée.

Est également acceptée l'offre faite par le département du Nord, de concourir aux mêmes dépenses moyennant une annuité de fr. 10,000, payables pendant vingt-cinq années successives, conformément à la délibération du conseil général en date du 12 septembre 1822.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous ce jourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État ; voulons, en conséquence, qu'elle soit gardée et observée dans tout notre royaume, terres et pays de notre obéissance.

Si donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et pour les rendre plus notoires à tous nos sujets, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera, car tel est notre plaisir ; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre scel.

Donné en notre château des Tuileries, le huitième jour du mois de juin, de l'an de grâce 1825 et de notre règne le premier.

CHARLES.

Par le roi :

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

CORBIÈRE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice,

Comte de PEYRONNET.

TARIF ANNEXÉ A LA LOI DU 8 JUIN 1825.

Maximum du tarif des droits de navigation à percevoir sur le canal de Roubaix.

Nota. Les droits devront être perçus par distance parcourue ou à parcourir; chaque distance sera de cinq kilomètres. La perception se fera sur la remonte comme sur la descente, en kilomètres et en kilogrammes, et comme il suit :

ART. 1^{er}. Par cinquante kilogrammes (ou cent livres) de tous produits ou marchandises quelconques autres que ceux désignés ci-dessous, art. 2, deux centimes.

ART. 2. Le sable, les pierres, les cendres de bois ou de houille ne paieront que la moitié du droit ci-dessus, c'est-à-dire par cinquante kilogrammes, un centime.

ART. 3. Les bateaux vides ne paieront que la moitié du droit qui serait perçu s'ils étaient chargés des objets désignés par l'art. 2.

ART. 4. Le droit de station dans chaque port, sera, par jour de vingt-quatre heures, et non compris les deux premiers jours d'arrivée et les deux derniers avant le départ, de dix centimes par tonneau de mille kilogrammes pour les bateaux chargés, et de cinq centimes par tonneau pour les bateaux vides.

ART. 5. Lorsqu'un bateau jaugera moins de dix tonneaux, il paiera comme s'il avait ce tonnage, soit dans le trajet, soit en station dans les ports.

Paris, le 23 mars 1825.

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,

BECCUEY.

Approuvé le 24 mars 1825 :

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

CORBIERE.

N^o 4.

Cahier de charges arrêté le 2 juillet 1825, pour la concession primitive du canal de Roubaix.

ART. 1^{er}. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer pour le 1^{er} janvier 1829, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection du canal de Roubaix, dont la dépense est évaluée par l'ingénieur en chef du département du Nord, à la somme de 1,730,000 fr.

Elle sera tenue de se conformer, dans l'exécution des ouvrages, aux plans et projets généraux approuvés par M. le directeur-général des ponts et chaussées, en conséquence de l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 19 juin 1824; néanmoins elle aura la faculté de proposer de faire aux plans arrêtés les modifications dont ils lui paraîtront susceptibles, pourvu qu'elles ne changent rien au tracé général du canal, à sa profondeur d'eau et aux dimensions de ses écluses. Ces propositions ne pourront avoir d'effet que sous l'approbation de M. le directeur général.

La compagnie ne pourra se prévaloir de l'estimation exprimée ci-dessus, pour réclamer aucune espèce d'indemnité dans le cas où la dépense effective excéderait l'évaluation énoncée.

Elle aura droit de recevoir, comme aurait reçu le gouvernement, l'annuité de 20,000 fr. que la ville de Roubaix a votée pour 30 années successives, et l'annuité de 10,000 que le département du Nord s'est également engagé à payer pendant 25 années.

ART. 2. La compagnie contracte en outre l'obligation spéciale de construire, à ses frais, des ponts dans les endroits où les communications qui existent maintenant seront coupées par le canal, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

ART. 3. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, gares, bassins, rigoles, réservoirs, à la pose des machines à vapeur sur un espace dont l'étendue sera limitée par l'administration, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie sur ses propres deniers. La compagnie est mise aux droits du gouvernement, pour en poursuivre, au besoin, l'expropriation, conformément aux dispositions établies par les lois sur la matière, dans le cas où elle ne pourrait pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires.

Elle aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terre prescrits par les projets approuvés, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

ART. 4. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par les concessionnaires.

ART. 5. La compagnie, pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, sera tenue cependant de se soumettre au contrôle de l'administration. Le contrôle ne s'exercera en aucune manière sur le détail de l'exécution des ouvrages; il n'aura d'autre objet que d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des dispositions générales qui leur sont obligatoirement prescrites. Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception par un commissaire que l'administration délèguera à cet effet, et qui sera chargé de reconnaître si la compagnie concessionnaire a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées. Il sera procédé, également en présence de ce commissaire, à la pose de repères fixes et invariables, à l'aide desquels on pourra s'assurer, en tout temps, si le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage reste constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement du fond de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

ART. 6. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte comme celle de la Deule, sauf les temps ordinaires du chômage, dont la durée ne pourra pas excéder six semaines. A cet effet, l'état du canal sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et de réparations soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge de la compagnie.

ART. 7. Après l'achèvement des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du canal et de ses dépendances. Il sera dressé en même temps, un état descriptif des ponts, aqueducs, écluses, etc., et autres ouvrages d'art qui doivent être établis en vertu des conditions du présent traité.

Les procès-verbaux de bornage, le plan cadastral et l'état descriptif, dûment arrêtés en double expédition, seront ajoutés aux annexes du présent traité, pour servir aux récolements qui pourront être faits lors des visites annuelles du canal, prescrites par l'article précédent.

ART. 8. Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire par les articles précédents et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède à perpétuité la jouissance du canal et de toutes ses dépendances.

Cette jouissance se compose de la perception des droits de navigation déterminés par le tarif annexé (déduction faite du rabais produit par l'adjudication), de l'exercice du droit de pêche, de l'ensemencement des digues et talus, et de la faculté de planter sur les francs-bords. Les plantations seront exploitées conformément aux réglemens sur la coupe des arbres du domaine public.

La concession de ces divers avantages appartiendra à la compagnie qui consentira au plus fort rabais sur le tarif qui servira de base à l'adjudication.

ART. 9. Faute par la compagnie, après avoir été mise en demeure, d'avoir exécuté les travaux et les diverses obligations qu'elle contracte par la présente convention, elle encourra la déchéance, et une nouvelle adjudication sera ouverte sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux provisionnés, des terrains acquis et payés.

La compagnie évincée recevra des nouveaux concessionnaires la valeur que l'adjudication aura déterminée pour ces ouvrages, matériaux et terrains.

Le cautionnement (ou la partie du cautionnement non encore restituée) demeurera acquis à l'État à titre de dommages et intérêts.

ART. 10. La compagnie s'oblige à porter, dans le mois qui suivra l'adjudication, au dixième du montant de l'estimation, le dépôt préalable qu'elle aura fait pour être admise à soumissionner; si, à l'expiration du mois, le dépôt n'est pas ainsi complété, la concession sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal à titre de dommages et intérêts.

Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites pour le dépôt lui-même, et l'un et l'autre seront rendus par parties, à mesure que les travaux exécutés par les concessionnaires s'élèveront à des sommes équivalentes.

ART. 11. La compagnie pourra établir, à ses frais, des agents, tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations et la conservation des ouvrages.

ART. 12. L'impôt sera calculé en raison de la superficie qu'occuperont les biefs à ciel ouvert, et le montant en sera fixé dans les proportions assignées aux meilleures terres situées dans les communes que le canal traversera; les maisons éclusières et autres bâtiments seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

ART. 13. Le volume d'eau que la compagnie sera tenue d'amener à Roubaix, sera de 2,000 mètres cubes (environ 100 pouces de fontainier), au moins par 24 heures, et aux époques des sécheresses.

ART. 14. La compagnie aura la faculté, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à sa spéculation.

Les actes auxquels donnera lieu la formation de la société, ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

ART. 15. Le tarif des droits de péage, annexé au présent cahier des charges et signé par le concessionnaire, ne pourra être modifié que du consentement mutuel du gouvernement et du concessionnaire, et, dans tous les cas, il ne pourra être fait au dit tarif aucune augmentation qu'en vertu d'une loi.

ART. 16. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et la compagnie sur l'interprétation des clauses et conditions ci-dessus énoncées, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf le recours au conseil d'État.

ART. 17. Le présent acte ne sera passible, pour frais d'enregistrement, que du droit fixe d'un franc.

ART. 18. La concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification par une ordonnance royale.

Paris, le 2 juillet 1825.

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,

BEQUEY.

Approuvé par le ministre secrétaire d'État de l'intérieur,
Paris, le 2 juillet 1825.

CORBIÈRE.

N^o 5.

Déclaration du concessionnaire du canal de Roubaix, remise sur la demande de l'ingénieur en chef du waterstaat de la Flandre occidentale.

(24 octobre 1826.)

Le soussigné expose que, conformément aux pièces officielles ci-jointes, il ouvre un canal à grande navigation entre la Basse-Deule près Lille, et la frontière des Pays-Bas au-delà de Roubaix, près la ferme d'Avril sur le ruisseau de l'Espierre. Cette disposition résulte de la délibération de la commission mixte du 21 juin 1826, qui lui donne le droit d'ouvrir deux embranchements sur les villes de Tourcoing et de Lannoy, en passant, pour le second

embranchement, sur une portion du territoire des Pays-Bas, près de la dite ferme d'Avril, comme il est marqué au plan annexé à la dite délibération.

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

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

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

Il fait ces promesses sous les restrictions suivantes :

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

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

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

4° Enfin que les écluses seront entièrement en maçonnerie.

Il ajoute que l'alimentation de son canal devant avoir lieu, dans les temps de sécheresses, par des machines à vapeur, et cette alimentation devant augmenter par l'ouverture du canal des Pays-Bas, il est dans ses intérêts que ce dernier canal soit navigable en 1829, afin de pouvoir créer, avec connaissance de cause, son premier établissement de machine à vapeur.

Pour assurer l'engagement pris par le présent acte, et pour servir de garantie, le soussigné offre de prendre un intérêt de 100,000 fr. dans la concession du dit canal des Pays-Bas, après toutefois qu'il aura eu connaissance des devis et du résultat de l'adjudication.

Fait à Lille, le 24 octobre 1826.

L. BRAME.

N^o 6.

Loi du 9 juillet 1836, autorisant une nouvelle adjudication du canal de Roubaix, la concession comprenant le prolongement du canal jusqu'à la frontière belge.

Au palais de Neuilly, le 9 juillet 1836.

Louis-Philippe, roi des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le gouvernement est autorisé à procéder de nouveau, par la voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du canal de la Deule à Roubaix, déjà ordonnée par la loi du 8 juin 1825.

La concession comprendra le prolongement de ce même canal jusqu'à la frontière belge.

ART. 2. Cette concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle sera donnée au rabais sur le prix du tarif de la susdite loi, réduit d'un quart.

ART. 3. Le concessionnaire du canal sera mis en possession des travaux déjà faits et des terrains achetés pour leur continuation ; mais il sera tenu de rembourser au sieur Brame, précédent concessionnaire, la valeur qui sera préalablement fixée par le ministre des travaux publics, d'après une expertise faite dans les formes déterminées par l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807.

ART. 4. Le concessionnaire sera tenu d'indemniser l'État, en principal, intérêts et frais, de toutes condamnations qui pourraient être prononcées en vertu de l'art. 11 de l'acte de concession du canal de la Sensée.

Le canal de Roubaix, depuis la Deule jusqu'à la frontière, est affecté à la garantie de la présente clause, et il sera pris hypothèque, au nom de l'État, sur ce canal.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous ce jourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 9^e jour du mois de juillet, l'an 1836.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département du commerce et des travaux publics,

PASSY.

N^o 7.

Ordonnance royale du 21 mars 1837, prescrivant, en exécution de la loi du 9 juillet 1836, une nouvelle adjudication du canal de Roubaix.

Paris, 21 mars 1837.

Louis-Philippe, roi des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ;

Vu la loi du 8 juin 1825, qui autorise le gouvernement à procéder à la concession du canal de Roubaix, département du Nord ;

Vu l'ordonnance royale en date du 30 novembre 1825, qui approuve l'adjudication de cette concession au sieur Brame ;

Vu la loi du 9 juillet 1836, qui autorise le gouvernement à procéder de nouveau, par voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du canal de la Deule à Roubaix, en comprenant dans cette concession le prolongement de ce même canal jusqu'à la frontière belge ;

Vu le procès-verbal d'expertise des travaux faits et des terrains achetés par le sieur Brame pour l'exécution du canal de la Deule à Roubaix, y compris le prolongement jusqu'à la frontière de Belgique, le dit procès-verbal commencé le 15 août 1836 et clos le 4 octobre suivant ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 29 novembre 1836 ;

Vu le cahier des charges, approuvé le 20 de ce mois par notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Il sera procédé, conformément à la loi du 9 juillet 1836, à l'adjudication publique de la concession du canal de la Deule à Roubaix, y compris le prolongement de ce même canal jusqu'à la frontière belge.

ART. 2. L'adjudication aura lieu conformément au cahier des charges approuvé le 20 mars

courant, par notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; elle sera passée au rabais sur le prix du tarif annexé à la loi du 8 juin 1825 et réduit d'un quart.

ART. 3. Le cahier des charges ci-dessus visé restera annexé à la présente ordonnance.

ART. 4. L'adjudication sera soumise à l'approbation de notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

ART. 5. Notre ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Fait au palais des Tuileries, le 21 mars 1837.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

*Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics,
de l'agriculture et du commerce,*

N. MARTIN (du Nord).

Pour ampliation :

*Le maître des requêtes secrétaire-général du ministère des travaux publics,
de l'agriculture et du commerce,*

J. BOULAY.

N^o 8.

Cahier de charges arrêté le 20 mars 1837, pour la réadjudication de la concession du canal de Roubaix.

ART. 1^{er}. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, dans le délai de 3 ans, à dater de l'homologation de l'adjudication, tous les travaux nécessaires à l'achèvement du canal de la Deule à Roubaix, et au prolongement de ce canal, de Roubaix jusqu'à la frontière belge. Les travaux à faire seront exécutés dans les dimensions et suivant le profil des travaux déjà exécutés.

Quel que soit le montant des dépenses à effectuer et qu'elle qu'en puisse être la cause, le concessionnaire ne pourra s'en prévaloir pour réclamer aucune indemnité.

ART. 2. Le concessionnaire contracte, en outre, l'obligation spéciale de construire à ses frais des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les communications qui existent actuellement se trouveraient interceptées, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par le fait de l'exécution des ouvrages du canal et de ses dépendances.

Les ponts fixes du canal auront entre les têtes la largeur ci-après exprimée, savoir : pour les routes royales, 8 mètres et 10 mètres aux abords des villes; 7 mètres pour les routes départementales et 5 mètres pour les chemins vicinaux. Dans les mêmes circonstances, les pentes aux abords ne pourront excéder respectivement 4, 5 et 6 centimètres par mètre. Il sera réservé entre l'intrados des voûtes, le dessous du tablier et la surface de l'eau dans le canal, un intervalle de 3^m,50 pour ne pas entraver le passage des bateaux chargés de marchandises encombrantes.

Si les ponts sont mobiles, ils auront des trottoirs et une seule voie charretière.

ART. 3. Le concessionnaire s'engage à exécuter tous les travaux suivant les règles de l'art et à n'employer que des matériaux de bonne qualité.

ART. 4. Pendant la durée des travaux, qu'il exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, ainsi que pour l'entretien et la réparation de ces mêmes travaux, le concessionnaire sera tenu de se soumettre au contrôle de l'administration. Ce contrôle ne s'exercera pas sur les détails de l'exécution des ouvrages; il n'aura d'autre objet que

d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions générales qui lui sont obligatoirement prescrites.

ART. 5. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, gares, bassins, rigoles, réservoirs, à la pose des machines à vapeur sur un espace dont l'étendue sera limitée par l'administration, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par le concessionnaire. Le concessionnaire est mis aux droits du gouvernement pour en poursuivre au besoin l'expropriation, conformément aux lois, dans le cas où il ne pourrait pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires.

ART. 6. Le concessionnaire aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terre nécessaires à l'exécution des projets approuvés.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômages, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par le concessionnaire.

ART. 7. L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Il pourra en conséquence se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'emprunt nécessaires à la confection de son canal ; il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois, aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sans que, dans aucun cas, le concessionnaire puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

ART. 8. A mesure que les travaux seront exécutés dans les différents biefs, et que ces biefs et les écluses qui en dépendent pourront être livrés à la circulation, le concessionnaire est autorisé à percevoir immédiatement, dans l'étendue des parties où ces ouvrages seront terminés et reçus, les droits énoncés au tarif dont il est parlé ci-après.

La réception partielle de ces différents ouvrages ne dispensera pas de la réception générale prescrite par l'article suivant, et qui devra avoir lieu après l'exécution de la totalité de l'entreprise.

ART. 9. Lorsque les travaux seront complètement terminés, il sera procédé à leur réception générale, en présence des commissaires que l'administration désignera à cet effet, et qui seront chargés de reconnaître si le concessionnaire a bien rempli les obligations qui lui étaient imposées ; il sera procédé, également en présence des commissaires, à la reconnaissance et à la graduation des échelles métriques que le concessionnaire aura dû faire tracer préalablement sur les bajoyers d'amont et d'aval des écluses, et sur les culées des ponts, aqueducs, déversoirs, réservoirs, etc. Le point zéro de ces échelles correspondra à la profondeur prescrite pour le mouillage et, dans chaque bief, cette profondeur sera rapportée au busc des écluses et au radier des autres ouvrages d'art. Le but de cette mesure est de donner les moyens de s'assurer si, en tout temps, le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage est constamment le même et si la surface des eaux ne s'est pas insensiblement relevée par l'exhaussement de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

Les procès-verbaux des commissaires devront être soumis à l'approbation du gouvernement.

ART. 10. Après l'achèvement des travaux, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de toutes ses dépendances. Il sera dressé en même temps un état descriptif des ponts, aqueducs, écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent traité. Deux expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, seront déposées, l'une au ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, l'autre aux archives de la préfecture du département du Nord. Les frais de ces expéditions seront à la charge du concessionnaire.

ART. 11. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment tenus en bon état et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les cas de force majeure et les temps ordinaires de chômage, dont la durée ne pourra excéder deux mois chaque année.

L'état du canal sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge du concessionnaire.

ART. 12. Le concessionnaire sera assujéti aux règlements administratifs qui interviendront pour la police de la navigation.

Il sera tenu d'élire dans le département du Nord, un domicile auquel toutes significations lui seront régulièrement faites pour les actes qui se rattacheront à l'entreprise qui fait l'objet du présent cahier des charges.

ART. 13. Les frais de visite et de réception des travaux seront supportés par le concessionnaire.

Ces frais seront réglés par le directeur-général des ponts et chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur-général, pour être distribué à qui de droit.

ART. 14. Le concessionnaire sera mis en possession des travaux déjà faits et des terrains achetés pour leur continuation; les dits terrains et travaux mentionnés dans le procès-verbal d'expertise, dressé sous la date du 4 octobre 1836; mais il sera tenu de rembourser au sieur Brame, précédent concessionnaire, la somme de 1,687,000 fr., représentant la valeur des dits travaux et terrains.

Ce paiement aura lieu, sous peine de déchéance de la présente concession, dans l'année qui suivra l'adjudication de la concession, avec intérêts à partir du jour où le concessionnaire sera mis en possession des dits terrains et travaux. Le concessionnaire sera tenu en outre de payer, dans le mois qui suivra l'adjudication, entre les mains de MM. Davaine et de La Serre, la somme de 1,630 fr., à laquelle demeurent fixés les frais de l'expertise dont ils ont été chargés en exécution de la loi du 9 juillet 1836.

ART. 15. Le volume d'eau que le concessionnaire sera tenu d'amener à Roubaix sera de 2,000 mètres cubes (environ 100 pouces de fontainier) au moins par vingt-quatre heures, aux époques de sécheresses.

ART. 16. Pour indemniser le concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède pour 99 ans, à dater du terme fixé par l'art. 1^{er} pour l'exécution des travaux, la jouissance du canal et de ses dépendances.

Cette jouissance se composera de la perception des droits de péages, conformément au tarif annexé à la loi du 8 juin 1825, diminué d'un quart en exécution de l'art. 2 de la loi du 9 juillet 1836, et sauf le rabais qui résultera de l'adjudication; elle se composera aussi de l'exercice du droit de pêche et de la faculté de semer et de planter sur les talus, digues, levées et francs-bords du canal.

Les plantations seront exploitées conformément aux règlements sur la coupe des arbres du domaine public.

Le concessionnaire est autorisé à réclamer à son profit le bénéfice de l'application de l'art. 2 de la loi du 8 juin 1825, mais les instances et poursuites qu'il engagera à cet effet auront lieu entièrement à ses frais, risques et périls, et le gouvernement n'entend se charger vis-à-vis de lui d'aucune garantie quelconque.

ART. 17. La concession sera dévolue à celui des concurrents qui offrira le plus fort rabais sur les droits énoncés au tarif ci-dessus mentionné.

ART. 18. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou chemins de fer qui traverseraient la ligne du canal projeté, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction et à la navigation du canal.

Toute exécution et toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est située le canal projeté ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à une demande en indemnité de la part du concessionnaire du canal qui fait l'objet de la présente concession.

ART. 19. Le concessionnaire établira à ses frais des agents tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations et la conservation des ouvrages, la manœuvre des écluses, ponts mobiles, etc.

Les agents chargés de la manœuvre des eaux, ainsi que les pontonniers, seront commissionnés par l'administration.

ART. 20. Il aura la faculté, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à l'entreprise.

Les actes auxquels donnerait lieu la formation de cette société, ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

ART. 21. La contribution foncière à laquelle le canal et ses dépendances pourront être soumis, sera à la charge du concessionnaire pendant toute la durée de la concession.

ART. 22. Pour être admis à soumissionner, tout concurrent devra avoir fait préalablement, à la caisse du receveur-général du département du Nord, un dépôt de garantie de la somme de 300,000 fr. Cette somme pourra être déposée en numéraire ou en inscriptions de rente 5, 4, $4\frac{1}{2}$ ou 3 p. $\%$, en bons ou autres effets du trésor, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Les inscriptions en rentes sur l'État seront admises, savoir : les rentes 3 p. $\%$ au cours de 75 fr., et les rentes 4, $4\frac{1}{2}$ et 5 p. $\%$ au pair.

Le dépôt de garantie de la soumission qui aura été admise, sera rendu au concessionnaire aussitôt qu'il aura satisfait aux obligations qui lui sont imposées par l'art. 14 du présent cahier des charges.

S'il n'a pas satisfait à ces obligations dans le délai fixé, il sera déchu, ainsi qu'il a déjà été dit, de la présente concession, et le cautionnement restera dévolu à titre de dommages et intérêts, moitié au sieur Brame, moitié au trésor public.

Le sieur Brame est dispensé du dépôt de garantie dont il s'agit, à raison des travaux faits et qui représentent bien au-delà de la somme exigée des autres concurrents.

ART. 23. A l'époque de l'expiration de la dite concession, l'État, par le fait seul de cette expiration, sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, dans la propriété des terrains désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 10 du présent cahier des charges. Le gouvernement reprendra immédiatement la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

Le concessionnaire sera obligé de remettre en bon état d'entretien le canal, les ouvrages d'art, chemins de halage, levées, bassins, gares, perrés et autres dépendances du canal. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Les arbres plantés sur les bords du canal ne pourront être abattus dans les dix dernières années de la concession.

ART. 24. Faute par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le canal dans le délai fixé par l'art. 1^{er}, ou même d'avoir porté successivement ses dépenses à des sommes telles que le tiers du canal soit achevé au bout de la moitié du temps accordé pour la durée des travaux, et les deux tiers au bout des trois quarts du même temps; faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux concessionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les soumissions pourront être inférieures à cette mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire, sous la réserve des droits à exercer par le sieur Brame, en vertu de l'art. 14 du présent cahier des charges, la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits ouvrages, matériaux et terrains.

Si l'adjudication ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée dans les mêmes formes et sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans succès, le concessionnaire sera définitivement déchu. Les terrains achetés, les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés seront vendus aux enchères publiques. Le prix de cette vente sera employé jusqu'à due

concurrence, à faire disparaître toute cause d'insalubrité ou de préjudice pour le pays, résultant des travaux exécutés. L'excédant, s'il en existe, sera remis au concessionnaire évincé, sauf les droits que des tiers pourraient avoir à exercer.

La présente stipulation n'est point applicable au cas où la cause de l'interruption et de la non-confection des travaux, proviendrait de force majeure dûment constatée.

ART. 25. Conformément à la loi du 9 juillet 1836, le concessionnaire sera tenu d'indemniser l'État en principal, intérêts et frais, de toutes condamnations qui pourraient être prononcées en vertu de l'art. 11 de l'acte de concession du canal de la Sensée.

Le canal de Roubaix, depuis la Deule jusqu'à la frontière, est affecté à la garantie de la présente clause, et il sera pris à cet effet hypothèque au nom de l'État sur le canal.

ART. 26. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et le concessionnaire sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au conseil d'État.

Présenté à l'approbation de M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 18 mars 1837.

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,

LEGRAND.

Approuvé. Paris, le 20 mars 1837.

Le ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

N. MARTIN (du Nord).

CANAL DE L'ESPIERRE.

Demande en concession du sieur F. CORBISIER, et pièces de l'enquête.

(N^{os} 9 A 28 INCLUS.)

N^o 9.

Demande formée le 20 octobre 1833, par le sieur F. Corbisier, à l'effet d'obtenir la concession du canal de l'Espierre.

A SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES.

SIRE,

Le soussigné Frédéric Corbisier, négociant, demeurant à Mons, tant en son nom qu'au nom de la compagnie qu'il représente, vient respectueusement prier Votre Majesté d'ordonner la mise en adjudication du canal de l'Espierre, après que l'avant-projet ci-joint, aura subi, suivant les formes prescrites par l'arrêté du 18 juillet 1832, l'enquête voulue par la loi du 19 du même mois.

Depuis plusieurs années, Sire, le commerce du Hainaut réclame le creusement de ce canal, qui, réunissant l'Escaut au canal français de Roubaix, ouvrirait à nos exportations une nouvelle route vers le centre du département du Nord. Déjà Votre Majesté a souvent entendu énumérer les avantages qu'offrirait au pays un travail si utile, dont l'exécution n'a été que trop long-temps arrêtée par la politique ombrageuse et mesquine du gouvernement déchu.

La houille est le plus puissant agent de l'industrie manufacturière des villes de Lille, Roubaix, Tourcoing et Lannoy, principaux foyers de production d'un des plus riches départements de France; l'extension que prennent chaque jour les fabriques dans ces localités, l'accroissement de population qui est la suite nécessaire d'un mouvement commercial si considérable, y font progressivement augmenter le besoin du combustible, de la chaux et de la pierre à bâtir.

La Belgique, Sire, pourrait seule fournir à la Flandre française ces trois objets de première nécessité, et cependant les houilles d'Anzin combattent encore avantageusement les charbons de Mons sur les marchés de cette province, où ceux-ci ne parviennent qu'après avoir suivi, par de longs détours de près de 30 lieues, une ligne de navigation extrêmement coûteuse; actuellement les charbons belges qui se consomment à Lille, à Roubaix et sur les bords de la Haute-Lys, ne peuvent fréquenter que la voie de la Scarpe ou celle de la Sensée, et la pierre et la chaux de Tournay n'ont d'autre route que les chaussées ordinaires. La lenteur et la cherté de ces communications arrêtent le développement dont est susceptible le commerce de ces différentes matières, et empêchent surtout l'agriculture de multiplier l'usage d'un engrais précieux.

Le canal de l'Espierre, partant de l'Escaut à la hauteur de Warcoing et allant rejoindre le canal de Roubaix, qui est déjà creusé jusqu'à la frontière, réduirait considérablement le trajet que les houilles de Mons ont à parcourir pour arriver à Lille, assurerait à ces houilles, à l'exclusion de celles d'Anzin, la consommation du combustible nécessaire aux nombreuses

usines de Roubaix et des environs, et procurerait aux carrières et aux fours à chaux de Tournay une économie notable sur les frais actuels de transport. Les conséquences d'un semblable résultat, Sire, n'ont pas échappé à l'œil pénétrant de Votre Majesté, et, plus d'une fois, elle a daigné témoigner l'intérêt qu'elle porte au projet qui lui est soumis aujourd'hui.

Enhardie par les dispositions bienveillantes de Votre Majesté et intimement convaincue qu'elle fait en cela un acte éminemment utile au pays, la compagnie que le soussigné représente, pressera de tous ses moyens l'exécution de ce projet auquel un ingénieur distingué du corps des ponts et chaussées, M. De Brock, a consacré de longues études.

Quels que soient les obstacles que des intérêts privés ou des préventions de localité pourraient susciter encore, la protection de Votre Majesté est d'un heureux augure pour le succès de l'entreprise, à laquelle cette compagnie désire se livrer.

Le soussigné, Sire, prie Votre Majesté d'agréer l'expression de son profond respect.

Mons, le 20 octobre 1833.

FRED. CORBISSIER.

CANAL DE L'ESPIERRE.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES. — AVANT-PROJET.

L'exécution du canal de l'Espierre doit être envisagée sous deux points de vue distincts.

Une première question à résoudre se présente d'abord :

« Si les Français ne prolongent pas le canal de Roubaix jusqu'à la Deule, le canal belge présentera-t-il, par lui-même, des résultats tels que son exécution isolée puisse être profitable au pays et, par conséquent, à ceux qui consacreront leurs capitaux à ce travail? »

Le charbon de Mons se paie à Roubaix, de 25 à 26 francs le tonneau; si nous décomposons ce prix, nous avons le calcul suivant :

Prix au rivage de Mons	fr.	10 00
Droit d'entrée en France		4 00
Fret de Mons à Roubaix		9 50
Droit d'octroi et transport du bateau à l'usine (le canal ne va pas jusqu'à la ville).		2 00
Total	fr.	25 50

Par le canal de l'Espierre, le tonneau du même charbon, rendu à Roubaix, coûterait :

Au rivage de Mons.	fr.	10 00
Droit d'entrée		4 00
Fret de Mons à Warcoing dans l'Escaut		3 50
Fret de Warcoing à Roubaix, non compris le péage.		0 50
Droit d'octroi et transport du bateau à l'usine (le canal allant jusqu'à la ville.).		1 50
Total	fr.	19 50
Différence		6 00

Somme égale à celle ci-dessus fr. 25 50

Il s'agit maintenant de rechercher de combien cette différence de 6 fr. devra être réduite par le péage destiné à couvrir la dépense du canal de l'Espierre, et par le péage qui sera perçu sur la branche du canal français, comprise entre la frontière de Roubaix.

Si le canal de l'Espierre s'exécute en grande section, il coûtera 1,100,000 francs; si, au contraire, la moyenne section est préférée, la somme à dépenser ne s'élèvera pas au-delà de 800,000 francs.

Les intérêts des fonds, l'entretien, l'exploitation du canal et la prime de gain de l'entrepreneur, ne peuvent être calculés au-dessous de 10 p. % du capital employé. Cela posé, dans la première hypothèse, le péage devra rapporter 110,000 fr., dans la seconde 80,000 fr.

Or, le transport annuel des houilles, pierres et chaux, qui se fait actuellement dans cette

direction, peut être évalué à 45,000 tonneaux, quantité qui est susceptible de s'accroître jusqu'à 55,000 et même jusqu'à 60,000 tonneaux, par une diminution sensible dans le prix du fret.

Si l'on suppose que le péage établi sur la partie française, monte à 50 centimes par tonneau, quelles que soient les éventualités de l'avenir, on reconnaîtra que le droit sur le canal belge devra être au moins de fr. 1-75 ; faisant l'application de ce taux aux trois chiffres indiqués ci-dessus pour le tonnage présumé, le produit serait ou fr. 78,750, ou fr. 96,250, ou enfin, fr. 105,000.

Nous avons vu que la différence de frais résultant de la nouvelle route, présenterait d'abord un chiffre de 6 fr. ; si nous en retranchons les 2 fr. de droits, il restera 4 fr. d'économie réelle, et, sans contredit, cette économie est suffisante pour déterminer une augmentation importante dans la consommation.

Ainsi, dans tout état de choses, le canal de l'Espierre peut être exécuté, même en grande section, jusqu'à Roubaix, d'une manière très favorable au pays, quel que soit, du reste, le sort réservé à la jonction du canal de Roubaix à la Deule.

La seconde question qu'il faut examiner, est celle-ci :

« Quels avantages le canal de l'Espierre procurerait-il au pays et à l'entrepreneur, si le canal de Roubaix se prolonge jusqu'à la Deule ? »

Suivant nous, la réponse à faire à cette demande est subordonnée à la solution d'une question préalable, savoir : « La partie souterraine du canal de Roubaix sera-t-elle exécutée en grande ou en moyenne section ? »

Ces travaux souterrains seront fort dispendieux et, avant de se déterminer à les entreprendre, les concessionnaires du canal examineront s'ils peuvent en espérer, non-seulement un intérêt raisonnable des sommes qu'il leur reste à dépenser, mais encore un certain intérêt, quelque modique qu'il soit, des frais considérables qu'ils ont déjà faits.

Le percement souterrain en grande section coûterait certainement deux cinquièmes de plus qu'en section moyenne. Si c'est celle-ci qu'on adopte, les eaux de la Marque suffiront pour l'alimentation ; dans l'autre cas, il faudra recourir à une alimentation artificielle, au moyen de machines à vapeur.

Par suite de ces diverses circonstances, les frais de transport, si l'on était forcé d'exécuter la grande section, augmenteraient nécessairement, pour aller de Roubaix à Lille, et le tonneau de houille ne se vendant, dans cette dernière ville, que de 23 à 24 fr., l'économie de 4 fr., qui est certaine pour Roubaix, pourrait se trouver réduite presque à rien, quand on arriverait sur le marché du chef-lieu du département du Nord.

Ces observations nous portent à croire que les concessionnaires français se prononceront pour la moyenne section, avec d'autant plus de raison que celle-ci serait fréquentée par des bateaux de 85 à 90 tonneaux, tandis que l'autre n'aurait jamais, comme la Deule et la Scarpe, que des bateaux du port moyen de 120 tonneaux.

Jusqu'à ce que l'alternative que nous venons d'exposer, ait fait place à une détermination définitive, il nous sera impossible d'assigner à la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à la Deule, un résultat précis pour ce qui regarde le canal de l'Espierre ; toutefois, nous osons dire d'avance que la préférence étant accordée à la moyenne section, nous pourrions suivre cette voie avec avantage pour nous rendre à Lille ; mais, dans la supposition contraire, la route actuelle serait à peu près aussi économique que la route nouvelle.

Quoi qu'il en soit, l'incertitude qui reste encore dans l'esprit de beaucoup de personnes, à cet égard, nous fait un devoir de demander que l'enquête qui doit avoir pour objet le canal de l'Espierre, s'ouvre sur le projet en grande section, avec cette condition cependant, que le concessionnaire aura la faculté de n'exécuter que la section moyenne, si la compagnie française du canal de Roubaix se décide en faveur de celle-ci.

AVANT-PROJET.

Grande section.

Le canal suivra la direction indiquée par les plans qu'en a dressés M. l'ingénieur en chef De Brock, légèrement modifiés vers l'Escaut, afin de le rapprocher des rivages de Warcoing.

Cette modification offre en outre l'avantage de faire arriver le canal dans l'Escaut à un point plus favorablement situé pour placer, lors de la canalisation de ce fleuve, le barrage qui, d'après les anciens plans, doit aider au dessèchement du marais d'Hérinnes.

Le tracé part de la frontière, à l'endroit où vient aboutir l'extrémité du canal de Roubaix, longe le ruisseau de l'Espierre qu'il coupe en plusieurs endroits, et arrive au-dessous de St-Léger; là, il quitte le milieu de la vallée, en appuyant légèrement à gauche, pour aller atteindre l'Escaut près des rivages de Warcoing.

Un redressement de la rivière devra avoir lieu en cet endroit.

Le canal aura 10 mètres de largeur au plafond, avec des digues dont les talus auront $\frac{2}{4}$ à l'intérieur et $\frac{6}{4}$ à l'extérieur; le chemin de halage aura 4 mètres de largeur.

Dans les déblais, les talus des berges seront de 5 sur 4.

Les digues seront bordées à l'extérieur, d'une berme et d'un contre-fossé servant à leur conservation et à l'assèchement des terrains riverains.

Il sera pratiqué dans le dernier bief une gare ayant 250 mètres de longueur et 30 mètres au plafond.

Le canal dont la longueur sera de 8,550 mètres environ, et dont la pente totale sera de 7^m,80, depuis l'étiage de 2 mètres au-dessus du plafond du canal de Roubaix exécuté à la frontière, jusqu'à celui de la navigation de l'Escaut à Warcoing, sera partagé en deux biefs, le premier ayant 3,800 mètres de longueur et le second 4,750 mètres.

Les écluses, au nombre de trois, auront 2^m,60 de chute chacune.

La canalisation de l'Escaut, que la navigation et le commerce réclament depuis long-temps, exigeant une écluse ou un barrage à la hauteur de Warcoing, on a supprimé la quatrième écluse du projet de M. l'ingénieur en chef De Brock: cette écluse, qui se trouverait sans chute lors des jours de navigation, serait plus avantageusement placée dans l'Escaut même.

Il ne résultera de cette suppression aucun inconvénient, le passage des bateaux à la troisième écluse ne devant avoir lieu qu'aux jours ordinaires de navigation.

Il y aura sur le canal huit ponts pour rétablir les communications interrompues: quatre ponts-levis isolés, deux ponts sur écluse et deux ponts pour les piétons.

Les écluses auront, ainsi que leurs portes, 5^m,20 de largeur entre les bajoyers; elles seront construites sur les dimensions respectives adoptées pour le canal de Pommerœul à Antoing et suivant les plans de M. l'ingénieur en chef De Brock.

Les écluses auront des réservoirs et des portes antérieures pour l'économie des eaux.

Il sera établi des ponts, pontceaux et aqueducs en nombre suffisant pour assurer en tout temps le libre écoulement des eaux.

On élèvera dans le ruisseau de l'Espierre, au-dessus de la première écluse, un barrage pour le rehaussement des eaux de ce ruisseau, qui seront jetées dans le bief du canal, au moyen d'une prise d'eau avec vanne.

En attendant qu'elle provienne de la Marque, l'alimentation du canal aura lieu à l'aide de deux machines à vapeur. La première, de vingt chevaux, sera placée à l'Escaut dont elle élèvera les eaux à 6 mètres de hauteur; la seconde sera établie au pied de la première écluse, aura une force de dix chevaux et élèvera les eaux à 2^m,80 de hauteur.

Les eaux de l'Escaut seront conduites au deuxième bief, dans une rigole qui aura 75 centim. au plafond et 1^m,50 de profondeur; les talus auront 4 $\frac{1}{2}$ degrés.

Le chemin de halage, au pied de la rigole, n'aura que 2 mètres de largeur.

Moyenne section.

Si la moyenne section était adoptée, le canal aurait au plafond 6 mètres de largeur, avec des digues dont les talus auraient 7 sur 4 à l'intérieur et 6 sur 4 à l'extérieur. Le chemin de halage serait large de 4 mètres.

La gare à pratiquer dans le dernier bief, n'aurait que 20 mètres de plafond.

Les écluses et les portes auraient 3 mètres de distance entre les bajoyers; il y aurait 22^m,50 de longueur entre les buses d'amont et d'aval; les écluses seraient munies de réservoirs.

Les ponts auraient 3^m,20 de largeur entre les garde-fous.

Les syphons, pontceaux, aqueducs, prises d'eau, seraient les mêmes que pour la grande section.

La moyenne section ne demandant pas autant d'eau que celle-ci, deux machines à vapeur, l'une de douze chevaux et l'autre de six, suffiraient pour l'alimentation du canal.

Si, au moment de l'exécution, le concessionnaire, à cause des circonstances d'alors, trouvait bon de construire une quatrième écluse, il en aurait la faculté.

ÉTAT SOMMAIRE DE LA DÉPENSE.

Grande section.

1° Expropriations :

	Hectares	Ares		
Terres labourables.	33	14	à 5,000 fr.	fr. 165,700
Prairies	8	90	à 5,500	48,950
Jardins et vergers	2	42	à 6,000	12,920
	<u>44</u>	<u>46</u>		
Indemnités particulières				10,000
Total des expropriations				fr. 237,570

2° Terrassements, indemnités comprises :

Déblais pour la formation des digues, 200,000 mètres à 50 c.	100,000	
Terres à déposer, 150,000 mètres à 80 cent.	120,000	
Terres à emprunter, 70,000 mètres à 1 fr.	70,000	
Total des terrassements		290,000

3° Ouvrages d'art :

Trois écluses avec réservoir double, économisant un tiers des eaux, à	90,000	270,000
Trois maisons éclusières.	4,000	12,000
Quatre ponts-levis isolés	10,000	40,000
Deux ponts fixes sur écluse	8,000	16,000
Deux petits ponts tournants.	4,000	8,000
Cinq syphons	4,000	20,000
Un grand pontceau	5,000	5,000
Trois pontceaux.	3,000	9,000
Cinq aqueducs	1,200	6,000
Barrage et prise d'eau avec vanne		6,000
Total des ouvrages d'art		392,000

4° Alimentation :

Une machine à vapeur de vingt chevaux, placée près de l'Escaut, et une de dix chevaux, placée près de la première écluse, y compris bâtiments et réservoirs	75,000	
Canal de conduite entre la première et la seconde écluse	35,000	
Total de l'alimentation		110,000

Ensemble. 1,029,570

5° Imprévu. 70,430

Total général. fr. 1,100,000

ÉTAT SOMMAIRE DE LA DÉPENSE.

Moyenne section.

1° Expropriations :

	Hectares.	Ares		
Terres labourables.	24	00	à fr. 5,000	fr. 120,000
Prairies	4	90	à 5,500	26,950
Jardins et vergers	2	50	à 6,000	15,000
	<u>31</u>	<u>40</u>		
Indemnités particulières				10,000
Total des expropriations				fr. 171,950

	Report.	fr.	171,950
2° Terrassements, indemnités comprises :			
Déblais pour la formation des digues, 200,000 mètr. à 50 c.	100,000		
Terres à déposer, 100,000 mètres à 80 cent.	80,000		
Terres à emprunter, 70,000 mètres à 1 fr.	70,000		
	<u>Total des terrassements</u>		250,000
3° Ouvrages d'art :			
Trois écluses avec réservoir double à . . . 50,000	150,000		
Trois maisons éclusières 4,000	12,000		
Quatre ponts-levis isolés. 7,000	28,000		
Deux ponts fixes sur écluse 4,000	8,000		
Deux petits ponts fixes 2,000	4,000		
Cinq syphons 4,000	20,000		
Un grand pontceau 5,000	5,000		
Trois pontceaux. 3,000	9,000		
Cinq aquéducs 1,200	6,000		
Barrage et prise d'eau avec vanne	6,000		
	<u>Total des ouvrages d'art</u>		248,000
4° Alimentation :			
Une machine de douze chevaux, placée près de l'Escaut, et			
une de six chevaux, mise au pied de la première écluse, y			
compris bâtiments et réservoirs.	55,000		
Canal de conduite entre la première et la seconde écluse	35,000		
	<u>Total de l'alimentation.</u>		90,000
	Ensemble		759,950
5° Imprévu.			40,050
	<u>Total général</u>	fr.	800,000

RÉSUMÉ.

Nous n'avons qu'indiqué succinctement les avantages généraux que le canal de l'Espierre doit offrir au commerce du royaume, mais, à cet égard, nous nous en référons aux développements contenus dans l'excellent mémoire que M. l'ingénieur en chef De Brock a joint à son projet.

La communication nouvelle sera, surtout pour le Hainaut, un bienfait inappréciable.

Pour transporter les houilles de Mons aux consommateurs de Lille, de Roubaix, de Tourcoing, etc., les bateliers s'empresseront de choisir une route plus courte, plus facile et moins coûteuse que celles qui leur sont ouvertes aujourd'hui; de là s'ensuivra nécessairement une diminution dans le prix du fret et, par conséquent, un accroissement dans l'exportation de ce combustible.

Les résultats à espérer pour la chaux et la pierre de Tournay, sont, comparativement, bien plus importants encore, car, pour ces denrées, le canal projeté ne sera pas simplement une navigation meilleure substituée à une navigation déjà existante, ce sera la navigation la plus parfaite que les localités puissent permettre, remplaçant le mode défectueux des transports par terre.

Il est, en outre, une autre conséquence de l'exécution du canal de l'Espierre, qui est toute d'intérêt général. C'est que la navigation qui, entre Mons et Lille, se fait actuellement sur le territoire français, va se reporter presque entièrement à l'intérieur de la Belgique. Quel que soit leur point de départ, en quittant le département du Nord, les marinières, pour le retour de leurs bateaux vides, renonceront indubitablement à passer par Condé pour suivre la voie plus directe du canal d'Antoing sur laquelle ils trouveront à la fois économie de temps et économie de frais.

Quant au mode d'exécution, si des raisons puissantes militent pour la grande section, des motifs bien concluants peuvent aussi être invoqués en faveur de la section moyenne.

D'un côté, la faculté d'employer tous les bateaux qui font maintenant le service de notre

navigation intérieure ; le tonnage considérable de ces bateaux , leurs frais de halage qui sont proportionnellement moindres ; le prix de leur fret qui doit en devenir plus modique , etc. ;

De l'autre , la facilité de placer un chargement de quatre-vingts tonneaux plutôt qu'un chargement plus fort ; la réduction dans les dépenses nécessitées par les travaux du canal , par son percement souterrain , par son entretien , par son alimentation , etc. ; la diminution qui en résulterait dans le taux du péage ; le peu de différence qu'il y a entre le port de quatre-vingts tonneaux et le port moyen des embarcations qui fréquentent en ce moment les diverses branches de navigation du département du Nord , etc.

Quelle que soit la solution qu'amènera l'enquête sur ce point , une circonstance indépendante de la volonté du gouvernement belge domine inévitablement l'examen de la question : c'est la résolution que la compagnie française du canal de Roubaix prendra relativement à la dimension du souterrain qui lui reste à construire.

Pour nous , selon ce qui sera décidé par le roi , nous nous engageons indifféremment à construire le canal de l'Espierre en grande ou en moyenne section , conformément à l'avant-projet et aux devis qui précèdent , moyennant l'autorisation de percevoir , pendant un terme de quatre-vingt-dix ans , sur ce canal , un péage de fr. 1-75 par tonneau de houille , chaux , pierres , cendres , bois , foin , etc.

Mons , le 20 octobre 1833.

FRED. CORBISIER.

N^o 10.

Avis du conseil communal de Tournay , du 18 janvier 1834 , en faveur du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR ,

Le conseil de la ville a , dans sa séance du 18 courant , porté son attention sur le projet de jonction de l'Escaut à la Deule , par un canal qui , prenant eau dans l'Escaut vers Warcoing , se dirigerait sur Roubaix , pour communiquer avec le canal français , déjà presque achevé , de Roubaix à la Deule.

Il n'y a qu'une voix sur les avantages immenses d'une telle communication , sous le triple rapport de l'intérêt local , de l'intérêt provincial et de l'intérêt général : le conseil a arrêté que son vœu pour la prompte réalisation du projet serait transmis , par votre intermédiaire , Monsieur le Gouverneur , à la commission d'enquête qui doit se réunir mardi prochain à Mons , pour délibérer sur cette importante question ; le conseil avait même estimé convenable d'envoyer un ou plusieurs délégués à cette assemblée , pour autant qu'ils pussent y être admis.

Une plus grande facilité de transport de nos chaux , de nos pierres , de nos grès , de nos bois et de nos foins vers des points de forte consommation , voilà l'intérêt local de Tournay , de sa banlieue , de Basècles , de Péruwelz , Blaton , etc. , et il est constant que la diminution du fret doit énormément contribuer à accroître cette consommation.

La même considération milite en faveur des charbonnages de Mons et au-delà : ainsi se trouve intéressée à l'exécution du canal de Roubaix , la majeure partie de la province de Hainaut.

La seule exploitation de la houille en Hainaut , forme dans l'État une branche d'économie politique tellement importante , que l'accroissement de l'exportation rentre dans l'intérêt général du royaume tout entier.

Nous n'abuserons pas de la faculté de motiver notre réclamation en nous livrant à tous les développements dont la matière est susceptible ; nous ne ferions , très probablement , que ressasser ce qui aura été exposé d'ailleurs sans procurer de nouvelles lumières.

Nous nous bornons donc , organes du conseil de la ville de Tournay , à répéter qu'il n'est

qu'une voie dans toute notre circonscription sur les bienfaits que nous promet la communication dont s'agit.

Nous nous abstenons de rencontrer une opposition qui apparaît chez des compatriotes, en dehors des limites de la province; l'on ne comprend réellement pas ici comment il serait possible de justifier une prétention dont le langage est : *vous autres producteurs du Hainaut, qui pouvez doubler vos exportations vers la Flandre française, en vous créant un chemin plus court sur votre propre territoire, vous passerez par le nôtre, sauf à quadrupler le trajet et la dépense.*

C'est en effet à quoi se réduit tout l'esprit de l'opposition dont nous voulons parler, et la commission d'enquête en fera certainement bonne justice.

Quant à la grande navigation vers Dunkerque, par le Bas-Escaut et les canaux de Bruges et de Nieupoort, elle conservera tous ses avantages et va même les voir accroître par les travaux d'amélioration qui seront incessamment exécutés vers Nieupoort.

Agrérez, s'il vous plaît, Monsieur le Gouverneur, l'hommage de nos sentiments respectueux.

Le bourgmestre,

D. DERUITS.

N^o 11.

Pétition soucrite à Mons et à Gand, le 10 et le 16 février 1834, par un grand nombre de bateliers, en faveur du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Les bateliers soussignés, fréquentant habituellement les rivières, les fleuves et les canaux de la Belgique, des départements du Nord et du Pas-de-Calais, ayant eu connaissance de la décision ministérielle, en date du 28 janvier dernier, viennent avec confiance soumettre leurs observations sur les avantages du projet du canal de l'Escaut, depuis Warcoing jusqu'à la frontière pour arriver à Roubaix.

L'état de misère dans lequel se trouve un grand nombre des mariniers belges et français, peut être attribué aux péages énormes, aux droits de navigation, ainsi qu'aux frais considérables auxquels ils sont, pendant le cours du voyage, obligés, soit par la navigation de la Scarpe, soit par le canal de la Sensée dans le département du Nord.

Toutes ces charges établies à leur entrée sur le territoire français à Condé, ont été imposées pour augmenter le droit d'entrée et, par suite, pour renchérir les charbons de Mons avant leur arrivée à Valenciennes ou jusques à Mortagne à l'embouchure de la Scarpe (1).

Ce sont les mêmes causes qui ont fait naître la pensée de rendre le principal commerce de houille du Hainaut indépendant du transit français par Condé. C'est pour toutes les charges qui nous étaient imposées au passage de ce territoire, que le gouvernement précédent a fait exécuter le canal de Pommerœul à Antoing; mais ce canal était à peine livré à la navigation, qu'une grande partie des droits qui avaient motivé son exécution furent abolis en France, et nous reconnûmes bientôt que le système suivi pour sa concession, était onéreux, injuste et devenait plutôt une affaire d'argent qu'une protection et une indépendance pour les consommateurs de houilles à l'intérieur.

En effet, pour parcourir une longueur de 25,000 mètres sur ce nouveau canal, il coûtait, avant la révolution, pour un bateau du port commun de 230 tonneaux environ, 420 fr. ou 15 p. % de la valeur moyenne de la cargaison.

Un droit si élevé nous fit bientôt regretter l'ancienne route par Condé, et, malgré la dimi-

(1) Voir le tableau qui indique tous les droits et les péages, pag. 85.

antion de la moitié de ce droit, qui eut lieu par un acte de justice de la part du gouvernement provisoire, il nous coûte encore au moins 200 francs pour le parcourir, tandis que, pour les deux lieues de transit par le territoire français, il ne coûterait que 90 francs pour le même chargement et pour le même tonnage.

A tant de droits et de péages qui nous sont imposés pour arriver à Lille, il faut ajouter la navigation lente et coûteuse de la rivière de la Scarpe, le temps et les haleurs qu'il nous faut pour la remonter jusqu'à Douay, et ensuite le mauvais état des écluses et des ponts que l'on ose à peine manœuvrer.

Il arrive assez souvent, dans le courant d'une année, que cette rivière n'est pas praticable ; alors nous sommes forcés à remonter l'Escaut supérieur, depuis Condé par Valenciennes jusqu'à Bouchain, de parcourir les canaux de la Sensée et de la Haute et Basse-Deule, sur lesquels nous sommes rançonnés de mille manières et obligés de payer sur ces canaux, pour l'enfoncement permis de 1^m,20, comme si nos bateaux naviguaient à charge pleine.

La durée du voyage, par l'une ou par l'autre de ces deux voies, pour arriver à Roubaix et retourner au point de départ, est d'environ cinquante jours. Ce n'est donc pas les charges seules qui nous accablent, c'est encore la perte du temps qui nous ruine.

Nous ne saurions éprouver tous ces inconvénients par une navigation belge partant du canal de Mons à l'Escaut jusqu'à Warcoing, et de ce dernier endroit à Lille, par le canal de Roubaix ; c'est un trajet beaucoup plus court et moins dispendieux que par la Scarpe et par la Sensée, dégagé d'entraves, qui nous permettra de halier, à l'aide de nos enfants, nos bateaux chargés et vides jusqu'à Lille ; par cette voie, les consommateurs obtiendront une diminution dans le prix du fret par l'augmentation de la charge et du tirant d'eau. Tels sont les avantages à obtenir par cette intéressante communication, attendue depuis si long-temps pour conserver aux charbons belges la consommation du département le plus industriel de la France, que la compagnie d'Anzin cherche à lui ravir depuis long-temps.

On parle aussi d'un second projet qui aurait pour but de lier l'Escaut à la Lys vers Menin, et de nous faire arriver, dit-on, par cette communication intérieure, à Lille ; nous ne pouvons y croire, ce serait augmenter le mal dont nous voulons nous sublever en délaissant la Scarpe, ce serait imposer la houille par de nouveaux droits pour couvrir cette dépense considérable, que nous considérons comme inutile, puisque cette jonction des deux rivières, au lieu de diminuer les charges, ne ferait que les aggraver par un long détour. D'ailleurs il est un principe tout naturel qu'en navigation comme pour tous les roulages, le plus court chemin est celui préféré.

On dit aussi que cette jonction sera suivie d'un canal qui communiquera de Menin à Ypres et de ce dernier endroit à Furnes, pour arriver à Dunkerque.

Nous ne pourrions qu'applaudir à ce projet, si nous pouvions parcourir ces nouvelles communications avec autant d'assurance et avec aussi peu de frais que les beaux canaux de Bruges, d'Ostende et de Nieuport, que nous n'abandonnerons jamais, tant cette belle navigation nous est avantageuse, libre et peu coûteuse.

Nous nous résunions, en demandant la navigation du canal de l'Espierre, parce que cette communication vers Lille par Roubaix est d'un avantage immense sur la navigation de la Scarpe et de la Sensée, parce que c'est la voie la plus courte et la moins coûteuse, parce que nos bateaux pourront arriver à pleine charge et avec moins de frais dans le département du Nord ; parce qu'enfin, il doit s'ensuivre une augmentation dans la consommation du combustible et, par conséquent, plus de voyages à faire.

Nous avons l'honneur d'être avec respect, etc.

Mons et Gand, les 10 et 16 février 1834.

(*Suivent les signatures.*)

Bateau chargé du port de 230 tonneaux, parti du canal de Mons à Condé, passant par Condé et arrivé à l'écluse d'Antoing.

Pour les haleurs, depuis l'écluse de Malmaison jusqu'à Condé	fr. 5 00
Péage dû au concessionnaire au passage de l'écluse de Gœulzin, à raison de 3 centimes par tonneau à charge et de 1 $\frac{1}{2}$ centime à vide, conformément à l'ordonnance royale du 22 mars 1827; pour 230 tonneaux à charge	6 60
Pour traverser la ville de Condé	4 00
Droit de navigation intérieure, à raison de 3 centimes au tonneau, conformément à la lettre de M. le préfet du Nord, en date du 29 mars 1827	6 60
Péage dû au même concessionnaire au passage de l'écluse de Rodignies, à raison de 4 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau à charge, conformément à la même ordonnance du 22 mars 1827	10 35
Pour salaire et nourriture de deux ouvriers à la descente de Condé vers Antoing.	12 00
Total des droits et frais pour un bateau passant à charge	fr. 44 55

Le même bateau montant à vide sur le canal de Mons à Condé.

Pour les haleurs d'Antoing jusqu'à la limite de France	fr. 10 00
De la limite jusqu'à Condé	6 00
Péage à l'écluse de Rodignies, à raison de 2 $\frac{1}{2}$ centimes	5 18
Droit de navigation intérieure	9 20
Droit au passage de la ville de Condé	2 00
Péage à l'écluse de Gœulzin, à raison de 1 $\frac{1}{2}$ centime	3 45
Pour un aide-ouvrier depuis Condé jusqu'à Malmaison	2 00
Descente et remonte ensemble	fr. 32 38

Bateau chargé de 230 tonneaux, sorti du canal de Mons à Condé et parcourant le canal d'Antoing, pour arriver à l'écluse de ce nom dans l'Escaut.

Pour 230 tonneaux à charge, à raison de 28 cents par tonneau ou 59 c. $\frac{16}{100}$	fr. 136 29
Pour salaire et nourriture d'un aide-ouvrier, depuis l'embouchure jusqu'à la sortie du canal d'Antoing	9 00
Pour salaire des haleurs	17 00
Pour deux ouvriers à la descente dans l'Escaut jusqu'à l'écluse d'Antoing	6 00
Total des frais pour un bateau descendant à charge	168 29

Le même bateau parcourant à vide le même trajet.

Depuis l'écluse d'Antoing jusqu'à la 13 ^e écluse du canal	4 00
Deux hommes pour aider à la remonte des bateaux jusque dans le canal de Mons.	4 00
Pour péage à la remonte du bateau vide, à raison de 7 cents par tonneau.	34 06
Total des frais et droits pour le canal d'Antoing	210 35
Frais et droits par Condé	82 85
Différence en faveur du passage par Condé	fr. 137 97

N^o 12.

Observations de la chambre de commerce de Courtray, du 20 février 1834, contre le projet du canal de l'Espierre.

MONSIEUR,

Le dépôt de l'avant-projet du canal de jonction de l'Espierre à celui de Roubaix étant fait aux bureaux du gouvernement à Bruges, d'après le contenu de la missive du 14 c^t, 3^e divi-

sion, n° 2342, la chambre de commerce de Courtray se trouve forcée, autant par sa conviction puisée dans le bien-être de notre province, que par le vœu général de cet arrondissement et l'intérêt même de toute la Belgique, de combattre ce projet.

Ce projet, dans le point de vue général, nuira beaucoup à la navigation intérieure des deux Flandres; il portera un immense préjudice aux fabriques de ces deux provinces, et le principe de son établissement, comme canal de débouché vers la France, n'est aucunement nécessaire, puisque les différents débouchés actuels suffisent.

En effet, si le projet s'exécute, nous avons non-seulement la crainte, mais la certitude que nos canaux intérieurs ne soient lésés dans leurs intérêts les plus vifs; c'est ainsi que les canaux de Furnes, de Nieuport, le canal de Bruges à Ostende, la rivière le Dyser (de Dixmude à Nieuport), l'Escaut même, à partir de l'Espierre jusqu'à Audenarde et Gand, la Lys par Courtray, qui tous jouissent actuellement du bénéfice d'une grande navigation intérieure vers la France et les ports de mer, depuis des temps immémoriaux, et qui ont fixé et construit leurs établissements le long de ces rives, souffriront beaucoup et courront risque de perdre une très grande partie de ce qui constitue leur navigation et de ce qui pourvoit à leur entretien par les péages.

Le canal sur Roubaix nuirait à nos exportations maritimes; et en effet, le charbon de terre se transporte actuellement par nos canaux, rivières et fleuves jusqu'à Ostende, Nieuport et Anvers, et de là vers Dunkerque et autres ports de France; tandis que le nouveau canal de Roubaix conduirait par les canaux de l'intérieur de la France, à un prix plus avantageux, vers Dunkerque et, de là, dans d'autres ports; ce qui serait évidemment une perte pour notre commerce maritime.

Un mal bien autrement incalculable et qui sera la suite de l'exécution d'un tel projet, c'est que, vu la proximité des lieux (d'Espierres à Roubaix, France) le charbon de terre se livrera à meilleur marché aux fabriques de Roubaix et environs (fabriques rivales des nôtres), qu'aux fabriques des deux Flandres; et partant, que les machines à vapeur de la populeuse ville de Gand, et ses fabriques comme celles de Courtray, en un mot, tout l'intérieur de la Belgique, seront sacrifiées à l'industrie étrangère, qui, recevant à meilleur compte la houille, trouvera ainsi un élément de plus pour prospérer à nos dépens, et nous faire perdre la possibilité d'une concurrence que notre gouvernement devrait stimuler et protéger. Il est certain que l'exportation par Roubaix devenant plus facile et moins coûteuse que par les débouchés actuels, le prix du charbon de terre baissera sur la ligne du Nord en France, et haussera en Belgique, ce qui portera un immense préjudice aux fabriques de Gand et à celles de Courtray, qui naguères se sont même plaintes des droits d'octroi sur ce combustible.

Depuis long-temps quelques spéculateurs avides, qui s'entendaient avec les entrepreneurs du canal français de Roubaix, déjà même creusé jusqu'à notre frontière; ont en vain, sous le gouvernement déchu, demandé un prolongement jusqu'à l'Escaut en Belgique; ils ont redoublé d'efforts sous le gouvernement actuel; tous les moyens, tous les ressorts ont été employés pour réussir dans ce projet antinational, qu'on a qualifié de simple canal de débouché; mais cette qualification n'est qu'une dérision, quand on sait, comme il est matériellement vrai, que les quatre débouchés actuels vers la France suffisent, ce sont : 1° celui par Condé sur l'Escaut; 2° celui par la Scarpe à St-Amand; 3° par la Lys à Menin, et 4° par Furnes sur Dunkerque.

La France protège son industrie et son commerce, et, par une politique sagement égoïste, ne concède rien ou peu à la Belgique. La France veut le canal de jonction de l'Escaut au canal de Roubaix, elle en paiera même les frais, soit directement soit indirectement; et voilà ce que quelques spéculateurs intéressés convoitent; ce n'est point l'intérêt général, qui n'est que leur prétexte, c'est leur intérêt privé qui les meut et les ramène en tous sens, un peu en public, beaucoup à l'ombre et sous des formes différentes; mais le masque étant levé et l'intérêt privé mis à nu, le gouvernement, qui doit calculer les intérêts présents et futurs de la nation, et ne pas sacrifier deux provinces, pour favoriser une portion d'une autre, ne peut se méprendre.

La chambre de commerce a fait connaître depuis grand nombre d'années, tous les désavantages commerciaux, tous les désastres publics, que ce prétendu canal de débouché sur Roubaix déverserait sur les Flandres; elle l'a énergiquement prouvé dans ses rapports et mémoires, et notamment encore le 13 septembre 1831, dans son mémoire au rapport du conseil des ponts et chaussées réuni par le ministre de l'intérieur en 1831; la chambre pouvait espérer qu'elle

aurait été consultée sur l'avant-projet du canal de Roubaix, comme le veulent le sens et les termes formels de l'art. 8 de l'arrêté du roi du 18 juillet 1832; c'est donc à la hâte qu'elle dépose la présente protestation contre le principe et le projet de ce canal, vous priant, Monsieur le Gouverneur, de vouloir la faire parvenir au département de l'intérieur.

Recevez, Monsieur le Gouverneur, l'expression de notre haute considération.

Courtray, 20 février 1834.

Le secrétaire,

BIEBUYCK.

Le président,

FR. VAN RUYMBEKE.

N^o 13.

Réclamation de la régence de Courtray, du 26 février 1834, contre le projet du canal de l'Espierre.

MONSIEUR,

Nous avons pris communication de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, en date du 30 janvier dernier, qui ordonne le dépôt à l'inspection du public de l'avant-projet du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix; cet arrêté nous est parvenu avec votre circulaire du 1^{er} février, n^o 2342, inséré dans les actes de la province, fol. 50.

Nous n'entrerons pas dans de longs développements pour établir les funestes effets de ce projet. Déjà depuis long-temps, les chambres de commerce d'Ypres et de cette ville l'ont victorieusement constaté dans différents mémoires qui sont l'expression sincère des véritables intérêts de la Belgique. Aussi ont-elles réussi à écarter jusqu'ici l'exécution d'un plan conçu dans le seul but de favoriser quelques concessionnaires et actionnaires avides, aux dépens de plusieurs branches importantes du commerce de ce pays.

Mais, dans les circonstances actuelles, nous croirions manquer à nos devoirs, si nous négligions de nous associer aux efforts des deux chambres de commerce ci-dessus, et à ceux de presque toutes les villes et grand nombre de communes de la Flandre occidentale, pour affirmer avec elles, que l'exécution du projet en question, déjà depuis long-temps flétri du nom d'antinational, entraînerait nécessairement à sa suite la perte d'une bonne partie de la navigation intérieure et même extérieure des Flandres, en même temps qu'il porterait le coup le plus funeste aux fabriques de ces deux provinces les plus peuplées du royaume, sans même avoir une utilité réelle comme canal de débouché, puisque déjà il existe quatre communications différentes par eau avec la France.

La ville de Courtray serait particulièrement préjudiciée par ce nouvel état de choses : un grand nombre de bateaux français la traversent en se rendant en France; dans plusieurs saisons de l'année ils y sont stationnaires pendant quelque temps. Les ouvriers, les traîneurs de bateaux, les portefaix, les magasins, la consommation, l'octroi, en profitent. Voilà donc une grande porte qui menace cette ville. Mais un effet plus à craindre encore, c'est que le combustible, cet agent si puissant aujourd'hui dans la fabrication, sera d'un prix plus élevé pour les fabricants de ce pays, que pour les industries rivales de France, à cause des frais de transport résultant d'un trajet beaucoup plus long et plus coûteux. Dès lors, ils ne pourront plus soutenir la concurrence avec les fabriques de nos voisins. Cependant plusieurs machines à vapeur existent déjà ici, et pourraient s'y établir encore; que serait-ce, si, selon les probabilités, un accroissement de consommation en France, faisait subir une augmentation aux prix actuels des charbons? Ce serait là le coup de massue porté à notre industrie, et un terrible échec pour les ressources financières de la ville.

Il est évident que ce projet ne profiterait qu'à la France, qui veut nous y pousser à tout

prix, tandis que, d'un autre côté, nous ne pouvons arracher de cette nation égoïste la moindre concession favorable à la Belgique.

Un dernier point de vue sous lequel il faut envisager le canal dont s'agit, c'est qu'il tend évidemment à nous rendre de nouveau tributaires des Français, par un droit de transit tel que celui dont le gouvernement précédent nous a si heureusement affranchis par l'établissement du canal de Pommerœul. Nous leur rendrions donc d'un côté, ce que nous nous sommes efforcés de leur arracher d'un autre. Mais nous aimons à nous flatter qu'il n'en sera point ainsi; nous avons la confiance que le gouvernement éclairé en temps sur le piège où l'on voudrait l'entraîner, ne manquera point à la protection qu'il doit à notre industrie et aux intérêts bien entendus de la Belgique. Afin de faire arriver la vérité à ceux qui nous gouvernent, convaincus que le projet déposé dans vos bureaux, Monsieur le Gouverneur, ne peut avoir que les plus funestes résultats pour tout le pays en général et pour les Flandres en particulier, nous nous empressons de vous adresser la présente protestation avec prière de vouloir bien la faire parvenir à M. le ministre de l'intérieur. Entretiens nous avons l'honneur de vous assurer de nos sentiments distingués.

Les bourgmestre et échevins,

BUYSEVERSCHUERE, *échevin.*

Par ordonnance :

Le secrétaire,
DELACROIX.

N^o 14.

Opposition de la chambre de commerce d'Ypres, du 27 février 1834, au projet de canal de l'Espicrre.

MONSIEUR,

Par votre arrêté du 1^{er} de ce mois et celui de M. le ministre de l'intérieur en date du 30 janvier, insérés l'un et l'autre dans les journaux, nous avons appris que l'avant-projet du canal proposé, de Warcoing à Roubaix, était déposé au gouvernement de la province, pendant le courant de ce mois, à l'effet de prendre note des observations auxquelles il pourra donner lieu, et ce en exécution de l'art. 4 de l'arrêté du 18 juillet 1832 (*Bulletin officiel*, n^o LIV, 531).

Nous vous prions donc, Monsieur le Ministre d'État Gouverneur, de prendre acte de notre opposition à ce projet, opposition fondée sur ce que son exécution serait non-seulement destructive de la navigation existante dans les provinces de la Flandre orientale et de la Flandre occidentale, mais en outre, bien loin d'être avantageuse à la province du Hainaut, lui serait éminemment nuisible.

En effet, il serait absurde de prétendre que ce canal n'aurait d'autre but et aboutirait seulement à Roubaix, tandis qu'il existe une concession d'un canal à établir de Roubaix par la Marque à la Deule, qui a déjà reçu un commencement d'exécution et qui, de l'aveu même du gouvernement français, est destiné à lier la navigation de l'Escaut à la mer du Nord par le seul territoire français; car, lors du voyage du roi de France, Charles X, dans le département du Nord, le Journal ministériel et officiel annonça que le roi, avait posé, à Wambrechies, la première pierre de l'écluse du canal de l'Escaut à Dunkerque par Roubaix.

Nous avons donc la certitude que le gouvernement français n'attend que la confection du canal de l'Escaut à Roubaix, pour terminer celui de Roubaix à la Deule, améliorer la navigation de la Deule à la mer, et forcer, par des mesures de douanes ou autres, toute notre navigation charbonnière de Mons à la mer du Nord, de prendre cette voie à l'exclusion de celle des Flandres.

Dans cet état de choses, nous ne pouvons nous empêcher de témoigner notre étonnement que l'auteur du projet de canal vers Roubaix, soit M. l'ingénieur De Brock qui, mieux que tout autre, connaît l'importance de notre navigation ; qui même, se basant sur ce que cette navigation avait consisté, en 1826, en 400 *bateaux chargés de charbons et en destination pour la France*, évalués avoir versé l'un parmi l'autre une somme de 200 florins chaque ou 80,000 florins au moins en numéraire dans la seule province de la Flandre occidentale, provoqua la résolution de ses États provinciaux, en date du 9 juillet 1827, laquelle allouait une somme de fl. 98,500 soit fl. 16,416-66 par an, pendant six ans, à l'effet d'améliorer le canal de Plasschendaelo vers Nicuport.

Depuis cette époque la navigation charbonnière s'est encore accrue, et on ne pourra nous accuser d'exagération si nous nous bornons à évaluer le nombre de bateaux chargés de ce combustible, traversant annuellement notre province, à 500, y faisant une dépense annuelle de 200,000 francs au moins ; la traversée étant approximativement la même dans la Flandre orientale, il est évident que la dépense y provoquée par ce passage peut être évaluée à la même somme, de sorte que, quand même il n'existerait pas d'autre motif, encore faudrait-il empêcher la construction du canal projeté, pour ne pas doter la France, non-seulement d'un revenu de 400,000 fr. au moins, mais de toute l'augmentation dont il est susceptible, et ce aux dépens de deux de nos provinces.

Nous avons dit plus, nous avons avancé que cette navigation, loin d'être avantageuse à la province de Hainaut, lui serait éminemment nuisible.

Depuis que, par les efforts réunis des chambres de commerce de Mons, Tournay, Courtray, Ypres et Ostende, nous avons obtenu le canal de Mons à Antoing par Pommerœul, *pour affranchir notre navigation du transit par la France*, le but constant de nos démarches a toujours été pour obtenir, en faveur du Hainaut, une navigation directe et à grandes sections de Mons à la mer du Nord. Les canaux projetés de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres rempliraient ce but et, en outre, procureraient au Hainaut une augmentation d'une progression indéfinie de son débouché dans la Flandre occidentale, parce que tous les projets, récemment terminés, de ces dits canaux, donnent la certitude (*pourvu que, par l'établissement d'une navigation rivale, une grande partie de leurs ressources ne leur serait pas enlevée*) que les droits à établir non-seulement couvriraient la dépense, mais assureraient à l'entreprise un bénéfice important, quoique combiné et varié en rapport des localités, de façon que les droits de navigation à établir sur les bateaux en destination, tant pour Lille, pour Courtray, pour Menin, pour Ypres, pour Dunkerque, que pour les places intermédiaires et environnantes de chacune de ces villes, et même pour les localités entre Courtray et Gand, offriraient de tels avantages aux bateliers, que non-seulement ils préféreraient la nouvelle navigation, mais baisseraient indubitablement le prix du fret ; tandis que l'exécution du canal de Roubaix, empêchant celle des prédits canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres, enlèverait au Hainaut tout espoir, non-seulement de voir augmenter son débouché dans les Flandres par leur moyen, mais aussi celui de parvenir, avec des droits aussi favorables, à une navigation directe à grandes sections de Mons et Tournay à la mer du Nord. Car il faudrait renoncer à tout ce que l'expérience nous a constamment prouvé et nous prouve tous les jours, pour ne pas admettre ce que nous avons déjà dit, qu'aussitôt la communication établie de l'Escaut à la Deule, la France emploierait tous les moyens, qui sont en son pouvoir, pour attirer toute cette navigation par son territoire, et, par une conséquence toute naturelle, les travaux qu'elle devrait établir étant plus considérables, les droits de navigation qui en résulteraient, le seraient aussi.

Nous bornerons ici nos observations, Monsieur le Ministre d'État Gouverneur, en vous priant de ne les considérer que *comme préliminaires*, puisqu'en vous les transmettant nous n'entendons nullement renoncer aux droits que nous donne l'art. 8 du prédit arrêté du 18 juillet 1832 (*Bulletin officiel*, n° LIV, 351), d'être consultés sur les avantages ou les inconvénients de l'entreprise projetée, et qu'en les *réserveant expressément*, nous nous réservons aussi de les considérer alors plus explicitement.

Entretiens nous émettons le vœu que la commission d'enquête, qui prendra connaissance de notre présente réclamation, veuille bien y voir le désir sincère que nous avons, non pas

d'écarter, par une opposition systématique et intéressée, un projet utile, son utilité fût-elle bornée à quelque province, mais de provoquer le remplacement d'un projet nuisible pour tous et sous tous les rapports, par un autre qui ne pourrait qu'être avantageux à la province qui a le bonheur de vous avoir pour premier magistrat, et surtout, et bien plus encore, à la province de Hainaut, qui en retirerait les premiers et les plus grands avantages.

Nous osons même nous flatter que la dite commission, désireuse de remplir ses devoirs et de juger en connaissance de cause, en s'entourant de toutes les lumières, qu'elle peut se procurer, voudra bien faire usage de la faculté lui accordée par l'art. 6 du prédit arrêté, de nous consulter, auquel cas nous nous empresserons de lui envoyer une députation qui lui communiquera tous les renseignements que nos longues recherches et nos travaux non interrompus depuis nombre d'années, nous ont fournis sur cette matière.

Agréez, Monsieur le Ministre d'État Gouverneur, l'assurance de notre haute considération et profond respect.

Par ordonnance :

Le secrétaire,

DEHAENE.

Les président et membres,

BEKE - BEKE, *vice-président.*

N^o 15.

Arès de la chambre de commerce de Bruges, du 27 février 1834, en faveur du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE MINISTRE D'ÉTAT,

Par suite de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, en date du 30 janvier dernier, relatif au creusement d'un canal de jonction depuis l'Escaut jusqu'à la frontière de la France vers Roubaix, nous avons pris communication de l'avant-projet rédigé par M. l'ingénieur des ponts et chaussées, le 31 octobre 1827, ainsi que de la demande en concession faite au roi, le 20 octobre 1823, par M. Ferdinand Corbisier, négociant à Mons, au moyen d'un péage de fr. 1-75 par tonneau de houille, chaux, pierres, cendres, bois, foin, etc., etc., pendant un terme de 90 ans.

L'examen de ces pièces ainsi que du plan y annexé, nous a convaincus que l'ouverture de ce nouveau canal de jonction sera non-seulement avantageuse aux propriétaires des mines de Mons et à celles de Tournay, mais encore aux nombreuses usines de Lille et de ses environs, qui obtiendront le charbon de terre à 4 francs au-dessous du prix actuel; qu'en outre, par cette nouvelle voie, les habitants des bourgs de Quesnoy, de Warneton, Comines et Wervich, et même les villes de Menin et de Courtray obtiendront également une réduction de prix; qu'enfin ce nouveau canal sera tout-à-fait à l'avantage de notre navigation qui se fera par l'intérieur de la Belgique, tandis que, dans l'état actuel, les bateaux destinés pour Lille doivent s'y rendre par le territoire français, soit par la Scarpe, soit par la Sensée.

Voici donc les nombreux avantages que cette nouvelle voie offrirait au commerce et à l'industrie des deux royaumes.

Maintenant nous allons examiner avec impartialité s'il existe ou pourrait exister par la suite des inconvénients qui seraient dans le cas de mettre des entraves à notre navigation par les Flandres vers Dunkerque, par suite de cette nouvelle communication, qui laisserait aux bateliers la faculté de remonter la Haute-Deule pour se rendre à la même destination par les canaux de la Bassée et d'Aire à St-Omer.

Nous avons l'honneur de vous informer, Monsieur le Ministre d'État, qu'il résulte des nombreux renseignements que nous avons recueillis des bateliers de Condé, de Mortagne et de Maulde, les seuls qui naviguent vers Dunkerque, qu'il n'y a que les bateaux d'un tonnage

au-dessous de 80, qui pourraient prendre cette nouvelle direction, mais que, pour ceux supérieurs, ils donneront toujours la préférence à la voie par les Flandres, par la raison que les tirants d'eau de ces canaux, particulièrement de celui d'Aire à St-Omer, sont bien souvent au-dessous d'un mètre 20 centimètres pendant plusieurs mois de l'année ; qu'en outre cette direction ne leur offre pas, pour alléger leurs bateaux, les mêmes facilités que par Nieuport, où un service de barques d'allèges est depuis long-temps organisé.

Que, quant aux frais de navigation, ils s'élèvent par les Flandres, pour un bateau de 134 tonneaux, de 347 francs, et par la Scarpe, la Sensée, la Haute-Deule et les canaux de la Bassée et d'Aire à St-Omer, de fr. 346-30 ; mais les mêmes bateliers ont déclaré que cette faible différence ne sera jamais un obstacle à leur navigation par les Flandres.

A cette occasion, ces mêmes bateliers réclament pour que des améliorations soient promptement exécutées au canal de Nieuport vers Furnes, pour obtenir un tirant d'eau de 1^m,80, et, par ce moyen, pouvoir naviguer vers Dunkerque avec des chargements de 150 tonneaux sans être obligés d'alléger, comme ils sont forcés de le faire actuellement, lorsque les bateaux sont chargés au-delà de 80, ce qui réduirait leurs frais.

Nous avons encore consulté les mêmes bateliers sur le cas éventuel où le gouvernement approuverait la proposition qui lui a été faite pour établir une taxe additionnelle de 12 cents ou 25 centimes par tonneau, au passage des écluses de Nieuport, pendant 36 ans, pour faire face aux dépenses des travaux d'améliorations projetés près de cette ville et vers Furnes, notamment pour la construction d'une écluse en amont dans le susdit canal, et à cet égard ils ont répondu que si, par la suite, on était dans le cas d'exiger d'eux la dite surtaxe, ils seraient forcés de réclamer des augmentations de fret en rapport, attendu que ce nouveau droit serait, pour un bateau de 100 tonneaux, de 25 francs ; mais alors ils sont d'opinion que tous les petits bateaux au-dessous de 80 se rendraient à Dunkerque par Lille ou par la Scarpe et la Sensée.

Cependant, Monsieur le Ministre d'État, nous persistons à croire que le gouvernement n'établira pas cette surtaxe, puisqu'elle serait destructive de notre navigation par les Flandres, et c'est dans cette persuasion qu'après mûre délibération, nous avons été d'avis que, dans l'intérêt général de notre industrie, de notre commerce et de notre navigation, il y a lieu d'octroyer la demande de concession faite à Sa Majesté par M. Ferdinand Corbisier, pour le creusement de ce nouveau canal de l'Escaut par le territoire de la commune de Warcoing vers Roubaix.

Veillez, Monsieur le Ministre d'État, faire l'envoi de notre avis à la commission d'enquête et agréer les nouvelles assurances de notre considération très distinguée.

*Les président et membres de la chambre de commerce et
des fabriques de la ville de Bruyes,*

P. SINAVE, *vice-président.*

LAGACHE, *secrétaire-adjoint.*

N^o 16.

Protestation de la députation des États de la Flandre occidentale contre le projet du canal de l'Espierre.

(28 février 1834.)

Les états députés,

Vu l'avant-projet du canal de l'Espierre destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, déposé à l'inspection du public dans les bureaux du gouvernement provincial, conformément à l'arrêté du ministre de l'intérieur, en date du 30 janvier dernier ;

Vu les mémoires présentés précédemment au gouvernement par les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray, contre un projet analogue à celui dont il s'agit ici ;

Vu les nombreuses protestations contre l'exécution du projet présenté par M. Corbisier ;
 Considérant que, si l'exécution de ce dernier projet peut être avantageuse au commerce et à l'industrie de la province de Hainaut, d'un autre côté, il est impossible de ne pas l'envisager comme le commencement d'exécution d'un vaste plan de canalisation dans le département du Nord, qui enlèvera à la Belgique toute sa navigation intérieure sur Dunkerque, et rendra (pour nous servir des mots mêmes de M. l'ingénieur français Cordier) *le gouvernement français maître de jeter, sur une ville quelconque du département du Nord, les eaux de toutes les rivières ; de faire suspendre la navigation de l'Escaut ou de la Lys en Belgique, et d'imprimer à la navigation du Nord un mouvement rapide inconnu dans toute autre localité, le tout au préjudice des vrais intérêts de notre pays ;*

Pour ces motifs, autant dans l'intérêt général de la Belgique que dans l'intérêt particulier de la Flandre occidentale, la députation croit devoir protester, comme elle proteste par les présentes, contre l'exécution du projet qui fait l'objet de l'enquête.

Bruges, le 28 février 1834.

Par ordonnance :

Le greffier,

ROELS.

La députation des États de la Flandre occidentale,

Le président,

DE MUELENAERE.

N^o 17.

Procès-verbal arrêté le 24 mars 1834 par la commission d'enquête, instituée pour l'examen du projet du canal de l'Espierre.

Ce jourd'hui, 24 mars 1834.

Nous soussignés, membres de la commission d'enquête, instituée en vertu de l'arrêté du gouvernement, du 18 juillet 1832, nommés par arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 10 janvier dernier, et autres arrêtés de la députation provinciale du Hainaut, des 24 décembre 1833 et 15 janvier 1834 ;

Tels que Messieurs :

Philippe Harmignie, député des États, président ;

Van Ruymbeke, président de la chambre de commerce de Courtray ;

Van den Peereboom, président de la chambre de commerce d'Ypres ;

De Munck, échevin de Bruxelles ;

C. Claes, distillateur à Lembeck ;

Sacquelen, propriétaire de houillères et chauxfournier à Tournay ;

Petiau, propriétaire et bourgmestre de Pommerœul ;

Boisacq-Spreux, président du tribunal de commerce de Tournay ;

Rainbeaux, propriétaire et exploitant à Hornu ;

Delneufcourt, ingénieur des mines à Mons ;

Nous sommes, ensuite de convocation, trouvés réunis à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons ; M. De Vrière, commissaire du district de Bruges, n'ayant pu s'y rendre, comme il se voit de sa lettre jointe aux pièces communiquées.

A l'effet d'examiner le projet présenté par M. F. Corbisier, négociant à Mons, en concession du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix,

Avons examiné :

B. La requête adressée à Sa Majesté par mon dit sieur F. Corbisier, ainsi que les considérations et avant-projet et le plan y joint ;

D. Les certificats d'affiches et publications ;

E. Le registre d'annotations et d'observations, tenu au gouvernement provincial à

F. Mons, sur lequel se trouve la seule opposition de M. Guillochin de Mons, dont le canal doit traverser une propriété ;

- Après avoir vérifié que les formalités légales étaient remplies, il a été donné lecture
- G. de la requête adressée par la chambre de commerce de Bruges à M. le ministre de l'intérieur, en date du 4 mars 1834;
 - H. Les observations adressées par la même chambre de commerce à M. le gouverneur de la Flandre occidentale, en date du 27 février 1834;
 - I. Le rapport adressé à M. le gouverneur du Hainaut par la régence de Tournay, du 27 janvier 1834;
 - K. Les observations adressées à M. le gouverneur de la Flandre occidentale par un grand nombre de bateliers de Gand, Mons et Tournay;
 - L. Les observations, suivies de calculs, adressées à la commission par un très grand nombre de propriétaires de houillères, exploitants et négociants de l'arrondissement de Mons;
 - M. Les observations adressées à la commission par les chauxfourniers et maîtres de carrières de Tournay et environs;
 - N. Autres par les chauxfourniers et extracteurs de pierres de Basècles;
 - O. Le rapport de M. l'ingénieur en chef des mines dans la province de Hainaut, du 24 janvier 1834 ;
Toutes les dites pièces contenant des observations favorables au projet.
 - P. La requête adressée à Sa Majesté par la régence de Furnes ;
Les demandes et rapports adressés à M. le gouverneur de la Flandre occidentale
 - Q. par la chambre de commerce de Courtray;
 - R. Par la régence de la dite ville ;
 - S. Par la chambre de commerce d'Ypres ;
 - T. Par la régence de la dite ville ;
 - U. Par la régence de la ville de Menin ;
 - V. Par la ville de Dixmude ;
 - W. Et la délibération de la députation des États de la Flandre occidentale ;
Toutes présentant des observations tendantes au rejet de la demande du canal de l'Espierre.

Les protestations contre le même projet, remises au gouvernement de la Flandre occidentale par les régences des villes et communes de Wervicq, Nieuport, Furnes, Mouscron, Oost-Duynkerke, Wulveringem, Leysele, Adinkerke, Pervyse, Rams-Capelle, St-George, St-Richiers, Stavele, Steenkerke, Wulpen, Zoetenaye, Vinckem, Alveringhem, Ave-Capelle, Beveren, Boitshoucke, Bulscamp, Coxyde, Eggewaers-Capelle, Houthem, Isenberghe, Moeres, Oezen, Lombartzide, Mannekensvere et Schoore.

- Y^r. Vu aussi une carte des canaux de la Flandre par M. Cordier ;
- Y^s. Une carte de la navigation de Mons à Compiègne ;
- Z. Et la copie d'une déclaration donnée à Lille par M. Brame, le 24 octobre 1826, les dites pièces remises par M. Corbisier.

Le tout en la présence de M. Frédéric Corbisier, auteur du projet, et de M. De Moor, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la province du Hainaut, que la commission avait trouvé convenable d'appeler à la séance.

Ce fait, M. Van den Peereboom a dit que la commission ne paraissait pas légalement constituée pour délibérer, parce qu'une enquête n'avait pas été faite dans la province de la Flandre orientale, et a protesté de nullité pour tout ce qui sera fait; il a remis la protestation écrite et signée de lui, laquelle demeurera annexée, suivant sa demande.

M. Van Ruymbeke a fait semblable observation et a aussi protesté de tout ce qui pourrait être fait par la commission actuelle d'enquête; il a produit une protestation signée de lui, laquelle, sur sa demande, demeure aussi annexée au présent procès-verbal.

Sur quoi, M. le président ayant invité M. Corbisier et de M. De Moor, ingénieur, a se retirer momentanément, a mis aux voix la question de savoir si la commission se considérait comme bien constituée.

La commission a été d'avis, à l'unanimité, sauf MM. Van den Peereboom et Van Ruymbeke, qui ont persisté dans leur opinion, qu'elle se trouvait légalement constituée; qu'elle pouvait et devait donner son avis sur la demande, conformément à la loi et aux dispositions de l'arrêté du gouvernement du 18 juillet 1832.

Après cette décision, MM. Van den Peereboom et Van Ruymbeke ont déclaré ne pas pouvoir continuer à assister à la séance et se sont retirés.

La commission se trouvant, aux termes de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 10 janvier 1834, en majorité, a invité M. Frédéric Corbisier à présenter ses observations; elle a aussi entendu M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

M. Corbisier et M. l'ingénieur s'étant retirés, la commission a examiné la question d'utilité publique du projet.

Elle a été unanimement d'avis, sans s'arrêter aux observations critiques, toutes d'intérêt de localité, que l'utilité publique du projet lui paraissait évidente et ne pouvait être sérieusement contestée. Elle a fondé son opinion sur les puissants motifs développés dans la demande et les observations à l'appui.

Quant au mode de concession, la commission pense que, dans l'intérêt du commerce, il est préférable de laisser, (le canal étant en grande section autant que possible), le terme de la concession fixé, ainsi qu'il est proposé, à quatre-vingt dix ans, et faire porter le rabais sur le taux du péage. Elle pense qu'il est de son devoir de faire observer que le taux du péage proposé lui paraît fort élevé, et elle a l'espoir qu'il pourra être diminué, soit préalablement, soit lors de l'adjudication.

Le présent procès-verbal avec les deux actes de protestation y annexés, et toutes les pièces qui ont été communiquées à la commission, seront adressés par M. le député président, à M. le gouverneur du Hainaut.

Lecture faite, tous les membres présents ont signé.

(*Suivent les signatures.*)

Protestation annexée au procès-verbal d'enquête du 24 mars 1834.

Le soussigné, vu l'arrêté du ministre de l'intérieur en date du 10 janvier 1834, qui nomme une commission d'enquête sur la demande du sieur F. Corbisier, négociant à Mons, en concession du canal de l'Espierre, pour réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, et dans laquelle commission le soussigné se trouve désigné comme membre;

Vu l'arrêté du roi, du 18 juillet 1832, relatif aux formalités préliminaires à l'exécution des travaux publics, notamment l'art. 4 qui statue que le ministre de l'intérieur fera parvenir au gouverneur de chacune des provinces traversées par la ligne des ouvrages, ou *éminemment intéressés* à leur exécution, un exemplaire de l'avant-projet qui sera soumis à l'examen du public, pendant le délai d'un mois au moins, et de trois mois au plus, etc., etc.;

Considérant que la province de la Flandre orientale est éminemment intéressée, comme celle de la Flandre occidentale, dans l'exécution projetée de ce canal, et que toutes les formalités préliminaires n'ont pas été observées;

Considérant d'ailleurs que, par cette inobservance, le soussigné se trouve dans l'impossibilité naturelle et morale de remplir le but d'une enquête;

Par ces motifs, il déclare ne s'être rendu à la réunion à Mons que par *déférence* pour les ordres de l'autorité supérieure, pour prêter acte de diligence, et protester contre ce qui pourrait être fait par la commission actuelle d'enquête, et en violation de la disposition légale de l'arrêté du 18 juillet 1832. Tout ce dont il requiert acte dans le procès-verbal de la session de ce jour... à Mons, le 24 mars 1834.

F. VAN RUYMBEKE.

Autre protestation annexée au procès-verbal d'enquête du 24 mars 1834.

Attendu qu'aux termes de l'art. 5 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832 (*Journal officiel*, n° 521), lorsqu'une proposition est faite d'ouvrir une route ou un canal, de perfectionner ou de créer la navigation d'un fleuve ou d'une rivière, de construire un chemin de fer, ou, en général,

d'exécuter des ouvrages pouvant exiger des expropriations pour cause d'utilité publique, il doit être formé, au chef-lieu de chacune des provinces que la ligne des travaux devra traverser, une commission d'enquête composée de sept membres au moins et de onze au plus, laquelle commission aura pour mission spéciale de s'enquérir soigneusement des observations auxquelles la proposition peut donner lieu de la part du public et surtout des personnes intéressées à son exécution ; — Attendu que, pour que cette commission puisse recueillir les dites observations et s'enquérir d'icelles, l'art. 4 du décret arrêté a sagement prescrit que le ministre de l'intérieur fera parvenir, dans le cas dont s'agit, au gouverneur de chacune des provinces traversées par la ligne des ouvrages, ou émineinment intéressées à leur exécution, un exemplaire de l'avant-projet qui sera soumis à l'examen du public, pendant un délai d'un mois au moins et de trois mois au plus, selon la décision du ministre ; qu'un registre sera ouvert pendant ce temps au chef-lieu de la province et que les observations auxquelles l'avant-projet pourra donner lieu, y seront annotées dans l'ordre du dépôt ; que, de plus, le dépôt du plan et l'ouverture du registre seront annoncés et rendus publics de la manière indiquée par le même article ; — Attendu qu'en suite de la demande du sieur Corbisier, négociant à Mons, en concession du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, M. le ministre de l'intérieur, par son arrêté du 26 novembre 1833 (4^e division, nos 3473, 4021), a ordonné une enquête pour faire examiner le projet présenté par M. Corbisier ; — Attendu que la commission d'enquête, instituée à cet effet, est convoquée pour le lundi 24 de ce mois, à onze heures du matin, à l'hôtel du gouvernement provincial, à Mons, afin de s'occuper de l'objet de sa mission ; — — Attendu d'ailleurs que les formalités prescrites en pareil cas par l'art. 4 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832, n'ont jusqu'à présent point été observées ; — Attendu qu'une pareille transgression et omission de formalités sagement prescrites dans l'intérêt des particuliers et du gouvernement lui-même, est indigne de l'époque et donnerait nécessairement lieu aux scandaleux abus et aux injustices révoltantes que la prudence et la sagesse du monarque ont voulu faire éviter ; — Attendu enfin que, par suite de ce manque de formalités, l'instruction et partant l'enquête, se feraient d'une manière illégale et inconstitutionnelle, je soussigné Jean-Baptiste Van den Peereboom, membre de la commission d'enquête qui doit instruire sur la prédite demande du sieur Corbisier, m'oppose formellement à ce que la commission d'enquête procède à aucune enquête ou instruction quelconque, avant que les formalités, prescrites par l'art. 4 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832, aient été strictement observées et remplies, en ce qui concerne le dépôt de l'avant-projet en la province de la Flandre orientale, protestant, dès à présent, de nullité pour tout ce qui sera fait en transgression et au mépris du dit article, et requérant à ce que la présente opposition et protestation soit consignée au procès-verbal de la séance. Ainsi fait et protesté à Mons, le 24 mars 1834.

J.-B. VAN DEN PEEREBOOM.

N^o 18.

Avis de la chambre de commerce de Mons, du 6 avril 1834, en faveur du projet du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

La chambre de commerce et des fabriques de l'arrondissement de Mons a reçu, avec votre lettre en date du 28 mars n^o D 1528, le plan et le dossier relatifs au canal projeté de Warcoing jusqu'à la frontière vers Roubaix. Elle s'empresse de répondre au désir que vous lui exprimez de recevoir ses avis et considérations sur cet important projet.

Il est à votre connaissance, Monsieur le Gouverneur, que, dans maintes circonstances, depuis 1825 jusqu'à ce jour, la chambre de commerce et des fabriques de Mons, d'accord avec celles de Tournay et de Charleroy, avec tous les exploitants des houillères du couchant et du levant de cette province, et les négociants notables de ces trois arrondissements, s'est fait un devoir de solliciter avec la plus vive instance près du gouvernement actuel et près du

gouvernement précédent, l'exécution d'un projet si favorable à la consommation des produits pondéreux du Hainaut.

Plusieurs mémoires rédigés par elle à cet effet reposent dans ses archives et se trouvent dans vos bureaux.

Les chambres de commerce françaises des départements du Nord et du Pas-de-Calais ont envisagé ce canal de débouchés sous le même point de vue, et depuis long-temps elles luttent contre les prétentions d'un intérêt privé qui tend à conserver, aux dépens des consommateurs et des producteurs, les avantages locaux et les privilèges dont jouissent quelques individus.

Ce n'est pas sans étonnement que nous avons vu les anciennes oppositions des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres se renouveler avec plus d'aigreur que de raisonnements. Nous laisserons de côté l'inconvenance de certaines expressions, et nous nous bornerons à détruire, par des chiffres, des faits erronés que ces oppositions énoncent.

Nous concevrons la possibilité de faire arriver la houille, la chaux, les pierres, etc., par l'intérieur des départements du Nord et du Pas-de-Calais, si les canaux de la Haute et Basse-Deule et de la Bassée à Aire n'étaient concédés avec des péages très élevés, et si les autres canaux vers St-Omer, Bourbourg, Bergues, etc., n'étaient, plusieurs mois de l'année, sans navigation par le défaut de profondeur et le manque d'eau. Leur amélioration nécessiterait des dépenses immenses, et, par conséquent, l'établissement de droits fort élevés pour couvrir celles-ci.

Nous savons, par expérience, que l'année dernière des bateaux charbonniers, expédiés du canal de Mons à la destination de St-Omer, sont restés, quoique chargés sur le faible enfoncement de 1^m,20, cinq mois pour faire ce voyage, et qu'ils n'ont pu arriver dans cette ville par le canal de Neuffossé, qu'au tirant d'eau de quatre-vingts centimètres. Ainsi donc, il y a, par cette voie, perte de temps, détérioration de la marchandise à cause de l'obligation d'alléger, augmentation de dépense, et, par conséquent, impossibilité d'arriver à Dunkerque sans payer un fret bien plus élevé que par les canaux de Bruges et d'Ostende.

Il est d'ailleurs à présumer que si, pour suivre cette voie, il n'y avait pas un excédant assez considérable dans les frais de voyage, les bateliers la prendraient pour arriver à Dunkerque par la Scarpe, quand il y a baisse des eaux sur les canaux des Flandres; mais il est notoire qu'ils préfèrent attendre que le temps d'interruption soit passé.

Des calculs récemment publiés par la voie de la presse viennent à l'appui de ces faits. Nous avons voulu nous assurer de l'exactitude des chiffres que comporte l'article inséré dans l'*Émancipation* du 20 mars, et nous avons été convaincus que, loin d'être exagérés, ils sont plutôt en dessous de la réalité, et qu'il y aura une économie de fr. 2-70 par tonneau pour les consommateurs de Dunkerque, à suivre la route par les canaux de Gand, Bruges, Ostende, Furnes, préférablement à celle par Warcoing, Roubaix, Lille, etc.

Outre cette différence en faveur du transit belge, il faut considérer la navigation descendante de l'Escaut, ainsi que celle des canaux des Flandres qui permettent encore un enfoncement de 1^m,60 en tout temps, et, si les améliorations proposées par M. l'ingénieur De Brock aux canaux de Furnes et de Nieuport étaient exécutées promptement, les bateaux destinés pour Dunkerque pourraient arriver en cette ville sur l'enfoncement de 1^m,80.

Nous ne sommes pas effrayés de cette prédiction de la chambre de commerce d'Ypres : « *Que le gouvernement français attend l'achèvement du canal de Roubaix pour améliorer la navigation de la Deule et forcer, par des mesures de douanes ou autres, toute notre navigation charbonnière, de Mons à la mer du Nord, de prendre cette voie à l'exclusion de celle des Flandres.* »

La puérité d'une semblable appréhension doit faire douter que l'on veuille réellement en tirer argument contre le projet du canal de l'Espierre. Nous avons déjà dit que les améliorations dont parle la chambre de commerce d'Ypres, coûteraient des sommes énormes, nous ajouterons que tous les canaux de l'intérieur du département du Nord étant concédés, soit à perpétuité, soit pour 99 ans, le gouvernement du roi Louis-Philippe ne pourrait adopter que dans l'intérêt unique des concessionnaires de ces canaux, les mesures dont on s'efforce de faire ici un épouvantail. Mais croit-on que l'intérêt si puissant des consommateurs français ne saurait pas s'opposer et même arrêter tout court l'arbitraire de ces mesures? D'ailleurs nous devons être tranquilles : le ministère qui vient, avec l'assentiment des représentants de la nation, de consacrer plusieurs millions à la prospérité et à la conservation de notre commerce

intérieur, saurait également nous protéger au besoin contre les prétentions fiscales de ces concessionnaires.

Nous devons relever une erreur de chiffres qu'a faite la chambre de commerce d'Ypres, en prétendant que chaque bateau charbonnier transitant par les Flandres, laissait une somme de 200 florins (ou 423 francs 28 centimes), dans la seule province de la Flandre occidentale.

Nous pouvons au contraire assurer que la dépense moyenne de chaque batelier, depuis Escanaffles jusqu'à la frontière française à Dunkerque, ne s'élève pas à 200 francs par bateau, en comprenant même le paiement des droits de navigation.

En critiquant amèrement le projet du canal de l'Espierre, on propose « de faire arriver les » bateaux charbonniers à la mer du Nord par l'exécution d'une communication intérieure par la » grande ligne de navigation, projetée de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres, dont tous » les projets sont récemment terminés. »

Mais cette communication intérieure n'enlèverait-elle pas aux canaux de Bruges, d'Ostende, etc., comme on prétend que le ferait le canal de l'Espierre, tous les bateaux destinés pour Dunkerque ?

Il est certain que, si la communication projetée, de l'Escaut à la mer du Nord, pouvait être exécutée de la même manière que l'ont été ces canaux, c'est-à-dire à fonds perdus, les bateliers allant à Dunkerque passeraient par Menin, Ypres et Dixmude de préférence, pour éviter le trajet de l'Escaut par Gand; car, à dépense égale et au même tirant d'eau, ils choisiraient la route la plus courte. On conçoit qu'il n'en peut pas être ainsi quand la route la plus courte est infiniment plus coûteuse que l'autre, car l'économie de temps disparaît devant l'économie bien plus importante des frais du transport.

Il faut distinguer ici le canal de communication intérieure jusqu'à la mer du Nord, dont parlent les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres. Une communication intérieure existe déjà par les beaux canaux des Flandres; elle ne pourrait être remplacée que par une dépense énorme, qui, pour permettre d'arriver à Dunkerque par Menin sur le même enfoncement que par Bruges (1^m,60), ne monterait pas à moins de six millions de francs. Cette dépense nécessiterait inévitablement des péages considérables qui viendraient augmenter la valeur de la houille et des autres matières pondéreuses qui s'exportent en France, où elles sont déjà frappées d'un droit fort élevé.

Vouloir faire arriver à Roubaix par Menin les bateaux expédiés du canal de Mons et de Tournay, nous paraît aussi absurde.

On est tenté de chercher une arrière-pensée dans la prétention de soumettre un commerce d'exportation à l'obligation de faire un détour de plus de 36,000 mètres et d'augmenter ainsi la valeur des marchandises exportées de deux francs soixante centimes par tonneau, non compris la perte de temps qui, pour nous servir de l'expression de Sa Majesté, doit être une des premières économies.

A part cette première économie de temps, on doit encore considérer que, par le canal de l'Escaut à Roubaix, la navigation, pour alimenter la consommation des départements du Nord et du Pas-de-Calais, devient presque toute belge; que ce canal nous sublève des péages énormes imposés au passage des écluses de Gœulzin, Rodignies, Fresnes et Iwvy, établies pour le profit des houillères de la compagnie d'Anzin sur le territoire français, et enfin, qu'il nous fait éviter le long trajet du canal de la Sensée que l'on veut imposer à notre commerce, en laissant dépérir la navigation de la Scarpe. Ceci n'est point une vaine allégation, la preuve en est dans les conditions onéreuses du cahier des charges pour le curage de cette rivière et les réparations de ses travaux d'art; trois fois la rigueur de ces conditions a rebuté les soumissionnaires, et l'adjudication n'a pas eu lieu.

La compagnie d'Anzin, associée aux concessionnaires des écluses citées ci-dessus, des canaux de la Sensée, de la Haute et Basse-Deule et de St-Quentin, a le plus grand intérêt à empêcher l'exécution d'un canal vers Roubaix. Cet intérêt n'a certes rien de national, tandis qu'une entreprise qui a pour but d'affranchir le principal commerce du Hainaut de toutes les charges dont cette compagnie a su le grever, pour augmenter la force de son monopole et de sa concurrence, ne peut certainement être qu'une entreprise éminemment patriotique.

Ces considérations, Monsieur le Gouverneur, que vous avez appréciées depuis long-temps, pénétré que vous l'êtes de la véritable nature des besoins de notre province, nous ont paru d'un intérêt si majeur, que nous n'hésitons pas à dire qu'il faut totalement ignorer les faits, n'avoir jamais jeté les yeux sur la carte, méconnaître les intérêts du pays ou les trahir, pour se déclarer

l'adversaire d'une communication si avantageuse à la consommation des productions du Hainaut. Nous nous félicitons d'avoir trouvé dans nos collègues de la chambre de commerce de Bruges une parfaite identité d'opinion à cet égard ; ils ont compris comme nous, que, quand il s'agit d'ouvrir de nouvelles routes, le bien-être du plus grand nombre d'intéressés, appelés à les parcourir, doit inévitablement prévaloir, et ils ont reconnu avec raison que jamais le canal de débouché vers Roubaix ne pourrait ôter le transit aux canaux de leur province, parce que là où la navigation est facile et libre de péages, la communication est toujours préférée comme étant plus profitable à l'industrie.

Nous regrettons de devoir le dire, l'avis de la députation de la Flandre occidentale nous paraît à peine digne de réfutation. Est-ce bien sérieusement qu'en tronquant le passage d'un mémoire publié, il y a quelques années, par un ingénieur célèbre, on a pu s'alarmer de la possibilité qu'aurait la France de détourner sur son territoire les cours d'eau qui sont communs aux deux pays, et de nous enlever successivement la Sambre, l'Escaut et la Lys ? Si ce dessein pouvait entrer dans l'idée d'un ministre français, au mépris du droit des gens et des actes du congrès de Vienne, quel avantage pourraient retirer nos voisins de l'exécution de ce dessein ? A quoi aboutirait l'immensité de la dépense nécessaire pour jeter successivement les eaux de la Sambre dans la vallée de l'Escaut, les eaux de celle-ci dans le lit de la Scarpe, et ainsi de suite ? Uniquement à priver les Français, comme nous, de ces communications si lucratives pour les uns et les autres, de ces communications que les besoins des deux peuples feraient créer par artifice si la nature les avait refusées à ces heureuses contrées. D'ailleurs, est-ce par le canal de l'Espierre que la réalisation d'un projet si absurde commencerait ? La députation des États de la Flandre occidentale et le ministre d'État gouverneur de cette province ignorent donc que c'est la Marque, rivière française, qui doit alimenter ce canal et verser le tribut de ses eaux dans l'Escaut ; que le niveau de la Marque est de dix mètres au moins plus élevé que ceux de ce fleuve et de la Lys ; que les Français étant maîtres du cours supérieur de la Sambre, de l'Escaut, de la Scarpe et de la Lys, ce serait en amont de Tournay qu'il faudrait commencer ce grand œuvre de spoliation qui réduirait à la Dendre seule la navigation fluviale du Hainaut et des Flandres ? Non-seulement, en fait, le gouvernement français se trouve dans l'impossibilité de consommer cette spoliation, mais encore ses engagements envers des particuliers l'en empêcheraient, si la chose n'était impraticable par elle-même. Il s'est dépossédé, en faveur de plusieurs concessionnaires, de presque tous les canaux qui couvrent le département du Nord, et, par conséquent, des cours d'eau qui les alimentent, tels que la Sambre, l'Escaut, la Sensée, la Deule, la Haute-Lys, etc., etc.

C'est pour éviter à nos produits une partie des péages dus à ces concessionnaires, que nous sollicitons avec tant d'instance le canal de l'Escaut à la frontière vers Roubaix, tandis que c'est pour conserver l'énorme revenu de ces péages que quelques intéressés s'efforcent d'égarer l'opinion et de susciter tant d'oppositions contre ce canal. Pourquoi répète-t-on toujours que, s'il se fait, tout espoir est perdu d'obtenir la communication intérieure vers Menin ; c'est que, pour couvrir la dépense de celle-ci, il faudrait nécessairement obliger un grand nombre de bateaux, quelles que soient d'ailleurs leurs destinations ou la dépense du voyage, à la fréquenter à l'exclusion de toute autre voie plus courte et plus avantageuse ; c'est qu'il faudrait faire payer par les consommateurs belges et français le capital dépensé, les intérêts et les frais d'entretien.

Au reste, si cette jonction de la Lys et de l'Escaut peut se faire à l'aide de la consommation des riverains de cette contrée, nous désirons la voir se réaliser pour autant qu'elle soit avantageuse et productive à l'industrie. Nous en avons émis le vœu depuis long-temps et nous l'exprimons encore : qu'une adjudication publique ait lieu conformément à l'arrêté réglementaire du 18 juillet 1832. Alors seulement le commerce pourra juger de son utilité et des avantages que l'on peut en retirer.

Il reste encore un argument qu'il importe de réduire à sa juste valeur. Le canal de l'Espierre, dit la chambre de commerce de Courtray, nuirait à notre commerce maritime, « car le charbon se transporte actuellement par nos canaux, rivières et fleuves jusqu'à Ostende, » Nieuport et Anvers, et, de là, vers Dunkerque et autres ports de France, tandis que le nouveau canal de Roubaix conduirait, par les canaux de l'intérieur de la France, à un prix plus avantageux, vers Dunkerque, et, de là, dans d'autres ports, ce qui serait évidemment une perte pour notre commerce maritime. »

Nous nous garderons bien de suspecter la bonne foi de nos collègues de Courtray, mais

nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer qu'ils sont ici dans la plus complète ignorance des faits, et que sans doute quelque maladroît adversaire du canal de l'Espierre leur aura fourni les renseignements erronés sur lesquels est basé le raisonnement qui précède.

Il est faux que des houilles belges aient jamais été expédiées par mer des ports belges pour Dunkerque ou pour tout autre point du littoral français. Les houilles, qui y seraient envoyées ainsi, subiraient un droit de 11 francs par tonneau, au lieu du droit de 3 fr. 30 centimes que supportent celles qui arrivent à Dunkerque par la navigation intérieure, après avoir été nationalisées à Condé avant de transiter en Belgique.

Un gouvernement constitutionnel, imbu des véritables principes de l'économie politique, ne peut admettre le système que veulent faire prévaloir les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, les régences de ces deux villes et celles d'autres communes dont les oppositions reposent au dossier.

La loi récemment votée sur le chemin de fer d'Anvers à Cologne, prouve que le ministère reconnaît que faire arriver plus vite et à meilleur compte sur les marchés de consommation est le seul moyen de protéger l'industrie, et que, pour les matières pondéreuses, la route la plus courte et la moins coûteuse doit toujours être suivie avant toutes les autres. Tel sera pour le Hainaut le canal dont nous examinons actuellement le projet ; les houillères du couchant de Mons y trouveront à la fois une faible compensation de la perte du débouché de la Hollande et des avantages que le chemin d'Anvers à Verviers va procurer aux houillères de Liège ; il n'est pas inutile de faire observer que cette compensation ne coûtera rien au trésor.

Nous ne dirons rien des résultats de la communication projetée quant à l'arrondissement de Tournay ; nous laissons à la chambre de commerce de cet arrondissement le soin d'en développer toute l'étendue.

Nous terminerons ce rapport, Monsieur le Gouverneur, en citant un passage du mémoire signé et remis au roi, le 24 février 1832, par les membres réunis du comité d'industrie et de la chambre de commerce de Mons, lors de son séjour en cette ville :

« La facilité, la promptitude et le bon marché des communications sont essentiels à tout commerce, mais en particulier à celui des charbons, matière de peu de valeur en proportion de son volume.

» Déjà, Sire, nos vœux se sont élevés vers vous pour qu'il vous plaise amener les choses au point désirable pour que l'embranchement du canal de l'Escaut au canal de Roubaix, autrement dit le canal de l'Espierre, reçoive son exécution.

» Ce canal, dont les avantages pour notre commerce de charbons sur le marché de Lille, le plus grand qui leur soit ouvert à l'étranger, et qui emporte au-delà de mille bateaux, ont déjà été démontrés, a, en outre, dans l'intérêt du pays, celui de faire parcourir à ces bateaux presque toute leur route par le canal d'Antoing, par l'Escaut et par la vallée de l'Espierre, jusqu'au territoire français, qu'ils atteignent dans la direction la plus rapprochée de Lille, tandis que par la navigation actuelle, qui doit avoir lieu par la Scarpe et le canal de la Haute-Deule, à des frais plus élevés, ces bateaux quittent notre territoire presque à leur point de départ et vont porter les bénéfices d'un trajet assez long entièrement à la France.

» Souffrez, Sire, que nous réitérions nos instances pour que cet embranchement soit prochainement mis en adjudication publique au rabais, pour le droit à y percevoir pendant un terme de 99 ans, ou à perpétuité, selon qu'il sera jugé le plus convenable.

» Ce mode nous paraît le seul avantageux pour le commerce et les consommateurs, il est le seul qui puisse rendre les navigations économiques ; il ne sacrifie rien du présent à l'avenir et a pour lui l'approbation de ce qui se pratique en Angleterre. »

Sa Majesté, qui connaissait déjà toute l'importance de l'objet dont nous l'entretenions, a daigné nous assurer, avec sa bienveillance ordinaire, que ce canal devait se faire promptement, et nous avons été heureux de voir que M. le ministre de l'intérieur, appréciant les bonnes intentions du roi, n'a pas différé l'instruction de la demande de l'avant-projet présenté au roi par M. Frédéric Corbisier. La protection que ce haut fonctionnaire accorde au commerce de cette province, nous fait espérer que bientôt la mise en adjudication de ce projet amènera enfin sa réalisation définitive.

Il est une dernière considération qui ne peut échapper à la sagacité du gouvernement, c'est que le premier effet qu'il en fera ressentir, sera la dépense d'une somme d'un million de francs

environ , réparti en peu de temps parmi la classe ouvrière qui prendra part à ce travail , et les fournisseurs des matériaux indispensables à son exécution .

Agréer, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre parfaite considération.

Mons , le 6 avril 1834.

L. ABRASSART ,
Faisant fonctions de secrétaire.

Le président,
F. GOSSART.

N^o 19.

Opinion de M. De Vrière, membre de la commission d'enquête, sur le projet du canal de l'Espierre.

(10 avril 1834.)

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ,

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées de cette province , M. De Brock , m'ayant témoigné , au nom de M. Corbisier , le désir de connaître mon opinion , comme membre de la commission d'enquête sur son projet de réunir l'Escaut au canal français de Roubaix , je me fais un devoir de vous mander en peu de mots celle que j'eusse émise , si j'avais pu avoir l'honneur de prendre part aux travaux de cette assemblée .

Je partage ce principe que , chaque fois que l'industrie privée s'offre à établir une communication nouvelle , le gouvernement doit laisser faire , convaincu qu'il doit être que , si le projet est utile , il ouvrira de nouvelles sources de prospérité , sans qu'il puisse faire tort à l'intérêt public , si ses résultats ne répondent pas à l'attente des entrepreneurs .

Je n'ignore pas qu'une communication nouvelle peut nuire aux intérêts privés d'une localité , en détournant le commerce des voies qu'il avait suivies jusques là ; mais la somme des avantages qui résultent pour le pays entier d'une communication moins coûteuse et plus courte , pèse d'un plus grand poids dans la balance de l'intérêt public , que la perte qui peut en résulter pour quelques districts .

La conservation d'une communication actuelle , de quelque intérêt qu'elle pût être , même pour la localité à laquelle j'appartiens , n'influerait par conséquent jamais sur mon vote , quand il s'agit d'ouvrir de nouvelles voies au commerce , de nouvelles facilités à l'industrie .

Je ne m'associerai pas , à plus forte raison , à l'opposition que quelques personnes ont faite au projet en question , dans la prévision de l'établissement préférable , selon elles , d'un canal de jonction par Escanaffles sur Menin .

Si ce projet est en effet préférable , que la concession se présente ; elle n'aura rien à redouter de la voie d'Espierre ; quant à moi , j'applaudirai de nouveau à ce nouvel accroissement de communications .

Mais une considération d'un ordre plus élevé a été soulevée dans la discussion qui s'est ouverte dans le public à l'occasion du projet de M. Corbisier ; des personnes honorables qu'aucun intérêt étroit ne dirigeait , ont craint que le canal de l'Espierre ne transportât un jour tout entière sur les canaux français , la navigation qui prend aujourd'hui la voie des Flandres par Dunkerque .

Cette appréhension , dégagée de tout intérêt provincial ou de localité , alors même qu'elle serait chimérique , ne peut être qu'honorable , et je dois , Monsieur le Président , partager des susceptibilités protectrices de l'intérêt national .

Cependant je n'ai pu me laisser dominer par ces craintes au point de croire cette éventualité actuellement possible , ou même prochaine ; les renseignements que j'ai pris m'ont , au contraire , confirmé dans l'opinion que la navigation sur Dunkerque par la France , ne pourrait offrir de l'avantage sur la ligne de nos canaux , que par suite de travaux d'amélioration considérables .

Je ne puis donc partager entièrement la manière de voir de ceux qui ont considéré ce danger

comme tellement imminent qu'il dût faire désirer le rejet d'un projet auquel se rattachent les intérêts d'une grande partie du Hainaut.

Je crois, au contraire, qu'il est convenable de l'appuyer, mais de l'appuyer avec telles garanties que son exécution ne puisse, en aucun temps, préjudicier aux intérêts nationaux.

J'ai donc l'honneur de demander, pour autant que mon opinion puisse encore être accueillie, que la concession demandée par M. Corbisier, soit octroyée, mais seulement pour un canal à petites sections.

En vous priant, Monsieur le Président, de transmettre la présente à M. le ministre de l'intérieur, afin qu'elle soit jointe au procès-verbal de la commission, j'ai l'honneur de vous offrir l'assurance de ma haute considération.

*Le membre de la commission d'enquête sur le projet de construction
du canal de l'Espierre,*

DE VRIÈRE.

N^o 20.

*Avis de la chambre de commerce de Tournay, du 15 avril 1834, en faveur du projet du
canal de l'Espierre.*

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Pour la ville de Tournay et son arrondissement, la question posée de l'utilité du canal de l'Espierre, n'en est réellement pas une : agriculture, commerce, industrie, extraction, navigation, toutes ces diverses branches de notre économie politique ont plus ou moins, immédiatement ou médiatement, directement ou indirectement, intérêt à la réalisation du projet dont s'agit; aucune n'y a un intérêt contraire.

L'intérêt particulier de l'arrondissement de Tournay se trouve aussi plus ou moins partagé par les deux autres arrondissements de la province de Hainaut.

A quoi tient donc qu'un tel projet, sollicité depuis huit ans par le Hainaut sur son propre territoire, à l'unanimité de ses producteurs et de ses consommateurs, n'ait pas été exécuté aussitôt que conçu ?

A quoi?... A une crainte chimérique de l'ancien gouvernement d'abord, et à l'opposition d'une localité en dehors du Hainaut.

La première cause a disparu par le nouvel état de choses; la seconde est toujours la même, elle agit sans cesse par tous les moyens qui sont en son pouvoir.

La chambre de Tournay s'étant trouvée nominativement accusée par les organes de cette opposition, ne croit pas hors de propos de reproduire ici les faits primitifs en quelques lignes.

En . . . les chambres de commerce de Mons, Tournay, Courtray, Ypres et Ostende concurent le projet d'une grande ligne de communication par eau, dans l'intérêt des producteurs du Hainaut, d'une part, et des consommateurs de la Flandre, d'autre part : il s'agissait alors de réunir la Haine à l'Escaut, l'Escaut à la Lys et la Lys à l'Yperléc. La jonction de la Haine à l'Escaut eut lieu par le canal d'Antoing, et l'on s'occupa, immédiatement après, du travail préparatoire géométrique pour la réunion de l'Escaut à la Lys; mais ici surgirent de nombreux obstacles : les reconnaissances des hommes de l'art sur Courtray directement, en amont de Courtray et en aval de Courtray, constatèrent l'impossibilité morale d'exécution, c'est-à-dire qu'elles démontrèrent que jamais, et bien loin de là, l'intérêt même le plus minime des capitaux employés ne serait couvert par le produit du péage.

Cependant ces chambres de commerce, et notamment celles de Tournay et de Courtray, s'obstinaient à vouloir la communication à tout prix.

C'est au milieu de toutes ces difficultés que se présenta M. l'ingénieur en chef De Brock avec son projet du canal de l'Espierre : il fut fort mal accueilli par la chambre de commerce de Tournay; fidèle à la convention primitive, elle repoussait toute modification qui aurait pu ne pas convenir à Courtray et à Ypres.

Mais force fut de céder à l'évidence des calculs et des faits exposés par M. l'ingénieur : il s'attachait d'abord à une circonstance extraordinaire et tout-à-fait imprévue, c'est-à-dire à l'ouverture, qui venait d'avoir lieu en France, d'un canal de la Deule à Roubaix, avec projet ultérieur de prolongation jusqu'à la frontière; l'ingénieur démontrait ensuite que la jonction de ce canal à l'Escaut, d'une facilité extrême et à peu de frais, préparerait d'immenses débouchés aux produits pondéreux et volumineux du Hainaut; il démontrait d'ailleurs que les deux Flandres ne perdaient rien, absolument rien dans cette nouvelle conception; qu'elles y gagneraient, au contraire, dès l'instant que l'on donnerait suite aux plans des améliorations qu'il avait conçues pour la navigation de l'Escaut et les canaux de Bruges, Nieuport, etc.

Nous le répétons, force fut de céder à l'évidence des calculs et des faits : la chambre estima qu'il serait injuste de sacrifier à un amour-propre ridicule les intérêts bien entendus de la province de Hainaut.

Voilà l'exacte vérité.

Au surplus, la chambre n'entendait pas exclure l'idée de la communication entre l'Escaut et la Lys concurremment avec la communication de l'Escaut à la Deule, et encore aujourd'hui, elle est bien éloignée de repousser cette dernière communication, si elle est possible; car, dans un pays comme le nôtre, il ne peut jamais y avoir ni trop de routes ni trop de canaux, et, si la possibilité était prouvée, l'on trouverait des souscripteurs encore parmi nous.

Mais en attendant, saisissons avec empressement le moyen qui nous est offert d'accroître considérablement les exportations d'une province toute productrice, la première du royaume sous le rapport de la richesse et de la variété de ses produits, province dont l'immense population ne peut vivre sans écoulement au dehors.

Nous avons lu les oppositions de quelques points de la Flandre et nous avons remarqué, comme le remarquera sans doute la commission des États, que celles des campagnes sont toutes du même style, mêmes expressions et souvent même écriture; elles sortent de la même fabrique : nous ne nous attacherons qu'à celle de Courtray, parce qu'à la suite d'une opinion qui n'est plus de notre temps en matière d'économie politique, la chambre de commerce de Courtray laisse échapper un aveu qui renverse tout-à-fait son argumentation principale.

En effet, voici les propres expressions de cette chambre de commerce :

« *Il est certain que l'exportation par Roubaix devenant plus facile et moins coûteuse que par les débouchés actuels, le prix du charbon de terre baissera sur la ligne du Nord en France : donc, et par une conséquence incontestable, la consommation sera plus forte et nos exportations plus nombreuses; mais, ajoutent les Courtraisiens, parce que le charbon de terre baissera sur la ligne du Nord en France, IL HAUSERA en Belgique!* » En vérité, ce raisonnement est tellement absurde en présence de la masse de nos richesses houillères, que s'étendre pour le réfuter, ce serait faire injure aux personnes appelées à juger ce grand procès en dernier ressort.

« Mais, » disent encore les Courtraisiens, « procurer le charbon à meilleur marché aux fabriques de Roubaix, c'est sacrifier les fabriques de Courtray et de Gand à l'industrie étrangère. » Or, et indépendamment de ce que, dans la rapidité du développement progressif actuel de tous les moyens économiques pour le travail industriel, une pareille opinion n'est plus de notre temps, ainsi que nous le disions plus haut, nous invoquons au fond la conscience de tous les producteurs de tissus, pour apprécier à sa juste valeur le point de différence qui pourra exister dans le prix de revient à Roubaix, et son influence réelle sur la consommation des produits belges de même nature.

Et puis voyez la contradiction des Courtraisiens dans ce langage-ci :..... *Aller à Roubaix et à Lille par le chemin le plus court, c'est sacrifier notre industrie à l'industrie étrangère : Aller à Lille et à Roubaix en passant par Courtray* (et nos adversaires soutiennent que la différence du fret serait imperceptible), *le prétendu sacrifice antinational n'a plus lieu!* quelle inconséquence !!

Non, notre industrie ne sera point sacrifiée à l'industrie étrangère par une plus facile exportation pour le Hainaut vers la Flandre française, de nos houilles, de nos marbres, de nos pierres, de nos chaux, de nos bois, de nos foins, etc., etc., et rien n'empêche que la Flandre, si elle le croit utile à ses vrais intérêts, n'ouvre aussi de son côté un canal de jonction de l'Escaut à la Lys.

Nos exploitations houillères, une des grandes ressources de la Belgique, se trouvent menacées d'un bien autre danger que celui dont la chambre de commerce de Courtray feint d'avoir

peur, et ce danger nous l'avons signalé dans le temps au roi Guillaume pour combattre sa répugnance à laisser ouvrir le canal de Roubaix, le voici :

Le haut prix *de revient*, actuellement existant, des houilles belges sur les marchés de l'arrondissement de Lille, provoque à la découverte de veines de houilles sur le territoire français de cet arrondissement et nourrit l'esprit de recherche chez les spéculateurs : au moment présent même de nouvelles associations se forment à cet effet dans la banlieue de Lille et de Bouchain. Si demain le canal de Roubaix était ouvert, cet esprit de recherche serait aussitôt amorti par la crainte de ne pouvoir tenir la concurrence ; et que serions-nous de nos houilles si, de hasard, l'on parvenait à des découvertes heureuses dans cette partie du département du Nord : cette considération a une haute portée, et elle sera mieux appréciée par le gouvernement de Léopold qu'elle ne le fut par celui de Guillaume.

Nous nous résumons :

Le Hainaut éprouve l'extrême besoin d'accroître l'exportation de ses produits. Il veut créer chez lui un petit canal qui peut répondre à ce besoin ; quelques localités de la Flandre occidentale se rendent opposantes, parce que ce canal ne passera pas chez elles ; le Hainaut accorde que ces localités peuvent en faire un comme elles l'entendent ; de leur côté, elles le veulent bien peut-être, quoiqu'incertaines encore si la nature du terrain se prêtera aux travaux, mais elles veulent l'exclusif, et à une simple éventualité elles veulent sacrifier aujourd'hui tous les intérêts réunis de la province de Hainaut.

Elles servent en cela d'instruments aveugles au monopole d'Arzin et de Condé qui s'agitte sourdement avec celui du canal de la Sensée pour faire avorter la plus belle conception d'un de nos premiers ingénieurs.

Notre tâche est remplie, le gouvernement du roi jugera.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'hommage de nos sentiments respectueux.

Le président,

GILSON.

Le secrétaire,

E. DUQUESNOY.

N° 21.

Lettre de M. F. Corbisier, du 24 avril 1834, en réponse aux observations dont le taux du péage indiqué dans sa demande, avait fait l'objet de la part de l'un des membres de la commission d'enquête.

MESSIEURS,

Un des membres de la commission d'enquête, chargée de se prononcer sur l'utilité du projet du canal de l'Espierre, m'a fait connaître que le péage dont j'ai demandé la concession, lui paraissant trop élevé, il en a fait l'observation à la commission qui, dans son avis, a émis le vœu de voir réduire ce péage.

Cette opinion aurait dû, ce me semble, être appuyée sur des chiffres, car, bien que la réduction soit à désirer, il faut d'abord examiner si elle est praticable. Pour moi, Messieurs, je ne le crois pas. Le droit à percevoir sur une route quelconque se règle en prenant égard : 1° à la dépense de construction ; 2° à la durée de la concession ; et 3° au tonnage présumé des marchandises à transporter sur la route.

Or, dans ma demande, je me suis efforcé de ramener la dépense au taux le plus bas, tandis qu'au contraire, j'ai grossi, autant que les prévisions peuvent le permettre, le tonnage supposé du mouvement de la navigation du canal projeté.

Le devis du premier projet de M. l'ingénieur De Brock s'élevait à 620,000 florins ; après un mûr et consciencieux examen, il fut réduit par le conseil des ponts et chaussées à 616,320 florins, et le mien ne monte plus qu'à 519,750 florins (1,100,000 francs).

Quant au mode de concession, celui que je propose vaut, sans doute, mieux que celui préféré par M. De Brock, qui voudrait que l'adjudication se fit sur un tarif déterminé, au rabais du nombre d'années. Il est évident qu'une concession de longue durée, accordée à celui qui demande le moindre droit, est non-seulement plus avantageuse au commerce, mais se trouve encore parfaitement d'accord avec la raison et l'équité, en ce qu'elle n'impose pas à la génération présente, tous les frais d'un ouvrage dont jouiront également après elle-ci les générations qui doivent suivre.

Le tarif établi par M. De Brock est, à la vérité, moins élevé que le mien. Toutefois, il est bon de savoir que cet ingénieur raisonnait, en 1830, dans la supposition de l'exécution du passage souterrain que la compagnie française du canal de Roubaix devait construire et auquel elle semble avoir renoncé depuis plusieurs années. Mais moi, dans l'état actuel des choses, j'ai dû (et je n'aurais pu faire autrement) raisonner comme si le résultat *certain* du canal projeté ne doit être seulement que d'ouvrir à nos produits le débouché de Roubaix et des environs. En effet, rien n'assure que le passage souterrain s'effectuera de manière à permettre d'aller à Lille par ce canal. Je vous prie, Messieurs, de revoir, sur ce point, le mémoire joint à la requête que j'ai présentée au roi.

Partant de cette hypothèse, on ne peut raisonnablement porter au-delà de 500 bateaux du port moyen de 120 tonneaux, le nombre des embarcations chargées de houille et de chaux qui fréquenteraient la communication nouvelle, laquelle devrait soutenir la concurrence contre la Scarpe, la Sensée et la Lys.

Si vous voulez observer, Messieurs, à quels sacrifices cette concurrence obligerait le concessionnaire; si vous voulez remarquer, en outre, que probablement, dans l'intérêt de la Sensée seule, les péages de l'Escaut supérieur seraient notablement diminués; et si, enfin, vous considérez que l'adjudication publique doit, en définitive, faire justice de l'excès de mes prétentions, si vraiment mes prétentions sont excessives, vous reconnaîtrez qu'il n'y a pas lieu, quant à présent, à déclarer que le droit proposé est trop élevé.

Je crois devoir rappeler à votre souvenir, Messieurs, que M. De Brock évalue le mouvement du canal de l'Espierre à 1,000 bateaux annuellement; c'est le double de mon estimation. Cependant il ne compte que sur 510 bateaux chargés de houille et sur 250 chargés de chaux. Son relevé suppose ensuite: 76 bateaux de bois de construction; 70 de pierres de taille et moellons; 45 de briques, ardoises et tuiles; 20 de fer et de plomb; 16 de toile écrue; 10 de laine et 3 de semence de lin. Ensemble 240 bateaux.

Cette citation suffira, Messieurs, pour vous faire apprécier l'exactitude de ce relevé. Vous ne pourrez vous défendre de soupçonner de l'exagération dans le calcul relatif à la houille et à la chaux, en y voyant figurer les toiles pour 16 bateaux (3,920,000 kilogrammes); les laines pour 10 (1,200,000 kilogr.); la graine de lin pour 3 (360,000 kilogr.); etc., etc.

Cependant, Messieurs, s'il était clairement démontré que, dans le cas de l'exécution du passage souterrain du canal de Roubaix, le mouvement annuel du canal de l'Espierre prendrait une importance beaucoup plus grande que celle que je suppose, il conviendrait, selon moi, non de proposer une réduction immédiate sur le droit à concéder, mais bien de faire une réserve dans le cahier des charges, afin que cette réduction fût obligatoire, dès qu'elle deviendrait possible.

Veuillez, Messieurs, agréer l'hommage de mon respect.

Mons, le 24 avril 1834.

FRÉD. CORBISIER.

N^o 22.

Avis de la députation des États du Hainaut, du 26 avril 1834, sur le projet du canal de l'Espierre.

La députation des États de la province de Hainaut,

Vu la demande du sieur Corbisier (Frédéric), négociant, à Mons, en concession du canal de

l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, avec plan et appréciation sommaire de la dépense ;

L'arrêté ministériel du 26 novembre 1833, qui ordonne la tenue d'une enquête et le dépôt de l'avant-projet du dit canal, dans l'un des bureaux du gouvernement provincial, à Mons, pendant le délai d'un mois ;

Les certificats des bourgmestres des communes de Warcoing et Saint-Léger, constatant que les avis annonçant le dépôt du plan et l'ouverture du registre d'annotation des oppositions pendant le délai ci-dessus d'un mois, à compter du 1^{er} décembre 1833, ont été dûment affichés dans les dites communes ;

Un exemplaire du dit avis, le n^o 61 du *Bulletin administratif*, et le n^o 305 du journal le *Moniteur du Hainaut*, dans lesquels l'avis susmentionné a été inséré ;

Le registre d'annotation des observations ou oppositions tenu au gouvernement provincial, sur lequel est inscrite la seule opposition de M. Guillochin-Hue, de Mons, à cause d'une propriété qui serait traversée par le canal projeté ;

La disposition ministérielle du 30 janvier 1834, qui ordonne que l'avant-projet du canal dont il s'agit, sera déposé, pendant un mois, à l'inspection du public, dans les bureaux du gouvernement de la Flandre occidentale, à Bruges ;

La lettre de M. le ministre d'État, gouverneur de la Flandre occidentale, du 3 mars 1834, adressée à M. le ministre de l'intérieur, par laquelle il lui fait connaître que le public a été prévenu, par l'insertion de la disposition précitée dans le *Mémorial administratif* et dans la gazette de la province, que l'avant-projet du canal de l'Espierre était déposé à son inspection, pendant un mois, à partir du 1^{er} février, et il transmet les pièces qui lui ont été adressées par suite de cette publication ;

Vu les dites pièces consistant en l'avis favorable de la chambre de commerce de Bruges ;

Les protestations de la députation des États, des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, des régences municipales de Nieupoort, Wervicq, Courtray, Menin, Furnes, Ypres, Dixmude, Mouscron, Lombartzyde, Schoore, Mannekensvere, Adinkerke, Avelinghem, Ave-Cappelle, Beveren, Boitshoucke, Bulscamp, Coxyde, Eggewacrts-Cappelle, Houthem, Isenberghe, Leysele, Moqres, Deren, Oostduinkerke, Pervyse, Ramscappelle, Saint-Georges, Saint-Riquiers, Stavele, Steenkerke, Vinokem, Wulpon, Walveringhem et Zoutenaye ;

La requête adressée à Sa Majesté contre le projet, par la régence de Furnes ;

Celle en faveur du projet adressée à M. le ministre de l'intérieur par la chambre de commerce de Bruges ;

Le rapport favorable de la régence de la ville de Tournay ;

Les observations également favorables, adressées à M. le gouverneur de la Flandre occidentale par un grand nombre de bateliers de Gand, Mons et Tournay ;

Les observations suivies de calculs, adressées à la commission d'enquête par un grand nombre de propriétaires de houillères, exploitants et négociants de l'arrondissement de Mons ;

Les observations adressées à la dite commission par les chauffourniers et maîtres de carrières de Tournay et environs ;

Autres observations des chauffourniers et extracteurs de pierres de Basècles ;

Le rapport de l'ingénieur en chef des mines dans la province, du 24 janvier 1834 ;

Les délibérations en faveur du projet, prises par les conseils municipaux des soixante-six villes et communes de la province de Hainaut, ci-après désignées, savoir : Saint-Ghislain, Cuesmes, Jemmapes, Quaregnon, Hornu, Pâturages, Wasmuel, Frameries, Warquignies, Hautrages, Thulin, Hensies, Montrœul et Boussu, district de Mons, Ramegnies, Frasnes, Aubechies, Belœil, Pommerœul, Moustier, Herquegies, Buisenal, Moulbaix, Hacquegnies, Thumaïde, Grandglise, Quevaucamps, Stambruges, Bernissart, Basècles, Bliqy, Harchies, Ellignies-Sainte-Anne, Pommerœul, district d'Ath, et Taintignies, Vezon, Leuze, Hérimnes, Mont-Saint-Aubert, Melles, Pottes, Popuelles, Obigies, Mourcourt, Velaines, Barry, Jollain-Merlin, Baugnies, Guegnies, Lesdain, Howarderies, Rongy, Bury, Fontenoy, Calonne, Rumes, Havinnes, Cheroq, Péronne, Brasmenil, Roucourt, Wasmes-Audemez-Briffœil, Callenelle, Wiers, Maubray, Blaton, district de Tournay ;

Vu une carte des canaux de la Flandre, par M. Cordier ;

Une autre carte de la navigation de *Mons* à Compiègne ;

La copie d'une déclaration donnée à Lille, par M. Brame, le 24 octobre 1826, et des observations sur le canal de l'Espierre, imprimées dans un journal, ces quatre dernières pièces remises par M. Corbisier ;

Vu le rapport de la commission d'enquête, en date du 24 mars 1834 ;

L'avis de M. De *Vrière*, membre de la dite commission, énoncé dans un rapport particulier, ce membre n'ayant pu assister à l'assemblée de la commission ;

Les rapports et avis favorables des chambres de commerce des villes de Mons et Tournay ;

Les observations du demandeur en concession relatives au taux de péage indiqué dans sa demande ;

Vu la loi du 19 juillet 1832 et l'arrêté royal du 18 juillet même année ;

Considérant que les formalités prescrites ont été dûment remplies ;

Que la commission d'enquête a déclaré, à l'unanimité, l'utilité publique du projet ; que cette utilité est évidente et ne peut être contestée ;

Que les oppositions qui y ont été formées dans les Flandres, n'ont été dictées que par un intérêt de pure localité, en opposition avec l'intérêt général, et par conséquent ne peuvent être prises en considération ;

Que les autres motifs qui ont fait ajourner, par le gouvernement déchu, l'exécution de cette nouvelle communication par eau, ne subsistent plus ;

Que les appréhensions mises en avant par les opposants, motivées sur ce qu'à l'aide du canal de l'Espierre, la navigation belge pourrait être un jour transportée sur les canaux français, ne sont pas fondées ;

Que la conservation et la prospérité de notre agriculture, de notre commerce et de notre industrie, spécialement de nos exploitations charbonnières, de nos carrières, fours à chaux, etc., réclament impérieusement la construction de ce nouveau canal de débouché ;

Considérant, quant au vœu émis par la commission d'enquête, de voir le canal de l'Espierre construit en grande section et le taux du péage diminué, que, d'une part, cette construction en grande ou en moyenne section, dépend de ce qui sera résolu et exécuté pour la partie française du canal et, d'autre part, l'auteur du projet ne consentant pas à faire actuellement une diminution sur le péage, l'adjudication publique et la concurrence à laquelle elle donnera lieu, pourront ramener le péage à son taux véritable, s'il est réellement exagéré ;

Est d'avis,

Que la demande du pétitionnaire est susceptible d'être favorablement accueillie ; qu'en conséquence il y a lieu d'autoriser la construction du canal de l'Espierre, par voie de concession de péages, pendant le terme de *quatre-vingt-dix ans*, et de statuer que l'entreprise sera mise en adjudication publique, d'après un devis et cahier des charges préalablement approuvé ; que le rabais de l'adjudication portera sur le taux du péage déterminé dans la demande du sieur Corbisier ; qu'enfin le canal sera construit en grande ou en moyenne section, en se conformant toutefois à ce qui sera résolu et exécuté en France à cet égard.

Fait en séance à Mons, le 26 avril 1834.

(*Suivent les signatures.*)

Pour expédition conforme,
Le gouverneur du Hainaut,
DE PUYOT.

N^o 23.

Avis de la chambre de commerce de Gand, du 12 septembre 1834, sur le projet du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Conformément à l'art. 2 de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, que nous avons reçu par copie avec votre lettre du 19 août dernier, 2^o div., r. a/8, n^o 2487, nous avons l'honneur

de vous communiquer notre avis sur la construction du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix.

Il est dans l'intérêt de la Flandre orientale que le canal projeté ne se creuse pas, car il nous paraît indubitable que, du moment où ce canal existera, nous perdrons une partie de la navigation qui se fait aujourd'hui par chez nous et que même un jour le gouvernement français, au moyen de l'élargissement et de l'approfondissement des canaux intérieurs, ainsi que par de nouvelles dispositions de douane, nous la fera perdre entièrement : nous devons donc désirer vivement qu'il ne soit apporté aucun changement à l'état actuel des choses. Le gouvernement, d'ailleurs, ne saurait ignorer combien il est intéressant pour notre province, afin de pouvoir subvenir à l'entretien des travaux d'art existant sur ses rivières et canaux, de ne pas diminuer ses revenus, ce qui aurait nécessairement lieu par le creusement du canal dont s'agit.

Nous devons cependant faire remarquer que notre intention n'est pas de former opposition à un projet dont l'exécution pourrait intéresser une autre province, mais nous nous bornons à faire ces observations, afin de mettre le gouvernement à même de les peser et de prendre en définitive la résolution qu'il croira la plus conforme aux intérêts généraux du pays, en comparant les torts que notre province en ressentira avec les avantages qu'une autre pourra en retirer.

La chambre de commerce et des fabriques,

BOSSAERT, *prés.*

Le membre de la chambre, faisant fonctions de secrétaire,

G. GRENIER.

N^o 24.

Avis de la chambre de commerce de Courtray, du 16 septembre 1834, contre le projet du canal de l'Espierre.

MONSIEUR,

Par votre arrêté du 16 août dernier, 4^e division, n^o 4021, il a été ordonné que l'avant-projet du canal de l'Espierre fût déposé dans la Flandre orientale, et que conformément au prescrit de l'art. 8 de l'arrêté du roi, du 18 juillet 1832, les chambres de commerce fussent consultées sur cet avant-projet.

Satisfaisant à l'invitation qui nous est faite sur cet objet par l'intermédiaire de M. le gouverneur de cette province, nous vous adressons, Monsieur le Ministre, notre avis et nos délibérations sur les *avantages* et les *inconvenients* de l'entreprise projetée.

Les avantages présumés seraient :

1^o Qu'une partie du Hainaut expédierait plus directement ses charbons, sa chaux, et quelques matières pondéreuses par le canal projeté, que par les autres débouchés actuellement existants, vers Roubaix, Lille et environs ;

2^o Que le canal projeté serait gratuitement confectionné par la France (ses entrepreneurs, ou son gouvernement), vu que le canal français correspondant se trouve non-seulement projeté, mais est déjà creusé par Roubaix jusqu'à l'extrême frontière, et touche au sol de Belgique.

Les inconvenients seraient :

1^o En ce que sa seule confection fournirait de l'eau aux villes de Roubaix et Tourcoing, pour leurs nombreuses fabriques (rivaux de celles des Flandres).

En effet, le premier projet français de l'ingénieur Cordier, de fournir de l'eau à Roubaix et Tourcoing, en creusant un canal pris dans la Deule jusqu'à Roubaix même, étant manqué parce qu'on ne trouvait pas de sources pour l'alimenter, les entrepreneurs français ont songé à prendre les eaux en Belgique, et ont proposé le canal de jonction de l'Escaut à Roubaix.

A notre avis, il ne faut pas protéger l'exploitation des fabriques des villes françaises, au détriment des fabriques de Gand, Courtray, et de toute la Belgique ;

2° Que ce canal rendrait notre navigation tributaire de la France, pour les bateaux qui pourraient emprunter ce canal pour arriver, par la Deule, à Menin et Courtray. Tribut dont nous nous sommes déjà affranchis par la construction sur le sol belge du canal d'Antoing ;

3° Que ce canal nous priverait de la navigation française, en ce que les nombreux *bateaux français* qui, en raison de la profondeur de nos eaux, naviguent actuellement sur nos canaux et rivières, même pour aller à Dunkerque par Gand et Bruges, et au bénéfice de notre pays, iraient à l'avenir par le canal projeté, sans que notre pays en profitât ;

4° Que ce canal pourrait réaliser un jour le désastreux plan français qui tendait à détourner les eaux de la Lys, et à la dessécher, en relevant le niveau des eaux de la France dans ses propres canaux pour les déverser ensuite dans la mer ;

5° En ce que ce canal serait antinational et tout dans l'intérêt de la France et de quelques spéculateurs, pour nuire à la navigation toute intérieure actuellement existante, et empêcher et détruire tout projet ultérieur d'une navigation plus étendue dans l'intérieur, que le commerce belge projette de Mons vers la mer ;

6° En ce que le canal, fût-il creusé, ne serait qu'un canal français ouvert ou fermé d'après le *tarif* favorable ou défavorable qu'y imposerait à son gré la France, et partant éphémère pour la navigation belge, et tout-à-fait nul, si jamais guerre advint, ce qui, quoique non présumable, peut arriver ;

7° En ce que tout prétendu avantage momentané que le Hainaut pourrait tirer de ce canal pour ses mines et ses carrières, ne pourrait avoir lieu qu'au détriment des mêmes établissements français qui pourront engager leur gouvernement à hausser son tarif sur ces mêmes produits et dont les soi-disant faveurs ne seraient dès lors que chimériques, puisqu'elles dépendraient d'un gouvernement étranger ;

8° En ce que ce canal, en face des villes de guerre de Tournay et d'Audenarde, peut, en certains cas, être très nuisible au pays ; là où un État sait et doit savoir, que son avenir est la durée de son existence ;

9° En ce que l'intérêt d'une fraction d'une province doit céder devant l'intérêt de plusieurs provinces entières auxquelles ce canal pourrait nuire actuellement et spécialement pour l'avenir ;

10° En ce que le commerce n'entendant pas empêcher les débouchés, il conviendrait de préférer un débouché par une navigation intérieure et nationale sur Lille, par une communication à grande section, et par conséquent qui répondit aux intérêts généraux de tous, ce qui devient facile par la jonction de l'Escaut à la Lys, que par un petit canal local et à petite section, mais qui, vu l'étendue restreinte de la Belgique, nuirait toujours à tout projet d'un grand canal de débouché et de navigation intérieure.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Courtray, le 16 septembre 1834.

Le secrétaire,

BIEBUYCK.

Pour le président,

F. ROSSEUW, *membre de la chambre.*

N° 25.

Avis de la chambre de commerce d'Ostende, du 8 novembre 1834, contre le projet du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Par votre dépêche du 13 de ce mois, n° 3030, vous nous faites l'honneur de nous demander notre avis sur le projet de construire un canal d'Espierres à Roubaix.

Le but principal de cette conception nous paraît être de créer, en faveur de la France, une voie de communication qui l'affranchirait du besoin de devoir emprunter les eaux intérieures des deux Flandres, pour ses transports de charbon de Mons à Dunkerque.

La navigation par le Haut-Escaut et par les canaux de Gand, de Bruges et de Plasschendaele, est très importante aujourd'hui; la France voudrait la paralyser en faveur des eaux intérieures du département du Nord : un mémoire de M. Cordier, ingénieur français (1820), en fait l'aveu.

Mons et Dunkerque étant les deux points opposés du cercle, dont l'une moitié de la circonférence passe à Gand et l'autre à St-Omer, il ne peut guères résulter d'économie pour les consommateurs, dans le choix qu'ils feraient, pour le transport de charbon, de l'une voie de préférence à l'autre; seulement, la construction d'un canal d'Espierres à Roubaix ferait passer au département du Nord les avantages dont les deux Flandres jouissent actuellement. Ce cas échéant, les lignes de canaux et de rivières d'Espierres à Furnes par Gand, se trouveraient privées de leur principal revenu.

Ces motifs nous autorisent à croire, Monsieur le Gouverneur, qu'il intéresse à la Belgique de se méfier des insinuations qui tendraient à lui enlever, en faveur d'un pays voisin, l'avantage qu'elle retire aujourd'hui du transport de charbon de Mons à Dunkerque par Gand, Bruges et Furnes.

Agrérez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre respect.

Les président et membres de la chambre de commerce d'Ostende,

DE VAN DER LEEP, *vico-président.*

Le secrétaire,

M. HAMMAN.

Pour copie conforme :

Le greffier des États de la Flandre occidentale,

ROELS.

N^o 26.

Rapport fait le 15 novembre 1834, par la commission déléguée par le comité de conservation remplaçant la députation des États de la Flandre orientale, sur la question du canal de l'Espierre, et adoption des considérations et conclusions de ce rapport par le comité de conservation.

Les discussions qu'a soulevées le projet du canal de l'Espierre, nous ayant démontré que ce projet, en favorisant certains intérêts, pouvait en froisser d'autres, nous avons tâché de nous entourer de tous les renseignements propres à nous guider dans notre examen et à l'éclairer, et c'est à cette cause qu'il faut attribuer le retard qu'a éprouvé la présentation du présent rapport.

Pendant que nous nous occupions du canal de l'Espierre, un autre projet, celui de l'établissement d'un canal d'Escanaffles, ayant pour objet la jonction de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée, nous a été communiqué officieusement. Nous avons cru devoir le faire entrer dans notre examen, parce qu'il nous a paru que ce projet entraînait pour beaucoup dans l'opposition que le projet du canal de l'Espierre a rencontrée dans la Flandre occidentale, et que, dès lors, il était au moins convenable d'examiner lequel des deux projets offrirait le plus d'avantages et le moins d'inconvénients.

Pour la facilité de notre travail, nous avons d'abord posé des questions que nous avons ensuite cherché à résoudre.

Nous les reproduisons ici, ainsi que les réponses ou observations qui s'en sont suivies et qui mènent naturellement aux conclusions par lesquelles nous terminerons ce rapport.

1^{re} question. Quels sont les avantages que produira le canal de l'Espierre, pour le Hainaut et la Belgique en général?

Le canal de l'Espierre épargnera aux bateaux chargés des provenances du Hainaut, le long détour qu'ils doivent faire, par la voie de la Scarpe et de la Sensée pour se rendre à Lille et Roubaix, et les retards et lenteurs auxquels ils sont exposés, pendant une partie de

l'année, par le manque d'eau, pour naviguer avec facilité sur ces communications. Il ouvrira un nouveau débouché pour l'exportation des charbons belges à Lille, Roubaix et les environs, où ils sont recherchés et même préférés aux charbons d'Anzin. Il permettra ainsi au Hainaut d'alimenter de ce combustible les nombreuses usines de cette partie de la Flandre française, en concurrence avec la compagnie d'Anzin, si non avec avantage sur cette compagnie qui y exerce aujourd'hui le monopole.

Il facilitera également l'exportation vers cette contrée des pierres et de la chaux de Tournay et autres endroits du Hainaut, qu'on y transporte maintenant par chariots; ce qui en rend le prix trop élevé et empêche le Hainaut de jouir des avantages que les nombreux établissements situés sur la frontière française lui offrent par la vente de ces produits.

2^e question. Le canal de l'Espierre nuira-t-il aux Flandres, en leur enlevant la navigation de Mons vers Dunkerque par l'Escaut et les canaux de la Belgique, et, dans l'affirmative, quelle perte en résultera-t-il pour chacune des deux Flandres ?

Pour être à même de résoudre la première partie de cette question, nous nous sommes procuré des données sur le montant des droits et frais à payer pour un bateau de cent tonneaux, naviguant de Mons à Dunkerque, par Gand, et pour le même bateau naviguant de Mons à Dunkerque, par le canal de l'Espierre.

Suivant ces données, ces droits et frais s'élèvent dans le premier cas comme suit :

Droits de Mons à Espierres	fr. 62 45
Frais de haleurs et ouvriers	50 25
Droits d'Espierres à Dunkerque	34 50
Frais d'ouvriers, chevaux et alléges	172 25
Pour les Flandres, ensemble	fr. 319 45

Les chiffres les plus bas ont donné pour la navigation par Lille, les résultats suivants :

Droits de Mons à Espierres	fr. 62 45
Frais id.	50 25
Droits et frais d'Espierres à Lille	mémoire
Droits de Lille à Dunkerque	121 00
Frais d'ouvriers, chevaux et alléges	110 00
Ensemble	fr. 343 70

Donc, quelle que soit la réduction que subisse le droit actuel d'un franc par tonneau, qui est perçu sur le canal de Roubaix, et quelque modiques que soient ceux que l'on devra payer d'Espierres à Roubaix, il est à supposer que les Flandres ne perdront pas, quant à présent, la navigation de Mons vers Dunkerque. Elles la perdront cependant si la France, en améliorant ses communications par eau de Lille à Dunkerque, fait assez de sacrifices pour y rendre la navigation peu coûteuse, ou si cette navigation prend assez d'activité pour qu'on diminue les droits d'Espierres à Dunkerque, de manière à ce que la navigation y devienne plus favorable aux bateliers que celle par les Flandres; ou si enfin les droits à payer d'Espierres à Roubaix et Lille étaient plus que compensés par les bénéfices résultant de la possibilité pour les bateliers, de faire deux voyages par cette voie, pendant le même temps qu'ils emploient pour en faire un de Mons à Dunkerque par les Flandres.

Dans ce cas, la perte pour la Flandre orientale sera d'abord d'une somme de fr. 6,272 de droits d'écluse et de pont, qu'elle perçoit sur les 800 bateaux qui la traversent annuellement pour se rendre à Dunkerque, ci fr. 6,272 00

En second lieu, d'une somme d'environ cent cinquante francs par bateau, que les bateliers dépensent dans la Flandre orientale, pour leurs besoins personnels, frais d'ouvriers et haleurs, achat de câbles, poix et goudron, dont ils s'approvisionnent toujours à leur passage, ces objets étant ici à meilleur marché qu'en France ou dans le Hainaut, et laquelle somme est en grande partie répandue dans la classe la plus nécessiteuse, ci 120,000 00

Ensemble fr. 126,272 00

On peut évaluer à la même somme la perte qu'éprouverait la Flandre occidentale.

3^e question. Les avantages que le Hainaut obtiendra par la construction du canal de l'Espierre seraient-ils obtenus par l'établissement d'un canal d'Escanaffles à la Lys et de la Lys

à l'Yperlée, et quels seraient les inconvénients qui pourraient résulter de l'établissement de cette seconde communication ?

La jonction de l'Escaut à la Lys, par un canal qui partirait d'Escanaffles, serait moins avantageuse au Hainaut que le canal de l'Espierre, parce que les bateaux de Mons et Tournay devraient faire un plus long détour pour se rendre à Lille et à Roubaix, sans compter le retard que les écluses multipliées sur le canal d'Escanaffles devraient faire éprouver à la navigation. Supposez une rame de cent bateaux. Comment faire faire port à tous ces bateaux, chaque fois qu'ils devront passer d'un niveau d'eau à l'autre, sans occasionner des retards que les pertes d'eau, résultant de la manœuvre des écluses, rendront encore plus longs et même dangereux dans des canaux qu'il faut alimenter artificiellement ?

La continuation de ce canal de la Lys à l'Yperlée tend uniquement à enlever à la Flandre orientale la navigation de Mons vers Dunkerque et les environs; et, en effet, cette nouvelle communication n'est pas nécessaire pour Ypres, puisqu'il existe un canal d'Ypres à Dunkerque. Il est vrai que le canal d'Escanaffles devant coûter neuf millions de francs, les droits devraient peut-être s'élever trop haut pour que cette voie offrît plus d'avantages que la navigation par les Flandres; mais les auteurs de ce projet avouent qu'ils comptent sur la navigation de Mons et Tournay à Lille et Roubaix, qui promet d'être fort active, soit qu'on l'établisse par le canal de l'Espierre ou par celui d'Escanaffles, comme on le verra ci-après, et le grand nombre de bateaux qui passeraient par le canal d'Escanaffles, si celui de l'Espierre n'était pas exécuté, pourrait permettre aux concessionnaires de réduire les droits de navigation de manière à enlever à la Flandre orientale le passage des bateaux allant de Mons à Dunkerque.

La construction d'un canal d'Escanaffles à l'Yperlée présenterait encore d'autres inconvénients. Les auteurs du projet avouent que sa mise à exécution dépend de l'abandon du projet du canal de l'Espierre, parce que n'ayant pas le monopole de la navigation de Mons vers Lille et Roubaix, ils n'obtiendraient jamais l'intérêt de leurs mises de fonds; mais outre qu'il n'y a pas de raison plausible pour abandonner le projet du canal de l'Espierre, uniquement en faveur de celui du canal d'Escanaffles à l'Yperlée, si on l'abandonnait aujourd'hui, il pourrait être mis à exécution plus tard, et alors le canal d'Escanaffles à l'Yperlée aurait le sort qui lui est inévitablement réservé, celui de ne pas produire l'intérêt des capitaux y employés, car ce canal devant porter préjudice à la France, celle-ci ferait tout pour l'anéantir, et nous avons l'expérience des mesures qu'elle a prises pour reporter sur son territoire la navigation qu'on avait tenté d'établir sur le territoire belge, par le canal de Pommerœul. Si le canal de l'Espierre n'est pas construit et que l'on construise celui projeté d'Escanaffles à l'Yperlée, n'avons-nous pas à craindre que la France n'établisse une grande navigation de l'Escaut à la mer, entièrement sur son territoire, en mettant à exécution le projet présenté par l'ingénieur français Cordier, dans son rapport sur les améliorations de la navigation intérieure française et qui ne tend à rien moins qu'à détourner le cours naturel de l'Escaut.

Voici comment s'exprime cet ingénieur à la page 41 de son rapport :

« Le canal de la Sambre (à Landrécies) à l'Escaut, serait conduit par la Selle au Bassin-Rond » sur la Sensée où il amènerait, à volonté, toutes les eaux de la Sambre et des Hetpes. Supposons » maintenant que tous ces travaux soient exécutés; que le canal de la Sensée soit approfondi; » que toutes les eaux de la Sambre et de l'Escaut puissent être jetées par ce canal dans la » Scarpe; par la Deule dans le canal du nouveau fossé et par celui-ci dans l'Aa; supposons » encore qu'un nouveau canal parte des Fontinelles, évite St-Omer, arrive à Watten et de » Watten à Bourbourg en longeant l'Aa. Au moyen de ces constructions et améliorations, on » serait maître de jeter sur une ville quelconque du département les eaux de toutes les » rivières; de faire *suspendre* la navigation de l'Escaut ou de la Lys en Belgique, et d'imprimer » à la navigation du Nord un mouvement rapide, inconnu dans toute autre localité. — Ces » travaux ne sont point gigantesques, etc. »

4^e question. Le but apparent du projet d'établissement d'un canal de l'Espierre vers Lille, pourrait-il être atteint par d'autres moyens qui ne déplaceraient aucun intérêt ?

En facilitant la navigation de Gaud vers Lille, par la Lys, on obtiendrait ce but; il ne faudrait pour cela que faire exécuter quelques dévasements et quelques coupures, et construire deux écluses, l'une à Wakon ou à Vive-St-Éloi et l'autre à Deynze, ou tous autres points que les ingénieurs jugeraient convenable; la plus grande dépense serait celle des deux écluses qui pourraient coûter ensemble fr. 260,000, somme à laquelle les auteurs du projet du canal

d'Escanaffles évaluent la dépense des deux écluses à établir sur cette même rivière, pour maintenir les eaux dans le dit canal.

On pourrait alors naviguer à deux mètres d'enfoncement de Gand à Lille en quatre jours, et d'Escanaffles à Lille, par Gand, en moins de six jours, et le détour que feraient par cette voie les bateaux allant de Mons à Lille, serait d'ailleurs amplement compensé par la modicité des droits d'écluse.

Ce moyen aurait l'avantage d'être utile tant au Hainaut qu'aux deux Flandres, et ne préjudicierait à personne.

3^e question. Pour le cas où il serait donné suite au projet de construction du canal de l'Espierre, ce canal doit-il faire l'objet d'une concession, ou est-il préférable qu'il soit exécuté aux frais du gouvernement ?

Si le canal de l'Espierre est d'un grand intérêt pour le Hainaut, c'est aussi une affaire d'argent pour ceux qui en demandent la concession.

D'après le rapport de la chambre de commerce de Mons, au gouverneur du Hainaut, rapport dont rien ne peut faire tirer l'exactitude en doute, 1,000 bateaux navigueront immédiatement sur le canal de l'Espierre. En estimant la capacité de ces bateaux à 100 tonneaux, cela donnera un tonnage de 100,000 tonneaux et, d'après le droit proposé par les soumissionnaires, de fr. 1-75 par tonneau, un revenu de fr. 175,000 00

En ajoutant la moitié de cette somme pour le retour de ces bateaux à vide	87,500 00
Et 7,000 francs pour le retour à vide	7,000 00
des 800 bateaux naviguant de Mons à Dunkerque, qui retournent maintenant par l'intérieur de la France, et qui retourneraient par le canal de l'Espierre, on aurait un revenu de.	332,500 00

Ou environ 33 p. % de la somme de onze cent mille francs, à laquelle la dépense de la construction de ce canal est évaluée. Ce revenu sera encore augmenté par l'accroissement successif que prendra cette navigation, par la facilité qu'elle donnera aux fabriques de Lille et de Roubaix de se procurer le charbon de Mons qu'elles préfèrent à celui d'Anzin.

Si, par suite de l'économie de temps qu'offrira la navigation par le canal de l'Espierre, les huit cents bateaux qui naviguent de Mons à Dunkerque, par Gand, viennent à se diriger par Lille, ce produit s'élèvera à fr. 472,500 annuellement, ou environ 43 p. %.

Il y a plus, les concessionnaires du canal de Roubaix à Lille, se chargeront volontiers de la dépense du canal de l'Espierre, vu l'augmentation de revenu qu'il leur procurera, et alors le revenu annuel du canal de l'Espierre sera un bénéfice net que feront, sans bourse délier, les concessionnaires du canal de l'Espierre.

Ce serait un véritable scandale d'abandonner gratuitement de tels avantages à des particuliers, au détriment des contribuables dont ces avantages diminueront les charges.

Nous ne pouvons, à cette occasion, laisser passer sous silence qu'on prétend généralement que les concessionnaires du canal de Roubaix ont offert au gouvernement précédent, une somme de 1,000,000 de florins pour pouvoir continuer leur canal jusqu'à l'Escaut. — Il est donc probable que, pour obtenir cette communication, ils feraient des sacrifices de beaucoup supérieurs à la somme qu'elle devrait coûter.

Puisque le gouvernement se charge des frais de la construction des ouvrages qui n'offrent pas de bénéfice, tels que le chemin de fer, et de ceux qui ne lui rapporteront aucun revenu, tels que le canal de Zelzaete à Blankenberg, destiné à préserver les Flandres des inondations occasionnées par les entraves que mettent les Hollandais à l'écoulement de nos eaux, ouvrage dont les Flandres attendent la mise à exécution avec une vive et juste impatience, il est juste et naturel que, dans l'intérêt du pays en général, il ne jette pas à la tête des spéculateurs, les bénéfices certains que l'exécution d'autres ouvrages peut offrir.

Un autre motif doit encore engager le gouvernement à rester propriétaire du canal de l'Espierre. C'est qu'il importe qu'il puisse, en tout temps, en modifier les droits selon que les intérêts du pays pourraient le réclamer.

Le gouvernement étant propriétaire du canal de l'Espierre, pourra contribuer à rendre illusoire, quant aux Flandres, la mise à exécution du projet d'amélioration de la canalisation de Lille vers Dunkerque, en augmentant les droits de péage, à mesure que la France baisserait les siens, pour attirer la navigation sur son territoire.

En conséquence de ce qui précède, nous sommes d'avis :

1^o Qu'on doit préférer, pour le moment, à l'établissement du canal de l'Espierre, les moyens indiqués ci-dessus pour établir une navigation facile de Mons à Lille, par Gand, en remontant la Lys;

2^o Qu'en tous cas, la construction du canal de l'Espierre est préférable à celle du canal d'Escanaffles à la Lys et à l'Yperlée, et qu'on ne doit pas abandonner le projet du premier dans l'intérêt de l'établissement du second;

3^o Que, pour le cas où le gouvernement croirait devoir accueillir la demande d'établissement d'un canal de l'Espierre vers Roubaix, il convient que cet ouvrage soit construit par le gouvernement.

Fait à Gand, le 15 novembre 1834.

(Signé) J.-B. d'ILANE, H. ROOMAN, DE SMET-BOSSAERT.

Pour copie conforme :

Le greffier des États,
MONTIGNY.

Le comité de conservation, remplaçant les États députés de la Flandre orientale,

Vu l'arrêté du ministre de l'intérieur en date du 16 août dernier, portant que l'avant-projet du canal de l'Espierre sera déposé à l'inspection du public dans l'un des bureaux du gouvernement provincial à Gand, pendant un délai d'un mois, prenant cours au 20 du même mois, et qu'un registre y sera ouvert pendant le même temps, pour recevoir les observations auxquelles cet avant-projet pourrait donner lieu;

Vu les observations consignées sur le dit registre et les mémoires présentés depuis le dépôt de ce projet;

Vu l'avis de la chambre de commerce et des fabriques de la ville de Gand, en date du 12 septembre dernier;

Vu le rapport de la commission nommée dans le sein du comité, pour l'examen du dit projet et des observations auxquelles il a donné lieu;

Décide d'adopter pour avis, les considérations et conclusions du dit rapport qui sera transmis avec le présent à M. le ministre de l'intérieur.

Gand, le 18 novembre 1834.

Le président,
VicOMTE VILAIN XIII.

Par ordonnance :

Le greffier,
MONTIGNY.

N^o 27.

Observations de la chambre de commerce de Tournay, du 15 décembre 1834, en faveur du canal de l'Espierre.

Les auteurs du mémoire débutent par tracer l'historique de tout ce qu'ils ont fait pour obtenir la jonction de la Haine à la mer du Nord, par l'Escaut et les canaux de Courtray et d'Ypres. A ce sujet, ils adressent un reproche aux chambres de commerce de Mons et de Tournay, en prétendant que ces deux chambres n'ont pas rempli exactement la convention conclue en 1819, à l'effet d'obtenir cette jonction. Mais ce reproche, auquel nous avons déjà eu occasion de répondre antérieurement, n'est aucunement fondé. Les chambres de commerce de Mons et de Tournay ne se sont jamais opposées à la jonction de l'Escaut à l'Yperlée; au contraire, elles désirent voir établir cette jonction qui serait très favorable au Hainaut en augmentant ses débouchés; elles sont encore prêtes, comme elles l'ont toujours été, à adopter les canaux de l'Escaut à la Lys et de Menin à Ypres, si toutefois on leur prouve que ces canaux sont praticables. Mais elles n'entendent pas embrasser le système d'exclusion que professent les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres; et, tout en se prêtant à

la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, elles ne croient pas devoir s'opposer à tout autre projet de canal qui leur paraîtrait utile.

Nous ferons remarquer ici que, si la jonction de l'Escaut à la Lys a quelquefois trouvé de l'opposition, cette opposition est venue de la chambre de commerce de Courtray, qui prétendit d'abord que les eaux de l'Escaut auraient nui aux blanchisseries de cette ville, et qui refusa pour ce motif d'adopter le projet de canal de l'Escaut à la Lys, en amont de Courtray.

Notre intention n'est pas de réfuter les moyens allégués par les auteurs du mémoire à l'appui de leur demande. Nous voulons bien croire que tous leurs calculs sont exacts, que les canaux de la Lys à l'Escaut et de Menin à Ypres sont physiquement possibles, que leur produit présumé couvrirait les dépenses de construction et d'entretien, et même qu'il assurerait un bénéfice à l'entreprise; nous pensons même que le gouvernement doit accorder la concession de ces canaux; mais il ne s'ensuit pas qu'il doive refuser la concession du canal de l'Espierre. Il n'est pas juste qu'une province voisine puisse venir, dans son intérêt privé, nous empêcher de creuser sur le territoire de notre province, un canal de quelques lieues, qui ne coûterait pas un centime à l'État, et qui présenterait de grands avantages; nous réclamons la liberté pour tous. C'est après l'exécution que l'on pourra juger de l'utilité des divers canaux proposés: celui qui procurera un bénéfice au commerce sera seul fréquenté. D'ailleurs, les auteurs du mémoire ne doivent pas craindre la concurrence, puisqu'ils se font forts de rendre le péage moindre par leurs canaux que par celui de l'Espierre, pour les bateaux en destination pour l'arrondissement de Lille et Roubaix.

Nous allons donc nous borner à rencontrer brièvement les motifs invoqués par les auteurs du mémoire pour faire rejeter le canal de l'Espierre. Leurs arguments ne sont pas nouveaux, et nous y avons déjà répondu victorieusement en d'autres circonstances, mais nous avons pensé qu'il ne convenait pas de les laisser passer sous silence.

1° Le canal de Roubaix détournerait, dit-on, la navigation actuellement existante par les deux Flandres, et créerait une nouvelle navigation charbonnière de Mons à la mer du Nord, par le territoire de la France.

Nous répondons que si les bateaux de grande dimension pouvaient arriver jusqu'à Lille par le canal de Roubaix, au moins ils ne pourraient point parvenir de Lille à la mer du Nord. Il nous paraît impossible que l'on obtienne une navigation à grandes sections par les canaux français; la nature du sol, notamment à St-Omer, y forme un obstacle insurmontable. Et, en supposant même que le gouvernement français pût améliorer cette navigation, au point que les bateaux de grande dimension parcourraient les canaux français, on préférerait encore naviguer par Gand et les deux Flandres, à cause de l'extrême facilité que présente cette navigation.

Il est donc certain que le canal de l'Espierre ne portera pas le moindre préjudice à la navigation qui se fait actuellement par Gand, Bruges, Ostende, Nieuport et Furnes, vers Dunkerque; ce canal ne sera qu'un canal de débouché pour les marchandises vers Lille et Roubaix; tandis que, de l'aveu des auteurs du mémoire, les canaux de l'Escaut à la Lys et de Menin à Ypres ne pourraient subsister qu'en accaparant toute la navigation des deux Flandres.

Ainsi, le premier moyen proposé par la chambre de commerce d'Ypres contre le canal de l'Espierre, s'applique, avec plus de raison, aux canaux qu'elle demande.

2° Le creusement du canal de l'Espierre faciliterait, dit-on, à la France, en cas de guerre, le transport de son artillerie devant les places fortes de Tournay et d'Audenarde.

Il ne nous appartient pas d'examiner cette question, qui du reste a déjà été jugée par les hommes de l'art contre l'opinion des auteurs du mémoire.

3° Le canal de l'Espierre empêcherait, dit-on, l'exécution du projet de jonction de l'Escaut à l'Yperlée.

Il y a ici contradiction de la part des auteurs du mémoire. Ils ont dit plus haut que les bateaux qui emprunteraient le canal de l'Escaut à la Lys par Courtray, pour arriver à Lille et Roubaix, seraient soumis à des péages moins élevés que par le canal de l'Espierre. Ainsi, ils ne doivent pas redouter la concurrence, et nous ne comprenons pas comment le canal de l'Espierre pourrait nuire aux canaux par eux proposés, si leurs calculs sont exacts. Si l'on prévoit, au contraire, que le canal de l'Espierre sera plutôt fréquenté que le canal de Courtray, c'est une raison pour creuser de préférence le premier; car, s'il est fréquenté par les bateliers, ce sera la meilleure preuve de son utilité pour le commerce.

En un mot, voici le raisonnement des auteurs du mémoire : ils demandent la jonction de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres, parce que cette jonction serait favorable à leur arrondissement. Peu leur importe si le bénéfice qui en résulterait pour eux serait acheté aux dépens du Hainaut, de Gand et du reste des deux Flandres ; ils ne recherchent que leur avantage et rejettent toute proposition qui pourrait y mettre obstacle. Peu leur importe si les canaux qu'ils demandent, présentent les mêmes inconvénients que ceux par eux signalés dans le canal de l'Espierre ; ils veulent leurs canaux à l'exclusion de tout autre.

Du reste, nous pensons que la jonction de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres n'établirait, pas plus que le canal de Roubaix, une nouvelle navigation vers Dunkerque et la mer du Nord. On préférera toujours la navigation actuellement existante par Gand, Bruges, Nieuport, etc., comme étant beaucoup plus facile. Car, pour arriver d'Ypres à Dunkerque ou à la mer du Nord, il faudrait passer par des canaux qui ne permettent qu'une navigation à petites sections.

Dans tous les cas, la jonction de l'Escaut à la Lys vers Courtray nous paraît inutile. Il est vrai que l'on mettrait plus de temps pour arriver à Courtray, en descendant l'Escaut jusqu'à Gand, puis en remontant la Lys ; mais ce trajet serait beaucoup moins coûteux. Or, voilà ce que recherchent les bateliers ; peu leur importe s'ils emploient un peu plus de temps, pourvu qu'ils voyagent à bon marché. Il est encore vrai que la remonte de la Lys est difficile, mais une faible dépense suffirait pour rendre la Lys navigable à la remonte, ce qui augmenterait considérablement les communications avec la Flandre, tandis que la jonction de l'Escaut à la Lys coûterait des millions et offrirait peu d'avantages.

Nous voulons bien croire que la jonction de la Lys au canal d'Ypres serait de quelque utilité, parce qu'elle établirait de nouveaux débouchés ; mais cette jonction ne sera avantageuse que sous le rapport d'un intérêt local, et non comme présentant une nouvelle route de navigation vers Dunkerque ou la mer du Nord.

Enfin, nous terminerons par faire une remarque frappante, c'est que la chambre de commerce d'Ypres, après avoir vanté les avantages des canaux qu'elle propose, après avoir cherché à démontrer par des calculs, que leur exécution est facile et que leur produit assurerait un bénéfice à l'entreprise, vient demander que le gouvernement se charge de leur construction, sans que les Flandres y contribuent en aucune manière, et insiste pour que ce mode d'exécution soit adopté de préférence au mode d'exécution par concession, tandis que celui-ci est le seul qui puisse démontrer si réellement les canaux proposés sont avantageux.

Les considérations qui précèdent, jointes à celles qu'elle a déjà fait valoir plusieurs fois, ont déterminé la chambre de commerce de Tournay à persister dans l'opinion par elle émise, tendant à l'adoption du canal de l'Espierre.

Tournay, le 15 décembre 1834.

Pour copie conforme,
N. ALLARD, *secrétaire*.

N^o 28.

Procès-verbal arrêté le 22 décembre 1834, par la commission d'enquête instituée pour l'examen du projet du canal de l'Espierre.

Ce jourd'hui, 22 décembre 1834,

Nous soussignés, membres de la commission instituée en vertu de l'arrêté du gouvernement du 18 juillet 1832, nommés par arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 10 janvier 1834, autres arrêtés de la députation provinciale du Hainaut, des 24 décembre 1833 et 15 janvier dernier, et autres arrêtés de M. le ministre de l'intérieur des 11 et 16 décembre courant ;

Tels que Messieurs :

Philippe Harmignie, député des États, président ;

Verrue-Lafrancq, membre de la Chambre des Représentants ;

Beke-Beke, vice-président de la chambre d'Ypres ;
 De Munck, échevin de Bruxelles ;
 G. Claes, distillateur à Lembeck ;
 Sacquelen, propriétaire de houillères et chaudronnier à Tournay ;
 Petiau, propriétaire et bourgmestre à Pommeroeul ;
 Boisacq-Spreux, ancien président du tribunal de commerce de Tournay ;
 Rainbeaux, propriétaire et exploitant à Hornu ;
 Delneufcourt, ingénieur des mines à Mons ;
 De Vrière, commissaire du district de Bruges.

Nous sommes, ensuite de convocation, réunis à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons, à l'effet d'examiner le projet présenté par M. F. Corbisier, négociant à Mons, en concession du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix.

Avons examiné toutes les pièces mentionnées dans le procès-verbal de la commission du 24 mars dernier, et revu le procès-verbal du dit jour.

Nous avons ensuite examiné les autres pièces remises à la commission depuis la dite réunion du 24 mars, telles que :

1. Les déclarations de 72 administrations des villes et communes du Hainaut, en faveur de l'établissement du canal de l'Espierre ;
2. Une carte des canaux de la Flandre, par M. Cordier ;
3. Carte de la navigation de Mons à Compiègne ;
4. Copie d'une déclaration donnée à Lille, par M. Brame, le 24 octobre 1826 ;
5. Le procès-verbal de l'enquête susdite du 24 mars dernier ;
6. Le n° 79 du journal *l'Émancipation*, du 20 mars 1834 ;
7. Les observations adressées par la chambre de commerce de Mons à M. le gouverneur du Hainaut, en date du 6 avril 1834 ;
8. Opinion de M. De Vrière, membre de la commission d'enquête, adressée à M. le président de la commission, en date du 10 avril 1834 ;
9. Observations adressées par la chambre de commerce de Tournay à M. le gouverneur du Hainaut, le 15 avril 1834 ;
10. Observations sur le montant du péage, adressées par M. F. Corbisier à la députation provinciale du Hainaut, le 26 avril 1834 ;
11. L'avis de la députation des États du Hainaut, du 26 avril 1834 ;
12. Observations de M. Legrand-Gossart de Mons, adressées à M. le ministre de l'intérieur, en date du 20 juillet 1834 ;
13. Mémoire de M. Legrand-Gossart, du 7 août 1834 ;
14. Opposition de la D^{ne} Petteau de Lille, du 9 septembre 1834 ;
15. Mémoires de MM. Colombuen et Legrand-Gossart, du 9 septembre 1834, contenant des observations et explications sur les faits avancés contre le projet ;
16. Avis de la chambre de commerce de Gand, du 12 septembre 1834 ;
17. Avis de la chambre de commerce de Courtray, du 16 septembre 1834 ;
18. Avis de la chambre de commerce d'Ypres, du 19 septembre 1834 ;
19. Le registre d'enquête clos à Gand, le 21 septembre 1834 ;
20. Note complémentaire de MM. Colombuen et Legrand-Gossart, du 26 septembre 1834 ;
21. Avis du comité de conservation, remplaçant la députation des États de la Flandre orientale ;
22. Avis de la chambre de commerce d'Ostende, du 8 novembre 1834 ;
23. Observations de la chambre de commerce de Tournay, du 15 décembre 1834 ;
24. Un mémoire imprimé de la chambre de commerce d'Ypres ;
25. Une réponse imprimée à ce mémoire.

Le tout lu et examiné, en présence de M. Frédéric Corbisier, auteur du projet, de M. De Moor, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et de M. Chevremont, ingénieur en chef des mines, dans la province de Hainaut, que la commission a trouvé convenable d'appeler à la séance.

La commission a entendu M. Corbisier dans ses observations ; cet auteur du projet ainsi que MM. les ingénieurs s'étant retirés, la question d'utilité publique a ensuite été mise en délibération.

M. Verrue-Lafrancq fait la proposition suivante :

Il propose que la commission d'enquête s'ajourne jusqu'à ce que les ingénieurs Noël et Wolters aient terminé le travail de l'examen des projets de la navigation de la Haine à la mer du Nord, dont ils ont été chargés par M. le ministre de l'intérieur.

MM. Beke-Beke et De Vrière déclarent appuyer cette proposition.

Les autres membres de la commission s'y opposent, et pensent qu'elle doit se prononcer sur la question qui lui est soumise.

M. De Vrière reconnaît l'utilité du travail comme canal de débouché, pour le Hainaut, il vote pour le projet; mais il demande qu'il plaise au gouvernement de prendre en considération ultérieure les pièces reposant au dossier, tendant à provoquer l'ouverture d'un autre canal partant d'Escanaffles vers la Lys, afin d'examiner si cette communication ne produirait pas au Hainaut les avantages que l'on attend du canal de Roubaix, sans présenter l'inconvénient d'une déviation possible, en faveur de la France, de la navigation qui existe aujourd'hui par les Flandres.

MM. Beke-Beke et Verrue-Lafrancq disent que leur proposition d'ajournement n'ayant pas été adoptée, ils ne croient pas être suffisamment éclairés pour émettre une opinion.

Tous les autres membres de la commission déclarent que l'utilité publique, comme canal de débouché, leur paraissait évidente et ne pouvait être sérieusement contestée; ils ont fondé leur opinion sur les puissants motifs développés dans la demande et toutes les observations à l'appui.

Sur la question de savoir si le canal projeté doit être en moyenne ou en grande section, neuf membres de la commission estiment que le canal doit être nécessairement en grande section.

MM. Beke-Beke et Verrue-Lafrancq ont déclaré s'abstenir d'émettre leur opinion sur cette question, ainsi que sur celle qui va être posée relative au mode de concession et au taux du péage.

Quant au mode de concession, la commission pense que, dans l'intérêt du commerce, il est préférable de laisser le terme de la concession fixé, ainsi qu'il est proposé, à 90 ans, et faire porter le rabais sur le taux du péage.

Elle pense qu'il est de son devoir de faire observer que le taux du péage proposé lui paraît trop élevé.

Sept membres estiment que le *maximum* du péage devrait être fixé sur le canal projeté, à raison d'un franc par tonneau; deux membres sont d'avis que ce taux du *maximum* de péage pourrait être d'un franc dix centimes.

Le présent procès-verbal, et les pièces y mentionnées et toutes celles soumises à la commission, seront adressés par M. le député président à M. le gouverneur de la province du Hainaut.

Lecture faite, tous les membres de la commission ont signé.

(*Suivent les signatures.*)

CANAL DE L'ESPIERRE.

Instruction postérieure à l'enquête.

(N^{os} 29 A 31 INCLUS.)

N^o 29.

Lettre du ministre de la guerre, du 21 février 1835, portant que les considérations de défense militaire ne s'opposent pas à l'ouverture du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE MINISTRE,

En vous renvoyant les pièces qui accompagnaient votre dépêche du 14 janvier dernier, 4^e div., n^o 3473-4021, et relatives à l'avant-projet du canal de l'Espierre, qui partirait dans l'Escaut à Warcoing, et se dirigerait sur les frontières de France et vers le canal français de Roubaix; j'ai l'honneur de vous informer que j'adopte, à l'égard de ce projet, les conclusions du comité consultatif du génie, auquel je l'ai soumis, et qui, dans sa séance du 9 de ce mois, a déclaré, à l'unanimité, qu'il n'y a pas de motif pour s'opposer à l'établissement du canal de l'Espierre, et qu'en conséquence il peut être autorisé, sans qu'il doive en résulter d'inconvénient pour le système de défense du pays.

Le ministre de la guerre,
BARON ÉVAIN.

N^o 30.

Lettre de M. Corbisier, du 23 janvier 1835, indiquant le taux auquel le péage du canal de l'Espierre pourrait être abaissé, dans l'hypothèse de l'exécution du percement souterrain entre Lille et Roubaix.

MONSIEUR LE MINISTRE,

J'ai dû recueillir quelques renseignements avant de pouvoir répondre à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 8 de ce mois, 4^e div., n^o 3473-4021.

La commission d'enquête, en émettant l'avis que le péage dont j'ai demandé la concession doit être réduit, s'est bornée à indiquer arbitrairement un chiffre, qu'elle n'appuie d'aucun raisonnement, d'aucune note statistique, d'aucun calcul, de sorte que les motifs que j'ai fait valoir en faveur de ma proposition, subsistent encore en entier. Les informations que j'ai prises récemment sur le mouvement commercial des localités, qui doivent profiter du canal de l'Espierre, et les évaluations rigoureuses que j'ai faites, des dépenses à effectuer et des chances à courir, m'ont confirmé dans mon opinion première. Je suis convaincu que le péage fixé d'abord à fr. 1-75 par tonneau, dans l'hypothèse de la continuation du canal sur la

partie française jusqu'à Roubaix seulement, n'est point trop élevé et que, dans l'hypothèse plus favorable, de l'exécution du percement souterrain qui doit être ouvert entre Roubaix et Lille, ce péage ne peut être abaissé au-dessous de fr. 1-50 par tonneau.

Quand l'on sait, Monsieur le Ministre, que le canal de l'Espierre, pour arriver à Lille, est soumis à la concurrence de plusieurs communications existantes et en projet, telles que la Scarpe, le canal de la Sensée, la Haute-Lys et le canal projeté par la chambre de commerce de Courtray, on doit être rassuré sur les inconvénients qui pourraient résulter d'un péage prétendument trop élevé; d'ailleurs, il est une considération qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est qu'ici l'intérêt même du concessionnaire lui fera une loi de ramener ce péage au taux le plus bas. L'adjudication publique est, du reste, pour le gouvernement, un moyen infailible de le faire rétablir à sa hauteur naturelle.

Vous remarquerez, Monsieur le Ministre, que l'entreprise du canal de l'Espierre est une des plus hasardeuses auxquelles on puisse se livrer en matière de travaux publics, et que, si le gouvernement français n'autorise point la prolongation, jusqu'à la frontière, du canal de Roubaix, le concessionnaire n'aura fait qu'un véritable impasse. Ajoutez à cela la difficulté des expropriations et le prix excessif des terrains partout où des travaux publics s'exécutent, et vous conviendrez que mes prétentions ne sont pas exagérées.

Veuillez, Monsieur le Ministre, agréer l'expression de mon respect.

F. CORBISIER.

N^o 31.

Lettre de M. Corbisier, du 25 mai 1835, sur la teneur de la clause de rachat à insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Avant de répondre à la lettre que vous m'avez fait adresser le 17 mars dernier, 4^e div., n^o 3473-4021, j'ai dû communiquer à la compagnie, que je représente, les nouvelles modifications que vous proposez d'apporter au cahier des charges du canal de l'Espierre. Les observations qui me furent faites à ce sujet, nécessitaient une explication verbale, pour laquelle j'ai long-temps sollicité une audience de vous, Monsieur le Ministre, mais vos nombreuses et importantes occupations ne vous ont permis de me l'accorder qu'il y a quelques jours.

J'eus alors l'honneur de vous faire observer que jamais cahier des charges n'a été, comme celui du canal de l'Espierre, étudié et conçu de manière à mettre toutes les éventualités défavorables à la charge du concessionnaire et à placer le gouvernement à l'abri de toutes les réclamations, même les plus imprévues; que, d'un autre côté, le concessionnaire n'aurait pas seulement, pour compenser tous les risques qu'il s'engagerait à courir, la certitude de jouir dix ans des avantages que la concession serait susceptible d'offrir, et qu'il est évident, dans cet état de choses, que c'est moins l'espoir de faire quelques bénéfices, que le désir d'être utile au pays, qui fera entreprendre l'exécution de ce canal.

Je ne réfuterai pas ici l'exagération des calculs du comité de conservation de la Flandre orientale. Non-seulement les bases sur lesquelles ces calculs sont établis, sont toutes erronées, mais on y fait, en outre, figurer, en double emploi, une somme de 87,500 fr., pour le retour, à vide, présumé des bateaux qui fréquenteraient le canal. Je le répète, avec la condition du rachat, l'entreprise ne peut présenter aucun appât à ce qu'on se plait à nommer l'avidité des spéculateurs.

Mais, Monsieur le Ministre, si l'on peut se résoudre à n'avoir que peu ou point de profits dans une opération de ce genre, on ne poussera pas le patriotisme au point de s'exposer à éprouver des pertes presque certaines, et c'est infailliblement ce qui arriverait à tout con-

cessionnaire, qui accepterait l'art. 34 du cahier des charges, tel que vous paraissez vouloir le rédiger.

La rédaction indiquée par la commission des ingénieurs était équitable, car, dans le cas du rachat du canal par le gouvernement, elle assurait au concessionnaire le remboursement de la valeur réelle des travaux. Il n'en est pas de même de cette rédaction :

« Pendant dix années, à compter du jour de l'ouverture de la navigation, le gouvernement » pourra racheter la concession du canal, moyennant une somme de fr. 1,320,000 ou de » fr. 960,000, selon que le canal aura été exécuté en grande ou en moyenne section. »

On suppose ici que les estimations du devis sont rigoureusement exactes, et, après avoir mis à la charge du concessionnaire toutes les chances désavantageuses d'exécution prévues et imprévues, on arrête comme chiffre invariable de la dépense, un chiffre qui évidemment n'a pu être que le résultat de calculs approximatifs.

Veillez vous souvenir, Monsieur le Ministre, que, si dans mon devis, j'éleve à fr. 1,100,000, les frais de construction du canal en grande section, M. l'ingénieur en chef De Brock les fait monter, dans le sien, à fl. 620,000, soit à fr. 1,312,169, c'est-à-dire à près de 20 p. % de plus ; je ne pourrais donner une preuve plus forte de l'incertitude des évaluations de semblables travaux.

Votre intention, Monsieur le Ministre, ne peut être que d'accorder à l'entrepreneur une prime de gain de 20 p. %, sur le montant effectif de sa dépense, tandis que la portée de l'art. 34, que je viens de citer, est telle, qu'il pourrait se faire que l'entrepreneur ne reçût pas même tout le montant de sa dépense. Pour que le rachat du canal de l'Espierre pût se faire équitablement, cet article 34 devrait être rédigé comme suit :

« Pendant dix ans, à dater de l'ouverture de la navigation, le gouvernement pourra rache- » ter la concession, moyennant le paiement au concessionnaire de la valeur du canal et de » ses dépendances, augmentée d'une prime de gain de 20 p. %.

» La valeur du canal et de ses dépendances sera déterminée, de commun accord ou par » voie d'arbitrage, en ayant égard seulement à la valeur réelle des travaux d'art et de ter- » rasement achevés à l'époque du rachat, sans prendre en considération, ni les produits » réalisés, ni les produits éventuels du canal.

» Les revenus du canal, perçus jusqu'à l'époque du rachat, seront acquis au concession- » naire, qui ne sera chargé des frais d'entretien et d'exploitation que jusqu'à la même » époque. »

Je crois, Monsieur le Ministre, que cette rédaction est également conforme à ce qu'exigent les intérêts du gouvernement et ceux du concessionnaire.

En vous renvoyant le cahier des charges, que vous avez bien voulu me confier le 23 mars dernier, Monsieur le Ministre, je dois vous prier de remarquer que, dans la vue de m'indemniser des nouvelles dépenses que j'ai été obligé de supporter, depuis la rédaction primitive de cette pièce, pour défendre et faire réaliser le projet du canal de l'Espierre, la commission des ingénieurs avait trouvé juste de grossir jusqu'à fr. 15,000 la somme stipulée en ma faveur à charge du concessionnaire qui m'évincerait, conformément à l'art. 23.

Sans doute, Monsieur le Ministre, vous hésitez d'autant moins à ratifier cette modification, que vous savez parfaitement que la polémique entamée par mes adversaires me force fréquemment à faire de nouveaux frais de publication, etc., etc. Je m'en réfère, du reste, à cet égard, aux raisons développées dans la lettre que je vous adressai le 23 janvier dernier.

En terminant cette lettre, Monsieur le Ministre, je prendrai la liberté de rappeler à votre mémoire que le délai donné à mes adversaires, pour terminer le projet de canal qu'ils veulent opposer au projet du canal de l'Espierre, ne peut être indéfini et qu'en disant qu'il est sur le point d'expirer, vous avez bien voulu me promettre de ne plus le prolonger davantage. Le gouvernement ne voudrait point prêter les mains à une tactique qui tend à combattre par des retards, sans cesse renaissants, une entreprise qu'on ne saurait attaquer avec les armes de la raison.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, d'agréer l'expression de mon respect.

CANAL DE L'ESPIERRE.

Réclamations postérieures à l'enquête.

(N^{os} 32 A 34 INCLUS.)

N^o 32.

*Pétition des propriétaires de houillères et négociants de l'arrondissement de Mons, du
25 avril 1835, en faveur du canal de l'Espierre.*

N. B. Cette pétition renferme des chiffres fort détaillés sur les distances et les frais de navigation :

- De Mons à Roubaix, par la Scarpe;
- » » par le canal de l'Espierre;
- » » par le canal de Bossuyt à Courtray,
- » à Nieupoort, par Gand;
- » » par les canaux projetés de Bossuyt à Courtray et de Menin à Ypres;
- » à Dunkerque, par la Scarpe;
- » » par Gand et Bruges.

MONSIEUR LE MINISTRE,

La chambre de commerce d'Ypres vient de faire paraître une suite au mémoire qu'elle a publié le 15 octobre dernier, sur le projet de la seconde ligne de jonction qu'elle voudrait établir de la Haine à la mer du Nord.

Cette chambre de commerce persiste toujours à soutenir, contre l'évidence, que le projet du canal de l'Espierre, qui doit ouvrir une communication directe entre l'Escaut et la Deule, par Roubaix, serait plus nuisible qu'utile à la province de Hainaut, et même au pays en général.

Les propriétaires de houillères et négociants soussignés de l'arrondissement de Mons, croient, Monsieur le Ministre, après tant de réclamations et une attente de quatre années, devoir encore vous convaincre par de nouvelles preuves et par des chiffres, des erreurs que renferme cet appendice qui n'a d'autre but que de servir des intérêts étrangers en sacrifiant toute amélioration à leur intérêt particulier.

Avant d'entrer dans la discussion des faits, il nous semble indispensable de faire la comparaison des avantages qui résulteraient de l'exécution des projets de canalisation, présentés par les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray et par la province de Hainaut; il sera facile de comparer ensuite les résultats et conséquemment de faire ressortir le degré d'utilité et d'importance de chacun de ces projets.

Il convient de commencer par le canal de l'Espierre, comme le plus facile et le moins dispendieux.

Les produits du bassin houiller du couchant de Mons, peuvent s'expédier en ce moment sur les marchés de Lille, Roubaix et environs, par deux voies: celle de l'Escaut supérieur, la Sensée, la Scarpe et la Haute-Deule, et celle de l'Escaut inférieur, la Scarpe et la Haute-Deule; la première est la plus longue et la plus coûteuse, elle ne sert aux bateaux venant du canal de Mons, que lorsque la seconde est formée à la navigation, soit pour curement, soit pour réparations de travaux d'art.

Nous bornerons donc à établir la longueur du parcours de la seconde voie et d'en indiquer les frais de navigation.

Ligne de navigation de Mons à Roubaix, par l'Escaut inférieur et la Scarpe.

Longueur du canal de Mons.	mètres	24,288
Longueur de la partie de l'Escaut depuis Condé jusqu'à Mortagne		12,627
Longueur de la partie de la Scarpe depuis Mortagne jusqu'à l'embouchure de la Haute-Deule, 9 distances de 5 kilomètres.		46,043
Longueur de la Haute-Deule.		49,580
Longueur de la Basse-Deule, depuis Lille jusqu'à Marquette		3,000
Longueur du canal de Roubaix depuis Marquette jusqu'à Croix. mètres	10,334	
et de Croix jusqu'au pont du Galon-d'Eau à Roubaix	3,456	
		<u>13,790</u>
Ensemble. . .		<u>149,328</u>

Frais de Mons à Roubaix par l'Escaut inférieur et la Scarpe, pour un bateau chargé à l'immersion de 1^m,20, de 1,200 hectolitres combles, ou 120 tonneaux.

Droits de navigation sur le canal de Mons.	fr.	18	20
Id. à Condé		6	24
Péage à l'écluse de Gœulzin, au tirant d'eau de 1 ^m ,55 (1)		18	60
Droits de navigation de Condé à Mortagne.		10	56
Péage à l'écluse de Rodignies, au tirant d'eau de 1 ^m ,70 (2)		30	60
Droits de navigation à St-Amand.		18	48
Id. au fort de Scarpe		15	88
Péage sur la Deule au tirant d'eau à 1 ^m ,50		62	84
Frais de chargement, brûlago, homme d'aide, affrètement, retenue sur l'avance, lettre de voiture		56	50
Halage de Mons à Condé.		12	50
Trous faits par la douane à Condé.		7	00
Homme pour traverser Condé, homme de conduite de Condé à Mortagne et treilleurs de Mortagne au fort de Scarpe, y compris la nourriture		186	00
Pour paille et petite bière.		7	50
Homme de conduite de Mortagne à Lille, y compris nourriture		41	00
Chevaux du fort de Scarpe à Lille.		25	00
Ponts et écluses sur la Scarpe et jaugeur.		5	50
Un homme pour traverser Lille.		3	00
Ponts et écluses sur la Deule.		3	50
Droits sur la Basse-Deule, 1 distance à 4 centimes		4	80
Droits sur le canal de Roubaix, 2 $\frac{7}{10}$ distances à fr. 1-08 au tonneau.		129	60
Halage de Lille à Roubaix.		15	00
Un homme de conduite et nourriture.		12	00
Ponts et écluses sur la Basse-Deule et le canal de Roubaix		1	50
Passage du souterrain, chandelles, etc.		2	00
Il faut ajouter à ces frais, la dépense faite par le batelier et sa famille, location et entretien de son bateau, ou l'amortissement de sa valeur, ce qui ne peut être évalué à moins de 6 francs par jour. Pour aller de Mons à Lille, 20 jours sont actuellement nécessaires en navigation courante, plus 2 jours pour aller de Lille à Roubaix, ensemble 22 jours à 6 francs l'un.		132	00
Ensemble . . . fr.		825	80

Où fr. 6-88 au tonneau.

(1 et 2) Quoique l'enfoncement du bateau chargé, passant à ces deux écluses, ne soit réellement que de 1^m,20, le sieur Honorez ne perçoit pas moins sur l'enfoncement de 1^m,55 et de 1^m,70. C'est sans doute un des bienfaits qui augmentent injustement les péages concédés dont veut parler la chambre de commerce d'Ypres : pag. 8, note n° 3. (Suite au Mémoire sur les projets de jonction de la Haine à la mer du Nord, 10 mars 1835, in-4°, 22 pages.)

Ligne de navigation de Mons à Roubaix, par le canal projeté de l'Espierre.

Longueur du canal de Mons jusqu'à l'embouchure de celui d'Antoing . . . mètres	17,888
Longueur du canal d'Antoing.	23,051
Longueur de la partie de l'Escaut à partir d'Antoing jusqu'à Warcoing.	26,400
Longueur du canal projeté de l'Espierre.	8,550
Longueur de la partie du canal de Roubaix depuis celui de l'Espierre jusqu'à Roubaix	5,325
Ensemble.	<u>81,214</u>

Frais de Mons à Roubaix par l'Espierre, pour un bateau de 220 tonneaux ou 550 muids (2,200 hectolitres combles).

Frais de chargement, d'affrètement, brûlage, homme d'aide, y compris sa nourriture, intérêt sur l'avance et lettre de voiture.	fr. 77 50
Droits du canal de Mons	18 63
Droits du canal d'Antoing.	118 51
Droits des écluses d'Antoing et de Tournay.	8 50
Treilleurs des canaux de Mons et d'Antoing	28 00
Homme d'aide à Antoing et Tournay.	6 50
Compagnons de Tournay à Warcoing.	20 00
Droits du canal projeté de l'Espierre calculés sur 1 $\frac{4}{5}$ distances à 72 centimes par tonneau	158 40
Halage avec chevaux sur ce canal.	5 00
Droits du canal de Roubaix sur une longueur de 5,325 mètres ou 1 $\frac{1}{10}$ distance à 40 cent.	96 80
Halage sur le canal de Roubaix	5 00
Ponts et écluses et frais de douane.	13 00
	<u>Fr. 555 84</u>

Dépense du batelier et de sa famille, location et entretien de son bateau, ou amortissement de sa valeur à raison de 6 francs par jour, pour 8 jours	48 00
Ensemble.	<u>fr. 603 84</u>

Ou fr. 2-75 au tonneau.

Le développement de la ligne de navigation de Mons à Roubaix, par la Scarpe, est de. mètres	149 328
La longueur de celle par le canal projeté de l'Espierre serait de.	81 214
Différence en faveur du canal de l'Espierre.	<u>68 114</u>
Les frais de transport par la Scarpe sont, au tonneau, de	fr. 6 88
Ils ne seraient par la voie d'Espierres que de	2 75
Différence en faveur d'Espierres	<u>4 13</u>

Ce chiffre est en concordance avec celui indiqué par le conseil municipal de Lille, 40 centimes à l'hectolitre, dans sa délibération du 27 février dernier, relative à l'enquête sur le prolongement du canal de Roubaix jusqu'à la frontière (1).

Mais cet avantage de fr. 4-13 ne serait pas le seul qui résulterait, pour les produits houillers du Hainaut, de la construction du canal de l'Espierre; il en est un autre encore et qui naîtrait de la cessation de cette concurrence redoutable établie, par la compagnie d'Anzin, sur les marchés de Lille, Roubaix et environs, et due non-seulement aux droits énormes dont les charbons du Hainaut sont frappés à leur entrée en France, mais aussi à la position locale de cette société, qui lui permet de fréter les bateaux qu'elle expédie sur Lille et Roubaix, à 15, 20 et quelquefois 25 centimes à l'hectolitre, ou fr. 1-50, 2 et 2-50 au tonneau au-

(1) Voir *Le Nord*, journal de Lille, n° 61, du 2 mars 1835.

dessous du cours du fret en Belgique (1), et cette différence, déjà considérable, est encore plus grande, lorsque cette compagnie expédie ses charbons de Denain, où elle centralise ses exploitations, pour mettre à profit les 14 centimes à l'hectolitre, ou fr. 1-40 au tonneau, qui forment la différence du fret entre Valenciennes et Denain; cette concurrence, si défavorable aux exploitants du Hainaut et contre laquelle nous n'avons cessé de lutter pendant un grand nombre d'années et luttons encore aujourd'hui, serait non-seulement toute en notre faveur dès l'ouverture du canal de l'Espierre, mais s'accroîtrait de plus d'un tiers; nous allons essayer de vous le prouver, Monsieur le Ministre.

Le prix moyen du fret d'Anzin sur Roubaix, est de 53 centimes à l'hectolitre comble, non compris les droits et frais de Lille à Roubaix, qui sont jusqu'ici au compte du marchand, ce qui fait au tonneau	fr. 5 80
Droits de navigation de Lille à l'embouchure du canal de Roubaix à Marquette	0 04
Droits du canal de Roubaix calculés sur $2\frac{2}{3}$ distances, ou.	1 08
Frais présumés de Lille à Roubaix	0 30
Total.	fr. 7 22

Le prix moyen du fret de Mons à Roubaix par Espierres, est jusqu'à Warcoing, embouchure du canal projeté, de 30 centimes à la manne, ou fr. 1-20 au muid, ce qui fait au tonneau.	fr. 3 00
Droits supposés du canal de l'Espierre.	0 72
Id. de Roubaix	0 44
Fret du batelier d'Espierres à Roubaix	0 35
Total.	fr. 4 51

Les charbons d'Anzin coûtent de fret, au tonneau, en arrivant à Roubaix.	fr. 7 22
Ceux du Hainaut ne reviendraient, rendus sur le même point, par la voie d'Espierres, qu'à.	4 51
Différence en faveur des charbons belges.	2 71
En ajoutant à cette différence la moyenne de celle existant entre le fret d'Anzin et celui du canal de Mons, de fr. 1-75 au tonneau.	1 75
Plus les 14 centimes bénéfice sur les expéditions faites à Denain, au tonneau.	1 40
On aura au tonneau.	fr. 5 86

Il est donc démontré que, par le fait seul de la construction du canal de l'Espierre, les exploitants charbonniers du Hainaut, au lieu de rencontrer sur le marché de Roubaix une concurrence de fr. 3-15 par tonneau, en présenteront une de fr. 2-71 à la compagnie d'Anzin, et trouveront ainsi un avantage incontestable de fr. 5-86 au tonneau, en faveur de leurs produits sur le même marché et proportionnellement sur celui de Lille.

Voilà pour ce qui concerne le bassin houiller du couchant de Mons; examinons ce qui est relatif à Tournay.

Qui ne sait que la baisse du prix des matières poudéreuses résulte principalement de l'économie et de la facilité du transport; parce que la chaux et les pierres de Tournay ne s'expédient en ce moment sur Lille et environs que par chariots, et il serait difficile de les faire parvenir dans ces localités, d'une toute autre manière, sans doubler actuellement leur valeur, s'ensuit-il qu'il devrait en être de même si la route fluviale, si courte et si facile, entre Tournay et Lille, était ouverte par la voie d'Espierres? Ce n'est sans doute pas sérieusement que la chambre de commerce d'Ypres assure que la méthode de transport actuellement en usage à Tournay ne pourrait être remplacée sur Lille par un canal (2). Il faudrait conclure d'un tel raisonnement que le commerce de la chaux et des pierres de Tournay resterait borné aux

(1) Le droit de patente acquitté en Belgique pour un seul voyage comme pour dix, vient encore augmenter cette concurrence; toutes les réclamations sur cet objet ont été vaines et sans effet. Ce droit est aussi injuste que celui qui imposait les houilles à la sortie du royaume. Le manque de bateaux qui se fait sentir en ce moment sur le canal de Mons, peut être attribué en partie à ce droit.

(2) Suite au Mémoire, pag. 2. (Voir la note de la pag. 122.)

exportations actuelles, et qu'il ne s'établirait aucun entrepôt de ces matières dans les lieux où elles arriveraient avec plus de facilité et grevées de moins de frais qu'aujourd'hui (1).

Il suffit de la plus mince notion d'économie politique et de l'évidence des résultats obtenus par les communications nouvellement ouvertes, pour se convaincre qu'il n'en peut être ainsi; mais l'espèce de dédain que la chambre de commerce d'Ypres semble jeter sur les transactions commerciales de Tournay, lui était tellement nécessaire pour amener sa conclusion favorite, *le rejet du projet du canal de l'Espierre*, qu'elle se hâta de saisir avec un empressement qui déguise mal ses craintes, toutes les conséquences d'un raisonnement qui s'écroule au premier examen. Il nous semble cependant qu'une chambre de commerce ne devrait pas feindre d'ignorer que la construction d'un canal destiné à faire communiquer un fleuve aussi important que l'Escaut à la grande ligne de navigation de la Manche à la Méditerranée, doit nécessairement avoir pour résultats d'accroître l'exportation de toute espèce de produits, de baisser leur valeur et, par suite, d'augmenter leur consommation.

Ainsi, la construction du canal de l'Espierre abrégerait la route de Mons à Roubaix de 68,114 mètres, et celle de Mons à Lille de 28,564 mètres.

Le prix du fret serait diminué sur le même point de fr. 4-13 au tonneau ou 41 $\frac{1}{100}$ à l'hectolitre, et pour Lille en proportion.

La concurrence pour les charbons de terre sur le marché de Roubaix, actuellement, en faveur de la compagnie d'Anzin, de fr. 3-15 au tonneau, serait, en faveur des houilles belges, de fr. 5-86.

Le commerce de Tournay s'ouvrirait un nouveau et important débouché pour ses produits locaux, et la navigation du canal d'Antoing serait rendue plus active par la circulation à charge et à vide des bateaux allant ou venant de Lille, Roubaix et environs (2).

Tels sont les avantages certains, irréfutables, qui résulteraient pour le Hainaut de la jonction de l'Escaut à la Deule par Espierres.

Voyons, dans la supposition que la construction du canal de l'Espierre ne fût pas autorisée, quels seraient ceux qui résulteraient pour cette même province de la jonction de l'Escaut à l'Yperléc.

Ligne de navigation de Mons à Roubaix, par le canal de l'Escaut à la Lys.

Longueur des canaux de Mons et d'Antoing	mètres	47,339
Longueur de la partie de l'Escaut depuis Antoing jusqu'à Bossuyt, embouchure du canal de jonction		33,000
Longueur présumée du canal de l'Escaut à la Lys		16,700
Longueur de la partie de la Lys depuis Courtray jusqu'à la frontière.		11,500
Depuis la frontière belge jusqu'à Marquette, 11 distances de 5 kilomètres.		55,000
Longueur du canal de Roubaix jusqu'à cette ville.		13,790
Ensemble.	mètres	<u>177,329</u>

Frais de Mons à Roubaix par la Lys.

La moyenne du fret de Mons à Bossuyt est de 32 centimes à la manne ou au tonneau.	fr.	3 20
Droit du canal de l'Escaut à la Lys		1 23
Droit sur la partie de la Lys depuis Courtray jusqu'à la frontière française, y compris ceux des écluses à Menin	»	10
Halage sur la Lys à la remonte	»	13
Droits concédés depuis la frontière belge sur la Lys jusqu'à Marquette, 11 distances de 5 kilomètres à 4 centimes	»	44
Droits du canal de Roubaix		1 08
Fret du batelier de Bossuyt à Roubaix, sur un parcours de 95,510 mètres ou 19 distances		1 65
	Fr.	<u>7 85</u>

(1) Des fabriques de pannes et de briques réfractaires, établies nouvellement à Beandour, ont déjà formé des dépôts à Valenciennes et à Lille, où leurs produits arriveront par cette nouvelle voie.

(2) La régence de Tournay appréciant le bienfait de ce canal de débouchés, n'a cessé d'en réclamer l'exécution et de se joindre à la chambre de commerce de cette ville pour en solliciter l'adjudication publique.

Le parcours de Mons à Roubaix, par le canal projeté de l'Escaut à la Lys, est de . mètr.	177,329
Celui par la Scarpe est de	138,958
Différence en faveur de la Scarpe mètres	38,371
Le prix du transport au tonneau serait, de Mons à Roubaix par la Lys, de . . fr.	7 85
Celui par la Scarpe est de	6 88
Différence en faveur de la Scarpe »	97

Loin donc que le canal de l'Escaut à la Lys présente, comme veut bien l'assurer la chambre de commerce d'Ypres, *presque tous les avantages du canal de l'Espierre, sinon tous, sans en avoir l'inconvénient* (1), vous venez de voir, Monsieur le Ministre, qu'il ne présente même pas tous ceux que le Hainaut trouve encore dans la navigation si malencontreuse de la Scarpe, de 38,371 mètres plus courte que celle du canal projeté de l'Escaut à la Lys, et de 63,144 mètr. plus longue que celle de l'Espierre, et, bien plus, que cette même Scarpe offre au Hainaut un avantage de fr. 0-97 au tonneau et toujours sur le canal que voudrait lui imposer la chambre de commerce d'Ypres; et, si on ajoute à ces 97 centimes l'avantage de fr. 3-15 dont la compagnie d'Anzin jouit sur le marché de Roubaix, ainsi que les fr. 2-71 qui seraient en faveur des charbons du Hainaut expédiés par la voie d'Espierres, on trouve, de compte fait, que cette chambre de commerce frapperait les charbons belges rendus à Roubaix, d'une augmentation de fr. 6-83, et dans les proportions pour Lille, s'ils étaient expédiés par la voie Yprieuse.

La commission de conservation de la Flandre orientale avait donc grandement raison d'assurer que la jonction de l'Escaut à la Lys serait moins avantageuse au Hainaut que le canal de l'Espierre, puisque cette jonction lui enlèverait un avantage matériellement garanti par ce dernier, celui de fr. 4-13 au tonneau sur la place de Roubaix, et qu'elle rendrait la condition des exploitants encore pire que par la Scarpe.

Si le résultat que nous venons d'avoir l'honneur de vous indiquer, Monsieur le Ministre, était soumis à la chambre de commerce d'Ypres, elle nous accuserait très probablement d'exagération, et certes elle aurait tort, ne croyant pas possible qu'elle puisse contester un seul des calculs sur lesquels nous venons d'établir un fait que rien ne saurait détruire : celui, pour nous servir en sens inverse d'une proposition de cette même chambre, *que le canal de jonction de l'Escaut à la Lys ne serait point utile, mais au contraire très nuisible à la province de Hainaut, si celui projeté de l'Espierre ne se construisait pas* (2).

Ceci doit naturellement conduire à traiter ce qui concerne la deuxième branche du canal de jonction de la Haine à la mer du Nord, le canal de la Lys à l'Yperlée.

Pour cette fois nous partageons entièrement l'opinion de la chambre de commerce d'Ypres, lorsqu'elle assure que, sans la navigation charbonnière de Mons à Dunkerque, il serait impossible d'obtenir des revenus suffisants pour couvrir l'établissement et les frais des canaux projetés de l'Escaut à la mer du Nord (3). Mais nous ajouterons que, dussent ces canaux se construire et celui de l'Espierre ne point se creuser, les bateaux partant du canal de Mons, en destination de Dunkerque, continueraient à naviguer par la voie de Gand et Bruges. En voici la preuve; dans une question toute de chiffres, il ne faut pas être avare de calculs.

Route fluviale de Mons à Nieuport par Gand.

Cette route se compose :

Du canal de Mons jusqu'à l'embouchure de celui d'Antoing, longueur. . mètres	17,888
Du canal d'Antoing.	23,051
De l'Escaut depuis Antoing jusqu'à Gand.	75,500
Du canal de Bruges à Gand.	43,000
Id. id. à Plasschendaele.	15,500
Id. de Plasschendaele à Nieuport.	23,000
Ensemble. . . . mètres	197,939

(1) Suite au Mémoire, pag. 2.

(2) Supplément au Mémoire, pag. 3.

(3) Suite au Mémoire, pag. 8.

Route fluviale de Mons à Nieuport par Ypres.

Longueur des canaux de Mons et d'Antoing	mètres	40,939
Partie de l'Escaut d'Antoing à Bossuyt		33,000
Longueur du canal de l'Escaut à la Lys.		16,720
Longueur du canal de la Lys à l'Yperlée		19,224
Longueur du canal d'Ypres :		
Canal de Boesinghe	mètres	6,460
Du canal de Boesinghe à la Knocke		8,600
De la Knocke à Dixmude		7,250
De Dixmude à Nieuport.		17,790
		<u>40,100</u>
	Total. . . mètres	149,983
La longueur par la voie de Gand est de.		197,939
Différence en faveur de la voie d'Ypres.	mètres	47,956

Frais pour un bateau de 109 tonneaux partant du canal de Mons à la destination de Nieuport par Gand et Bruges.

Chargement, brûlage, lettre de voiture, commission, homme d'aide.	fr.	40 75
Droit du canal de Mons.		10 05
Trous à la douane de Condé.		7 00
Droits de navigation à Condé		10 75
Péage aux écluses de Gœulzin et de Rodignies		34 65
Haleurs de St-Ghislain à Condé		10 00
Un homme pour traverser Condé		1 00
Homme de Condé à Mortagne.		12 00
Droits d'Antoing et Tournay		12 25
	Fr.	<u>138 45</u>
Droits à Audenarde.	fr.	7 50
Hommes de conduite jusqu'à Gand.		80 00
Passage des villes de Gand et Bruges		10 25
Droits d'écluses à Plasschendaële.		3 60
Homme d'aide à Nieuport		2 00
Bassin de Nieuport.		6 00
Chevaux de Gand à Nieuport		30 00
Ponts et écluses		5 00
Dépense du batelier et de sa famille, entretien, location ou amortissement de son bateau, à raison de 6 fr. par jour ; pour 14 jours.		84 00
	Ensemble. . . fr.	<u><u>366 80</u></u>

Frais pour un bateau de même tonnage allant à Nieuport par Ypres.

Les mêmes frais depuis St-Ghislain jusqu'à Bossuyt	fr.	138 45
Homme de conduite jusqu'à Bossuyt		28 00
Droits projetés du canal de l'Escaut à la Lys.		45 78
Un homme d'aide à Courtray pour traverser la ville, et droits d'écluses		6 75
Frais de halage de l'Escaut à Courtray		8 00
Droits du canal de la Lys à l'Yperlée		87 20
Un homme pour traverser Ypres		2 00
Halage pour 5 lieues		10 00
Droits du bassin d'Ypres, fr. 0-0318 par tonneau		3 56
Droits du canal de Boesinghe, à raison de fr. 0-0423 du tonneau		4 61
Homme de conduite de Boesinghe à Nieuport, nourriture comprise		18 00
	A reporter. fr.	<u>352 35</u>

Report	fr. 352 35
Droits de l'écluse d'Ypres dans Nieupoort, à fr. 0-0318.	3 46
Ponts et écluses.	7 00
Malage d'Ypres à Nieupoort	12 00
	<hr/>
	Fr. 374 81
Dépense du batelier et de sa famille, entretien, amortissement, etc., à 6 fr. par jour ; pour 12 jours	72 00
	<hr/>
	Ensemble. . . fr. 446 81
Les frais par Gand ne sont que de.	366 80
	<hr/>
Différence en faveur de la route par Gand	80 01

Ce qui fait 73 centimes au tonneau ou $7 \frac{4}{10}$ de centimes à l'hectolitre comble.

Les frais de Nieupoort à Dunkerque étant les mêmes à partir de la première ville pour les bateaux se dirigeant sur la seconde, qu'ils aient passé par Gand ou par Ypres, il nous a semblé inutile de les mentionner, ainsi que les frais d'allèges depuis Plasschendaele jusqu'à Dunkerque ; les bateaux qui prendraient la voie d'Ypres à l'immersion de 1^m,60, se trouveraient aussi obligés d'alléger en été de 60 à 65 centimètres pour pouvoir naviguer du canal de Boesinghe au fort de Knocke, où le tirant d'eau dans cette saison n'est ordinairement que de 95 centimètres.

La chambre de commerce d'Ypres objecterait vainement qu'on élèverait les eaux à l'aide d'une machine hydraulique ; elle ne peut ignorer que le règlement relatif à l'agriculture ne permet que 95 centimètres en été, parce qu'une plus grande élévation des eaux submergerait les terres du riche bassin de l'Yser. Il faudrait entreprendre des travaux considérables pour opérer la déchargé des eaux du pays par une autre voie que celle de cette rivière et tenir les eaux de celle-ci constamment élevées à 1^m,60 de navigation ; que si l'on nous demandait pourquoi nous avons dirigé sur Nieupoort les bateaux qui se rendraient à Dunkerque par Ypres, de préférence sur Furnes par le canal de Loo, nous répondrions alors que l'écluse de Fintelles, qui fait communiquer ce canal avec l'Yser, n'a qu'une longueur de 20 mètres, ce qui la rend impropre au passage de bateaux de 30^m,30, *maximum* de la longueur de ceux qui sont seuls admis à passer aux écluses de Nieupoort, et que le canal de Loo, dans sa situation présente, n'est navigable que pour des bateaux de 20 à 30 tonneaux.

Pour que la création d'une nouvelle ligne de navigation soit vraiment utile, il faut, non-seulement qu'elle raccourcisse une voie déjà existante, mais encore qu'elle diminue les frais de transports ; sans ces deux conditions, le résultat est illusoire et onéreux, soit à ceux qui n'auraient pas craint de se rendre adjudicataires des travaux, soit au gouvernement qui les aurait fait exécuter aux frais de l'État.

Les canaux de l'Escaut à l'Yperlée, au lieu de remplir ces deux conditions pour les bateaux allant à Dunkerque, ne présentent qu'une réduction de 47,956 mètres dans le parcours, et une augmentation de $7 \frac{3}{10}$ à l'hectolitre comble ou 73 centimes au tonneau.

Or, est-il supposable qu'un batelier se résolve à sacrifier à une économie de 47,956 mètres, environ 10 lieues, ce qui fait deux journées de navigation, une somme de 80 ou 40 fr. par journée, lui qui ne gagne, comme conducteur, que 60 fr. par mois ? Ne sait-on pas d'ailleurs combien il est difficile de déterminer les bateliers à changer de route, même à chance égale, tant l'habitude est pour eux le premier des besoins ; que sera-ce donc lorsque leurs intérêts commanderont en maîtres ? C'est bien le cas de dire ici, avec la chambre de commerce d'Ypres, et toujours en retournant ses expressions : *que de pareils résultats suffiraient pour proposer le rejet du canal de l'Escaut à l'Yperlée* (1), s'il avait jamais été sérieusement question de le construire.

La province de Hainaut n'a aucun intérêt à s'opposer à ce que le canal de communication de l'Escaut à l'Yperlée se creuse, pourvu toutefois que celui de l'Espierre se fit, puisqu'il est constant que toute nouvelle communication par terre ou par eau tend à vivifier l'industrie ; que les canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée se construisent donc, mais que les auteurs du projet changent leurs devis, qu'ils en distraient le produit des bateaux allant de

(1) Suite au Mémoire, pag. 2.

Mons à Lille, Roubaix et environs, lesquels continueront à voyager par la Scarpe à défaut du canal de l'Espierre; qu'ils cessent de compter aussi sur le passage des bateaux allant à Nieuport, Furnes et Dunkerque, parce qu'à moins d'une extrême nécessité, de force majeure, aucun marchand ne se résoudra à payer 7 centimes par hectolitre, pour se procurer le plaisir de voir passer ses charbons par Courtray et par Ypres; à moins cependant de faire appliquer à la navigation des canaux de l'Escaut à l'Yperléo la disposition si équitable du canal d'Antoing, de payer les droits sans l'avoir parcouru (1). Cette clause trouverait naturellement sa place après l'art. 9 du cahier des charges proposé par la chambre de commerce d'Ypres.

Aucun raisonnement ne peut rendre certain ce qui n'est même pas probable, qu'aussitôt la construction du canal de l'Espierre, les bateaux partant de Mons pour Dunkerque passeraient par l'intérieur de la France; on a tant de fois établi l'impossibilité physique de ce fait qu'il est fastidieux de devoir y revenir, et la chambre de commerce d'Ypres, en tournant sans cesse dans le cercle vicieux de ses argumentations, prouve d'une manière évidente, qu'il est dans la nature de l'homme de s'identifier avec ses erreurs.

Recourons encore à des chiffres pour établir le revient des frais à un tonneau de houille expédié de Mons sur Dunkerque par les canaux de l'intérieur de la France, l'Escaut, la Scarpe, la Haute-Deule, le canal d'Aire à la Bassée, celui de Neuffossé, la rivière d'Aa et le canal de Bourbourg.

Route de Mons à Dunkerque par les canaux de l'intérieur, pour un bateau de 75 tonneaux.

Chargement, brûlage, homme d'aide, affrètement, escompte et lettre de voiture	fr.	39 50
Droit du canal de Mons.		12 05
Haleurs de Mons à Condé.		9 00
Droits de l'écluse de Gœulzin sur 107 tonneaux		12 85
Id. de navigation à Condé.		3 75
Foreurs à la douane		5 00
Un homme pour traverser Condé.		1 00
Hommes ou compagnons jusqu'à Mortagne, compris nourriture.		11 00
Droit à l'écluse de Rodignies sur 121 tonn. à 18 c.		21 78
Id. à St-Amand, 75 tonn. à 12 c.		10 30
Treilleurs de Mortagne au fort de Scarpe.		75 00
Paille et petite bière.		5 50
Homme de conduite jusqu'au fort		16 00
Droits sur la Deule, depuis le fort jusqu'à Berclau, sur 102 tonn.		21 98
Id. du canal de Bethune, 75 tonn. à fr. 1-55.		116 25
Id. au bureau d'Aire, 64 tonn.		8 60
Id. à St-Omer, 102 tonn.		7 00
Id. à Wersten, »		10 30
Id. à Bourbourg, 75 tonn.		5 00
Pour les chevaux du fort de Scarpe à Dunkerque et nourriture du charretier. . .		58 00
Pour les ponts et écluses.		7 00
	Fr.	<u>456 86</u>
Dépense du batelier et de sa famille, entretien et location, ou amortissement de la valeur du bateau évalué à 6 francs par jour, pour 23 jours.		128 00
	Ensemble. fr.	<u>584 86</u>

Ce qui porte le fret à fr. 7-93 du tonneau.

(1) Malgré l'arrêté réglementaire du 15 avril 1834 qui annule l'effet de cette clause inique, l'administration du domaine s'est permis de continuer cette perception injuste à l'écluse de la Malmaison, sur le canal de Mons. Elle y a établi un préposé chargé de percevoir le droit sur les bateaux vides venant de Condé, comme s'ils avaient parcouru le canal d'Antoing. Les mariniers, menacés d'être poursuivis ou arrêtés à leur retour, préfèrent acquiescer ce droit injuste.

Frais de Mons à Dunkerque par Gand et Bruges, pour un bateau de 109 tonneaux.

Les frais jusqu'à Nieupoort indiqués à la page 10 (127) sont de fr.	366 80
Il faut y ajouter :	
Un homme de conduite à Furnes	1 50
Droits à l'écluse de Zuidcoote y compris l'allége	17 00
Ponts et écluses	3 00
Charretiers de Nieupoort à Dunkerque	18 00
Dépense de 3 journées pour le batelier, à raison de 6 francs par jour	18 00
	Ensemble. fr.
	<u>424 30</u>
Ou fr. 3-90 au tonneau.	
Le revient au tonneau par Airo est de fr.	7 93
Par Gand à Bruges il n'est que de	3 90
	<u>4 03</u>
Différence en faveur des canaux belges fr.	4 03

Les bateaux allant par l'intérieur de la France, se trouvant obligés d'alléger, dès leur entrée, dans le canal du Neuffossé, où ils ne peuvent naviguer qu'avec un tirant d'eau de 1^m, 10, les frais d'alléges compensent ceux faits sur le canal de Plasschendaele à Nieupoort.

En présence d'un tel résultat, comment la chambre de commerce d'Ypres pourrait-elle encore soutenir que la construction du canal de l'Espierre ferait perdre à la Belgique la navigation des bateaux se rendant de Mons à Dunkerque? En vain invoque-t-elle à l'appui de ses assertions l'autorité de M. Cordier, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, dont personne ne conteste l'habileté et les connaissances étendues; il était de son devoir, en le faisant, de citer en entier le passage de l'ouvrage de cet ingénieur, dont elle se contente de donner le seul fragment qui convenait à ses vues.

Voici ce qu'écrivait en 1820, M. Cordier, dans un chapitre de son bel ouvrage sur la navigation intérieure du département du Nord, où, après avoir parlé des canaux et rivières de ce département, il les coordonne à un système général.

« Supposons, dit-il, qu'un nouveau canal des Fontinelles évite St-Omer, arrive à Watten » et de Watten à Bourbourg en longeant l'Aa, etc.

» Les travaux ne sont pas gigantesques et seraient soumissionnés par des compagnies, » parce qu'on sait déjà en prévoir tous les avantages. »

Il s'agit donc, et depuis quinze ans, de la construction toute hypothétique de nouveaux canaux, ayant plus de 45,000 mètres d'étendue, et à creuser parallèlement à ceux déjà existants, qu'il faudrait abandonner après les sacrifices considérables qui ont été faits pour leur amélioration; en admettant encore, pour abonder dans le sens de la chambre de commerce d'Ypres, que ces travaux s'effectuassent, mais ils seraient concédés, les concessionnaires jouiraient d'un droit de péage, ces droits viendraient augmenter les frais, les droits et les péages concédés, déjà si considérables, que supporte la navigation dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais; et, pour que les bateliers Dunkerquois (à qui l'on peut certes accorder tout le bon sens nécessaire pour compter avec leur bourse), donnassent la préférence à une voie plus coûteuse sur celle qui l'est moins, il faudrait leur prêter un patriotisme qu'il serait difficile de rencontrer même dans la province de la Flandre occidentale.

Si les canaux de l'Escaut à l'Yperlée raccourcissent la route fluviale de Mons à Dunkerque par l'intérieur de la Belgique, ils augmentent les frais de navigation; le canal projeté de l'Espierre présentant et ce même avantage et ce même inconvénient, il est rationnel d'en tirer la conséquence qu'en tout état de choses les villes de Gand et Bruges doivent cesser de craindre la perte du transit des bateaux dunkerquois.

La question relative à la réduction des droits dont les charbons du Hainaut sont frappés à leur entrée en France par Condé, a été si vivement discutée par tous les organes de la presse, lors de l'enquête commerciale, qu'il serait sans doute inutile de la traiter ici, si la chambre de commerce d'Ypres ne provoquait, pour ainsi dire, une augmentation sur les droits existants pour les mettre en rapport avec la diminution qui résulterait dans les prix du transport sur Lille et Roubaix, par la construction du canal projeté de l'Espierre (1).

(1) Suite au Mémoire, pag. 2.

Nous nous croyons donc obligés de lui rappeler que tout intérêt privé a des bornes que le bien-être public ne permet pas de franchir; comment donc concilier cette supposition avec ce qu'on lit dans la suite au Mémoire, pag. 9 :

« La France a besoin de nos charbons, elle ne peut s'en passer. »

Si la France se trouve dans cette position, et nous pensons à cet égard comme la chambre de commerce d'Ypres, surtout pour la spécialité des charbons flénus, est-il supposable qu'elle se résoudrait à frapper les charbons belges d'un droit plus élevé que celui existant et qui n'a servi qu'à enrichir une compagnie charbonnière aux dépens de l'industrie et du commerce français.

Au lieu de chercher à augmenter ces droits, la France cherche au contraire le moyen de les réduire et cette importante question occupant, d'une manière toute spéciale, la commission d'industrie belge, chargée par le gouvernement de protéger les intérêts nationaux, il est juste de tout attendre de son patriotisme éclairé.

Arrêtons-nous à cette contradiction de la chambre de commerce d'Ypres pour conclure en définitive :

1° Que le canal projeté de l'Espierre ne peut nuire, en quoi que ce soit, à la construction des canaux de jonction de l'Escaut à l'Yperlée, parce que les bateaux destinés pour Lille et environs ne se dirigeront jamais par ces canaux, dût-on même ne donner aucune suite au projet du canal de l'Espierre ! Que d'ailleurs ce canal est hors de la dépendance absolue des canaux d'Ypres et qu'ils peuvent se construire sans se nuire réciproquement ;

2° Que les bateaux destinés pour Dunkerque continueront à parcourir la ligne de navigation établie par Gand et Bruges, quand bien même les canaux d'Ypres et celui de l'Espierre se construiraient ;

3° Que loin d'être utile à la province de Hainaut, la nouvelle ligne de jonction de la Haine à la mer du Nord lui serait nuisible ainsi qu'à la Belgique, si jamais le gouvernement l'entreprenait à ses frais, les produits paraissant insuffisants pour pourvoir à son entretien et opérer, en 99 années, l'amortissement des capitaux et des intérêts ;

4° Que le canal projeté de l'Espierre produira, de l'aveu même de la chambre de commerce d'Ypres, des bénéfices considérables à ceux qui seraient chargés de son entreprise et qu'il dépend alors du gouvernement de faire entrer ces bénéfices dans les coffres de l'État, en faisant exécuter lui-même les travaux ;

5° Que s'il s'agissait même de faire un choix entre la jonction de l'Escaut à l'Yperlée et le canal de l'Espierre, la préférence devrait être donnée à ce dernier, parce que la province de Hainaut est plus riche en minerais, en produits de toute nature et surtout en industrie que la province de la Flandre occidentale ;

Que la province de Hainaut contribue davantage aux charges de l'État ainsi qu'à la prospérité du royaume ;

Que la construction du canal de l'Espierre ne coûterait que fr. 1,100,000 et pourrait être terminée en moins d'une année, tandis que le devis estimatif des canaux d'Ypres s'élève à fr. 4,014,457-40; que leurs revenus sont fixés sur des bases évidemment erronées et reposent sur des hypothèses dont l'absurdité a été mise en évidence ;

Que nul terme ne peut être assigné à leur achèvement, l'avant projet, tant de fois remanié, n'étant encore que soumis à l'examen de MM. les ingénieurs, et devant ensuite subir toutes les formalités déjà remplies pour le canal de l'Espierre, reconnu d'utilité publique ;

Qu'il faudrait, pour rendre les canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée facilement praticables aux bateaux en destination des localités bordant la Lys belge et française et le Veurne-Ambacht, faire effectuer des ouvrages considérables en terrassements, curements et travaux d'art sur la Lys belge, depuis Courtray jusqu'à la frontière française et depuis Ypres jusqu'à Nieuport ;

Que ces travaux ne peuvent être et ne seront, dans tous les cas, que la conséquence d'un fait, le commerce charbonnier du couchant de Mons, sans lequel ils n'eussent jamais été projetés comme canaux de navigation ;

Et parce qu'enfin la chambre de commerce d'Ypres n'a pas le droit d'exploiter le commerce si productif du Hainaut à son profit, ni de le traîner à la remorque.

Ici se terminent, Monsieur le Ministre, les observations que nous avons pris la confiance de vous soumettre sur l'importante question de la jonction de l'Escaut à la Deule. Nous ajouterons

cependant, qu'il est à regretter qu'une chambre de commerce belge ait pu croire qu'il était de l'intérêt de sa localité de faire cause commune contre les nombreux producteurs du Hainaut, en faveur d'intérêts étrangers au pays, et ce avec un zèle qui la porte à solliciter même de quelques habitants de cette province (1) un appui qu'elle ne peut et ne doit espérer que de l'importance des plans, de l'exactitude des faits et de la justesse des calculs ; et s'il est malheureusement vrai que toujours et dans tous pays, le projet le plus utile trouve des détracteurs actifs et habiles à couvrir du voile spécieux du bien public leurs intérêts personnels froissés, on n'en doit pas moins voir avec déplaisir que des erreurs de calcul mettent au nombre des adversaires d'un projet de canalisation d'une utilité incontestable, des hommes honorés de l'estime publique et au mérite desquels nous nous plaçons à rendre toute la justice possible.

Les faits que nous avons l'honneur de vous exposer, Monsieur le Ministre, sont tirés des documents authentiques qui seront bientôt livrés à l'impression et qui fourniront la preuve de la réalité de nos chiffres, preuve qui, enfin, doit déterminer le gouvernement belge à la mise en adjudication publique d'un canal de débouché que nous réclamons en vain depuis si long-temps et qu'il serait bien injuste de refuser à la province de Hainaut, puisque sa construction ne doit rien coûter au trésor ni à l'État.

Nous avons l'honneur d'être avec respect, Monsieur le Ministre.

Jemmapes, le 25 avril 1835.

(*Suivent les signatures.*)

N^o 33.

Reclamation des exploitants des charbonnages du couchant de Mons, en date du 19 mai 1838, sur le retard apporté à l'adjudication publique du canal de l'Espierre.

A la députation du conseil provincial du Hainaut.

MESSIEURS,

Lorsqu'en 1835, parut la première ordonnance royale relative aux houilles étrangères, qui divisait la France en zones pour l'établissement de droits différentiels, son résultat immédiat fut d'exclure de tous les ports de Bretagne, les charbons belges qui s'y importaient précédemment, et de faire arriver sur les marchés de Rouen et des autres villes de la Basse-Seine, les houilles anglaises en concurrence avec les nôtres.

Bientôt après, une nouvelle ordonnance, celle du 25 novembre 1837, restreignit encore l'étendue des débouchés que la France ouvrait à ces dernières. Les charbons anglais envahirent d'abord la Normandie et tous les points du littoral, depuis Saint-Malo jusqu'à Dunkerque, vinrent ensuite partager avec les houilles françaises et les nôtres, la consommation de Paris et refoulèrent chaque jour davantage vers la frontière de terre, les envois que nous faisons jadis dans les départements situés au nord et au couchant de Paris.

Telles sont, Messieurs, les causes qui, cette année, ont diminué si considérablement l'importance des expéditions qui avaient lieu naguère du canal de Mons, vers ces différentes localités.

(1) Pour répondre à la note 3 (Suite au Mémoire de la chambre de commerce d'Ypres, pag. 8.), nous ferons connaître que le tonneau de houille parti du canal de Mons à la destination de Paris, valeur moyenne de fr. 10, est imposé en France, par les droits de navigation et les péages concédés au sieur Honorez, à la somme énorme de fr. 6-10. C'est sans doute de cette prétendue réduction sur le prix du fret, si avantageuse à nos houillères et aux consommateurs français, dont veut faire mention la chambre de commerce d'Ypres ; nous la renvoyons aux ordonnances des péages concédés à cet individu, au passage des écluses de Tivencelles, de Goeluzin, de Rodignies, de Fresne, d'Ywuy et du canal de St-Quentin qui lui donnent par chaque tonneau de houille, un produit de fr. 3-56, au lieu de réduire le prix du fret de semblable somme, ainsi que cette chambre ose l'avancer ; elle sera alors convaincue que le tableau n'est pas exagéré.

En 1837, au 1^{er} avril, 1,234 bateaux avaient déjà été chargés pour la France ; en 1838, à la même époque, leur nombre n'était que de 822, c'est-à-dire 412 bateaux de moins que l'année dernière (1). Nos exportations sont menacées d'être réduites de nouveau d'une manière bien fâcheuse, puisque déjà les houilles anglaises commencent à s'infiltrer jusque dans le centre des départements du Nord et du Pas-de-Calais ; des avis reçus du commerce de Lille et d'Arras ne laissent malheureusement aucun doute à cet égard.

Depuis quelques années, nous avons pressenti ces funestes conséquences, et plusieurs fois nous avons réclamé avec instance du gouvernement l'ouverture de routes susceptibles de faire arriver nos charbons à Paris et à Lille, d'une manière tellement économique et prompt, qu'il n'y ait plus à redouter la concurrence des houilles de Newcastle, d'Anzin, de Denain, de Bruille, de Douchy, etc.

Pour la direction de Paris, le chemin de fer du Flénu à la Sambre par Haumont, et le canal de la Haine à la Sambre par la Trouille nous feraient atteindre infailliblement le but désiré ; pour la direction de Lille, ce but serait atteint au moyen de l'exécution du canal de l'Espierre.

C'est spécialement de ce dernier, Messieurs, que nous allons avoir l'honneur de vous entretenir.

Vauban conçut le premier le projet de réunir la Deule à l'Escaut par un canal, et ce projet aurait certainement été réalisé si la France avait alors gardé ses conquêtes.

Quand plus tard elle réunit la Belgique à son territoire, le délabrement des finances de l'État, le soin de se défendre contre l'Europe coalisée, la stagnation des affaires commerciales firent long-temps négliger par les gouvernements qui se succédèrent de 1791 à 1802, l'importante question des voies de communication intérieure.

Cette branche si essentielle du service public, si nécessaire à la prospérité d'un pays, n'avait pas échappé au vaste génie de Napoléon. Il s'occupa d'abord des grandes lignes qui devaient mettre Paris en relation directe avec les extrémités de l'Empire, et, pour ne parler que de ce qui concerne le Hainaut, il décréta l'ouverture du canal de Saint-Quentin, de Mons à Condé et de Charleroy à Mons.

Ces grands travaux n'étaient pas achevés, une partie même n'était pas commencée, quand survint la Restauration.

A cette époque, les départements de la Belgique et les provinces de la Hollande formèrent le royaume des Pays-Bas.

Les relations intimes que le commerce du Hainaut a conservées avec les départements français qui lui sont limitrophes, firent rechercher les moyens de perfectionner les lignes de navigation existantes et d'en ouvrir de nouvelles. La Sensée, la Deule, la Lys, la Scarpe, l'Oise, la Somme furent l'objet des études d'habiles ingénieurs, et plusieurs améliorations, quoiqu'insuffisantes encore, furent successivement apportées au système de canalisation de ces rivières. C'est alors qu'une compagnie française songea à faire revivre une partie du projet de Vauban sur le territoire français, et peu après M. l'ingénieur De Brock compléta ce projet, en présentant au roi Guillaume les plans du canal de l'Espierre.

Depuis lors les oppositions les plus systématiques, les plus opiniâtres, nous dirons même les plus absurdes, ont empêché l'exécution de ce canal ; ces oppositions, Messieurs, sont de deux natures.

Les unes, dictées par l'intérêt privé, se sont long-temps manifestées en France, où elles ont enfin été vaincues, parce que le bon droit et la raison finissent toujours par triompher. Les autres, suscitées par le même intérêt privé, existent encore en Belgique aujourd'hui et se présentent faussement comme ayant pour objet la défense de quelques intérêts locaux gravement compromis.

En France, le sieur Honorez voulait empêcher les bateaux que nous expédions vers le centre du département du Nord, de se soustraire aux péages si élevés qui, au passage des écluses de Gœulzin, de Rodignies, du canal de la Sensée, de la Haute et Basse-Deule, se perçoivent à son profit.

Il fut puissamment secondé, d'un côté, par les concessionnaires des améliorations de la Scarpe, qui ne sentent que trop bien que nos bateaux ne parcourront plus cette rivière quand une route plus courte et plus économique nous sera ouverte, et, d'un autre côté, par la compagnie charbonnière d'Anzin.

(1) On peut évaluer cette diminution à 494,400 hectolitres.

Celle-ci, grâce à un chemin de fer qu'elle a construit entre ses houillères et Marchienne, abrège de plus de moitié le circuit de 145,000 mètres, qu'elle était obligée de faire sur l'Escaut et le canal de la Sensée pour arriver dans les eaux de la Haute-Deule ; ses rivages ne sont plus éloignés de Lille que de 68,000 mètres, tandis que les nôtres en sont encore distants de plus de 149,000 mètres. Les avantages d'une semblable position seront bientôt réduits à peu de chose, dès que nos charbons pourront se rendre au même endroit en ne faisant qu'un trajet de 90,000 mètres par les canaux d'Antoing, de l'Espierre et de Roubaix (*voir* le tableau ci-joint).

Mais toutes ces considérations d'intérêts particuliers ont échoué devant le vœu fortement exprimé des masses, devant les lumières dues à une enquête consciencieuse, devant l'insistance du commerce, et le gouvernement de Louis-Philippe a ordonné que le canal de Roubaix serait creusé jusqu'au point de la frontière belge où doit aboutir le canal de l'Espierre.

En Belgique les villes d'Ypres, de Menin et de Courtray fondent encore leur opposition, d'une part, sur la nécessité de conserver à Gand et à Bruges la navigation des bateaux charbonniers qui peuvent se rendre du canal de Mons à Dunkerque, par l'Escaut et les beaux canaux des Flandres, d'autre part, sur l'impossibilité de construire les canaux de l'Escaut à la Lys vers Courtray et de Menin à Ypres, si le canal de l'Espierre s'exécute.

L'enquête a fait justice de ces oppositions.

La chambre de commerce de Bruges a reconnu non-seulement que le canal de l'Espierre ne nuirait point à la navigation des Flandres, mais encore qu'il serait extrêmement utile à tout le pays et notamment aux localités qui veulent en empêcher l'exécution.

Des avis analogues ont été émis par la chambre de commerce de Gand et par l'autorité provinciale de la Flandre orientale.

Dans le Hainaut, toutes les opinions ont été favorables au projet.

Il est à observer, Messieurs, qu'en demandant le creusement des canaux de l'Escaut à la Lys vers Courtray et de Menin à Ypres, ces trois villes ne s'inquiètent plus de la navigation des canaux de Gand à Bruges, de Bruges à Ostende, qui font l'objet de leur sollicitude, quand il s'agit du canal de l'Espierre, et qu'elles détruiraient ainsi elles-mêmes, en s'en appropriant les avantages, au moyen de ces communications nouvelles.

Nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer en outre que la chambre de commerce d'Ypres avait singulièrement exagéré la somme de ces avantages, en évaluant à quatre cent mille francs annuellement la dépense que faisaient autrefois dans les Flandres les bateaux charbonniers qui les traversaient, pour se rendre à Dunkerque. Or, quand les houilles anglaises n'arrivaient point encore à l'exclusion des nôtres dans ce port et dans ceux de la Normandie et de la Bretagne, l'importance annuelle de ce transit, qui se faisait en six jours, était au plus de 450 bateaux. En estimant la dépense journalière de chacun d'eux à vingt francs, ces frais pour l'année n'auraient été que de cinquante-quatre mille francs.

Mais aujourd'hui, Messieurs, les ordonnances françaises, que nous avons citées plus haut, ont totalement supprimé ce transit. Dans aucun cas on n'aurait pu le remplacer, comme on l'a quelquefois prétendu, par le parcours des canaux de la Haute-Deule, de la Bassée à Aire, d'Aire à Saint-Omer, de Bourbourg, de Bergues. Ces derniers, en effet, n'offrent point un tirant d'eau assez considérable pour être préférés par les bateliers ; ils sont soumis à des péages fort élevés et, dans les temps de sécheresse, ne sont plus praticables, même pour les bateaux du plus faible tonnage.

Les projets de canaux que nos adversaires opposent au canal de l'Espierre, sont inexécutables ; nous le regrettons vivement, mais la chose n'est que trop vraie. Nous n'en voulons point d'autres preuves que celles données par le gouvernement au pouvoir législatif et qui se trouvent énoncées dans l'exposé des motifs du projet de loi sur la canalisation de l'Escaut et de la Lys, soumis à la Chambre des Représentants, le 27 décembre 1837, par M. le ministre des travaux publics.

Mais, Messieurs, si les motifs d'opposition n'existent plus ou sont totalement dépourvus de raison, quoi donc peut empêcher le gouvernement de satisfaire aux vœux si justes que nous avons formés tant de fois ? Faut-il que les intérêts de notre laborieuse population, ceux de notre commerce, ceux de la marine du canal de Mons, ceux des hauts-fourneaux, des houillères, des carrières et des fours-à-chaux du Hainaut, soient sacrifiés au bon plaisir de quelques localités de la Flandre occidentale ? Quels intérêts met-on en balance avec ceux que nous représentons près de vous, Messieurs ?

Le gouvernement manquerait à son devoir, en nous refusant plus long-temps la mise en adjudication du canal de l'Espierre et commettrait à notre égard un déni de justice révoltant.

Nous ne pouvons croire qu'il veuille prêter l'oreille aux suggestions de quelques négociants de Tournay, qui s'imaginent que le canal ne se faisant pas, cette ville deviendra nécessairement l'entrepôt des charbons expédiés pour Lille, Roubaix, Tourcoing, etc., et qui, débarqués sur les rivages de l'Escaut, seraient ensuite transportés à destination, soit par le chemin de fer projeté, soit par les routes pavées ordinaires.

S'il ne nous reste, Messieurs, que ce moyen de vaincre sur ces places manufacturières la concurrence qui nous attaque, nous pouvons renoncer pour jamais aux débouchés qu'elles nous ont ouverts jusqu'ici.

Les frais de mise à terre, de chargement, de commission, etc., viendraient rendre notre position plus fâcheuse qu'elle ne l'est aujourd'hui, et nos charbons, naturellement si friables, n'arriveraient plus qu'en poussière au foyer du consommateur : mieux vaudrait nous en tenir toujours à la navigation de la Scarpe et de la Sensée.

Il faut, Messieurs, qu'on y prenne garde : il y a cinq ans, les délégués du commerce de Roubaix proclamaient dans l'enquête ouverte en France sur la question des houilles, que celles de Mons seules pouvaient convenir à la fabrication dans ce district ; mais depuis lors, le chemin de Denain à Marchienne a tellement réduit les frais de transport des charbons d'Anzin, que leur bon marché les fait employer aujourd'hui là où autrefois on les jugeait impropres au service des fabriques.

Que l'état des choses actuel continue quelque temps encore et peu-à-peu on s'accoutumera aux propriétés qui faisaient d'abord rebuter ces charbons ; on appropriera les foyers à leur usage, et l'excellente qualité des houilles du Flénu ne sera plus un mérite aux yeux de ceux qui la considéraient naguère comme un élément indispensable à leur industrie.

Dans cette position, dont la gravité doit effrayer sur l'avenir de nos charbonnages, il n'y a pas un moment à perdre : le gouvernement ne peut plus, comme il l'a fait si long-temps, opposer à nos demandes réitérées un silence obstiné et une force d'inertie désespérante. Il faut de toute nécessité qu'il se prononce et que nous sachions ce que nous avons à espérer ou à craindre de lui.

Pleins de confiance dans la vive sollicitude que vous portez à tous les intérêts du Hainaut, nous venons, Messieurs, réclamer votre puissante intervention près du roi.

Daignez joindre vos doléances aux nôtres, et les ministres de Sa Majesté n'oseront sacrifier la prospérité d'une province à des considérations qu'ils rougiraient d'avouer peut-être. Soyez les interprètes de nos besoins, les défenseurs de nos droits, et justice nous sera enfin rendue. Le canal de l'Espierre, mis en adjudication publique, exécuté sans rien coûter au trésor, sera bientôt pour le pays une nouvelle source de richesse.

Veillez, Messieurs, agréer l'expression de notre respect.

Quaregnon, le 19 mai 1838.

Ont signé :

<i>Pour la société charbonnière et de navigation française et belge :</i>	V ^o DE GORGE-LEGRAND.
<i>Pour la société Ste-Placite :</i>	LEGRAND-GOSSART.
<i>Pour la société des charbonnages réunis du Midi et Ste-Croix :</i>	V ^o . DESSIGNY.
<i>Pour la société de Belle et Bonne :</i>	T. MAUROI.
<i>Pour la société du Levant du Flénu :</i>	NORB. QUENON, DUFRASNE, NICODRE.
<i>Pour la société de Ste-Julie et St-Amand réunis :</i>	CH. SAINTELETTE.
<i>Pour la société anonyme des Produits :</i>	CH. BARBIER.
<i>Pour la société d'Hornu et Wasmes :</i>	G. COLUMBUEN.
<i>Pour la société de la Cosselle :</i>	V. LEGRAND.
<i>Pour la société du Buisson :</i>	AUG. PILLION.
<i>Pour la société du Nord du Bois de Boussu :</i>	LEGRAND-LECREPS.
<i>Pour la compagnie du Centre du Flénu :</i>	BOISSAU.
<i>Pour la Grande-Veine, à Élonges :</i>	LEVAINVILLE.
<i>Pour la société de la Manche d'Appiette :</i>	B. HARNEGNILS.
<i>Pour la société de l'Agrappe et Grisœul :</i>	H. RICHEBÉ ET FAUVEL.
<i>Pour la société du Haut-Flénu :</i>	LETORET.
<i>Pour la société du Couchant du Flénu :</i>	M.-J. TILLIER.
<i>Pour la société du Rien du Cœur :</i>	T. THAUVOIE.
<i>Pour la société de la Fosse du Bois :</i>	WATTEAU.
<i>Pour la société de Sainte-Victoire :</i>	J.-B. BOURLARD.
<i>Pour la société des Vingt-quatre Actions :</i>	MONTIGNY.
	E. COPPÉE.

Tableau explicatif des avantages que doit procurer au commerce des matières pondéreuses, l'exécution du canal de l'Espierre, opérant la jonction de l'Escaut à la Basse-Deule par Roubaix, comparativement aux communications existantes par la Scarpe, par les canaux de la Sensée et de la Haute-Deule et au canal projeté de l'Escaut à la Lys par Courtray.

DE JEMMAPES A LILLE.				DE JEMMAPES A ROUBAIX.							
PAR LE CANAL PROJETÉ DE L'ESPIERRE.		PAR GAND.		PAR LA SCARPE.		PAR LA SENSÉE ET LA HAUTE-DEULE.		PAR LE CANAL PROJETÉ DE L'ESCAUT A LA LYS PAR COURTRAY.		PAR LE CANAL PROPOSÉ DE L'ESPIERRE.	
Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.
91,214	5 05	328,000	7 13	149,328	6 88	145,000	7 08	137,500	9 12	81,214	2 75

Observation. — Le fret par le canal proposé de l'Espierre présente un avantage d'environ 40 p. ^o/_o sur le fret moyen des autres voies de communication pour arriver à Lille et à Roubaix.

On voit par ce tableau, les différents trajets à parcourir pour arriver à Lille et à Roubaix ainsi que les différents prix du fret, qui démontrent à évidence les avantages du canal de l'Espierre sur les autres communications.

RÉSUMÉ.

	Longueur en mètres.	Prix du fret par tonneau.
De Jemmapes à Lille par le canal projeté de l'Espierre	91,214	5 05
Id. id. par Gand en suivant l'Escaut et la Lys.	328,000	7 13
Id. à Roubaix par la Scarpe.	149,328	6 88
Id. id. par le canal de la Sensée.	145,000	7 08
(1) Id. id. par le canal projeté de l'Escaut à la Lys par Courtray	137,500	9 12
Id. id. par le canal proposé de l'Espierre à Roubaix.	81,214	2 75

(1) Un nouveau projet de canal de Bossuyt à Courtray, pour réunir l'Escaut à la Lys, vient d'être adressé à M. le ministre des travaux publics, par M. Verrue-Lafrancq; sa longueur est de 16,000 mètres, il devra être alimenté par trois machines à feu de vingt chevaux chacune; il y aura un souterrain de 600 mètres, 8 écluses; le péage proposé par tonneau à charge pour son parcours est de fr. 2-25, et à vide 60 centimes; la dépense pour la construction de ce canal est évaluée à 3,600,000 fr. L'auteur de ce projet a sans doute encore la même prétention que certains de ses collègues des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, c'est-à-dire d'entraver la réalisation des projets d'améliorations réclamées depuis si long-temps pour l'Escaut, la Lys, et le canal de l'Espierre.

N° 34.

Lettre de la députation du conseil provincial du Hainaut, du 23 mai 1838, transmissive de la réclamation des exploitants du couchant de Mons, en date du 19 du même mois.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Une députation très nombreuse des exploitants du couchant de Mons, est venue nous remettre le nouveau mémoire ci-joint en faveur du projet de canal de l'Espierre, en nous priant d'en appuyer les conclusions auprès du gouvernement.

Nous nous empressons de vous faire parvenir ce mémoire et de nous associer aux vœux exprimés par les signataires pour la prompte réalisation du dit projet.

Déjà, en 1827, l'ouverture de cette communication fluviale était vivement sollicitée par le commerce du Hainaut, notamment dans le but de faciliter le transport des houilles, pierres, chaux et autres produits pondéreux de cette province vers Lille, Tourcoing, Roubaix, etc.

Les plans, devis, etc., avaient été dressés par M. De Brock, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la Flandre occidentale (le canal devait traverser le territoire des deux provinces de Hainaut et de la Flandre occidentale), et le projet était soumis à la sanction du gouvernement, lorsque les événements de la révolution sont survenus; ces événements ont suspendu pendant quelque temps les démarches et les sollicitations pour obtenir l'établissement de cette nouvelle et importante communication; mais au mois d'octobre 1833, une demande fut présentée au roi par M. Frédéric Corbisier, négociant et membre de la Chambre des Représentants, domicilié à Mons, tendant à obtenir une concession pour la construction, en grande ou en moyenne section, du canal de l'Espierre, destiné à joindre l'Escaut au canal français de Roubaix, partie située sur le territoire de la province de Hainaut, d'après les projets de M. l'ingénieur en chef De Brock, sauf quelques modifications dont l'une a pour objet de rapprocher des rivages de Warcoing l'embouchure du canal dans l'Escaut, en manière telle que le canal pour toute sa partie située en Belgique serait construit sur le territoire de la province de Hainaut.

Toutes les formalités prescrites par les lois et arrêtés sur la matière furent accomplies à l'égard de la demande. L'avant-projet du canal fut déposé et une enquête fut tenue dans les provinces de Hainaut et des deux Flandres.

Une commission de onze membres choisis parmi les principaux propriétaires, industriels, commerçants, etc., fut instituée pour l'examen de ce projet; cette commission en reconnut et proclama à une très forte majorité l'utilité publique; elle vota la construction de ce canal en grande section et par voie de concession d'une durée de 90 ans, avec rabais sur le taux du péage dont le *maximum* serait fixé à un franc ou à un franc dix centimes par tonneau.

La députation des États de la province et les chambres de commerce, convaincues de l'utilité de cette nouvelle communication et des avantages considérables et certains qu'elle doit procurer au commerce et à la navigation, appuyèrent le projet et la demande susmentionnés de leurs avis favorables.

Toutes les pièces furent ensuite transmises au gouvernement dont la décision est attendue avec tout l'intérêt qui s'attache aux entreprises d'utilité générale, réelle et notoire.

Aujourd'hui que le canal de Roubaix est concédé en France, il devient extrêmement urgent de procéder à la mise en adjudication de la concession du canal de l'Espierre.

Nous vous prions donc instamment, Monsieur le Ministre, de vouloir prendre ou provoquer une prompte décision sur le projet.

La députation permanente du conseil provincial du Hainaut,

Le greffier,

FREMIET.

Le président,

HARMIGNIE.

**VOIES EN CONCURRENCE VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT
DU NORD.**

*Rapport de l'ingénieur Wolters, et observations des chambres de
commerce de Courtray et d'Ypres, sur ce rapport.*

(N^{os} 35 A 38 INCLUS.)

N^o 35.

Rapport de l'ingénieur Wolters du 2 octobre 1835.

(Les observations placées en note sont de la chambre de commerce d'Ypres.)

Chargé par dépêche de M. le ministre de l'intérieur, en date du 8 août 1835, 4^e division, n^o 3473, d'aller visiter les rivières et canaux du département du Nord, le soussigné, ingénieur des ponts et chaussées, après avoir rempli sa mission, s'empresse d'en faire le rapport suivant.

Les points à examiner étaient :

- 1^o Quelles facilités le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, pourrait donner pour le transport des houilles de Mons vers Lille ;
- 2^o Si le canal de Roubaix doit ou non faire perdre à la Belgique la navigation par Bruges et Ostende vers Dunkerque ;
- 3^o Si l'ouverture du dit canal doit exercer sur nos eaux intérieures l'influence qu'on lui attribue dans l'avis de la députation des États de la Flandre occidentale, en date du 28 février 1834, n^o 2481 (1).

PREMIÈRE QUESTION.

Quelles facilités le canal de jonction de l'Escaut à la Lys peut-il donner pour le transport des houilles de Mons vers Lille ?

Pour répondre à cette question, il nous a paru d'abord nécessaire de comparer entr'elles les différentes voies actuellement offertes à la navigation charbonnière de Mons vers Lille. Nous allons donc nous livrer à cette comparaison, en adoptant pour point de départ *Mortagne* sur l'Escaut. Nous sommes portés à en agir ainsi, parce qu'une loi de douane soumettant, en France, au double droit d'entrée les charbons entrant par la partie de la frontière comprise entre Baisieux et la mer du Nord, tous les bateaux venant de Mons et allant à Lille ou Dunkerque, sont forcés de se rendre à Condé pour y acquitter les droits (2). Ils descendent de là l'Escaut et passent ensuite tous devant *Mortagne*.

(1) Il est étonnant que M. l'ingénieur, en traitant ces trois points, n'ait pas parlé de la jonction de la Lys à l'Yperlée, qui est le point principal pour favoriser la navigation intérieure de Mons vers Dunkerque. M. Wolters a une parfaite connaissance des avantages que donnerait la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, puisque c'est lui qui en a fait les plans et les devis estimatifs. M. l'ingénieur, en omettant de donner les renseignements indispensables sur cette jonction, a fait un rapport à pure perte.

(2) M. l'ingénieur a l'air de s'effrayer de la douane française ; croit-il qu'en Belgique ceux qui sont spécialement chargés de soutenir et de favoriser les intérêts du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, restent,

Nous pensons pouvoir faire abstraction du très petit nombre de bateaux qui remontent l'Escaut à Condé pour emprunter le canal de la Sensée, parce que cette voie, plus longue et plus dispendieuse, n'est qu'accidentellement suivie.

La route que tiennent actuellement les bateaux de charbon expédiés de Mons vers Lille se compose, depuis Mortagne, de la Scarpe inférieure jusqu'au fort de Scarpe à Douay, et du canal de la Haute-Deule de Douay à Lille.

La canalisation de la Scarpe inférieure vient d'être concédée pour 68 ans à la compagnie Bayard de la Vingtric. Les écluses, d'après le prospectus des concessionnaires, seront à sas et la navigation sera continue. Les bateaux pourront prendre un tirant d'eau de 1^m,50.

La Haute-Deule a été concédée à la compagnie Honorez pour 29 ans à dater du 16 septembre 1826. Toutes les écluses sont à sas, et, d'après les conditions de cette concession, on doit pouvoir naviguer sur toute la Haute-Deule avec un enfoncement de 1^m,50. Mais il paraît que sur quelques points on peut difficilement fournir cette cote sans gêner un peu les riverains : en certains moments on n'y peut passer avec plus de 1^m,30.

Le tableau joint au présent rapport sous le n° 1, contient le détail des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau, jaugeant 130 tonneaux, et se rendant de Mortagne, par la Scarpe et la Haute-Deule, à Lille. Ils s'élèvent à la somme de fr. 132 18
soit par tonneau. 1 01

Le même tableau indique la distance à parcourir en suivant la route précitée, distance qui est de 87,349 mètres.

Dans l'hypothèse où les charbons de Mons arriveraient à Lille par le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtray, les bateaux en quittant Mortagne, descendraient l'Escaut jusqu'à Bossuyt, suivraient le canal de jonction prédit, remonteraient la Lys jusqu'à Deulemont et la Basse-Deule jusqu'à Lille.

La descente sur l'Escaut se règle d'après les jours de port aux écluses de Tournay ; c'est généralement une fois par semaine. L'eau ne manque alors presque jamais et les bateaux peuvent naviguer avec un enfoncement de 1^m,80.

Les écluses au canal de jonction de l'Escaut à la Lys seront à sas ; la profondeur d'eau devant être de 2^m,10, on pourra y passer aisément avec des bateaux tirant 1^m,80.

La Lys depuis Courtray jusqu'à Menin, est navigable aussi pour des bateaux tirant 1^m,80 ; mais à cause de la baisse qui, chaque semaine, est produite dans ce bief par l'ouverture des écluses d'Harlebeck, qui doivent alimenter la Lys en aval de cette commune, la navigation n'y est point continue (1).

La Lys entre Menin et Deulemont est navigable, pendant la plus grande partie de l'année, pour des bateaux tirant 1^m,60. La navigation y a lieu trois fois par semaine, les lundi, mercredi et vendredi, jours fixés pour l'ouverture des écluses de Comines (2).

Sur la Basse-Deule les écluses sont toutes à sas ; la navigation est continue et les bateaux peuvent y avoir un tirant d'eau de 1^m,50 (3). Les péages ont été concédés, avec ceux de la Haute-Deule, à la compagnie Honorez pour 29 ans.

Le tableau joint au présent rapport sous le n° 2, indique les droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de 130 tonneaux, allant de Mortagne, par Bossuyt et Courtray, à Lille (4). En supposant seulement un droit de fr. 0-25 par tonneau pour tout le parcours du canal de jonction, la somme de droits et frais s'élève à fr. 161 32

Soit, par tonneau. 1 24

La distance à parcourir, en suivant la dite voie, est, comme l'indique le même tableau n° 2, de 110,889 mètres.

comme par le passé, sans énergie ou sans connaissances de leurs fonctions ? N'est-il pas certain, si la jonction de l'Escaut à la Lys était établie et si cette navigation était favorisée par la douane belge, que tous les bateaux chargés de charbons, allant de Mons à Lille, prendraient cette voie ?

(1) Rien n'empêche de faire des écluses à sas à Harlebeck et de rendre la navigation continue.

(2) Il en est de même à Menin et Comines ; on peut y faire les écluses à sas et avoir la navigation continue.

(3) Sur la Basse-Deule les nouvelles écluses sont faites à grandes sections pour y attirer la navigation vers Dunkerque. (Rapport du projet du Nord au roi Charles X pendant son séjour à Lille.)

(4) Les calculs supposés de M. l'ingénieur ne suffisent pas pour faire admettre son opinion ; l'intérêt que montrent depuis 13 ans les concessionnaires de la navigation en France, pour faire éloigner la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, est une preuve bien plus convaincante que la navigation vers Lille par la jonction de l'Escaut à la Lys, l'emporterait sur celle des autres canaux et rivières.

En comparant les deux voies que nous venons de décrire, on trouve que, par la route actuellement suivie, les frais, par tonneau, sont de fr. 0-23 inférieurs à ceux par le canal de jonction ; que la distance à parcourir est également moins longue de 23,540 mètres (1) et enfin que, dans le premier cas, toute la navigation se fait sur rivières et canaux français, tandis que, dans le second, elle se fait en majeure partie sur des canaux belges. Nous faisons remarquer cette dernière circonstance parce qu'il est probable qu'elle fixerait l'attention du gouvernement français et que celui-ci y appliquerait une disposition spéciale de ses lois de douane.

Il est vrai que le plus grand enfoncement que les bateaux pourraient prendre jusqu'à Deulemont, en suivant le canal de Courtray, peut quelquefois offrir un certain avantage, mais il nous semble au moins contrebalancé par l'inconvénient de l'intermittence qui a lieu dans la navigation sur cette voie (2).

De la comparaison que l'on vient d'établir résulte donc cette vérité : que le chemin parcouru en France, par les charbons expédiés de Mons, par Condé et Mortagne, au marché français de Lille, est plus économique et moins long que celui par le canal de jonction de l'Escaut à la Lys ; que par conséquent il n'est pas présumable qu'en temps ordinaire, ce charbon empruntera la voie du nouveau canal.

DEUXIÈME QUESTION.

Le canal de Roubaix doit-il faire perdre à la Belgique sa navigation charbonnière par Bruges et Ostende vers Dunkerque (3) ?

Deux voies différentes sont aujourd'hui ouvertes aux bateaux expédiés de Mons pour Dunkerque ; le canal de Roubaix leur en fournirait une troisième.

La première voie, depuis Mortagne, se compose des rivières et canaux suivants :

- 1° La Scarpe inférieure, depuis Mortagne jusqu'au fort de Scarpe à Douay ;
- 2° La Haute-Deule, depuis le fort de Scarpe à Douay jusqu'à Berclau, origine du canal dit d'Aire à la Bassée ;
- 3° Le canal d'Aire ;
- 4° Le canal de Neuffossé, d'Aire à St-Omer ;
- 5° La rivière l'Aa, depuis St-Omer jusqu'au Guindal, origine du canal de Bourbourg ;
- 6° Le canal de Bourbourg jusqu'à Dunkerque.

Nous avons déjà dit que la Scarpe inférieure et la Haute-Deule ont ou auront des écluses à sas et que les bateaux pourront y naviguer avec un enfoncement de 1^m,50.

Sur le canal d'Aire toutes les écluses sont également à sas. Le tirant d'eau que l'on peut y prendre varie selon diverses circonstances depuis 1^m,20 jusqu'à 1^m,40.

Les écluses sur le canal de Neuffossé, la rivière l'Aa, et le canal de Bourbourg, sont toutes à sas et la navigation y est continue. Le tirant d'eau pour les bateaux, pendant la plus grande partie de l'année, ne peut aller au-delà de 1^m,20. Il y a même des moments où la rivière l'Aa n'en admet pas au-dessus de 1^m,10, et que l'on prend des allées aux écluses dites des Fontinelles, situées un peu en amont de St-Omer. Mais un projet est, dit-on, proposé pour donner à cette navigation toute la facilité et la régularité désirables : on assure qu'il a été calculé pour un tirant d'eau de 1^m,50.

Depuis Aire jusqu'à Dunkerque, il n'existe aucune concession de péages : les droits y sont perçus pour compte du gouvernement.

Le tableau ci-après n° 3, indique les droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de 130 tonneaux se rendant de Mortagne, par la Scarpe et le canal d'Aire, à Dunkerque ; ils s'élèvent à la somme de fr. 395 88

Soit, par tonneau. 3 03

Le développement de cette route présente, d'après le même tableau, une longueur de 168,281 mètres.

(1) Il ne suffit pas de calculer les frais et la distance ; le point essentiel est le *temps* pour faire le trajet ; c'est du temps, que les bateliers doivent employer à faire le trajet, que dépendent les frets.

(2) L'intermittence actuelle ne peut pas être envisagée pour un inconvénient, puisqu'on peut faire les écluses à sas, comme il est dit ci-devant.

(3) Tout ce que dit ici M. l'ingénieur vient à tomber par le rapport officiel fait au roi Charles X (dont nous avons déjà fait mention), lorsqu'il a été posé la 1^{re} pierre du nouveau sas à *Wambrechies*, pour la navigation de Condé vers Lille et Dunkerque par le *nouveau canal de Roubaix*.

La seconde voie suivie par les charbons expédiés de Mons vers Dunkerque, est celle qui passe par les rivières et canaux de la Belgique; elle se compose comme suit :

- 1° De l'Escaut depuis Mortagne jusqu'à Gand (1) ;
- 2° Du canal de Gand à Bruges ;
- 3° Id. de Bruges à Ostende ou Plasschendaele ;
- 4° Id. de Plasschendaele à Nieuport ;
- 5° Id. de Nieuport à Furnes ;
- 6° Id. de Furnes à Dunkerque.

De Mortagne à Gand, les bateaux descendent l'Escaut, par rames, ordinairement une fois par semaine; et aussitôt leur arrivée en la dernière de ces villes, ils remontent, sans obstacle, les canaux de Bruges et d'Ostende jusqu'à Nieuport avec un tirant d'eau de 1^m, 80.

De Nieuport à Dunkerque, les canaux ont moins de profondeur; celui entre Furnes et Dunkerque ne permet ordinairement qu'un tirant d'eau de 1^m, 20; mais toutes les écluses sont à sas et la navigation y est continue.

Sur toute cette ligne, depuis Mortagne jusqu'à Dunkerque, il n'existe d'autre concession de péages que celle des droits perçus à l'écluse française de Zuydcote sur le canal de Furnes : ils ont été adjugés au sieur Lardé, pour un terme de 68 ans, à dater du 16 août 1828.

La navigation sur cette direction se fait encore souvent avec des bateaux portant plus de 130 tonneaux, jauge de celui que nous avons pris pour terme de comparaison; mais, dans ces cas, on est obligé de prendre à Nieuport une allége qui absorbe une partie des bénéfices obtenus par l'emploi d'un plus grand bateau : cependant il reste toujours encore un certain avantage en faveur de cette méthode d'effectuer les transports, avantage que nous croyons peu considérable et dont l'appréciation, fort difficile, ne nous a pas paru indispensable pour le moment.

Le tableau n° 4 présente les droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de 130 tonneaux, allant de Mortagne, par Gand et Bruges, à Dunkerque; ils s'élèvent à la somme de fr 207-98
soit, par tonneau. 1-60

La distance à parcourir, suivant le même tableau, est de 237,716 mètres.

En comparant les deux routes actuelles de Mons à Dunkerque, l'une par la France et l'autre par la Belgique, on trouve (2) que celle par la France est la plus courte, mais que celle par la Belgique est la plus économique : la différence de longueur en faveur de la France est de 69,435 mètres et l'économie sur les frais est, en faveur de la Belgique, de fr. 1-43 par tonneau.

Ayant décrit les deux voies actuellement suivies par la navigation charbonnière de Mons vers Dunkerque, nous allons indiquer la troisième, celle qui lui serait ouverte par suite de l'établissement du canal de Roubaix; et, en la comparant à ce qui existe, nous tâcherons d'en tirer la solution de la question proposée en tête de ce chapitre.

Dans l'hypothèse où les charbons destinés pour Dunkerque emprunteraient le canal de Roubaix (3), leur chemin, depuis Mortagne, serait comme suit :

- 1° L'Escaut jusqu'à Espierres ou Warcoing ;

(1) N'est-il pas certain, si la jonction était faite de l'Escaut à la Lys, que tous les bateaux allant de Mons à Dunkerque prendraient cette nouvelle route, descendraient la Lys à Courtray vers Gand en attendant l'achèvement de la jonction de l'Escaut à l'Yperlée ?

(2) Que la distance par cette nouvelle route, c'est-à-dire par le canal de l'Escaut à la Lys, serait beaucoup raccourcie; que les frais, qui sont déjà moindres en Belgique, obtiendraient encore une forte diminution; que la navigation serait plus facile et se ferait en moins de temps.

(3) Si le gouvernement belge consent à joindre le canal de Roubaix à l'Escaut, il est hors de doute que la douane française n'admettra plus que cette route pour la navigation vers Lille et Dunkerque; c'est le pressentiment que M. l'ingénieur a fait valoir à sa première question : ou, pour nous expliquer plus clairement, M. l'ingénieur était informé des démarches que faisaient les concessionnaires et les intéressés du canal de Roubaix, pour donner une faveur marquée à cette voie, en diminuant les droits d'entrée sur les charbons, dans l'espoir d'engager le gouvernement belge, par cette diminution de droits, à consentir à l'achèvement de cette nouvelle navigation.

Cette assertion est prouvée par l'ordonnance de Louis-Philippe, du 28 décembre 1835, art. 2, qui dit : « Le droit de 60 centimes sur les houilles, fixé pour la frontière du Nord, qui s'étend de la mer à Baisieux, ne se percevra plus que de la mer à Halluin inclusivement. »

2° Le canal de l'Espierre ou de Roubaix jusqu'à Marquette ;

3° La Basse-Deule depuis Marquette jusqu'à Deulemont ;

4° La Lys depuis Deulemont jusqu'à Aire ;

5° Les canaux de Neuffossé, la rivière l'Aa et le canal de Bourbourg jusqu'à Dunkerque.

Nous avons déjà fait connaître la navigation sur l'Escaut ; celle sur les canaux de l'Espierre ou de Roubaix, où toutes les écluses auront des sas, sera continuée. Les bateaux pourront arriver jusqu'à Marquette avec un enfoncement de 1^m,80.

Nous savons aussi que sur la Basse-Deule la navigation est sans intermittence et que l'on y peut passer avec un tirant d'eau de 1^m,50.

La navigation sur la Lys, de Deulemont à Aire, n'est pas continuée : l'écluse de Merville a un sas beaucoup trop vaste et qui, à chaque écluse, fait dépenser inutilement une énorme quantité d'eau ; les écluses de St-Venant, Cens-à-Vitz, et de St-François à Aire sont des écluses simples, sans sas, et qui ne s'ouvrent que deux fois par semaine.

La Lys, depuis Deulemont jusqu'à Merville, a été concédée pour un terme de 29 années, à dater du 6 janvier 1825, à la compagnie Honorez. D'après les conditions de la concession, on devrait pouvoir naviguer jusqu'à Merville avec un tirant d'eau de 1^m,50 ; cependant la profondeur nécessaire à cet effet ne paraît exister que jusqu'à Estaires ; depuis ce point jusqu'à Aire les bateaux, pendant la plus grande partie de l'année, ne peuvent avoir plus de 1^m,20.

Arrivés à Aire, les bateaux se rendent par le canal de Neuffossé, la rivière l'Aa et le canal de Bourbourg à Dunkerque. Nous avons déjà eu l'occasion de faire connaître cette partie de leur route, qui est la même que celle suivie par les bateaux venant de la Scarpe et dont nous avons parlé au commencement de cet article.

Le tableau ci-joint sous le n° 5, indique les droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de 130 tonneaux, se rendant de Mortagne par le canal de Roubaix à Dunkerque ; ils s'élèvent à la somme de. fr. 283-81 soit, par tonneau. 2-18

La distance à parcourir, d'après le même tableau, serait de 192,016 mètres.

Dans le tableau que l'on vient de mentionner, les droits de navigation, pour tout le parcours des canaux de l'Espierre et de Roubaix, n'ont été supposés, comme sur le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, qu'au taux de fr. 0-25 par tonneau ; parce que la navigation vers Dunkerque étant censée un objet accidentel sur lequel les concessionnaires du canal de Roubaix n'ont pas dû compter dans l'évaluation de leurs revenus, il faut admettre que ce droit sera porté au plus bas taux possible pour établir la concurrence avec les autres communications vers Dunkerque. Du reste, au taux modique que nous avons adopté, le revenu, de ce chef, s'élèverait encore à la somme de fr. 30,000 par an.

Faisant maintenant la comparaison de la voie par Roubaix avec celle par la Scarpe, et celle par la Belgique, nous trouvons :

1° Que les droits et frais par Roubaix, sont, par tonneau, de. fr. 2-18

Par la Scarpe, de. 3-03

Et par la Belgique, de. 1-60

2° Que les distances à parcourir sont comme suit :

Par Roubaix. 192,016 mètres ;

» la Scarpe. 168,281 »

» la Belgique. 237,716 »

Il résulte donc de cette comparaison que, quand les bateaux passent par la Belgique, ils font un détour de 69,435 mètres pour une économie de fr. 1-43 par tonneau ; et que la voie du canal de Roubaix leur offrirait une économie de fr. 0-85 par tonneau, en n'exigeant qu'un détour de 23,735 mètres ; ou, en d'autres termes : que la voie de Roubaix sera encore fr. 0-58 par tonneau plus chère que la voie belge, mais que par contre, elle sera 45,700 mètres moins longue.

Nous devons cependant encore ajouter en faveur des canaux belges, que la navigation y est généralement plus facile que sur les canaux français, et que cette plus grande facilité nous semble compenser l'inconvénient de leur plus grand développement : en sorte qu'il ne reste à considérer dans leur comparaison avec la voie de Roubaix que le rapport de l'économie des frais de navigation ; et nous avons vu que cette économie sera réduite à fr. 0-58 par tonneau, de fr. 1-43 qu'elle était auparavant.

De tout ce qui précède, il nous semble donc permis de conclure que, dans l'état actuel des choses, le canal de Roubaix n'enlèvera pas encore à la Belgique sa navigation charbonnière vers Dunkerque, mais que l'ouverture de ce canal augmentera considérablement les moyens de concurrence des eaux françaises à l'égard de celles de la Belgique; et qu'il ne faudrait peut-être plus aux premières qu'une légère faveur dans la loi des douanes pour obtenir définitivement la préférence.

TROISIÈME QUESTION.

L'ouverture du canal de Roubaix doit-elle exercer sur nos eaux intérieures l'influence qu'on lui attribue dans l'avis de la députation des États de la Flandre occidentale en date du 28 février 1834, n° 2481 ?

La députation des États de la Flandre occidentale, à l'occasion du canal de Roubaix, a cru remarquer que la réunion de l'Escaut à la Marque ou la Basse-Deule tendait à réaliser un projet, très fâcheux pour la Belgique, indiqué par M. Cordier, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le département du Nord. Cet ingénieur, aux pag. 41 et 42 de son mémoire, s'exprime ainsi :

« Les rivières et les vallées du département du Nord vont parallèlement de l'ouest à l'est » et tombent en Belgique; leur hauteur au-dessus du niveau de la mer est en raison de leur » éloignement des côtes; ainsi, la vallée de la Sambre est de toutes la plus élevée; celles de » l'Escaut, de la Scarpe, de la Deule, de la Lys et de la Colme sont de plus en plus basses. On » peut considérer le cours de ces différentes rivières comme compris dans un plan qui passe- » rait par une ligne tracée de Landrecies à la mer à Dunkerque et serait incliné de l'Ouest à » l'Est.

» Landrecies est le point culminant et le nœud essentiel de la navigation du département » du Nord. De ce point on peut ouvrir quatre canaux, le premier de la Sambre à l'Oise par le » Noirieu; le second de la Sambre à l'Escaut par la Selle; le troisième en suivant la Sambre, » et le quatrième de Landrecies à la Grande et la Petite-Helpe. On pourrait même par un » cinquième canal remonter la Petite-Helpe et arriver à la Meuse.

» Si le canal de la Sambre à l'Escaut était conduit par la Selle au bassin rond de la Sensée, » où il amènerait à volonté toutes les eaux de la Sambre et des Helves.

» Supposons maintenant que tous ces travaux soient exécutés; que le canal de la Sensée » soit approfondi; que toutes les eaux de la Sambre et de l'Escaut puissent être jetées par ce » canal dans la Scarpe; par la Deule dans le canal du nouveau fossé; et par celui-ci dans l'Aa; » supposons encore qu'un nouveau canal parte des Fontinelles, évite St-Omer, arrive à Watten » et de Watten à Bourbourg en longeant l'Aa. Au moyen de ces constructions et améliora- » tions, on serait maître de jeter sur une ville quelconque du département les eaux de toutes » les rivières; de faire suspendre la navigation de l'Escaut ou de la Lys en Belgique; et d'im- » primer à la navigation du Nord un mouvement rapide, inconnu dans toute autre localité (1).»

Il suffit, ce nous semble, de lire attentivement l'article que nous venons de transcrire du mémoire de M. Cordier, et de prendre la carte en main pour se convaincre que le projet indiqué embrasse une toute autre localité que l'emplacement du canal de Roubaix. Pour peu que l'on veuille enfin réfléchir sur la situation géologique des vallées dans lesquelles se trouvent

(1) La députation de la Flandre occidentale a prévu avec raison que la jonction du canal de Roubaix à l'Escaut tendait à anéantir la navigation intérieure de la Belgique vers Lille et Dunkerque. L'ordonnance de France, du 28 décembre 1835, en donne la certitude et, si M. l'ingénieur, pour écarter la jonction de l'Escaut à la Lys, au lieu de faire usage du passage de M. l'ingénieur Cordier, inséré dans son mémoire du 20 décembre 1820, pag. 41 et 42, avait indiqué le passage que cet ingénieur donne dans son dit mémoire, pag. 121, où il s'exprime :

« L'utilité de ce canal et la facilité de son exécution sont depuis long-temps reconnues. M. De Vauban qui » s'occupait avec la même sollicitude des ouvrages nécessaires au commerce et de ceux utiles à la défense, » fut le premier qui conçut la pensée d'ouvrir une communication entre la Deule et l'Escaut par la Marque et » par Roubaix. Ce canal serait *l'un des plus fréquentés* de la France, et placerait cette contrée dans la situa- » tion la plus favorable pour étendre indéfiniment ses relations de commerce. Mais, lorsque ce célèbre ingé- » nieur proposait l'exécution de cet ouvrage. *Tournay et le cours de l'Escaut appartenaient à la France;* » maintenant cette entreprise n'est plus praticable dans son ensemble, en raison de la nouvelle démarcation » des frontières. »

les rivières et canaux mentionnés, on doit encore être convaincu que la *possibilité physique* de l'exécution du projet n'existe plus en prenant le point de départ à l'Escaut aussi bas que Warcoing ou Espierres (1).

D'ailleurs le canal de Roubaix, loin de renvoyer les eaux de l'Escaut à la Marque ou à la Deule, est en pente vers la première de ces rivières et doit même être alimenté par la Marque.

Ce peu d'observations nous semble donc suffire pour faire comprendre que la construction du canal de Roubaix ne peut pas exercer sur nos eaux intérieures l'influence qu'on lui attribue dans l'avis de la députation des États de la Flandre occidentale, en date du 28 février 1834, n° 2481.

L'ingénieur des ponts et chaussées,
WOLTERS.

N° 1. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de charbon de 130 tonneaux, allant de Mortagne, par la Scarpe et la Haute-Deule, à Lille.*

Droits de navigation sur la Scarpe, concédés à la compagnie Bayard de Vingtrie ; 5 centimes par tonneau à charge, et par distance de 5 kilomètres, soit fr. 0-41 par tonneau, pour tout le parcours de la Scarpe, ci	fr. 53 30
Droits de navigation sur la Haute-Deule, concession Honorez ; 4 centimes par tonneau à charge, et par distance de 5 kilomètres, soit fr. 0,376 par tonneau, pour tout le parcours de la Haute-Deule.	48 88
Halage de Mortagne au fort de Scarpe à Douay	15 00
Halage de Douay à Lille.	15 00
Total	132 18
Ou par tonneau.	1 01

Distances.

Scarpe inférieure, de Mortagne à Douay.	mèt. 40,349
Haute-Deule, de Douay à Lille	47,000
Total.	87,349

N° 2. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de charbon, de 130 tonneaux, allant de Mortagne, par Bossuyt et Courtray, à Lille.*

Droits à Antoing ; bateau de 4 ^e classe, payant pour 137 $\frac{1}{2}$ tonneaux à raison de 2 centimes par tonneau.	fr. 2 75
Droits à Tournay ; idem.	2 75
Droits sur le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, supposés fr. 0,25 par tonneau.	32 50
Droits à Menin, fr. 0,0634 par tonneau.	6 34
Droits à Comines, idem.	6 34
Droits sur la Basse-Deule, concession Honorez ; 4 centimes par tonneau à charge, et par distance de 5 kilomètres, ou fr. 0,128 par tonneau pour tout le parcours.	16 64
A reporter	67 32

(1) Nous reprenons et nous disons :

Si M. l'ingénieur Wolters, au lieu de faire usage du passage du mémoire de M. Cordier, pag. 41 et 42, avait fait usage des observations de M. Cordier, pag. 121, il n'aurait pas pu conclure en définitive, comme il le fait, que la construction du canal de Roubaix ne peut pas influencer défavorablement sur nos eaux intérieures, mais il se serait trouvé contraint de déclarer que la jonction de l'Escaut au canal de Roubaix est projetée pour y attirer la navigation de Mons vers Lille et Dunkerque, au préjudice de la navigation intérieure de la Belgique.

Fait en séance, à Ypres, le 21 janvier 1836.

Le secrétaire,
DE HAERNE.

Les président et membres,
J.-B. VAN DEN PERREBOON.

	Report fr.	67 32
Deux compagnons de Mortagne à Bossuyt, avec nourriture		27 00
Descendage à Antoing		2 50
Traverse de Tournay		2 50
» Courtray		2 00
» Menin		2 00
» Wervicq		1 00
» Comines		2 00
Halage de Bossuyt à Courtray		7 00
» Courtray à Menin		9 00
» Menin à Comines		12 00
» Comines à Deulemont		12 00
» Deulemont à Lille		15 00
	Total fr.	<u>161 32</u>
	Ou par tonneau	1 24

Distances.

Escaut.	Mortagne à Tournay	mèt. 18,000
»	Tournay à Bossuyt	25,800
Canal.	Bossuyt à Courtray	16,700
Lys.	Courtray à Menin	13,300
»	Menin à Deulemont	21,000
Deule.	Deulemont à Lille	16,089
	Total	<u>110,889</u>

N° 3. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de charbon, jaugeant 130 tonneaux, et allant de Mortagne, par la Scarpe et le canal d'Aire, à Dunkerque.*

Droits sur la Scarpe, concession Bayard de la Vingtrie; 5 centimes par tonneau à charge et par distance de 5 kilomètres, soit fr. 0,41 par tonneau pour tout le parcours de la Scarpe inférieure	fr.	53 30
Droits sur la Haute-Deule, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Berclau, origine du canal d'Aire à la Bassée, concession Honorcz; 4 centimes par tonneau à charge et par distance de 5 kilomètres; soit fr. 0,20 par tonneau		26 00
Droits sur le canal d'Aire, concession Loque et Desjardins, fr. 1,4075 par tonneau à charge pour tout le parcours du canal.		182 97
Droits sur le canal de Neuffossé, d'Aire à Saint-Omer, non concédés, fr. 0,12 par tonneau à charge	15 60	} 17 16
	Décime . . . 1 56	
Droits sur la rivière l'Aa, depuis Saint-Omer jusqu'au Guindal, origine du canal de Bourbourg, non concédés, 9 centimes par tonneau à charge	11 70	} 12 87
	Décime . . . 1 17	
Droits sur le canal de Bourbourg, depuis le Guindal jusqu'à Dunkerque, non concédés, 6 centimes par tonneau à charge	7 80	} 8 58
	Décime . . . » 78	
Halage de Mortagne au fort de Scarpe à Douay		15 00
» Douay à Berclau		10 00
» Berclau à Aire		26 00
» Aire à Saint-Omer		9 00
» Saint-Omer à Dunkerque		35 00
	Total fr.	<u>395 88</u>
	Ou par tonneau	3 03

Distances.

Scarpe inferieure.	Mortagne au fort de Scarpe à Douay, mètr.	40,349
Haute-Deule.	De Douay à Berclau	24,220
Canal.	Berclau à Aire	41,250
Canal de Neuffossé.	Aire à Saint-Omer	19,000
Aa.	Saint-Omer au Guindal.	22,000
Canal de Bourbourg.	Guindal à Dunkerque	21,462
	Total	168,281

N° 4. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de charbon, jaugeant 130 tonneaux, et allant de Mortagne, par Gand et Bruges, à Dunkerque.*

Droits à Antoing, bateau de 4° classe, payant pour 137 $\frac{1}{2}$ tonneaux, à raison de 2 centimes par tonneau.	fr.	2 75
Droits à Tournay, idem.		2 75
Droits à Audenarde, 3 $\frac{1}{4}$ centimes par tonneau		4 22
Droits à Gand, 1 $\frac{1}{4}$ centimes, idem.		1 62
Passe-debout de l'octroi à Gand		1 50
Droits à Bruges		5 30
» Plasschendaele		3 60
» Nieuport, écluse de la province, 3 centimes		3 90
» Nieuport, écluse de Furnes, 6,34 centimes.		8 24
» Zuydcote, concession Lardé, 10 centimes		13 00
Deux compagnons de Mortagne à Gand, avec nourriture		80 00
Descendage à Antoing		2 50
Traverse de Tournay.		2 50
» Audenarde.		3 42
» Gand		15 18
» Bruges		2 50
» Nieuport.		2 00
» Furnes.		1 00
Halage de Gand à Bruges.		12 00
» Bruges à Plasschendaele		7 00
» Plasschendaele à Nieuport		13 00
» Nieuport à Dunkerque		20 00
	Total fr.	207 98
	Ou par tonneau.	1 60

Distances.

Escaut.	Mortagne à Bossuyt mètr.	43,800
»	Bossuyt à Gand	78,648
Canal.	Gand à Bruges	44,800
»	Bruges à Plasschendaele	16,960
»	Plasschendaele à Nieuport	21,255
»	Nieuport à Furnes	10,580
»	Furnes à Dunkerque	21,673
	Total	237,716

N^o 5. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau, jaugeant 130 tonneaux, et allant de Mortagne, par le canal de Roubaix, la Basse-Deule et la Lys, à Dunkerque.*

Droits à Antoing et Tournay. (<i>Voir</i> tableau n ^o 4.)	fr.	3 50
Droits sur le canal de l'Espierre et de Roubaix, supposés fr. 0,25 par tonneau . . .		32 50
Droits sur la Basse-Deule, de Marquette jusqu'à la Lys à Deulemont, concession Honorez, 4 centimes par tonneau à charge et par distance de 5 kilomètres, ou fr. 0,096 par tonneau pour le parcours		12 48
Droits sur la Lys, de Deulemont à Merville, concession Honorez, 4 centimes par tonneau à charge et par distance de 5 kilomètres, ou fr. 0,256 par tonneau pour tout le parcours		33 28
Droits sur la Lys, de Merville à Aire, non concédés, 8 centimes par tonn. 10 40 } Décime . . . 1 04 }		11 44
Droits sur le canal de Neuffossé. (<i>Voir</i> tableau n ^o 3.)		17 16
» la rivière l'Aa. Id.		12 87
» le canal de Bourbourg. Id.		8 58
Deux compagnons de Mortagne à Espierres, avec nourriture		27 00
Descendage à Antoing.		2 50
Traverse de Tournay		2 50
Halage d'Espierres à Marquette.		10 00
» Marquette à Deulemont		10 00
» Deulemont à Merville.		32 00
» Merville à Aire.		22 00
» Aire à Saint-Omer.		9 00
» Saint-Omer à Dunkerque		35 00
Total	fr.	<u>283 81</u>
Ou par tonneau		2 18

Distances.

Escaut.	Mortagne à Espierres mèt.	37,800
Canal.	Espierres et Roubaix	27,665
Basse-Deule.	Marquette à la Lys	12,089
Lys.	Deulemont à Merville.	32,000
»	Merville à Aire	20,000
Canal, Neuffossé, } l'Aa et canal de } Bourbourg. . . }	Aire à Dunkerque. (<i>Voir</i> tab. n ^o 3.)	62,462
Total		<u>192,016</u>

N^o 36.

Concession des travaux de la Scarpe.

(11 avril 1835.)

ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

ART. 1^{er}. L'offre faite par le sieur Bayard de la Vingtrie, d'exécuter, à ses risques et périls, les travaux d'amélioration de la navigation de la Scarpe, depuis le fort de la Scarpe jusqu'au confluent de cette rivière et de l'Escaut, au-dessous de Mortagne, moyennant la

concession des droits à percevoir sur la dite rivière de Scarpe, pendant soixante-huit années, est acceptée.

ART. 2. Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge du soumissionnaire, stipulées dans le cahier des charges approuvé le 26 septembre 1833, par le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier des charges, ainsi que le tarif des droits à percevoir, et le procès-verbal de l'adjudication passée le 10 septembre 1834 à la préfecture du Nord, resteront annexés à la présente loi.

Extraits du cahier des charges.

ART. 1^{er}. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années, à partir de l'approbation de l'adjudication, tous les travaux nécessaires à la restauration de la rivière de Scarpe.

Il sera tenu de se conformer, dans l'exécution des ouvrages, aux conditions du programme approuvé par M. le ministre du commerce et des travaux publics.

Il sera également tenu de se conformer à la délibération de la commission mixte des travaux publics, en date du 18 juin 1832, et de prendre à sa charge les obligations imposées au département du commerce et des travaux publics par cette délibération, dont une expédition sera annexée au présent cahier des charges.

Le concessionnaire prolongera à ses frais le canal de dessèchement, dit de la *Traillotte*, jusqu'en aval du nouveau pont éclusé de Thun.

ART. 2. Le concessionnaire aura la faculté de demander au gouvernement la conversion de la navigation intermittente en navigation journalière; mais l'autorisation ne pourra lui en être accordée, s'il y a lieu, que du consentement de l'administration du dessèchement de la vallée de la Scarpe, et à la condition expresse que le niveau des eaux de navigation sera préalablement arrêté et fixé par des repères invariables établis aux écluses, de concert entre cette administration et les ingénieurs des ponts et chaussées.

Dans tous les cas, il ne pourrait être admis à prétendre à aucune subvention ni indemnité quelconque, à raison des nouveaux ouvrages qu'il aurait à construire dans ce nouveau système.

ART. 3

ART. 4. Les indemnités.

L'administration garantit au concessionnaire une interruption de navigation pendant cent jours, à compter du 1^{er} juillet, pendant chacune des quatre années d'exécution: pendant ce temps, il aura le droit de maintenir les eaux basses dans la rivière, sauf à être passible des indemnités qui seraient réclamées par suite de la baisse des eaux hors du délai ordinaire du chômage annuel (du 15 août au 15 octobre).

ART. 7. Le niveau ordinaire des eaux est fixé à 1^m,65, sur le seuil et à l'aval de chaque écluse; en conséquence, le concessionnaire s'oblige d'entretenir constamment en bon état la rivière et ses dépendances, compris talus et digues, de telle sorte que dans les jours de navigation fixés par les règlements, tout bateau tirant 1^m,50 d'eau pourra librement naviguer sur toute la rivière et trouver une profondeur d'eau qui ne soit pas moindre de 1^m,65, sur une largeur de 10 mètres au plafond de la rivière, sauf pendant le chômage ordinaire, fixé à deux mois par an.

ART. 11. Pour indemniser le concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde, à dater de la loi qui ratifiera la concession, et pendant le nombre d'années qui sera déterminé par l'adjudication, la jouissance des droits de navigation déterminés par le tarif ci-annexé.

ART. 13. Dans les cas

Toute exécution ou toute autorisation de routes, de canaux, de travaux de navigation, de chemins de fer, soit dans la région traversée par la Scarpe, soit dans toute autre région voisine ou éloignée, ne pourra également donner ouverture à une demande en indemnité de la part du concessionnaire de la présente entreprise.

ART. 19. Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement sur la Scarpe au profit du trésor, seront suspendus pendant toute la durée de la concession, et à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera cette concession.

La perception entière des nouveaux droits, déterminés au tarif ci-annexé, ne sera autorisée qu'à l'époque où tous les travaux prescrits par le cahier des charges, seront terminés et reçus.

Dans l'intervalle entre la suspension des droits actuels et l'établissement définitif et entier des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par le concessionnaire que jusqu'à concurrence du montant du taux actuel.

Tarif.

Nota. Les droits devront être perçus par distance de cinq kilomètres; néanmoins, on aura égard aux fractions de distance. Ainsi, au-dessous d'un kilomètre, on comptera un kilomètre; entre un et deux kilomètres, on comptera deux kilomètres, trois entre deux et trois, etc. La perception se fera sur la remonte comme sur la descente: toute fraction en numéraire, au-dessous d'un centime, sera comptée pour un centime.

Le droit sera payé en raison de la distance parcourue, et d'après la charge réelle du bateau, constatée par le volume d'eau déplacé, déduction faite du poids même du bateau.

ART. 1^{er}. A dater du jour où les travaux d'amélioration de la navigation de la Scarpe seront terminés et reçus, jusqu'au terme de la jouissance qui lui aura été accordée, le concessionnaire sera autorisé à percevoir un droit de 5 centimes par tonneau de 1,000 kilog. sur chaque bateau chargé, et par distance de 5 kilomètres.

ART. 2. Les bateaux vides, ceux chargés de cendre de bois, cendre de houille, cendre de tourbe et d'engrais, ne paieront que la moitié du droit fixé par l'art. 1^{er}, pour les bateaux chargés.

ART. 3. Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement au profit du trésor, seront suspendus pendant toute la durée de la concession.

ART. 4. Dans l'intervalle, entre la suspension des droits actuels et l'époque de l'établissement définitif et entier des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par le concessionnaire que jusqu'à concurrence du montant du taux actuel.

N^o 37.

Concession des travaux d'amélioration de la Haute et Basse-Deule, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Deulemont, et de la Lys depuis Merville jusqu'à l'embouchure de la Deule.

ORDONNANCE DU ROI, DU 16 SEPTEMBRE 1825.

Charles, etc.

Vu la loi du 24 mars 1825, qui autorise la suspension temporaire du droit de navigation créé par la loi du 20 mai 1802, dans les localités où le gouvernement jugera nécessaire d'entreprendre des travaux extraordinaires, et où il établira des droits de péage pour subvenir aux frais de ces travaux;

Vu le procès-verbal du 6 juillet 1825, constatant les opérations faites à la préfecture du département du Nord, pour parvenir, avec publicité et concurrence, à l'adjudication de la concession des travaux d'amélioration de la navigation de la Haute et Basse-Deule, et de la rivière canalisée de la Lys, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Merville;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. L'adjudication de la concession des travaux d'amélioration de la navigation de la Haute et Basse-Deule, et de la rivière canalisée de la Lys, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Merville, faite et passée le 6 juillet 1825, par le préfet du département du Nord, au sieur Honorez, concessionnaire du canal de la Sensée, pour vingt-neuf années, est approuvée.

Toutes les charges, clauses et conditions relatées dans le procès-verbal d'adjudication du 6 juillet 1825, recevront leur pleine et entière exécution.

ART. 2. Le cahier des charges, les tarifs joints, et le procès-verbal d'adjudication demeureront annexés à la présente ordonnance.

Cahier des charges pour l'exécution des travaux d'amélioration du canal de la Haute-Deule, depuis la Scarpe jusqu'au canal d'Aire à la Bassée.

ART. 1^{er}. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer pour le 1^{er} janvier 1828, tous les travaux nécessaires à la complète restauration du canal de la Haute-Deule, depuis la Scarpe jusqu'au canal d'Aire à la Bassée, dont la dépense est évaluée à la somme de cinq cent mille francs.

Elle sera tenue de se conformer, dans l'exécution des travaux, aux plans et projets approuvés par M. le directeur-général des ponts et chaussées et des mines.

ART. 2.

ART. 6. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les temps ordinaires du chômage, dont la durée ne pourra, dans aucun cas, excéder deux mois ; à cet effet, l'état du canal et de toutes ses dépendances sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

ART. 14. Le tarif des droits de péage, annexé au présent cahier des charges et signé par les soumissionnaires, ne pourra être modifié que du consentement mutuel du gouvernement et de la compagnie, et, dans tous les cas, il ne pourra être fait au dit tarif aucune augmentation qu'en vertu d'une loi.

ART. 15. Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement au profit du trésor, seront suspendus pendant toute la durée de la concession et à dater de l'ordonnance qui ratifiera cette concession.

La perception entière des nouveaux droits déterminés au tarif ci-annexé, ne sera autorisée qu'à l'époque où tous les travaux prescrits par le cahier des charges seront terminés et reçus.

Dans l'intervalle entre la suspension des droits actuels et l'établissement définitif et entier des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par la compagnie que jusqu'à concurrence de la moitié de leurs taux respectifs.

Tarif des droits de navigation à percevoir sur le canal de la Haute-Deule, depuis la Scarpe jusqu'au canal d'Aire à la Bassée.

NOTA. Les droits devront être perçus par distance de cinq kilomètres; néanmoins on aura égard aux fractions de distance, l'unité fractionnaire ne pourra être moindre d'un kilomètre, et l'on n'admettra point de fraction de kilomètre : ainsi, au-dessous d'un kilomètre, on comptera un kilomètre; entre un et deux kilomètres, on comptera deux kilomètres; trois, entre deux et trois, etc.

La perception se fera sur la remonte comme sur la descente.

Toute fraction numéraire au-dessous d'un centime sera comptée pour un centime.

A dater du jour où les travaux prescrits par le cahier des charges seront terminés et reçus, et jusqu'au terme de la jouissance qui lui aura été concédée, la compagnie sera autorisée à percevoir un droit de quatre centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, par distance de cinq kilomètres, et de deux centimes par tonneau sur chaque bateau vide.

Les bateaux chargés de cendres de bois, cendres de houille, cendres de tourbes, d'engrais, de sable et de pavés, pour les routes seulement, ne paieront que le droit fixé pour les bateaux vides.

Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement au profit du trésor, seront suspendus pendant toute la durée de la concession.

Dans l'intervalle entre la suspension des droits actuels et l'époque de l'établissement définitif des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par la compagnie que jusqu'à concurrence de la moitié de leurs taux respectifs.

Cahier des charges pour l'exécution des travaux d'amélioration du canal de la Haute-Deule, depuis le canal de la Bassée, au-dessus de Don, jusqu'à la Lys, près de Deulemont, et de la rivière canalisée de la Lys, depuis Merville jusqu'à la frontière des Pays-Bas, au-dessous de l'embouchure de la Basse-Deule.

ART. 1^{er}. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer, pour le 1^{er} janvier 1828, tous les travaux nécessaires, 1^o à la complète restauration du canal de la Deule, depuis le canal de la Bassée, au-dessus de Don, jusqu'à la Lys, près de Deule-

mont ; 2° au perfectionnement de la Lys, depuis Merville, jusqu'à l'embouchure de la Deule, travaux dont la dépense est évaluée à la somme d'un million.

Elle sera tenue de se conformer, dans l'exécution des travaux, aux plans et projets approuvés par M. le directeur-général des ponts et chaussées.

La compagnie ne pourra se prévaloir de l'estimation exprimée ci-dessus, pour réclamer aucune espèce d'indemnité, dans le cas où la dépense effective excéderait l'évaluation annoncée (1).

N° 38.

Observations de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 4 mars 1836, sur le rapport de l'ingénieur Wolters, du 2 octobre 1835.

MONSIEUR,

Nous avons reçu dans le temps la dépêche que vous avez bien voulu nous transmettre, datée du 19 novembre dernier, 4° div., n° 3473-6616.

Elle accompagnait un mémoire de M. Wolters, ingénieur des ponts et chaussées de la Flandre orientale, chargé de résoudre les questions suivantes :

1° Quelles facilités le canal de jonction de l'Escaut à la Lys pourrait donner pour le transport des houilles de Mons vers Lille ?

2° Si le canal projeté de Roubaix doit faire perdre à la Belgique la navigation par Bruges et Ostende vers Dunkerque ?

3° Si l'ouverture du dit canal doit exercer sur nos eaux intérieures l'influence qu'on lui attribue dans l'avis de la députation des États de la Flandre occidentale, en date du 28 février 1834, n° 2481 ?

Après avoir mûrement examiné le travail précité, nous avons cru, Monsieur le Ministre, qu'il était en dehors de notre compétence et au-delà de nos moyens de combattre les divers tableaux de frais et distances de navigation, tant ceux existant en France que ceux présumés par la jonction de l'Escaut à la Lys, et enfin ceux aussi présumés par le canal de l'Espierre, pouvant servir les uns et les autres à conduire les charbons de Mons vers Lille. Nous abandonnons donc, pour le moment, tout ce qui concerne les travaux d'art du dit ingénieur, en nous bornant à en tirer des conséquences tout-à-fait opposées à celles de M. Wolters, et nous avons pensé qu'en agissant ainsi, la discussion en serait plus lumineuse, la solution plus positive, et surtout d'une étendue plus circonscrite.

Nous observerons seulement en passant que M. Wolters, dans sa description des navires allant en France, chargés de charbons belges, passe inaperçus ceux qui remontent l'Escaut, par Condé, pour arriver au canal de la Sensée, cette voie n'étant qu'accidentellement suivie, dit-il ; cependant nous remarquons par les extraits authentiques du receveur du canal de la Sensée, que la moyenne des navires qui y ont passé chargés de charbons belges, en destination pour Lille et au-delà, a été, depuis neuf ans, de 94 navires par année, contenant un chargement de 9,546 tonneaux ; ce qui paraît assez important à M. Honorez, concessionnaire du canal de la Sensée, pour s'opposer, la loi à la main, à la construction du canal de Roubaix (loi qui défend de creuser de nouveaux canaux endéans les dix lieues de distance de celui par lui exécuté).

En consultant les solutions que M. Wolters a données à ses arguments, ainsi qu'à ses tableaux de frais de navigation pour les charbons belges vers Lille : 1° par la voie française actuellement existante, de même que par le canal projeté de l'Escaut vers Courtray, nous remarquons qu'il fait valoir une observation que nous ne pouvons repousser et qui consiste à présupposer que, si la canalisation vers Courtray rendait le charbon de Mons à Lille à des

(1) Voir pour les articles suivants, ainsi que pour le tarif, le cahier des charges et le tarif relatifs à la Haute-Deule.

prix assez avantageux pour nuire à la navigation française, on pourrait appliquer à la nôtre un dispositif de douane qui paralyserait l'introduction de nos charbons par la Haute-Lys. Mais pourquoi M. Wolters n'applique-t-il pas également cet argument à la navigation de Tournay, Gand, Bruges et Ostende vers Dunkerque? Pourquoi ne pas porter en ligne de compte, que dès l'instant où la navigation sera établie entre Espierres et Lille, le gouvernement français pourra créer une navigation à grande section entre Dunkerque et Roubaix, et attirer ainsi vers Dunkerque une foule de marchandises qui arrivent aujourd'hui à Anvers et Ostende et passent en transit vers la France, telles que graines de lin, qui, par la voie de l'Escaut et de la Lys, vont au midi du département du Nord, les laines qui arrivent de l'Angleterre en masses par Ostende, et qui se transitent par terre vers Tourcoing, Roubaix, Lille et environs; n'est-il pas à craindre, nous pourrions dire presque évident, que, dès que le gouvernement belge aura prêté la main à la canalisation de Roubaix vers Espierres, les intérêts de Tourcoing, Lille, Dunkerque et Roubaix, s'uniront pour obtenir une navigation à grande échelle de l'Escaut à Dunkerque, et appeler ainsi directement sur ce dernier port, ce qui se débarque aujourd'hui à Ostende et Anvers, en destination pour la France, une navigation qui détruirait le transit précité et tous les avantages qui s'y rattachent; ne saute-t-il pas aux yeux que, dans cet état de choses, la France devrait appliquer un dispositif de ses douanes, pour empêcher l'introduction de nos charbons à Dunkerque, si toutefois un canal à grande section, d'Espierres à Dunkerque, ne présentait pas des avantages à cette navigation, comparativement à celle par les eaux de la Belgique?

Nous concevons qu'un ingénieur, chargé d'une mission de l'espèce de celle que M. Wolters vient de remplir, ne peut asseoir son jugement que sur les documents qu'il s'est procurés, et ne peut, par conséquent, en tirer d'autres conclusions que celles qui résultent évidemment de la situation actuelle des choses; ainsi ne calcule pas une députation provinciale, et celle de la Flandre occidentale, par son avis du 28 février 1834, n° 2481, a embrassé à la fois le présent et l'avenir; elle s'est représenté toutes les conséquences funestes qui pourraient être les suites d'une concession, ou, pour mieux dire, d'une servitude volontaire à laquelle la Belgique se soumettrait à perpétuité, surtout lorsqu'il est hors de doute que la nation en faveur de laquelle on sollicite ce sacrifice gratuit, pourra, devra même, plus tôt ou plus tard, dans ses intérêts, le faire contourner au préjudice du peuple donateur.

Lorsqu'il s'agit d'entreprises durables, ne voir, ne considérer que le présent sans consulter, sans interroger l'avenir, serait une action peu prudente, même en matière d'intérêt privé, à plus forte raison un gouvernement doit-il s'abstenir de toute concession, quand bien même il n'existerait qu'un doute plus ou moins fondé. Ici l'intention, les projets futurs de la France sont placés au grand jour, les dangers pour les intérêts belges sont flagrants, le célèbre Vauban, l'ingénieur Cordier, n'ont-ils pas exprimé le désir de voir un jour réaliser un canal à grande section, depuis l'Escaut jusqu'à Dunkerque et la mer; les travaux de M. Brame, entrepreneur du canal de Roubaix (déjà détourné du projet primitif concessionné), permettent-ils de révoquer en doute où on tendait alors et où on vise aujourd'hui? Est-ce donc dans l'intérêt de la Belgique ou de la France, que les hommes des siècles passés sont d'accord avec ceux de nos jours? Certes, c'est au bénéfice de la France et au détriment de la Belgique, qu'un tel plan a été unanimement conçu, quoiqu'à des époques si différentes, par ceux qui ne portaient point le nom belge.

Abstraction faite des objections importantes qui précèdent, n'est-il pas au pouvoir du gouvernement français de tarir la navigation par nos eaux intérieures vers Dunkerque, en lui appliquant aussi un dispositif de ses douanes? La compagnie Brame ne peut-elle pas, et même dans ses intérêts, opérer la ruine de cette même navigation, en baissant ses péages pour attirer sur le canal de l'Espierre un plus grand nombre de navires? Oni, Monsieur le Ministre, aussitôt que le canal de Roubaix aurait pris son embouchure dans l'Escaut, cette navigation intérieure belge est non-seulement placée sous la dépendance de la France, mais même à la merci d'un concessionnaire français à perpétuité.

Nous avons brièvement exposé et résolu les faveurs que la France est en droit d'attendre de la canalisation par Espierres, et les dommages que la Belgique doit redouter de ce chef; nous allons nous livrer maintenant à l'examen des faveurs que peut en recueillir la partie du Hainaut où sont situés les principaux bassins houillers, et qui soutient si vivement la cause de l'étranger, en essayant de l'étayer sur les avantages qui en résulteraient pour ses exploitations.

Nous ne serons jamais taxés de partialité par nos adversaires en leur concédant au-delà des bienfaits mêmes qu'ils espèrent de la canalisation dont s'agit, et nous présumerons que cette nouvelle voie fera parvenir leurs charbons sur les marchés de Lille et ses environs, à des prix qui en accroîtront la consommation au-delà de leur prévision; mais nous leur demanderons si ce progrès d'introduction ne doit pas avoir lieu au détriment des houillères françaises? Croient-ils donc que leurs propriétaires seront assez indifférents, assez insensibles à leurs intérêts pour souffrir sans se plaindre? Non, Monsieur le Ministre, ils exposeront (le cas échéant) à leur gouvernement que les droits que paient les charbons belges à leur entrée en France, ont été combinés de manière à ne point nuire essentiellement aux mines charbonnières de la France; ils prouveraient, autant par les quantités de nos charbons importés, dépassant les introductions antérieures, que par la détresse de leurs exploitations, que l'esprit et le sens même de la loi des douanes sous ce rapport, ont été faussés par le nouveau canal; ils solliciteraient une augmentation de droits balançant les bénéfices des transports par Espierres, et le Hainaut pourrait, dans ce cas, tout en réclamant une prétendue faveur pour son industrie principale, lui causer au contraire un notable préjudice.

Et que l'on ne croie pas que le gouvernement français resterait sourd et inébranlable à de telles représentations appuyées de preuves, car c'est là qu'on met en pratique les seuls vrais principes de l'économie politique, protectrice de l'industrie indigène, et non ces systèmes impraticables, prônés par quelques auteurs sur la matière, dont les nations semblent s'éloigner de plus en plus, en raison de ce que leur application vis-à-vis des peuples qui les repoussent, ne serait qu'une utopie; la France ne verrait pas avec calme rehausser la prospérité de nos houillères aux dépens des siennes.

Mais rapprochons-nous davantage de la vérité et, dans l'hypothèse où la canalisation vers l'Espierre ne produirait qu'un accroissement d'exportation de charbon tellement minime et insignifiant que les propriétaires des houillères françaises n'oseraient rompre le silence ni s'y opposer, serait-il une compensation des pertes que l'on occasionnerait aux deux provinces les plus importantes du royaume? Non; car, en tout état de choses, si la canalisation de l'Espierre était pour le Hainaut un bien réel, ce bien serait de peu de durée et se dissiperait comme un brouillard par un trait de plume des douanes françaises; et, dans l'hypothèse contraire, la compensation n'existera pas.

Nous croyons que ces explications suffiront pour vous convaincre que la canalisation de l'Espierre serait ou deviendrait une calamité pour les Flandres et peut être nuisible au Hainaut.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Courtray, ce 4 mars 1836.

Le président,
FELIX BETHUNE.

Le secrétaire,
BIEBUYCK.

Modifications au tarif français sur les houilles.(N^{os} 39 ET 40.)**N^o 39.***Lois et ordonnances françaises réglant les droits d'entrée sur les houilles.***I.***Extrait de la loi du 28 avril 1816.*

		Par 100 kil.
Charbons de terre importés. . . .	Par mer . . .	{ Par navires étrangers. fr. 1 50
		{ Par navires français 1 00
	Par terre . . .	{ » 30
		{ Exceptions
	{ De la mer à Baisieux, exclusivement. » 60	
	{ Par les départements de la Meuse, de la Moselle et des Ardennes » 15	

II.*Extrait de l'ordonnance du 10 octobre 1835.*

Houilles importées par mer, des Sables d'Olonne jusqu'à Bayonne inclusivement, et par les ports de la Méditerranée. » 30

Pour expédier des houilles, par cabotage, des ports dans lesquels le droit ci-dessus sera applicable, sur des ports où le tarif actuel est maintenu, on devra justifier de l'origine française de la houille, ou acquitter la différence entre l'ancien et le nouveau droit.

La faculté accordée par notre ordonnance du 8 juillet 1834, d'employer, pour la navigation à la vapeur, de la houille étrangère, moyennant le droit de quinze centimes par 100 fr. de valeur, appartient à tous bâtiments de la marine royale ou marchande, qui ne remontent pas dans l'intérieur des fleuves au-delà du dernier bureau de douane.

III.*Ordonnance du 28 décembre 1835.*

Louis-Philippe, roi des Français, à tous présents et à venir, salut,

Vu l'art. 34 de la loi du 17 décembre 1814 (1);

(1) Cet article est ainsi conçu :

« Disposition générale.

- » ART. 34. Des ordonnances du roi pourront provisoirement et en cas d'urgence,
- » 1^o Prohiber l'entrée des marchandises de fabrication étrangère, ou augmenter, à leur importation, les droits de douane; et néanmoins, en cas de prohibition, les denrées et marchandises qui seront justifiées avoir été expédiées avant la promulgation des dites ordonnances, seront admises moyennant l'acquit des droits antérieurs à la prohibition;
- » 2^o Diminuer les droits sur les matières premières, nécessaires aux manufactures;
- » 3^o Permettre ou suspendre l'exportation des produits du sol et de l'industrie nationale, et déterminer les droits auxquels ils seront assujettis;
- » 4^o Limiter à certains bureaux de douanes l'importation ou l'exportation de certaines marchandises permises à l'entrée et à la sortie du royaume, en telle sorte que la dite importation ou exportation ne puisse s'effectuer par aucun autre bureau.
- » Toutes les dispositions ordonnées et exécutées en vertu du présent article, seront présentées en forme de projet de loi aux deux Chambres, avant la fin de leur session, si elles sont assemblées, ou à la session la plus prochaine, si elles ne le sont pas. »

Voulant compléter, avant qu'elles soient soumises à la discussion des Chambres, les dispositions de notre ordonnance du 10 octobre dernier ;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État du commerce et des finances ;

Le conseil supérieur du commerce entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. Le droit des houilles étrangères, importées des Sables d'Olonne exclusivement à Saint-Malo inclusivement, sera de soixante centimes par cent kilogrammes.

La surtaxe de navigation, établie par la loi du 28 avril 1816, pour les importations faites par navires étrangers, s'ajoutera au droit ci-dessus ainsi qu'à celui déterminé par notre ordonnance du 10 octobre dernier.

ART. 2. Le droit de soixante centimes, fixé pour la frontière du Nord, qui s'étend de la mer à Baisieux, ne se percevra plus que de la mer à Halluin inclusivement.

ART. 3. Le bureau de Sapogne est substitué à celui de Saint-Mengo, pour terminer la ligne par laquelle, à partir de Blancmisseron, les fontes brutes peuvent être admises au droit spécial fixé par la loi du 27 juillet 1822, pour la ligne d'entre Solre-le-Château et Rocroy.

ART. 4. Les bureaux de Tonne-la-Longue et de Longwy sont ajoutés à celui d'Evranges, désigné par notre ordonnance du 10 octobre dernier, pour l'importation aux droits de la loi du 21 décembre 1814, des fers traités au bois et au marteau.

ART. 5. Les pierres dites *écossines*, désignées par notre ordonnance du 10 octobre dernier, seront admises par les ports, aux droits des matériaux à construire, comme celles qui sont importées par terre.

ART. 6. Nos ministres secrétaires d'État du commerce et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département du commerce,

T. DUCHATEL.

IV.

Extrait de la loi du 2 juillet 1836.

HOUILLE.

		Les 100 kil.	
Par mer	{	De <i>Saint-Malo</i> inclusivement aux <i>Sables d'Olonne</i> exclusivement :	
		Par navires français. fr.	» 60
		Par navires étrangers.	1 10
	Par terre	{	Des <i>Sables d'Olonne</i> inclusivement, jusqu'à la frontière d'Espagne, et par les ports de la Méditerranée :
Par navires français.			» 30
		Par navires étrangers.	» 80
Par terre		{	De la mer à Halluin exclusivement.
	D'Halluin à Baisieux exclusivement, sous condition, pour les houilles entrant par des canaux, qu'elles auront été acquittées d'avance au bureau de Condé (1)		» 30

V.

Ordonnance du 25 novembre 1837.

Louis-Philippe, roi des Français,

Vu la loi du 2 juillet 1836, qui a réglé le tarif des houilles à l'importation ;

Vu l'art. 24 de la loi du 17 décembre 1814 ;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et des finances,

(1) Cette disposition, si elle était maintenue, placerait le canal de Roubaix dans une condition défavorable par rapport aux canaux français.

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1^{er}. A partir de la publication de la présente ordonnance, le droit d'entrée sur les houilles étrangères sera réduit ainsi qu'il suit :

Houilles importées par mer :

Des Sables d'Olonne exclusivement à Dunkerque inclusivement,

Par navires français. fr. » 50 les 100 kilog.

Par navires étrangers. 1 00 id.

Houilles importées par terre :

De la mer à Halluin exclusivement. » 50 id.

Par tous les autres points. » 15 id.

Les importations effectuées par la rivière de Meuse et par le département de la Moselle, continueront à ne payer que 10 centimes par hectolitre comble pesant 100 kilog.

ART. 2. Nos ministres secrétaires d'État au département des finances, et des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Par le roi :

LOUIS-PHILIPPE.

Le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,
N. MARTIN (du Nord).

VI.

Extraits de l'exposé de motifs et du projet de loi du 22 mai 1838.

EXPOSÉ DE MOTIFS,

.....
Mais une autre ordonnance a réglé un objet plus important et d'un intérêt plus général, c'est celle du 25 novembre 1837, relative au tarif de la houille. C'est de celle-là que nous devons vous entretenir.

Vous vous rappelez, Messieurs, que des ordonnances de 1835, confirmées par la loi du 2 juillet 1836, avaient déjà statué sur ce même objet, et que, pour les importations par mer, elles avaient établi divers droits selon les points d'arrivage.

Avant de partager en trois sections le littoral jusqu'alors soumis au droit uniforme de 1 fr. par hectolitre, avant d'assigner à chacune de ces deux sections un droit spécial, on s'était rendu compte des besoins de chacune des parties du territoire couvertes par ces sections, ainsi que des ressources qui devaient y satisfaire.

Si les faits sur lesquels reposait la loi du 2 juillet 1836 étaient restés les mêmes, nous n'aurions pas changé le tarif.

Mais, loin de là, il fallut reconnaître, dès l'automne de 1837, que les réserves en combustible épuisées par la longue durée de l'hiver, n'avaient pas pu être rétablies à cause d'une sécheresse continue qui avait interrompu les transports par eau.

Ce fait était accidentel, mais il venait s'ajouter encore à l'action progressive des causes générales et permanentes qui se manifestaient à tous les yeux, c'est-à-dire au rapide développement de toutes les branches du travail, tant chez nous que dans les pays qui nous avoisinent.

Nous dûmes comparer les besoins en vue desquels la précédente loi avait été rendue avec ceux qui se multipliaient si rapidement par l'emploi de la houille pour le chauffage domestique, et par les progrès des hauts-fourneaux, des forges des fabriques de betteraves, des usines qui emploient la vapeur, des gazomètres et des locomotives pour la navigation et les chemins de fer.

De cette comparaison et de celle des prix qui se soutenaient en France et à l'étranger, aussi bien que des informations directes que nous avons fait prendre sur les lieux de production, il résultait évidemment que l'importation des houilles devenait une nécessité publique, et que, du moment où les droits de douane n'empêchaient pas qu'elle n'augmentât dans la Seine-Inférieure, il fallait aviser aux moyens de donner aux plus grands foyers de consommation, à Rouen et à Paris, la faculté de recevoir par la navigation maritime, le surcroît d'approvisionnement que n'apportaient pas les canaux intérieurs.

Nous n'avons pas à nous étendre sur l'état de choses qui a provoqué l'ordonnance du 25 novembre dernier, car il avait saisi tous les esprits. Il entraînait la nécessité d'abaisser le droit sur la frontière du Nord et sur toute la partie du littoral qui restait encore assujettie à la taxe spéciale de 1 fr. par hectolitre.

Nous avons obéi à cette nécessité avec la conviction que le haut prix de la houille, en Angleterre, combiné avec la moitié de cette taxe, donnerait encore à nos mines une plus forte garantie de succès que celle qu'on avait voulu leur ménager précédemment.

Mais, en usant de la faculté que la loi nous donnait, en accomplissant le devoir qui, par là même, nous était imposé, nous avons, croyons-nous, agi avec prudence, et en ne perdant de vue aucun des intérêts qui nous sont confiés.

C'est encore par les mêmes motifs que nous soumettons à la Chambre le projet de convertir en loi l'ordonnance qui a réduit à 50 centimes les deux taxes les plus élevées qui se percevaient sur les côtes de l'Ouest et du Nord, et à 15 centimes la taxe qui affectait les importations par terre.

Par là on simplifie le tarif des houilles. Il n'y a plus que deux quotités de droits (30 et 50 c.) pour les importations par mer, qui précédemment en rencontraient trois (30 c., 60 c. et 1 fr.). Il n'y a plus également que deux quotités de droits pour les frontières (10 et 15 c.), tandis que précédemment il y en avait également trois (10, 15 et 30 c.).

Pour montrer les avantages du régime que nous vous prions de maintenir, il nous suffira, Messieurs, d'appeler votre attention sur ces deux faits.

D'abord, l'industrie a reçu un sensible encouragement; elle a pu se pourvoir de combustible par différents modes : les importations se sont accrues, et, si le prix de la houille ne s'est pas abaissé autant que cela était désirable, du moins a-t-il été démontré que ce n'était pas le tarif des douanes qui le maîtrisait, et que le gouvernement avait raison de ne pas sacrifier toutes les ressources du trésor pour satisfaire à des vues purement théoriques.

Ensuite les extracteurs français ont pu voir que le nouveau tarif n'affectait en rien leur position, puisque le prix de la houille se maintenait avantageusement. Ils ont dû reconnaître, au contraire, que l'on avait servi leurs intérêts, en aidant à la rapide propagation de l'emploi de la houille.

Et, s'il fallait une autre preuve du parfait accord des mesures que nous avons prises, avec les progrès de l'extraction en France, nous vous prions de voir le nombre d'entreprises qui se forment tous les jours pour l'exploitation de la houille, le nombre des demandes en concession, et, ce qui est plus concluant encore, l'état des anciennes compagnies.

Nous espérons donc, Messieurs, qu'en reconnaissant la constance de nos efforts pour arriver graduellement au meilleur régime possible, en ce qui concerne les houilles, vous adopterez le projet de loi que nous venons vous soumettre, comme la transaction la plus sage et la plus avantageuse que l'on puisse obtenir aujourd'hui.

PROJET DE LOI.

HOUILLES.

Les 100 kil.

Par mer.	{ Des Sables d'Olonne exclusivement,	{ par navires français. . fr. » 50
	{ à Dunkerque inclusivement.	{ par navires étrangers . 1 00
Par terre	{ De la mer à Halluin exclusivement.	» 50
	{ Par tous les autres points	» 15

Les importations effectuées par la rivière de Meuse et par le département de la Moselle, continueront à ne payer que 10 centimes par hectolitre comble pesant 100 kilogrammes.

VII.

Extrait de l'ordonnance du 23 juillet 1838.

Louis-Philippe, roi des Français,

Vu les ordonnances que nous avons rendues en matière de douanes, savoir :

Le pour

Le 25 novembre 1837, pour modifier le tarif des houilles à l'entrée ;

Vu l'exposé de motifs du 22 mai 1838, par lequel ces diverses dispositions ont été présentées en notre nom, à la Chambre des Députés, sous forme de projet de loi ;

Attendu que ce projet n'a pu être discuté avant la clôture de la session;

Vu l'art. 34 de la loi du 17 décembre 1814;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et au département des finances,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. Nos ordonnances des et 25 novembre 1837, continueront à être exécutées selon leur forme et leur teneur, sauf les modifications ci-après :

Houilles. . . . { crue. — Droits actuels.
 { carbonisée (coke). — Le double des dits droits.

N^o 40.

Arrêté de la députation des États du Hainaut, du 8 décembre 1827, approuvé par le roi des Pays-Bas, le 20 du même mois, déterminant dans quels cas les bateliers transitant par Condé, doivent acquitter le péage du canal d'Antoing.

La députation des États de la province de Hainaut,
Revu l'art. 49 du règlement publié le 1^{er} août 1827, L. 228, pour le service des deux canaux de la Haine;

Prenant en considération que l'arrêté de S. M. du 9 novembre 1826, A. 138, cité en tête du susdit règlement du 1^{er} août, n'est applicable qu'à un cas spécial de navigation intérieure;

Faisant droit aux observations des chambres de commerce de Mons et de Tournay, et après avoir entendu le concessionnaire du canal de jonction;

Arrête :

L'art. 49 du règlement précité du 1^{er} août 1827, L. 228, est révoqué, et remplacé par les dispositions suivantes :

a. Sur le canal de jonction, la hauteur du droit est fixée, d'après l'acte de concession, à raison du tonnage des bateaux, à sept cents par tonneau (n-07), et, à raison de leur chargement réel, à vingt et un cents (n-21), payables au passage devant chacun des bureaux de perception.

b. Les bureaux sont au nombre de deux, et établis aux extrémités du bief de partage, le premier à la 5^e écluse sous Blaton, le deuxième à la 6^e écluse dite de Morlies, sous Maubray, et la perception s'y opère par les soins du concessionnaire, aux termes de l'art. 3.

c. La totalité de ce droit est due au concessionnaire, par tout batelier qui, après avoir navigué sur le canal latéral de la Haine, emprunte le territoire étranger pour rentrer en Belgique par l'Escaut, à moins qu'il ne justifie, par la production de documents suffisants, que sa destination immédiate et exclusive est d'exporter un chargement de charbon pris en Belgique, sur le territoire étranger, par l'un des canaux ou rivières qui y aboutissent, depuis la route de Tournay à Lille jusqu'à la mer.

d. La totalité du droit est due de même, par tout batelier qui, naviguant dans l'Escaut, emprunte le territoire étranger pour rentrer en Belgique par le canal latéral de la Haine, dans les trente jours (toute interruption de navigation déduite), après son passage au bureau des droits de sortie du royaume, placé à la frontière sur l'Escaut à Espain.

e. Le paiement de ces droits doit être effectué lors de la rentrée des bateliers en Belgique au bureau frontière d'Espain, ou à l'écluse d'Antoing sur l'Escaut dans le cas du § c, et, au bureau frontière d'Hensies ou à l'écluse de la Malmaison, sur le canal latéral, dans le cas du § d.

f. La surveillance de la navigation à l'étranger, et le recouvrement des droits indiqués aux §§ c et d, seront opérés conformément à l'art. 3, par les agents du concessionnaire ou avec son assentiment, par les employés de l'administration publique, chargés du service des bureaux frontières d'Hensies et d'Espain, qui recevront, à cet effet, l'autorisation nécessaire.

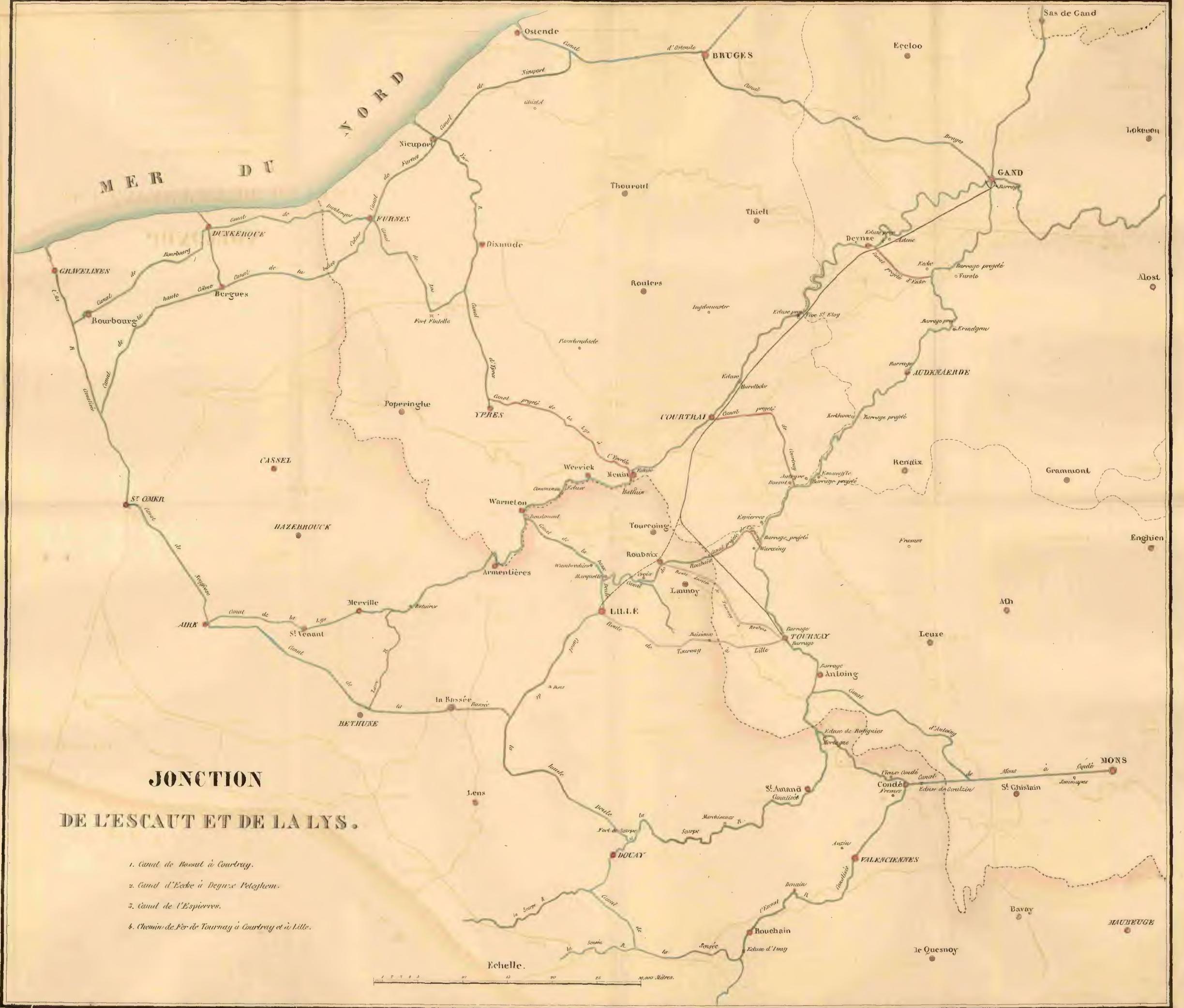
g. Les présentes dispositions réglementaires sont soumises à l'approbation royale, et seront ensuite dûment publiées et affichées, de même que le règlement du 1^{er} août 1827, L. 228.

Ainsi fait, arrêté et ordonné en séance de la députation des États du Hainaut, à Mons, le 8 décembre 1827, L. 144.

Le président, B^{on} M. DE BEECKMAN.

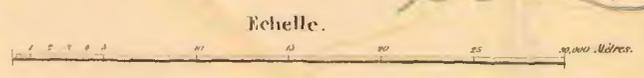
Par la députation,

Le greffier, H. LE BRUN.



JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

1. Canal de Bassat à Courtrai.
2. Canal d'Esbe à Deynze-Peteghem.
3. Canal de l'Espierres.
4. Chemin de Fer de Tournay à Courtrai et à Lille.



(159)

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
Composition de la commission d'enquête	161

EXPOSÉ.

Préambule	163
§ 1 ^{er} . Travail de la commission d'enquête	164
§ 2. Avis des chambres de commerce et des députations provinciales	174
§ 3. Récapitulation	178

ANNEXES.

N ^o 1. Pétition des marchands de charbons et voituriers de Pecq, Warcoing et autres communes riveraines de l'Escaut, contre le projet du canal de l'Espierre	181
N ^o 2. Lettre, en date du 21 août 1838, par laquelle M. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, déclare réduire le péage qui lui serait concédé, à 80 centimes par tonneau à charge, et 20 centimes par tonneau à vide	183
N ^o 3. Observations de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 7 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt	184
N ^o 4. Pétition, en date du 11 juillet 1838, des bourgmestre, échevins, conseillers communaux et notables de la ville de Roulers, en faveur du canal de Bossuyt	185
N ^o 5. Pétition de l'administration locale de la ville de Thielt, en date du 12 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt	186
N ^o 6. Pétition de l'administration communale de Courtray, en date du 13 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt	187
N ^o 7. Rapport fait au conseil provincial de la Flandre occidentale, le 21 juillet 1838, par sa 2 ^e commission, en faveur du canal de Bossuyt et contre les canaux d'Eeke et de l'Espierre	188
N ^o 8. Pétition des rouisseurs de lin de la Lys, en date du 30 août 1838, tendant à ce qu'il soit construit une ou deux écluses sur la Lys	189
N ^o 9. Mémoire lu devant la commission d'enquête, par M. Allard, avocat et propriétaire à Tournay, contre la canalisation de l'Escaut, contre le canal de l'Espierre et contre celui de Bossuyt	192
N ^o 10. Observations présentées à la commission d'enquête, par M. Frion, brasseur à Antoing, contre le projet de M. l'inspecteur Vilquain pour la canalisation de l'Escaut	194
N ^o 11. Observations présentées à la commission d'enquête, par M. Louis Dumortier, échevin, délégué de l'administration communale de Tournay, contre le projet de la canalisation de l'Escaut	197
N ^o 12. Délibération de la chambre de commerce de Tournay, du 1 ^{er} septembre 1838	199
N ^o 13. Observations du délégué de la chambre de commerce de Lille (M. Mimerel)	206
N ^o 14. Observations de M. Verue-Lafiancq, demandeur en concession du canal de Bossuyt, en réponse à l'exposé de M. Mimerel	211
N ^o 15. Observations adressées à la commission d'enquête, par la chambre de commerce et des fabriques de la ville d'Ypres	219
N ^o 16. Observations adressées à la commission d'enquête, au sujet des écluses à établir sur la Lys, par des propriétaires et négociants des communes riveraines de la Lys dans l'arrondissement de Courtray.	221
N ^o 17. Procès-verbaux de l'enquête	223
N ^o 18. Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Gand, du 9 octobre 1838	227
N ^o 19. Avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale, du 30 octobre 1838	228
N ^o 20. Avis de la chambre de commerce et des fabriques à Courtray, du 20 octobre 1838	229
N ^o 21. Avis de la chambre de commerce et des fabriques d'Ypres, du 29 septembre 1838	239
N ^o 22. Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Bruges, du 15 octobre 1838	240
N ^o 23. Avis de la chambre de commerce et des fabriques d'Ostende, du 16 octobre 1838	243
N ^o 24. Avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, du 12 novembre 1838	245
N ^o 25. Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Mons, du 30 septembre 1838	249
N ^o 26. Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Tournay, du 17 octobre 1838	251

(16 -)

(~~267~~)

N° 27. Avis de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut, du 12 novembre 1838	252
N° 28. Lettre de M. Corbisier, du 15 septembre 1838	254
N° 29. Adresse de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, du 12 novembre 1838	255
N° 30. Lettre du ministre des finances, du 7 décembre 1838	256
N° 31. Pétition des extracteurs du couchant de Mons, du 9 janvier 1839.	258
N° 32. Pétition des chambres de commerce de Mons et de Tournay, du 10 janvier 1839	259
N° 33. Tableaux indicatifs du tonnage de la navigation charbonnière vers Dunkerque	260
N° 34. Lettre du préfet du Nord, du 8 mai 1839	261

(16. A)

(N^o 5^{bis}.)

Chambre des Représentants.

SESSION 1838 — 1839.

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

K 10 B

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

CANAL
DE BOSSUYT A COURTRAY,
ET PROJETS CONNEXES.

ENQUÊTE.

Arrêté ministériel du 31 mai 1838.

II.

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE.



Bruxelles,

H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI.

RUE NOTRE-DAME AUX NEIGES.

—
1839.

(111)

CANAL DE BOSSUYT A COURTRAY,

ET PROJETS CONNEXES.

COMPOSITION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

La commission d'enquête instituée pour l'examen du projet du canal de Bossuyt à Courtray et des projets connexes, s'est réunie à Courtray, le 3 septembre 1838.

Plusieurs membres primitivement désignés, n'ayant point accepté et ayant été remplacés par d'autres, la commission s'est trouvée définitivement composée de la manière suivante :

Président ;

M. le comte F. DE MÉRODE, *ministre d'État, membre de la Chambre des Représentants.*

Membres :

MM. BEKE-BEKE, *vice-président de la chambre de commerce d'Ypres ;*

CH. ROUSSELLE, *membre du conseil provincial du Hainaut ;*

VERCRUYSSÉ-BRUNEEL, *membre de la chambre de commerce de Courtray ;*

(Ces 3 membres désignés par la députation de la Flandre occidentale.)

MM. VERGAUWEN-GOETHALS, *à Gand ;*

DE COSTER, *à Gand ;*

REYNTJENS, *notaire et propriétaire, à Audenarde ;*

(Ces 3 membres désignés par la députation de la Flandre orientale.)

MM. DUMON - DUMORTIER, *sénateur, à Tournay;*

DE PUYDT, *colonel du génie, membre de la Chambre des Représentants;*

RAINBEAUX, *propriétaire de mines, à Hornu;*

(Ces 3 membres désignés par la députation du Hainaut.)

MM. GENDEBIEN, ALEXANDRE, *membre de la Chambre des Représentants, ancien membre du gouvernement provisoire;*

DE HAUSSY, *sénateur;*

DU BUS (aîné), *membre de la Chambre des Représentants;*

DESMAISIERES, *membre de la Chambre des Représentants;*

DE SMET, *membre de la Chambre des Représentants;*

ROOMAN, *conseiller à la Cour d'appel de Gand et membre du conseil provincial de la Flandre orientale;*

BÉTHUNE, *bourgmestre de Courtray;*

VAN DEN PEEREBOOM, ERNEST, *conseiller communal de Courtray;*

DEVANDER, *président de la chambre de commerce à Ostende.*

(Ces 9 membres, ainsi que le président, désignés par le ministre des travaux publics.)

(103)

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE.

Exposé.

SOMMAIRE.

Preambule.

§ 1. Travail de la commission d'enquête.

§ 2. Avis des chambres de commerce et des députations provinciales.

§ 3. Récapitulation.

PRÉAMBULE.

Un arrêté du ministre des travaux publics, du 31 mai 1838, a ordonné une enquête sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, et sur les projets connexes.

Le projet du canal de Bossuyt à Courtray, a pour objet d'établir une ligne de jonction de l'Escaut à la Lys, à la hauteur de Courtray.

Les projets connexes, également compris dans l'enquête, étaient :

Celui de la canalisation de l'Escaut et de la Lys ;

Celui du canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem ;

Celui du canal de l'Espierre.

Il y avait en outre connexité entre les quatre projets qui viennent d'être énumérés, et les chemins de fer décrétés, de Gand et de Tournay vers Lille.

L'état des questions à résoudre, telles qu'elles se présentaient au moment où l'enquête a été ordonnée, peut être connu et apprécié par l'arrêté ministériel du 31 mai 1838, ainsi que par l'exposé et le recueil de pièces qui en forment les annexes.

Ces documents ont été imprimés pour faire partie des documents parlementaires. (*Voir* session de 1837-1838, n° 5.)

L'enquête étant aujourd'hui terminée, il convient d'en faire connaître les résultats.

Il ne sera pas inutile de rappeler d'abord en quoi consistent les enquêtes sur les demandes en concession d'ouvrages d'utilité publique.

1° Le projet est déposé à l'examen du public, pendant un mois au moins ou trois mois au plus ;

2° A l'expiration du temps fixé pour le dépôt, il est formé une commission d'enquête, dont le président et une moitié des membres sont nommés par le ministre; la nomination des autres membres appartenant aux députations des conseils provinciaux. Cette commission prend connaissance des observations auxquelles le dépôt du projet a donné lieu; elle entend les ingénieurs et toutes autres personnes qu'elle croit utile de consulter, et donne ses conclusions motivées sur l'utilité publique du projet, la hauteur des droits à percevoir, la durée de leur perception, ainsi que sur les questions posées par le ministre;

3° Le procès-verbal est transmis au ministre qui le communique aux députations des provinces intéressées; celles-ci donnent leur avis, après avoir entendu les chambres de commerce.

L'ensemble de ces renseignements et informations constitue l'enquête exigée par l'arrêté royal du 29 novembre 1836, réglementaire de la loi du 19 juillet 1832.

L'enquête, d'après ce qui a été dit, se divise naturellement en trois parties :

1° Les observations et mémoires provoqués par le dépôt des pièces, antérieurement à la réunion de la commission;

2° La réunion de la commission, les procès-verbaux d'enquête et les documents qui s'y rattachent directement;

3° L'instruction postérieure au travail de la commission, c'est-à-dire, les avis des chambres de commerce et des députations provinciales.

Le cadre du présent exposé se trouve naturellement déterminé par ces trois parties de l'enquête.

L'on peut néanmoins réunir les deux premières dans un même paragraphe, le travail de la commission s'étendant aux mémoires antérieurs à sa réunion.

Il a donc paru convenable d'adopter l'ordre suivant :

§ 1^{er}. *Travail de la commission d'enquête;*

§ 2. *Avis des chambres de commerce et des députations provinciales;*

§ 3. *Récapitulation.*

§ 1^{er}.

TRAVAIL DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Par son exposé du 31 mai 1838, le ministre avait appelé la commission à se prononcer sur deux séries de questions, savoir :

PREMIÈRE SÉRIE.

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

1° Une voie de jonction de l'Escaut à la Lys, est-elle nécessaire?

2° La canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait-elle pas la jonction inutile?

3° Si une jonction est jugée nécessaire, nonobstant la canalisation des deux

rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray, par Mouscron ?

4° Si, nonobstant la communication par chemins de fer, un canal de jonction reste nécessaire, auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence ?

5° Pourrait-il y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt ?

6° En cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, faudrait-il persévérer dans le projet de canaliser l'Escaut et la Lys, conformément au projet de l'inspecteur Vifquain, du 24 décembre 1835; ou bien l'utilité publique n'existerait-elle plus que pour la canalisation d'une seule des rivières, sans faire aucun ouvrage sur l'autre, ou pour la canalisation de l'une des rivières, avec travaux partiels sur l'autre ?

DEUXIÈME SÉRIE.

VOIES DE COMMUNICATION VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD.

1° Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire ?

2° En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille ?

3° Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille, par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray ?

4° Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray ?

5° Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second ?

6° Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray ?

7° Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement ?

8° Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique ?

9° Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises ?

10° Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835 ?

Dans sa première séance, du 3 septembre 1838, la commission a entendu la lecture des pièces dont l'indication suit :

1° Pétition des marchands de charbons et voituriers de Pecq, Warcoing et autres communes riveraines de l'Escaut, contre le projet du canal de l'Espierre (*Annexe n° 1*);

2° Observations de plusieurs membres du conseil provincial du Hainaut, en date du 14 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt ;

3° Requête d'habitants de Pottes et Hérinnes, en faveur du canal de Bossuyt et contre celui de l'Espierre, en date du 9 juillet 1838 ;

4° Lettre, en date du 21 août 1838, par laquelle M. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, déclare réduire le péage qui lui serait concédé, à 80 centimes par tonneau à charge et 20 centimes par tonneau à vide (*Annexe n° 2*);

5° Observations, en date du 25 juin 1838, faites en faveur du canal de Bossuyt à Courtray, par deux membres de la chambre de commerce d'Ypres ;

6° Observations favorables au même projet, faites sous la date du 5 juillet 1838, par des brasseurs, fabricants d'huile et cultivateurs de la commune de Gheluwe ;

7° Mêmes observations faites sous la date du 7 juillet 1838, par des cultivateurs, fabricants d'huile et brasseurs de la commune de Meulebeek ;

8° Observations dans le même sens, de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 7 juillet 1838 (*Annexe n° 3*);

9° Pétition, en date du 11 juillet 1838, des bourgmestre, échevins, conseillers communaux et notables de la ville de Roulers, en faveur du canal de Bossuyt (*Annexe n° 4*);

10° Pétition dans le même sens, de l'administration locale de la ville de Thielt, en date du 12 juillet 1838 (*Annexe n° 5*);

11° Pétition, en date du 12 juillet 1838, des marchands de charbons, chaux-fourniers, brasseurs, fabricants d'huile, savonniers et habitants de la ville de Wervicq, en faveur du canal de Bossuyt ;

12° Pétition dans le même sens, de l'administration communale de Courtray, en date du 13 juillet 1838 (*Annexe n° 6*);

13° Pétition du 14 juillet 1838, des cultivateurs, brasseurs et fabricants d'huile de Moorslede, en faveur du canal de Bossuyt ;

14° Rapport fait au conseil provincial de la Flandre occidentale, le 21 juillet

let 1838, par sa 2^e commission, en faveur du canal de Bossuyt et contre les canaux d'Eske et de l'Espierre (*Annexe n° 7*);

15^o Pétition des rouisseurs de lin de la Lys, en date du 30 août 1838, tendant à ce qu'il soit construit une ou deux écluses sur la Lys (*Annexe n° 8*).

La lecture des pièces étant terminée, la commission entend successivement :

M. Allard, avocat et propriétaire à Tournay ;

M. Duponthois, propriétaire à Tournay ;

M. Frion, brasseur à Antoing ;

M. Louis Dumortier, échevin délégué de l'administration communale de Tournay ;

M. Gilson, président de la chambre de commerce de la même ville ;

Enfin, M. Mimerel, délégué de la chambre de commerce de Lille.

M. *Allard* lit un mémoire contre la canalisation de l'Escaut, contre le canal de l'Espierre et contre celui de Bossuyt à Courtray (*Annexe n° 9*).

M. *Frion* combat le projet de la canalisation de l'Escaut, tel qu'il a été présenté par M. l'inspecteur Vifquain. Il arrive à cette conclusion qu'il est impossible d'admettre le projet de la canalisation et qu'il y a urgence d'insister pour la construction d'une écluse vers Escanaffles (*voir Annexe n° 10*).

M. *Louis Dumortier* présente des observations assez développées contre le projet de la canalisation, projet auquel l'administration dont il est le mandataire, forme opposition ; il admet toutefois qu'il serait utile de faire certains travaux de perfectionnement en faveur de la navigation.

Quant aux canaux de jonction, M. Dumortier les considère comme sans utilité, en présence des chemins de fer décrétés ; mais, si on pensait qu'il fallût un canal, ce serait celui de Bossuyt auquel il faudrait s'arrêter de préférence. Pour ce qui est du canal de l'Espierre, il est une superfétation, s'il ne doit servir qu'aux approvisionnements de Roubaix, et, s'il a un but plus étendu, il devient d'une rivalité dangereuse pour les canaux belges (*voir Annexe n° 11*).

M. *Gilson*, président et délégué de la chambre de commerce de Tournay, se prononce pour la canalisation de l'Escaut et pour les canaux de l'Espierre et de Bossuyt ; il produit une délibération en ce sens de la chambre qu'il représente (*voir Annexe n° 12*).

M. *Mimerel*, à la demande du ministre des travaux publics, a consigné dans une note jointe au présent rapport (*voir Annexe n° 13*), les développements présentés par lui devant la commission d'enquête.

L'ordre du travail de M. Mimerel est le suivant :

1^o Importance de la navigation de la Scarpe ;

2^o Frais de la Scarpe ;

3^o Examen des questions posées par le ministre.

Importance de la navigation de la Scarpe.

En 1837, la navigation de la Scarpe et de la Deule s'est élevée à 337,000 tonneaux, dont plus des deux tiers en charbon.

Le bassin manufacturier de Roubaix réclame près de 100,000 tonneaux de charbon.

Frais de la Scarpe.

Voici à cet égard les données établies par M. Mimerel :

La distance de Mons à Mortagne est de	37,000	mèt.
Les droits de péage par tonneau . . . fr. »	61	
Halage	» 28	
	<u> </u>	» 89
De Mortagne à Lille, la distance est de	87,000	mèt.
Droits	» 91	
Halage	1 02	
	<u> </u>	1 93
De Mons à Lille, 15 jours au batelier	» 75	
Déboursés de Mons à Lille	3 57	
	<u> </u>	124,000
Distance	124,000	mèt.
Ainsi les frais et déboursés, de Mons à Lille, sont de fr.	3 57	

Quant aux questions posées par le ministre, M. Mimerel a cru pouvoir se renfermer dans celles de la seconde série, qui concernent plus spécialement le canal de l'Espierre.

1^{re} QUESTION. — Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire?

M. Mimerel la résout affirmativement, en se fondant principalement sur ce que les dernières ordonnances de douane, par les facilités qu'elles apportent à l'introduction en France des charbons anglais, ont eu pour résultat immédiat de diminuer, le long du littoral, la consommation des charbons belges.

2^e QUESTION. — En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille?

M. Mimerel résout cette question négativement, en posant des chiffres desquels il résulte que le chemin de fer serait plus cher que la voie fluviale de la Scarpe, de fr. 3-17 au tonneau.

3^e QUESTION. — Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille, par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray?

Solution négative, par des chiffres desquels il résulte que la voie de Courtray serait plus chère que celle de la Scarpe, de fr. 1-40 au tonneau.

4^e QUESTION. — *Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray?*

Les frais, par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, seraient, suivant M. Mimerel, pour le trajet de Mons à Lille, de fr. 3-60 au tonneau, tandis que, par la Scarpe, ils sont de fr. 3-57, ce qui veut dire parité entre les deux voies. De cette parité naîtra une lutte qui amènera nécessairement une diminution dans les frais de transport.

Pour Roubaix, au contraire, la voie de l'Espierre offrirait sur celle de la Scarpe, un avantage de fr. 1-86 au tonneau.

5^e QUESTION. — *Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second?*

Suivant M. Mimerel, le canal de l'Espierre offre sur celui de Bossuyt : pour Lille, 8 jours et fr. 1-38 en moins au tonneau ; pour Roubaix, 10 jours et fr. 3-26 en moins au tonneau.

Comme il n'est pas possible que, sur ces points, il y ait concurrence entre les deux canaux, il est évident que, si le canal de Bossuyt se construit, ce ne saurait être en vue de l'approvisionnement de la France.

6^e QUESTION. — *Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray?*

Cette question est résolue implicitement par ce qui a été dit sur la précédente.

7^e QUESTION. — *Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement?*

M. Mimerel résout cette question négativement, sous le double rapport de l'intérêt militaire et du détournement éventuel des eaux sur le territoire français.

8^e QUESTION. — *Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique?*

Cela ne serait possible qu'autant qu'il y eût à Lille ou à Roubaix une industrie similaire à celle de la Belgique.

Or, c'est ce qui n'existe, ni pour le tissage, ni pour la filature.

Mais, y eût-il concurrence, elle ne serait dangereuse que si le charbon revenait à meilleur marché à Lille qu'à Gand.

Les chiffres de M. Mimerel font voir qu'il y a, en faveur de Gand, une différence de fr. 2-37.

A Courtray, le prix sera le même qu'à Roubaix, mais cela est sans importance,

9^e QUESTION. — *Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises ?*

Les chiffres posés par M. Mimerel conduisent à cette conséquence que la voie des Flandres aurait sur celle de la Scarpe, un avantage de fr. 2-30 et, sur celle de l'Espierre, un avantage de fr. 2-33, différences bien suffisantes pour rassurer complètement les intérêts belges.

10^e QUESTION. — *Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835 ?*

M. Mimerel résout cette question négativement.

Dans sa seconde séance, celle du 4 septembre 1838, la commission d'enquête a entendu M. Verrue-Lafrancq, demandeur en concession du canal de Bossuyt à Courtray, dans ses observations contre le canal de l'Espierre, en réponse à l'exposé de M. Mimerel.

Les observations de M. Verrue-Lafrancq, comme celles de M. Mimerel, ont, à la demande du ministre des travaux publics, été consignées dans une note jointe au présent rapport (*voir Annexe n° 14*).

Il convient de les analyser dans l'ordre suivi pour l'exposé de M. Mimerel.

Frais de la Scarpe.

Les chiffres que M. Verrue-Lafrancq oppose à ceux de M. Mimerel, ont pour résultat de porter les frais et déboursés du parcours de Mons à Lille, par la Scarpe, à fr. 2-29³⁵, au lieu de fr. 3-57.

2^o *En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille ?*

M. Verrue-Lafrancq se trouve d'accord avec M. Mimerel pour résoudre cette question négativement ; il pose néanmoins d'autres chiffres qui tendent à placer le chemin de fer dans des conditions de concurrence plus désavantageuses encore par rapport à la Scarpe.

3^o *Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille, par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray ?*

M. Verrue-Lafrancq résout cette question négativement, comme l'a fait M. Mimerel, mais par d'autres chiffres qui donnent à la Scarpe sur le canal de Bossuyt un avantage de fr. 1-69⁴⁰ au lieu de fr. 1-40.

Il fait observer qu'il n'a jamais entendu faire concurrence à la Scarpe.

4^o *Le but de la communication avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray ?*

Suivant M. Verrue-Lafrancq, les frais, pour le trajet de Mons à Lille, seraient, par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, de fr. 3-01⁵, et, par la Scarpe de fr. 2-29³⁵; donc différence en faveur de la Scarpe, de fr. 0-71⁸⁰.

(M. Mimerel trouve, pour la première de ces voies, fr. 3-60 et pour la seconde fr. 3-57, c'est-à-dire des sommes à peu près égales.)

Pour la destination de Roubaix, M. Verrue-Lafrancq trouve au canal de l'Espierre un avantage sur la Scarpe de fr. 1-10⁴⁰, au lieu de fr. 1-86, chiffre de M. Mimerel.

M. Verrue-Lafrancq admet que les canaux de l'Espierre et de Roubaix atteignent mieux que celui de Bossuyt le but de la communication économique avec le centre du département du Nord; mais il conteste que, pour la destination de Lille, ces canaux soient dans de meilleures conditions que la Scarpe, tandis que, pour la destination de Roubaix, l'avantage serait presque toujours balancé par l'intermittence de la navigation de l'Escaut.

5° *Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second?*

M. Verrue-Lafrancq admet que, dans les termes ordinaires, le canal de Bossuyt ne peut pas concourir avec la Scarpe; mais il pose en fait que le canal de Bossuyt profiterait des interruptions de navigation sur la Scarpe, de la même manière que la Lys en profite aujourd'hui, et qu'en tout temps, la concurrence serait possible sur la haute Lys belge.

Le canal de l'Espierre enlèverait à celui de Bossuyt cette chance de produits, puisqu'il permettrait d'arriver sur la haute Lys, avec une économie de dépenses, de 4 centimes pour Menin, et de quantités plus fortes pour Wervicq, Commines, Warneton et le Pont-Rouge. De plus, une réduction de péages sur les canaux de l'Espierre et de Roubaix permettrait même d'arriver jusqu'à Courtray et Harlebeek, à moindres frais que par le canal de Bossuyt, d'où M. Verrue tire la conclusion que les canaux de l'Espierre et de Roubaix font obstacle à l'établissement du canal de Bossuyt.

6° *Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray?*

M. Verrue-Lafrancq s'attache à réfuter certaines assertions de M. Mimerel, sans prendre de conclusions sur la question posée.

7° *Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement?*

Sans s'arrêter aux deux points examinés par M. Mimerel, M. Verrue-Lafrancq soutient que, puisqu'il est prouvé que le canal de l'Espierre doit faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, il n'y a pas lieu d'examiner s'il présenterait, par lui-même, des motifs de refus.

8° *Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique?*

M. Verrue-Lafrancq pose des chiffres desquels il tire cette conséquence que, s'il convenait à la France d'abaisser son droit d'entrée, les charbons belges arriveraient à Roubaix, par le canal de l'Espierre, à des prix inférieurs à ceux auxquels ils pourraient arriver à Gand par l'Escaut, et, à Courtray, par le canal de Bossuyt.

9° *Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises?*

M. Verrue-Lafrancq penche pour l'affirmative; il invoque à cet égard les réductions successives du péage demandé pour le canal de l'Espierre; il cite une carte de l'ingénieur français Cordier, sur laquelle est indiqué un projet de canal d'Hazebrouck à Bergues, projet que la France mettrait à exécution, aussitôt après la jonction de l'Escaut à la Deule par Roubaix.

Se résumant, M. Verrue pense que le canal de l'Espierre serait nuisible au Hainaut, en faisant obstacle à l'établissement du canal de Bossuyt; qu'il nuirait également à la Belgique entière, le seul but du canal projeté étant de lui enlever une grande partie de sa navigation intérieure, et notamment celle du Hainaut sur Dunkerque.

La commission d'enquête a terminé ses opérations, en mettant aux voix les deux séries de questions posées par le ministre (voir les procès-verbaux de ses séances, *Annexe n° 17*).

PREMIÈRE SÉRIE.

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

1° *Une voie de jonction de l'Escaut à la Lys, est-elle nécessaire?*

Cette question est résolue affirmativement, par 15 voix contre 4.

2° *La canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait-elle pas la jonction inutile?*

Cette question est résolue négativement, par 14 voix contre 5.

3° *Si une jonction est jugée nécessaire, nonobstant la canalisation des deux rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray, par Mouscron?*

Cette question est résolue négativement par 15 voix contre 2. MM. Rooman et Vergauwen se sont abstenus, n'étant pas assez éclairés.

4° *Si, nonobstant la communication par chemins de fer, un canal de jonction reste nécessaire, auquel des deux tracés, d'Ecke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence?*

Cette question est résolue en faveur du tracé de Bossuyt à Courtray, par 16 voix contre 3.

5° *Pourrait-il y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt ?*

La commission délibérant si elle maintiendra cette question, se prononce négativement par 10 voix contre 9.

6° *En cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, faudrait-il persévérer dans le projet de canaliser l'Escaut et la Lys, conformément au projet de l'inspecteur Vifquain, du 24 décembre 1835; ou bien, l'utilité publique n'existerait-elle plus que pour la canalisation d'une seule des rivières, sans faire aucun ouvrage sur l'autre, ou pour la canalisation de l'une des rivières, avec travaux partiels sur l'autre ?*

La commission décide affirmativement, par 17 voix contre 2, qu'en cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, il faut persévérer dans la canalisation de l'Escaut, avec travaux partiels sur la Lys. Trois membres ont ajouté à leur vote affirmatif, la condition que les travaux soient exécutés par l'État.

DEUXIÈME SÉRIE.

VOIES DE COMMUNICATION VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD.

1° *Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire ?*

M. De Haussy propose l'amendement suivant :

Le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher : 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge.

Cet amendement est adopté par 13 voix contre 6.

La question amendée étant mise aux voix, 7 voix répondent *oui* et 7 voix répondent *non*.

MM. Rooman, De Coster, Reyntjens, Vergauwen et Desmaisières se sont abstenus, parce qu'il ne leur était pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aurait pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise en faveur de l'industrie française.

2° *En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille ?*

Cette question est résolue négativement par 15 voix contre 4.

3° *Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin*

de fer de Tournay à Lille, par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray?

Cette question est résolue négativement par 17 voix contre 2.

4° Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray?

Cette question est résolue affirmativement par 18 voix contre 1.

5° Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second?

Cette question est résolue négativement par 12 voix contre 7.

6° Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray?

La solution donnée à la 5° question rend la 6° question sans objet.

7° Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement?

7 membres répondent *oui*; 7 membres répondent *non*; 5 membres s'abstiennent.

8° Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique?

7 membres répondent *oui*; 7 membres répondent *non*; 5 membres s'abstiennent.

9° Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises?

La commission décide, par 10 voix contre 9, que cette question ne sera pas mise aux voix, vu l'amendement adopté à la première question.

10° Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835?

La commission décide qu'il n'y a pas lieu de s'occuper de cette question.

§ 2.

AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE ET DES DÉPUTATIONS PROVINCIALES.

L'instruction qui avait été réunie dans une enquête commune aux trois provinces, s'est trouvée divisée par les demandes d'avis adressées aux autorités provinciales.

Flandre orientale.

La chambre de commerce de Gand (voir son avis du 9 octobre 1838, *Annexe* n° 18) considère les deux canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre comme devant faire à la Flandre orientale un tort à peu près égal, sans pouvoir lui apporter aucun avantage.

La chambre pense, en outre, que la canalisation de l'Escaut et de la Lys ferait cesser les motifs d'après lesquels l'établissement des deux canaux est désiré dans d'autres provinces.

La députation permanente du conseil provincial (voir son avis du 30 octobre 1838, *Annexe* n° 19) pense que le canal de l'Espierre serait nuisible à la Belgique, en ce qu'il établirait un moyen d'écoulement plus facile vers la France, du charbon du Hainaut, élément indispensable à diverses branches d'industrie en Belgique ;

Qu'on doit préférer au canal de Bossuyt à Courtray la canalisation de l'Escaut et de la Lys ;

Qu'après la canalisation de ces deux rivières, il y aura lieu de soumettre le projet du canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem, à un nouvel examen.

Flandre occidentale.

La chambre de commerce et des fabriques de Courtray (voir son avis du 20 octobre 1838, *Annexe* n° 20) fait l'historique de ce qui s'est passé dans l'enquête et tire des votes de la commission des déductions sur lesquelles elle fonde le triomphe le plus complet de la cause qu'elle défend.

Elle rappelle l'amendement apporté par la commission à la question de savoir si une voie nouvelle vers le centre du département du Nord est devenue nécessaire, amendement tendant à ce que le gouvernement prenne des mesures pour empêcher les canaux de l'Espierre et de Roubaix de faire concurrence :

1° A ceux des Flandres, en ce qui concerne la navigation vers Dunkerque ;

2° A celui de Bossuyt, en ce qui concerne le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge.

Le partage des votes sur l'article ainsi amendé, paraît à la chambre de commerce impliquer le rejet du canal de l'Espierre, avec d'autant plus de raison que les cinq membres qui se sont abstenus, l'ont fait parce qu'il ne leur était pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aurait pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise en faveur de l'industrie française.

De plus, la chambre pose en fait que l'amendement voté est impraticable, et, comme il n'a pu entrer dans la pensée de ses auteurs de mettre aux mains du gouvernement un moyen impraticable, les votes affirmatifs sur la question doivent être considérés comme négatifs.

Se résumant, la chambre pense que le canal de l'Espierre a été complètement repoussé.

La chambre de commerce d'Ypres (voir son avis du 29 septembre 1838, *Annexe n° 21*) se prononce contre le canal de l'Espierre, sans déduire ici les motifs de son opinion.

La chambre de commerce de Bruges (voir son avis du 15 octobre 1838, *Annexe n° 22*) est favorable au projet du canal de Bossuyt vers Courtray; elle donnerait cependant la préférence à un canal d'Espierres vers Menin, direction qui atteindrait le même but que celle de Bossuyt sur Courtray, et aurait, en outre, l'inappréciable avantage de former une bonne ligne de défense contre la fraude.

Quant au canal de l'Espierre, la chambre en admet le principe à une forte majorité, mais avec cette restriction qu'il serait établi en petite section.

La chambre de commerce d'Ostende (voir son avis du 16 octobre 1838, *Annexe n° 23*), après diverses observations entièrement contraires au canal de l'Espierre, conclut en se référant à son avis du 8 novembre 1834.

La députation permanente du conseil provincial (voir son avis du 19 novembre 1838, *Annexe n° 24*) commence par déclarer que son opinion est toute favorable au canal de Bossuyt et, en même temps, toute défavorable au canal de l'Espierre.

Après avoir fait ressortir les avantages du canal de Bossuyt, la députation passe à l'examen de la question du canal de l'Espierre.

Ce canal lui paraît devoir être repoussé par les motifs suivants :

1° Les extracteurs de houille n'ont rien à gagner au canal de l'Espierre, puisque, pour le marché de Lille, de l'aveu de M. Mimerel, l'Espierre serait plus cher que la Scarpe ;

2° La possibilité pour la France de se servir du canal de l'Espierre, pour réaliser le projet de l'ingénieur français Cordier, *de jeter sur une ville quelconque du département du Nord, les eaux de toutes les rivières, comme aussi de faire suspendre la navigation de l'Escaut et de la Lys en Belgique* ;

3° En favorisant le canal de l'Espierre, on mettrait en péril l'exécution du canal de Bossuyt ; cette concurrence doit être soigneusement écartée.

Hainaut.

La chambre de commerce de Mons (voir son avis du 30 septembre 1838, *Annexe n° 35*) fait remarquer que la question de l'utilité publique du canal de l'Espierre, sur laquelle la commission d'enquête s'est partagée, eût été résolue à une forte majorité, si les cinq membres de la Flandre orientale, qui se sont abstenus, n'avaient pas craint 1° que le canal n'eût des conséquences funestes pour l'industrie gantoise ; 2° que son exécution ne vînt enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins éloigné, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises,

La chambre de commerce de Mons s'attache donc à discuter ces deux points.

Elle pose en fait que, lorsque les travaux d'amélioration de l'Escaut seront

terminés, l'hectolitre de charbon coûtera à Gand, de 20 à 30 centimes de moins qu'à Roubaix.

Quant à la navigation vers Dunkerque, si elle devait être enlevée à la Belgique par une voie française, ce ne pourrait être que par la Scarpe.

La chambre de commerce de Tournay (voir son avis du 17 octobre 1838, *Annexe n° 26*) s'attache à un seul point, le motif qui a déterminé l'abstention des membres de la commission d'enquête appartenant à la Flandre orientale. Elle cherche à établir que les appréhensions de ces membres de la commission ne sont nullement fondées.

La députation permanente du conseil provincial du Hainaut (voir son avis du 12 novembre 1838, *Annexe n° 27*) appuie les projets des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre, ainsi que les améliorations projetées à la navigation de l'Escaut et de la Lys.

A l'égard du canal de l'Espierre en particulier, elle insiste sur les considérations suivantes :

1° Utilité de ce canal comme voie de débouché pour les produits pondéreux du Hainaut, surtout en présence des modifications apportées au tarif français sur les houilles, et du développement des exploitations charbonnières en France;

2° Des particuliers s'offrent pour exécuter le canal de l'Espierre, sans qu'il en coûte rien à l'État;

3° Ce canal ne nuira, ni au canal de Bossuyt, ni à la navigation des Flandres, ni à l'industrie gantoise;

4° L'intérêt des concessionnaires des canaux français peut seul s'opposer à sa construction;

5° Si des craintes pouvaient encore exister, l'amendement adopté par la commission suffirait pour les faire entièrement disparaître.

Il a paru convenable de joindre aux documents de l'enquête sept pièces qui en sont indépendantes, mais dont la production peut être utile pour compléter les renseignements.

Ce sont :

1° Une lettre de M. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, du 15 septembre 1838 (*Annexe n° 28*);

2° Une pétition au roi, en date du 12 novembre 1838, dans laquelle la députation provinciale de la Flandre occidentale fait connaître les vœux du conseil, pour le canal de Bossuyt et contre le canal de l'Espierre (*Annexe n° 29*);

3° Une lettre du ministre des finances, du 7 décembre 1838, dans laquelle la question des canaux de l'Espierre et de Bossuyt est traitée sous le rapport de l'influence qu'ils peuvent exercer sur les recettes du canal d'Antoing (*voir Annexe n° 30*);

4° Une pétition des extracteurs du couchant de Mons, en date du 9 janvier 1839, demandant une solution au sujet du canal de l'Espierre (*Annexe n° 31*);

5° Une pétition dans le même sens, des chambres de commerce de Mons et de Tournay, en date du 9 janvier 1839 (*Annexe n° 32*);

6° Un tableau indicatif du tonnage de la navigation vers Dunkerque (*voir Annexe n° 33*).

Ce tableau, dressé d'après le registre de passage tenu à la nouvelle écluse de Furnes, à Nieupoort, fait connaître qu'on a transporté vers Dunkerque, par les canaux des Flandres :

En 1835	63,207	tonneaux.
1836	33,403	id.
1837	48,917	id.
1838	36,876	id.

Ces chiffres, sur lesquels il importe d'être fixé, ne se trouvent dans aucun des documents de l'enquête.

7° Une lettre du préfet du Nord, du 8 mai 1839, qui constate que les droits de navigation ont cessé d'être perçus aux écluses de Gœulzin et de Rodignies (*Annexe n° 34*).

§ 3.

RÉCAPITULATION.

La commission d'enquête avait à se prononcer sur deux séries de questions, l'une relative à la *jonction de l'Escaut et de la Lys*, l'autre concernant les *voies de communication vers le centre du département du Nord*.

PREMIÈRE SÉRIE.

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

La commission d'enquête a émis l'avis :

1° Qu'une voie de jonction de l'Escaut et de la Lys est nécessaire;

2° Que la canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait pas la jonction inutile;

4° Qu'on ne peut considérer la jonction comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, bien qu'ils comprennent une ligne de Tournay à Courtray par Mouscron;

4° Que, pour le canal de jonction, il faut préférer le tracé de Bossuyt à Courtray, à celui d'Eeke à Deynze;

5° Qu'en cas d'exécution du canal de jonction, soit par Bossuyt, soit par Eeke, il faut persévérer dans la canalisation de l'Escaut, avec travaux partiels sur la Lys.

Dans la Flandre orientale, la chambre de commerce de Gand et la députation provinciale se sont prononcées contre le canal de Bossuyt, mais elles ont appuyé le projet de la canalisation des deux rivières.

Dans la Flandre occidentale et dans le Hainaut, les autorités consultées se sont trouvées d'accord avec la commission d'enquête, pour appuyer l'exécution du canal de Bossuyt.

DEUXIÈME SÉRIE.

VOIES DE COMMUNICATION VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD.

La question de l'établissement d'une voie nouvelle, vers le centre du département du Nord, a conduit la commission d'enquête à adopter un amendement tendant à ce que, dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, des réserves soient faites, dans le double but de conserver aux Flandres la navigation vers Dunkerque, et de maintenir le canal de Bossuyt en possession du marché de la haute Lys belge.

Lorsque la question ainsi amendée fut mise aux voix, il y eut partage des membres votants, et cinq membres s'abstinrent, parce qu'il ne leur était pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aurait pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française.

La commission décida ensuite :

1^o Qu'on ne peut considérer le chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, comme remplissant l'objet de faciliter l'écoulement des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord ;

2^o Que ce but ne peut être atteint par le canal de Bossuyt ;

3^o Qu'il le serait par les canaux de l'Espierre et de Roubaix ;

4^o Que les canaux de l'Espierre et de Bossuyt ne sont pas dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle au second.

Sur les questions de savoir :

« Si le canal de l'Espierre présenterait, par lui-même, des inconvénients assez graves, pour que l'on dût renoncer à son établissement ? »

» S'il aurait pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique ? »

Il y a eu le même partage et les mêmes abstentions que sur la question de l'établissement d'une voie nouvelle vers le centre du département du Nord.

Dans la Flandre orientale, le canal de l'Espierre, de même que celui de Bossuyt, a été repoussé comme contraire aux intérêts de la province.

Dans la Flandre occidentale, le canal de l'Espierre n'a obtenu d'appui que de la chambre de commerce de Bruges, dont encore l'avis est restrictif quant aux dimensions du canal.

Dans le Hainaut, l'exécution du canal de l'Espierre est réclamée avec instance par les chambres de commerce de Mons et de Tournay et par la députation provinciale.

En résumé donc, la Flandre orientale est contraire à tous les canaux de jonction, mais favorable aux travaux de canalisation sur ces deux rivières ; elle veut le maintien de la navigation par Gand, avec des facilités nouvelles.

La Flandre occidentale veut le canal de Bossuyt, mais en même temps l'exclusion du canal de l'Espierre.

Le Hainaut demande le canal de l'Espierre, le canal de Bossuyt et les travaux d'amélioration sur les deux rivières.

La commission d'enquête composée d'éléments pris dans les trois provinces, n'a pu mettre un terme aux divergences d'opinions qui les séparent, puisqu'elle s'est elle-même trouvée partagée sur la question la plus importante, celle du canal de l'Espierre.

Trois questions principales demandent une solution.

Ce sont :

- 1° Celle des améliorations à apporter au régime de l'Escaut et de la Lys ;
- 2° Celle du canal de Bossuyt ;
- 3° Celle du canal de l'Espierre.

C'est dans la dernière que les difficultés les plus sérieuses se trouvent réunies.

Comme voie nouvelle de débouché vers le centre du département du Nord, le canal de l'Espierre est d'une supériorité non contestée, reconnue par la commission d'enquête.

Pour Roubaix, Tourcoing et les localités environnantes, il assure, de l'aveu même des adversaires du projet, une économie notable sur les prix actuels de transport.

Pour Lille, il sera en concurrence avec la Scarpe, ce qui promet une réduction dans les prix, même pour ce marché.

Aussi c'est bien moins en niant son utilité, qu'en insistant sur les inconvénients possibles de son exécution, que l'on combat le projet.

On allègue principalement :

1° Le préjudice qui résulterait de son établissement pour le canal de Bossuyt ;

2° La perte éventuelle de la navigation charbonnière vers Dunkerque, navigation dont la France se trouverait dotée au détriment de la Belgique ;

3° Les conséquences qui pourraient résulter, pour l'industrie gantoise, de l'abaissement du prix du charbon à Roubaix et dans les localités environnantes.

La concession du canal ne serait donc possible, que s'il était démontré que ces inconvénients n'existent pas, ou bien qu'il peut y être porté remède.

ANNEXES.

N^o 1.

Pétition des marchands de charbons et voituriers de Pecq, Warcoing et autres communes riveraines de l'Escaut, contre le projet du canal de l'Espierre.

MESSIEURS,

Nous soussignés, marchands de charbons et voituriers de Pecq, Warcoing, Pont-à-Chin, Esquelmes et Hérisson, pendant l'ouverture d'une enquête solennelle sur quelques projets de canalisation, et notamment sur le projet du canal de l'Espierre, à l'occasion duquel nos intérêts les plus vitaux vont se débattre, et dont la solution doit, ou maintenir notre bien-être et notre prospérité actuelle, ou nous plonger dans une subite et terrible ruine, nous prenons la respectueuse confiance de vous exposer quels sont nos véritables intérêts, quels sont les intérêts nationaux de notre état, petit en territoire, mais grand d'avenir, si la Belgique fait fructifier tout ce dont elle est pourvue et ce que la nature de sa position commande de créer.

Le projet de canal de l'Espierre doit nous être fatal et ruineux pour notre commerce de rivage et pour nos établissements; il serait destructif de notre roulage local et de tous les droits acquis pendant des siècles, et cela, *sans aucune nécessité*, puisque nos communications par eau sont déjà si multipliées avec la France; *sans aucune utilité générale*, puisque dans l'actualité nous fournissons les charbons à Roubaix, Tourcoing, et environs; *sans justice*, puisque le creusement de ce canal postposerait évidemment les intérêts belges aux intérêts français.

Or, vous le savez, Messieurs, et vous le mettez tous les jours en pratique, la justice est le principe et le fondement de l'État belge, le principe de l'utilité n'en est que le corollaire, et cette justice est aussi le fondement du bien-être et de la sécurité publique, elle est établie comme égalité pour tous les nationaux, avec la sublime mais unique mission d'apprécier tous les droits et de conserver ou rendre à chacun le sien.

Il est vrai que quelques spéculateurs avides, tant belges que français, soutiennent l'utilité de ce canal qu'ils qualifient de canal de débouché; mais cette utilité se concentre dans un petit nombre de Belges intéressés, cette utilité serait presque toute française, et cette utilité ainsi comprise, et telle qu'elle est réellement, serait une souveraine injustice pour la masse des Belges; cette qualification d'un canal de débouché n'est, dans l'hypothèse de notre position territoriale et de notre navigation, qu'une dérision, puisque les débouchés actuels vers la France suffisent amplement aux besoins de l'exportation: 1^o par Condé, sur l'Escaut; 2^o par la Scarpe, à St-Amand; 3^o par la Lys, à Menin; 4^o par Furnes, Nieuport ou Ostende, à Dunkerque.

La France, a-t-on dit, a décrété le prolongement du canal de Roubaix; en y procédant, elle a mis en quelque sorte la Belgique en demeure d'entamer à son tour les travaux à exécuter sur son territoire. Cela prouve que ce n'est qu'un intérêt privé, un intérêt largement français qui provoque et sollicite ce canal; mais vous, Messieurs, qui présidez aux intérêts présents et futurs de la Belgique, et en particulier de notre province, vous ne sacrifierez point les intérêts généraux de notre province et des provinces voisines, pour ne favoriser qu'une minime portion; vous éclairerez le gouvernement qui ne peut se méprendre, et qui entre l'intérêt belge ou français optera pour la Belgique.

Le gouvernement néerlandais comprenant parfaitement les intérêts de nos localités, avait rejeté le canal de Roubaix, comme antinational, et il avait ainsi bien mérité nos félicitations et celles des Flandres. Nous désirons bien vivement, Messieurs, que, pénétrés des véritables intérêts de nos rives, qui s'identifient avec les intérêts généraux de la jeune nationalité belge,

vous rejetez aussi ce canal comme antinational : il est inutile de répéter que le canal de l'Espierre nuirait grandement à la navigation intérieure des canaux, fleuves et rivières du pays, et porterait le plus grand préjudice à nos exportations maritimes.

D'ailleurs, cette voie plus courte, que l'on voudrait ouvrir pour faciliter l'exportation de nos houilles vers l'étranger, est-elle à faire dans un temps où les extracteurs eux-mêmes attribuent la cherté de ce combustible à l'insuffisance de l'extraction, et ne doit-on pas craindre de voir se reproduire, avec plus d'intensité, les demandes de prohiber la houille à la sortie, et la libre entrée des houilles anglaises ?

Pour ces motifs, et convaincus que la question de progression commerciale n'a pas été rationnellement traitée jusqu'ici, et, conséquemment, qu'aucune solution satisfaisante n'en a pu être donnée sur le projet du canal de l'Espierre, nous prenons la respectueuse confiance de vous adresser, à ce sujet, les observations qui nous ont paru dignes de votre attention, eu égard à notre province.

Ce canal, a-t-on encore dit, est réclamé depuis long-temps par de nombreuses et puissantes industries; mais on ne dit pas si les industries sont belges ou françaises.

Nous croyons qu'à l'exception de celles de Mons et de Tournay, elles sont françaises. Cependant, voyons si Mons et Tournay ont réellement intérêt à l'exécution d'un aussi dispendieux travail.

Pour que l'industrie de Mons eût un besoin réel de ce canal, il faudrait qu'il lui ouvrît des débouchés qu'elle n'a pas, ou qu'il écartât des obstacles à sa concurrence avec une industrie étrangère; or elle n'est en contact ni avec l'un ni avec l'autre point : elle fournit exclusivement les charbons aux cités populeuses et industrielles du département du Nord, à une grande infériorité de prix sur les charbons français et anglais. et elle ne ferait pas davantage avec le canal. Donc évidemment, la voie d'écoulement n'est pas en défaut, et l'industrie montoise n'est nullement en dessous d'une concurrence étrangère.

Les mêmes objections sont applicables à l'industrie tournaisienne, à l'exception cependant qu'elle ne peut faire le même usage de la navigation de la Scarpe pour approvisionner de ses produits le département du Nord; mais, outre qu'elle n'a aucun établissement de son espèce à craindre dans les endroits où le canal déposerait ses produits, elle a tout un avenir dans la jonction de l'Escaut avec la Lys, car cette jonction amènera nécessairement la canalisation de la Lys jusqu'à *Waelen* au moins (frontière française), puis l'agrandissement du canal par Ypres, Dunkerque et Nieuport; alors nos grands bateaux pourront suivre, sans transbords, une ligne directe de Mons et Tournay aux ports de Dunkerque et Nieuport; ce travail éminemment national une fois achevé, que manquera-t-il au Hainaut et à toute la Belgique, pour communiquer par la navigation avec le département du Nord et toute la France ?

Au surplus, Messieurs, si vous voulez vous convaincre que le canal de l'Espierre en général, même pour la France, ne peut être une progression commerciale et doit nuire à l'agriculture; veuillez remarquer que, depuis les travaux faits à la Scarpe, on frète ordinairement pour Lille, Marque, Croix et environs à 40 centimes l'hectolitre, tandis que, pour Pecq, Warcoing et environs, on frète l'hectolitre à 25 centimes, donc une différence de 15 centimes; à ce résultat nous ajouterons que, l'année prochaine, après l'achèvement des travaux à faire à la Scarpe, par le nouvel enfoncement que ces travaux permettront de prendre aux bateaux, cette différence se réduira à 10 centimes et moins; concluons que, pour 7 à 8 centimes par hectolitre, le canal de l'Espierre ne peut porter les charbons sur ses rives; aussi, il n'est guère probable que la spéculation ait conservé ses amants dans toute leur ardeur.

Considérez aussi les belles propriétés que ce canal dans son parcours va diviser, combien d'hectares des meilleures terres en culture de la Belgique on va couvrir d'eau et digues, et priver ainsi de leurs fruits les hommes qui font de ce labeur leur unique profession.

Observez aussi, Messieurs, que les grands établissements de toutes les industries s'élèvent avec une remarquable rapidité sur toute la lisière de nos cantons, et que partout vous trouvez des bouts de pavés vers la frontière. Eh bien! que le gouvernement les fasse compléter, il trouvera partout les communes disposées à seconder ses louables vues; il ouvrira à la fois une source de prospérité au commerce et à l'agriculture belges, et il facilitera le plus efficacement nos relations avec nos voisins et amis les Français : il méritera aussi les félicitations

d'un nombre considérable de nos petits métayers qui, ayant besoin d'un cheval ou deux pour leur culture, sont obligés de tenir ces animaux comme superflus, la plus grande partie de l'année ; car ces routes pavées, créant pour ainsi dire un surcroît de roulage local, occuperaient les chevaux de nos fermiers, entretemps que leur culture les réclame.

Mais si le canal de l'Espierre n'est d'aucune utilité en général, en particulier, il est très nuisible à nos rivages ; il ruine le commerce de trente marchands, il rompt les bras à deux cent quarante familles ouvrières qui subsistent en travaillant dans nos rivages ; cent cinquante voituriers ne peuvent continuer leur profession. Le commerce de Tournay même a le plus grand intérêt à ce que le projet du canal de l'Espierre soit écarté ; car tout le département du Nord, dans ses magasins plus qu'ailleurs, va chercher les éléments qui manquent à son industrie.

Aussi, Messieurs, nous n'élevons aucun doute, qu'après avoir approfondi la question et apprécié les éventualités que nous avons signalées plus haut, vous consentissiez à voir favoriser quelques fabricants français, ou entretenir l'avidité de quelques spéculateurs, au préjudice si notable d'une partie de notre province.

Pecq, ce 8 juillet 1838.

(*Suivent les signatures.*)

N° 2.

Lettre, en date du 21 août 1838, par laquelle M. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, déclare réduire le péage qui lui serait concédé, à 80 centimes par tonneau à charge, et 20 centimes par tonneau à vide.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Aujourd'hui que le prolongement du canal de Roubaix, jusqu'à la frontière belge, est autorisé par une loi française ; qu'ainsi le canal de l'Espierre doit devenir la route la plus directe vers le centre du département du Nord ; que le développement de l'industrie, dans cette localité, s'accroît chaque jour davantage et que, par suite, la consommation de la houille y prend une extension égale à ce mouvement progressif, le tonnage présumé de cette navigation nouvelle semble devoir s'élever beaucoup plus haut que je ne l'avais calculé en 1832. Dès lors, Monsieur le Ministre, il y a possibilité de réduire encore le péage que j'avais demandé d'abord, et qui, de fr. 1-75 par tonneau, a été ramené à fr. 1-50, suivant la lettre que j'ai écrite le 23 janvier 1835 à M. le ministre de l'intérieur. Je crois que, dans la situation actuelle, je puis, sans inconvénient, en fixer le taux à 80 centimes, par tonneau à charge, et à 20 centimes, par tonneau à vide ; en conséquence, je viens, Monsieur le Ministre, vous demander que l'adjudication ait lieu au rabais de ce dernier péage, moyennant lequel je soumissionne l'exécution du canal de l'Espierre, conformément à la demande que j'ai eu l'honneur d'adresser au roi le 20 octobre 1833.

Veillez, Monsieur le Ministre, agréer l'expression de mon respect.

Frameries, le 21 août 1838.

FREDÉRIC CORBISIER.

No 3.

Observations de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 7 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt.

MESSIEURS,

En apprenant qu'une enquête allait s'ouvrir sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, et les projets connexes, la chambre de commerce et des fabriques à Courtray a cru qu'elle ne pouvait, sans manquer à son mandat, garder le silence.

Dans l'examen qu'elle a fait de ces divers projets, elle s'est efforcée de les placer sous le point de vue d'intérêt général.

1^o. *Projet du canal de Bossuyt à Courtray.*

Dès 1819, les chambres de commerce de Mons et de Tournay avaient proclamé que ce canal était d'utilité générale : elles s'étaient réunies aux chambres de commerce d'Ostende, d'Ypres et de Courtray, pour en obtenir l'exécution. Cette unanimité de voix s'explique par les résultats qu'on doit attendre de ce projet. Il suffit de jeter les yeux sur la carte, pour voir que ce canal forme l'avant-dernière lacune de cette ligne non interrompue de navigation, qui, traversant tout le pays de l'est à l'ouest, lierait la Meuse à la mer du Nord ; qu'il abrège, en joignant l'Escaut à la Lys, d'une distance importante, la ligne à parcourir pour le charbon de Mons, vers Courtray, Menin, Wervicq, et une grande partie de l'intérieur de la Flandre occidentale ; qu'il ouvre une communication facile aux verreries de Charleroy, aux charbons de Mons, à la chaux et aux pierres de Tournay, aux fers de Namur et du Luxembourg vers la Flandre occidentale, qui enverra, en retour, ses grains à semer, ses huiles, ses tabacs, ses houblons, etc., et qu'ainsi il doublera les relations commerciales entre ces provinces et contribuera au défrichement des bruyères qui se rencontrent encore dans une partie de la Flandre occidentale.

2^o *Projet du canal d'Eeke à Deynze-Petegem.*

Ce projet, qui opérerait la jonction des deux rivières presque à leur confluent, lèse la ville de Gand, sans favoriser aucune localité importante ; il n'abrège la navigation que de quelques lieues.

3^o. *Projet du canal de l'Espierre à la frontière de France, vers Roubaix.*

Le gouvernement précédent et le gouvernement actuel ont résisté aux demandes, qui leur étaient faites avec instance, pour l'exécution de ce canal. Les ministres qui se sont succédé depuis 1825, ont opposé à l'accomplissement de ce projet une force d'inertie que n'ont pu vaincre, ni des démarches sans cesse renouvelées, ni des efforts de toute nature. L'on ne saurait s'empêcher d'être frappé de cette unanimité de vues chez tant d'hommes d'État arrivant aux affaires avec des projets différents ; surtout si l'on veut se rappeler que, jusqu'à ce jour, le canal de Bossuyt en était resté à l'état de projet.

C'est qu'en effet tous y ont vu une œuvre antinationale qui ne porterait d'autres fruits, que de doter les canaux français de la navigation de Mons vers Dunkerque, qui aujourd'hui se fait par l'intérieur de la Belgique, en passant par Gand et Bruges ; et de livrer la houille, cet agent indispensable de toute production, à meilleur marché, à Roubaix et Lille qu'à Gand, à l'industrie française qu'à l'industrie nationale. Ne serait-ce pas là ruiner à la fois la navigation et l'industrie ? Insister pour l'exécution du canal de Roubaix, ne serait-ce pas légitimer la demande de la prohibition, à la sortie, de la houille indigène ; cri qui s'est fait entendre dans tant d'arrondissements, et que l'on n'est parvenu à étouffer dans le nôtre, qu'à grand-peine et par des considérations d'ordre et de paix intérieure.

Par ces motifs et tout en se réservant de développer ces motifs de choix ou d'exclusion, en temps et lieu, et de la manière qu'elle jugera utile et convenable,

La chambre de commerce et des fabriques à Courtray émet l'opinion que :

Le canal de Bossuyt est d'un intérêt général incontestable ;

Le canal d'Eeke, tout au moins inutile ;

Le canal de l'Espierre, destructif de la navigation et de l'industrie et partant antinational.

Elle appuie l'exécution du canal de Bossuyt, s'oppose à l'exécution du canal d'Eeke et proteste de toutes ses forces, contre l'exécution du canal de l'Espierre.

Courtray, le 7 juillet 1838.

Le secrétaire,
BIEBUYCK.

Le président,
G. ROSSEUW.

N^o 4.

Pétition, en date du 11 juillet 1838, des bourgmestre, échevins, conseillers communaux et notables de la ville de Roulers, en faveur du canal de Bossuyt.

MESSIEURS,

Les bourgmestre, échevins, conseillers et notables de la ville de Roulers, ayant appris que M. le ministre des travaux publics a décidé qu'une commission d'enquête siégera sous peu, pour décider de l'utilité et de l'opportunité de la construction des canaux, savoir :

1^o De celui de Bossuyt sur Courtray ; 2^o d'Espierres sur Roubaix, Lille, etc. ; et 3^o d'Eeke à Deynze, prennent la confiance de soumettre à la commission, qu'ils sont d'avis que le canal de Bossuyt à Courtray est le seul des trois canaux projetés qui puisse être efficacement avantageux au populeux arrondissement de Courtray et de sa banlieue.

A différentes reprises, les habitants de cette ville et des environs ont fait entendre leurs doléances au gouvernement et aux Chambres, sur l'excessive cherté des houilles, que l'on doit en grande partie attribuer à l'éloignement des distances.

Dans l'état actuel, les bateaux de combustibles, d'engrais, de chaux, de grès, etc., etc., destinés à une grande partie de notre Flandre, doivent faire un circuit onéreux en descendant l'Escaut jusqu'à Gand, pour remonter ensuite la Lys, depuis son embouchure et sur une grande partie de son cours.

Un canal de Bossuyt à Courtray obvierait aux inconvénients qui viennent d'être indiqués et mettrait un terme aux justes réclamations d'une contrée où l'industrie agricole et manufacturière a reçu de si grands perfectionnements ; mais qui se trouve arrêtée dans ses développements par suite de l'excessive cherté des moyens de transport pour les produits ci-dessus cités, et spécialement pour le combustible.

Nous saisissons cette occasion, Messieurs, pour vous prier de bien vouloir prendre en sérieuse considération tous les motifs que nous alléguons, pour accorder la préférence à la construction du canal de Courtray à Bossuyt.

(Suivent les signatures.)

N^o 5.

Pétition de l'administration locale de la ville de Thielt, en date du 12 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt.

MESSIEURS,

Un conseil d'enquête doit, sous peu de temps, se réunir pour examiner les trois projets suivants :

1^o Le projet de construction d'un canal de Bossuyt sur Courtray ;

2^o D'Espierres sur Roubaix, Lille, etc. ;

3^o D'Eeke sur Deynze-Petegem.

Il est certain que le premier de ces projets est le seul qui soit d'une utilité réelle pour notre pays. Par cette voie, toutes les matières pondéreuses du Hainaut nous arriveraient à meilleur compte et le fret baisserait en raison du rapprochement des distances. Parmi ces matières, nous comptons avant tout la houille qui est un objet de première nécessité ; actuellement, elle doit faire, par l'Escaut et la Lys, des détours considérables et dispendieux, avant d'arriver à sa destination dans nos localités. Un coup-d'œil sur la carte suffit pour se convaincre de l'exactitude de cette assertion. Le nouveau canal en perspective, doit tendre à ouvrir à ce combustible un débouché dans les Flandres, au milieu d'une population nombreuse et concentrée. L'exécution de ce projet serait donc accueillie avec joie par elle et par les habitants de notre ville en particulier.

L'exécution du second projet, celui d'un canal d'Espierres vers la France, serait injuste et impolitique. Il est évidemment conçu dans le but de livrer à l'étranger la houille, au plus haut prix possible, et de nous en priver, ou tout au moins d'amener chez nous une disette entière de ce combustible, qui serait une véritable calamité pour les Flandres. Eh quoi, MM. les propriétaires des houillères du couchant de Mons ne se contentent pas de nous rançonner par les prix exorbitants de leurs houilles ; il leur faut encore un nouveau débouché vers l'étranger ! Il leur faut un débouché précaire, comme étant à la merci de la douane française, plutôt qu'un débouché sûr, à l'intérieur du pays, qui jamais ne saurait rencontrer d'obstacles au libre écoulement des produits de leur industrie ! Dans l'intérêt de nos commettants, nous exprimons ardemment le désir que le gouvernement veuille bien refuser son assentiment à ce projet malencontreux et antinational.

Le projet de canal d'Eeke sur Deynze-Petegem, quoique étant dans l'intérêt des Flandres, semble devoir donner lieu à de graves difficultés topographiques, et ne compte pas, à beaucoup près, autant de partisans que celui de Bossuyt sur Courtray.

Fait en séance à l'hôtel-de-ville, le 12 juillet 1838.

Par ordonnance :

Le secrétaire,

VAN DEN BERGHE.

Le bourgmestre de la ville de Thielt,

P. ERARD.

N^o 6.

Pétition de l'administration communale de Courtray, en date du 13 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt.

MESSIEURS,

Au milieu des débats soulevés par les différents projets dont l'examen est soumis à vos délibérations, l'administration communale de Courtray croirait manquer à son devoir en gardant le silence; trop heureuse, dans une question où elle est si éminemment intéressée, de pouvoir s'appuyer sur des considérations d'intérêt général, elle repousse d'avance avec force toute interprétation d'égoïsme ou d'esprit de localité et se persuade au contraire que, dans cette occurrence, tout homme impartial rendra justice au patriotisme qui lui inspire les motifs sur lesquels elle fonde une opinion consciencieuse qu'elle livre sans crainte à vos profondes méditations. Elle examinera d'abord l'utilité du canal d'Eeke, puis celle du canal de Bossuyt vers Courtray, enfin elle s'occupera de celui d'Espierres.

1^o Le canal d'Eeke à Deynze-Petegem n'étant placé qu'à une très petite distance du confluent des deux rivières, on pourrait douter que ce fût sérieusement qu'on eût présenté un semblable projet. Il ne semble en effet conçu que pour léser Gand, sans favoriser aucune autre localité et sans enlever, dans l'Escaut comme dans la Lys, les embarras dont on se plaint et auxquels on ne porterait remède que par des dépenses énormes, dépenses qui n'auraient guère d'autre résultat que de faire peser sur la navigation des difficultés et des frais de péages plus onéreux et plus vexants même que ceux qu'elle supporte aujourd'hui. Le canal d'Eeke est donc à la fois inutile et funeste, et, en nous exprimant ainsi, nous ne ferons que rendre le jugement qu'en a porté la chambre de commerce de Gand, dans son avis du 1^{er} juin 1836, lors de l'enquête qui eut lieu alors.

2^o Le canal de Bossuyt à Courtray, au contraire, fait disparaître toutes les entraves à la navigation dans la Lys comme dans l'Escaut; la petite et la moyenne navigation auront la facilité de faire désormais le parcours sur la première de ces rivières, sans retard ni augmentation de frais, parce qu'on pourra appliquer à leur usage exclusif les eaux que la grande navigation consomme aujourd'hui uniquement à son profit. La remonte de l'Escaut à charge qui est presque impossible, sinon en tous temps, au moins pendant la plus grande partie de l'année, et qui, dans tous les cas, entraîne des frais énormes et des dangers non moins grands, pourra désormais être remplacée, sans difficulté aucune, par la remonte dans la Lys, et, empruntant le canal de Courtray à Bossuyt, alimenter Tournay et le Hainaut qu'elle mettra ainsi en communication directe avec la mer du Nord, Ostende et Anvers. Il serait trop long d'énumérer ici tous les avantages que doit procurer cette jonction, aux deux Flandres; il n'échappera point à la sagesse de la commission d'enquête, qu'elle doit donner une nouvelle vie aux parties de la West-Flandre, aujourd'hui presque isolées; qu'elle doit y faire arriver à moindres frais le combustible et les engrais dont elles ont besoin; qu'elle conservera à la Belgique les avantages de la navigation étrangère obligée d'emprunter ses eaux; qu'elle nous délivrera enfin de tous les maux que fait peser sur nous la désastreuse conception du canal d'Espierres à Roubaix.

3^o En effet, le canal d'Espierres au canal de Roubaix, à si juste titre flétri dans le temps de la qualification d'antinational, ne paraît avoir d'autre but que de favoriser la France et de nuire à la Belgique. Il nous enlèvera la grande et importante navigation charbonnière du Hainaut vers Dunkerque, qui aujourd'hui se fait par Gand et Bruges; il amènera la nécessité pour nous de devenir tributaires de nos voisins dont nous serons dans le cas d'obtenir la permission de traverser le territoire, si le canal de Bossuyt à Courtray n'a pas lieu, pour descendre ensuite dans la Lys; il éloigne à jamais l'espoir de lier l'Allemagne par la Meuse à la mer du Nord, par une jonction presque directe. Enfin, il ne tend à rien moins qu'à porter sur le marché de France nos propres charbons à des prix inférieurs, tandis qu'il ferait

monter encore pour nous cet agent si puissant de l'industrie, déjà si cher aujourd'hui, à un taux qui mettrait nos fabriques hors d'état de soutenir la concurrence avec les fabriques françaises sur les marchés étrangers ; il nous mettrait en quelque sorte dans l'impossibilité de faire usage d'une matière qui, dans l'état actuel de la science industrielle, est une vraie matière première. Et quelles funestes conséquences n'aurions-nous pas à craindre d'un projet qui aurait pour résultat infaillible de faire fermer nos immenses ateliers et de priver de travail la population ouvrière qui y trouve son existence ? Enfin, les effets désastreux de cette jonction sont tels que, si son exécution avait jamais pu faire une des conditions des 24 articles, elle suffirait, à elle seule, pour que la Belgique entière se levât comme un seul homme, pour en repousser l'acceptation avec non moins d'énergie que l'abandon de nos frères du Luxembourg et du Limbourg, ou les entraves qu'on voudrait mettre à la navigation de l'Escaut.

Par tous les motifs déduits ci-dessus et bien d'autres encore trop longs à détailler, l'administration communale de Courtray, Messieurs, repousse, comme inutile et dangereux, le canal d'Eeke, s'oppose formellement et au besoin proteste contre celui de l'Espierre à Roubaix et appelle de tous ses vœux les bienfaits de la jonction de l'Escaut, à Bossuyt, à la Lys vers Courtray.

Fait en séance du collège de régence à Courtray, le 13 juillet 1838.

Par ordonnance :
Le secrétaire,
DE LACROIX.

Les bourgmestre et échevins,
BÉTHUNE.

N^o 7.

Rapport fait au conseil provincial de la Flandre occidentale, le 21 juillet 1838, par sa 2^e commission, en faveur du canal de Bossuyt et contre les canaux d'Eeke et de l'Espierre.

MESSIEURS,

Une enquête est sur le point de s'ouvrir sur les projets suivants :

- 1^o Construction d'un canal d'Eeke sur Deynze-Petegem ;
- 2^o Jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtray ;
- 3^o Canal d'Espierres vers la France, Roubaix, Lille, etc.

Comme ces projets intéressent, à un haut degré, notre belle province, votre 2^e commission, qui est spécialement chargée des objets relatifs aux intérêts agricoles, commerciaux et industriels, s'est empressée de donner tous ses soins à l'examen des avantages et désavantages qui doivent en résulter.

Canal d'Eeke sur Deynze-Petegem ; l'utilité de la construction de ce canal serait nulle ou tout au moins très insignifiante ; elle porterait un préjudice notable à la ville de Gand et ne produirait aucune faveur à notre province.

Il n'en est pas de même, Messieurs, du canal de Bossuyt vers Courtray ; ses avantages seraient réels, nombreux et marquants ; en joignant deux de nos plus importantes rivières, l'Escaut et la Lys, il affranchira les marchandises qui nous arrivent d'une grande partie du Hainaut, du long détour, environ 70 lieues, qu'elles doivent faire aujourd'hui ; il produira une grande diminution sur le fret et les frais de navigation, et, par suite, une diminution sensible sur nos combustibles et engrais ; il favorisera notre agriculture, en ouvrant une voie navigable nouvelle et directe vers le Hainaut à nos tabacs, nos huiles, nos grains à semer, nos houblons et autres marchandises.

Le canal d'Espierres vers Roubaix et Lille nous enleverait, au contraire, notre grande et

importante navigation de charbons du Hainaut, par Gand, Bruges et Furnes, à Dunkerque, et cela pour en doter les canaux français.

Il est incontestable que ce canal ferait encore monter le prix de nos charbons et qu'il porterait ainsi un préjudice fatal à nos usines. Ce projet, enfin, n'a d'autre but que de favoriser la France au détriment de la Belgique, tandis que le canal de Bossuyt vers Courtray ouvrirait une nouvelle source de prospérité pour notre province et pour le pays entier.

Par ces considérations, votre 2^e commission a l'honneur de vous proposer de voter des vœux pour la prompte exécution de la jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt vers Courtray, et pour la non-exécution du canal d'Ecke et du projet désastreux du canal d'Espierres vers la France ;

De prier notre députation d'adresser dans ce but, au nom du conseil, une adresse à notre auguste monarque.

Le président,

DUFORT.

Le secrétaire,

L. VAN DEN BUSSCHE.

Le rapporteur,

BIEBUYCK.

Extrait du procès-verbal de la séance du 21 juillet 1838.

Les rapports suivants sont faits au nom des commissions :

1^o Par M. Biebuyck, organe de la 2^e commission, demandant que le conseil provincial se prononce, par une adresse à Sa Majesté, contre le projet de la construction du canal d'Ecke et du canal d'Espierres, à la frontière de France vers Roubaix, et qu'il appuie, par un vœu formel, la construction du canal de l'Escaut à la Lys, par Bossuyt vers Courtray.

M. Bataille combat les conclusions et M. Vercruyse les justifie.

L'urgence est déclarée, et le rapport est adopté par 45 voix contre 3.

M. Roelandts s'est abstenu, n'étant pas suffisamment éclairé.

Pour extrait conforme :

Le greffier de la province,

CH. DEVAUX.

N^o 8.

Pétition des rouisseurs de lin de la Lys, en date du 30 août 1838, tendant à ce qu'il soit construit une ou deux écluses sur la Lys.

Importance du rouissage des lins dans la Lys.

L'importance des questions soumises à votre examen nous engage à vous rappeler, que le rouissage des lins dans la rivière la Lys mérite de ne pas être perdu de vue dans cette circonstance. Cette branche d'industrie, la plus importante de l'arrondissement de Courtray, procure annuellement le blanchissage et le teillage d'environ trente millions de kilogrammes de lin (poids brut), ce qui occupe continuellement 30 à 40 mille ouvriers des arrondissements

de Courtray, d'Ypres et de Tournay. Sans ce moyen de rouir, cette industrie serait entièrement transportée en France, qui en obtient déjà une trop grande partie à cause des inconvénients contre lesquels nous avons continuellement à lutter.

Effet de ce rouissage sur toute la branche linière.

Cette industrie doit à juste titre être envisagée comme la plus importante de celles qui méritent de fixer votre attention dans les questions que vous êtes appelés à traiter ; non seulement eu égard au grand nombre de bras qu'elle occupe directement, mais encore particulièrement parce qu'elle agit sur d'autres branches d'industrie qui s'exploitent dans les deux Flandres, le Hainaut et le Brabant, telles que la fabrication des toiles fines, des serviettes et des dentelles, le tordage des fils à coudre (dits *fils de Lille*). De même, dans les susdites provinces, la majeure partie des fileurs à la main et à la mécanique, qui filent pour l'exportation les fils de mulquinerie ou à dentelles et autres, ont également le plus grand intérêt à ce que ce rouissage du lin dans la Lys soit amélioré, afin de pouvoir se procurer une matière première qui n'ait reçu aucune détérioration dans sa préparation.

Défaut de protection de cette industrie.

Cette méthode de rouir, usitée depuis plusieurs siècles, est loin d'avoir été protégée en Belgique, à l'effet de pouvoir prendre le développement dont elle est susceptible, et être en rapport avec l'accroissement considérable de la culture des lins et de leur consommation ; au contraire, depuis 15 à 20 ans, elle se trouve de plus en plus gênée et contrariée à cause de l'augmentation des arrivages, par Gand, de bateaux fortement chargés, pour lesquels les ports de Harlebeek doivent verser l'eau qui est indispensable pour la trempe convenable de cette marchandise dans les eaux de la Lys, entre Menin et Harlebeek.

Supériorité du lin roui dans la Lys.

Il est de fait connu, Messieurs, que le lin roui dans la Lys est généralement préféré par les consommateurs étrangers et indigènes, et qu'on lui accorde dans le commerce une grande supériorité, même dans les premières qualités, une double valeur sur celui roui dans les autres eaux de la Flandre ; et cependant ce rouissage est loin d'avoir atteint le degré de perfection dont il est susceptible, et ce à défaut des écluses sur la Lys, que nous n'avons cessé de réclamer, et dont le besoin se fait si impérieusement sentir.

Effets des différents biefs de la Lys sur le rouissage des lins.

Les lins rouis dans les environs de Wervicq, de Commines et de Warneton, sont bien supérieurs à ceux rouis dans les autres parties de la rivière : là les écluses sont plus rapprochées, les eaux y sont toujours tenues à leur plus grande hauteur ; et, par ce motif, elles conservent mieux leur fraîcheur, et le lin n'est jamais détérioré par un courant trop rapide, puisque le passage d'eau a lieu dans une grande profondeur ; mais on ne peut pas rouir dans ces contrées, où la rivière est mitoyenne avec la France, autant de lin qu'on le voudrait, à défaut d'une assez grande étendue de prairies sur le sol belge, dont on ne saurait se dispenser à une certaine distance du rouissage pour blanchir le lin. Une grande partie de nos lins sont transportés bruts en France, et nous voyons ainsi, à regret, enlever à la Belgique une manipulation qui semble lui appartenir par son heureuse position ; tandis que, pour le rouissage entre Menin et Harlebeek, on a continuellement à lutter contre l'insuffisance et l'instabilité des eaux, qui sont tout au plus deux jours par semaine à une hauteur convenable : ce sont ceux qui précèdent les jours de port à Harlebeek. Dans les autres temps, elles sont si peu abondantes, qu'elles s'échauffent facilement ; la sève des lins qui se répand dans une trop petite quantité d'eau, et par le degré de chaleur que l'eau acquiert à cause de son peu de hauteur, se corrompt, et par conséquent le lin se rouit avec trop de précipitation ; ce qui altère considérablement sa force et l'empêche de prendre une belle couleur.

Les jours de port à Harlebeek, les eaux s'écoulant avec trop de rapidité, on est obligé de

faire descendre le lin à mesure que l'eau baisse, de sorte qu'il se trouve dans toute la force du courant, qui lui fait perdre sa soie et le charge d'une partie des sables qu'il entraîne : de plus, le lit de la rivière se trouvant à découvert, les lins reçoivent encore une partie des mares et des sables qui découlent de ses bords; ce qui nuit aussi considérablement à sa couleur et à sa qualité.

Avantage de l'établissement des écluses en question.

L'établissement d'une ou de deux écluses, que nous sollicitons, Messieurs, n'aura donc pas seulement pour résultat de faire cesser les inconvénients qui entravent la fabrication d'une des branches les plus importantes de notre agriculture et de notre industrie; mais elle procurera aussi aux habitants des rives de la Lys, de Harlebeek à Deynze, les avantages de la fabrication des lins, avantages dont ils sont totalement privés aujourd'hui par le défaut d'eau qui, la plupart du temps, n'offre en beaucoup d'endroits pas assez de profondeur pour couvrir le lin qu'on voudrait y faire rouir. Cependant tout semble disposé, pour faire jouir les cultivateurs et commerçants, à une distance de deux lieues de chaque côté de la rivière, des fruits du commerce et de la fabrication du lin; abondance de prairies, facilités de communications, rien ne reste à désirer que les moyens de pouvoir les utiliser; alors les fabricants de lin pourront lutter avec plus d'avantage contre l'étranger; le nombre s'en augmentera, à cause des facilités qu'ils y trouveront, et par la certitude qu'ils auront de pouvoir porter le lin à sa plus haute valeur; et les étrangers n'auront plus le même intérêt à nous enlever le lin brut, quand nous pourrions leur en offrir qui ne le cède en rien à celui préparé en France; en outre, un grand nombre de cultivateurs entre Menin et Deynze, même jusqu'à Gand, plus ou moins limitrophes de la Lys, pourront prendre des ouvriers, faire rouir, blanchir et teiller leur lin, et en tirer ainsi leurs plus grands avantages; on pourrait donc justement espérer, Messieurs, de voir se doubler, en peu d'années, le nombre de bras employés à cette manipulation.

Nous croyons, Messieurs, qu'il n'est pas inutile de vous faire observer que l'amélioration que nous sollicitons pour le commerce, aura aussi ses avantages pour le propriétaire et le cultivateur, en ce qu'elle donnera un surcroît de valeur aux prairies, employées pour blanchir et sécher le lin, par la rétribution que le fabricant paie de ce chef, d'autant plus que cet emploi ne fait aucun tort aux herbes, mais leur procure même un avantage, quand les époques sont bien choisies.

CANAUX.

En ce qui concerne les canaux à creuser, nous nous permettrons de faire quelques observations, que nous soumettons à vos réflexions, en envisageant ce projet sous le seul rapport de l'industrie linière.

Observations sur le canal d'Espierres à Roubaix.

Nous pensons que le canal d'Espierres à Roubaix fera tort au rouissage du lin dans la Lys. Ce canal devra être alimenté par l'eau de la Deule, qui est une des sources de la Lys. Pour niveler plus souvent les eaux dans cette dernière rivière, nous désirerions d'avoir des sources d'eau plus fortes que celles qui existent aujourd'hui; or, si on établit le canal d'Espierres, il en résultera une diminution considérable des eaux si nécessaires à la Lys. A l'appui de cette observation, nous pouvons citer l'exemple qu'en ont eu les rouisseurs de lin des bords de la Lys en 1837. Alors on effectuait des ouvrages sur la rivière la Scarpe : pendant ces travaux, on a fait couler les eaux de cette rivière dans la Deule, qui en a alimenté la Lys, ce qui a procuré un rouissage beaucoup plus avantageux que celui des autres années.

Observations sur le canal de Bossuyt à Courtray et sur la canalisation de la Lys.

Quant à la jonction de l'Escaut à la Lys, au moyen du canal de Bossuyt à Courtray, quelle qu'en puisse être l'importance, on ne pourrait pas cependant lui attribuer l'avantage de remédier aux inconvénients que nous avons signalés plus haut; car, quoique les bateaux charbonniers du couchant de Mons ne nous arriveraient plus par Gand, au moins, ceux

profondément chargés d'Anvers, de Bruxelles, de Boom et d'autres lieux, obligeront encore l'éclusier de Harlebeek de verser la quantité d'eau qui est reconnue indispensable au bief de Menin à Harlebeek, pour opérer le rouissage des lins; et de cette manière, le bief de Harlebeek à Gand conserverait les mêmes inconvénients qu'aujourd'hui.

Nous pensons néanmoins qu'une seule écluse, construite sur la Lys, aux environs de Vive-St-Éloy ou d'Olsene, serait suffisante, à l'aide de la jonction projetée, pour obvier à tout inconvénient; mais, si à ce projet de jonction ne se joignait pas celui de l'établissement de cette écluse, nous devrions opter pour la canalisation de la Lys.

En résumé, Messieurs, nous demandons instamment, soit qu'on creuse l'un ou l'autre des canaux dont il s'agit, soit qu'on ne les creuse pas, l'établissement d'une ou de deux écluses sur la Lys, entre Harlebeek et Olsene.

Nous sommes persuadés, Messieurs, que vous aurez égard aux observations que vous a suggérées l'industrie linière, et nous espérons qu'elles ne seront pas sans influence dans les questions que vous avez à débattre. Nous sommes convaincus que votre impartialité portera une décision favorable à notre industrie, comme au bien-être général.

Wevelghem, 30 août 1838.

(Suivent les signatures.)

No 9.

Mémoire lu devant la commission d'enquête, par M. Allard, avocat et propriétaire à Tournay, contre la canalisation de l'Escaut, contre le canal de l'Espierre et contre celui de Bossuyt.

MESSIEURS,

Je viens, comme propriétaire de prairies à Obigies, comme conseil de plusieurs propriétaires de prairies dans d'autres localités le long de l'Escaut, comme Tournaisien et membre du conseil communal de Tournay, comme Belge enfin, m'opposer fortement :

1^o Au projet de canalisation de l'Escaut, suivant le mode déterminé par le travail de M. l'ingénieur Vifquain;

2^o Au projet du canal de l'Espierre;

3^o Au projet du canal de Bossuyt.

En me référant aux motifs énoncés dans certains documents contre ces trois projets, je vais présenter quelques observations nées du changement dans l'état des choses.

C'est le 20 octobre 1833, que la concession du canal de l'Espierre a été demandée, dans l'intérêt du commerce du Hainaut, en apparence, mais, en réalité, dans l'intérêt unique des houillères du couchant de Mons.

Le but indiqué dans la demande, c'est de pouvoir fournir à la Flandre française, spécialement à Lille, Roubaix, Tourcoing et Launoy, le combustible, la chaux et la pierre à bâtir; mais la chaux et la pierre à bâtir ne sont indiqués là comme objets de première nécessité à fournir, que pour intéresser Tournay et le Tournaisien à la réussite du projet. Car l'intérêt du combustible domine au point que le demandeur s'attache à démontrer que le canal projeté doit assurer aux houilles de Mons, à l'exclusion de celles d'Anzin, la consommation du charbon nécessaire aux usines de Roubaix et des environs.

Il n'est pas possible de croire que la France se prêterait à une combinaison qui aurait pour effet de procurer aux houillères belges un avantage considérable au préjudice des houillères françaises. Elle saura trouver le moyen de paralyser les intentions des extracteurs du couchant de Mons, soit en établissant des péages, soit en établissant des droits à l'entrée, ou autrement, à moins qu'elle n'ait déjà le projet de profiter du canal de l'Espierre, pour trans-

porter sur son territoire la navigation jusqu'à Dunkerque, ce qui serait essentiellement nuisible aux Flandres.

Quant à la chaux de Tournay, dont la consommation est assez considérable dans les quatre villes désignées en la demande en concession, elle ne dépend pas du canal de l'Espierre, qui ne procurera aucune économie de temps ni d'argent, surtout dans l'état actuel des choses. La pierre à bâtir ne s'expédie pas dans ces quatre villes, sinon en petite quantité et travaillée.

Je dis dans l'état actuel de choses, car, vous remarquerez, Messieurs, que, depuis 1833, époque de la demande, comme depuis 1834, époque où des avis favorables ont été donnés par la chambre de commerce et par le conseil communal de Tournay, le gouvernement belge a autorisé la construction d'une route pavée de Tournay à Roubaix, par Froyennes, Blandain, Templeuve et Lannoy, et la loi du 26 mai 1837 a décrété qu'un chemin de fer de Tournay à Mouscron, se réunira à celui de Gand à Lille par Roubaix.

Voilà donc que, depuis 1834, deux nouvelles communications très importantes sont ouvertes entre Tournay et le centre industriel du département du Nord.

La chaux de Tournay s'expédie à Lille par chariots, qui sont chargés au chaufour, et elle arrive ainsi à pied d'œuvre, directement et facilement par la route pavée. Peut-on espérer qu'elle parviendra aussi facilement et à moins de frais par le canal de l'Espierre? Je ne le pense pas. D'abord, il faut considérer que la chaux ne s'expédie par bateaux, que pour des localités éloignées et à des marchands, non à des consommateurs. Elle perd de sa qualité lorsqu'il faut l'éteindre long-temps avant de s'en servir, et elle sera plus coûteuse aux consommateurs, puisqu'il faut supposer que les marchands auront des bénéfices dans leur commerce. Pour expédier un bateau à destination, il y a aussi des frais de transport du chaufour à l'Escaut par chariots; il y a des frais de chargement, de navigation, de déchargement et de transport du lieu de déchargement à celui de la destination. Tous ces frais réunis excéderont évidemment le prix du transport actuel de Tournay à Lille. Aujourd'hui le transport se fait en quelques heures, et, pour transporter la chaux par eau, il faudra plus d'une journée.

Ainsi le canal de l'Espierre ne procurera point de débouché à la chaux de Tournay vers Lille.

Il n'en procurera pas ni à Roubaix, ni à Tourcoing, ni à Lannoy.

La distance de Tournay à Lannoy est de trois lieues seulement; il est évident que le transport pour cette ville et ses environs, par la route pavée, se fera plus facilement et à moins de frais.

Quant à Roubaix et à Tourcoing, la différence sera moins sensible, il est vrai, mais encore il paraît certain que la voie par . . . sera préférée.

D'ailleurs, quant à ces deux villes, quant à Courtray et lieux circonvoisins, nous aurons encore le chemin de fer, au moyen duquel ces transports s'effectueront à moins de frais et plus promptement.

Voici à cet égard les prévisions de MM. Simons et De Ridder, consignées page 30, dans leur rapport communiqué à la Chambre des Représentants, le 3 mai 1837, et qui a pu décider cette première branche du corps législatif, à adopter le projet de loi.

« Pour rendre la route de Gand à la frontière de France, aussi productive qu'utile, et pour
 » ne laisser aucun doute sur la faculté de pouvoir amortir dans un court espace de temps, les
 » capitaux nécessaires à son établissement, il est indispensable d'y attirer, par un embranche-
 » ment sur Tournay, les productions minérales de la province de Hainaut, les provenances de
 » l'Escaut supérieur et aussi les apports de cette ville manufacturière, d'une population de près
 » de 30,000 âmes, dont le commerce avec Lille, Roubaix et la frontière est d'une grande
 » importance.

» Cet embranchement réunissant ainsi l'Escaut et la Lys, près de la frontière, communica-
 » tion si vivement désirée depuis nombre d'années, les besoins de ces deux rivières s'approvi-
 » sionneront maintenant, avec une égale facilité, des houilles, des pierres, chaux, fers, etc.,
 » dont la presque totalité de ces produits est astreinte aujourd'hui à descendre l'Escaut
 » jusqu'à Gand, pour remonter ensuite, à grands frais, le cours sinueux de la Lys, avantage

» immense, que l'on n'aurait point obtenu sans une grande augmentation de dépenses, si le tracé de la route principale eût été assis dans le bassin de l'Escant. »

Le pavé de Tournay à Roubaix, sollicité depuis vingt ans par la ville de Tournay, aux vœux de laquelle s'est jointe la chambre de commerce de Tournay, discuté en assemblée provinciale du Hainaut, adopté à l'unanimité en 1836, décrété par le gouvernement belge en 1838, coûtera à l'État trente mille francs, à la province quatre-vingt-cinq mille francs, à la ville de Tournay vingt-cinq mille francs, et aux communes de Froyennes, Blandain et Templeuve, la somme de cent mille francs au moins.

Et il deviendra presque inutile, si l'on creuse le canal de l'Espierre, dès qu'il est vrai, ainsi que l'assure le demandeur en concession, que ce canal est destiné à l'écoulement du charbon et de la chaux vers Lille, Roubaix, Tourcoing et Lannoy. Ses produits seront presque nuls, et, évidemment, ils ne suffiront pas pour couvrir les dépenses annuelles d'entretien. Ainsi, de gaieté de cœur, on aura nui à une contrée entière, à la province et à l'État, dans l'intérêt, bien incertain d'ailleurs, d'une autre contrée.

Le chemin de fer de Tournay à Courtray, qui coûtera au gouvernement une somme considérable, ne sera plus utile qu'aux voyageurs; et, aussi long-temps que Tournay n'en obtiendra pas la continuation jusqu'à Hornu, il sera presque improductif au point que les frais de conservation et d'entretien excéderont les produits.

Et, dans ces circonstances, l'État canaliserait l'Escant à grands frais, plutôt dans l'intérêt des canaux projetés que dans l'intérêt de la navigation, dans l'intérêt exclusif des charbonnages du couchant de Mons, au préjudice des propriétaires de prairies, sur une étendue de dix-huit lieues. Non, il n'est pas possible de croire que tel sera l'avis de la majorité de la commission.

Si Tournay possède ou va posséder des moyens économiques de transport vers Roubaix et sa contrée, vers Courtray et sa contrée, il ne faut pas créer de nouveaux moyens qui détruiront ce qui vient d'être adopté par le gouvernement, si les projets doivent avoir le degré d'utilité qu'on suppose; et, si ces projets ne doivent pas obtenir ce degré d'utilité, il faut les abandonner.

Ce que j'ai dit pour la chaux s'applique au charbon.

Maintenant, le charbon de Mons à la destination de Roubaix, Tourcoing et Lannoy, s'expédie par bateau jusqu'à Tournay, Ramegnies, Pecq ou Warcoing, et, de là, on le transporte par chariots dans quelques communes du canton de Templeuve, dans quelques cantons de la France occidentale, à Roubaix, à Tourcoing, à Lannoy. Il est arrivé souvent que, de Tournay vers Lannoy et Roubaix, on les transporte par Lille, faisant ainsi un détour de quatre lieues. N'est-il pas certain, qu'après la construction de la route pavée de Tournay à Roubaix par Lannoy, ils arriveront plus tôt et à moins de frais?

Le creusement d'un canal nuit toujours à l'agriculteur; il divise les exploitations, enlève des portions considérables de terrain, rend plus longs et plus difficiles les transports. Faut-il que, dans l'intérêt des charbonnages du couchant de Mons, on cause des préjudices notables au canton le plus fertile de l'arrondissement de Tournay?

N^o 10.

Observations présentées à la commission d'enquête par M. Frion, brasseur à Antoing, contre le projet de M. l'inspecteur Visquain pour la canalisation de l'Escant.

MESSEURS,

Tout le monde sait que le canal de Mons a été fait et rendu navigable en 1814. Pour accélérer la marche des bateaux, on a, en 1817, construit à Rodignies une écluse à sas.

Nous avons réclamé vainement à ce sujet près de M. l'ingénieur de Condé; et néanmoins

nous prouvions à évidence qu'une simple écluse à *poutrelles* suffisait pour transmettre tous les bateaux qui se seraient présentés, et pour procurer une belle rame par semaine. Cette écluse ne devait servir qu'en cas de *besoin*, c'est-à-dire tout au plus deux mois l'an, en *juillet* et en *octobre*; car les mois d'août et septembre sont sacrifiés au curage des canaux, et, dans les autres mois de l'année, il ne manque pas d'eau pour naviguer.

Au lieu de construire une écluse à *poutrelles*, on a construit une écluse à *sas*, et ce barrage a été cause que l'Escaut se remplit chaque année à Rodignies; tandis qu'il se serait curé de lui-même, si l'on avait adopté une écluse à *poutrelles*. C'est au point que l'on a peine à y passer, malgré le grand nombre d'ouvriers dragueurs qui y travaillent constamment, et, mainte fois, avec des bateaux chargés seulement de 1^m,60 ou 1^m,70, nous avons été obligés d'employer cinq à six chevaux, sans compter les ouvriers et les bateliers, qui se trouvant près de là, prêtent toujours à leurs confrères aide et assistance; tandis qu'avant sa construction, on pouvait y passer avec les plus grands bateaux de Tournay, avec charge de 2^m,25, et, s'ils avaient dû prendre un enfoncement de 3 et 4 mètres, ils l'auraient pu faire facilement.

On conçoit facilement que sur un fleuve tel que l'Escaut, les écluses à *sas* retenant le limon, ce fleuve doit se remplir à la longue. Cette observation est saillante de vérité pour celui qui observe les encombrements que les ponts causent dans la ville de Tournay. Ce n'est que dans des eaux claires que l'on peut appliquer le système des écluses à *sas*. Voilà pourquoi on s'en est servi dans les canaux des Flandres, sur le canal de Gand à Bruges et de Bruges à Ostende.

M. l'ingénieur Vifquain vient attribuer à l'écluse de Rodignies la gêne qu'éprouve la navigation au-dessous d'Antoing. Il était facile d'y remédier et c'est ce qu'a fait M. l'inspecteur de Tournay, d'accord avec son conservateur. Il a suffi de changer le jour de navigation, ainsi que les bateliers le demandaient.

Nous entrons dans quelques détails sur le mode dont se fait la navigation, depuis la frontière de la Belgique jusqu'à Gand. Nous avons dit que les mois d'août et de septembre sont consacrés au curage des canaux. Pendant les mois d'hiver, la navigation se fait toujours à *pur courant*; mais, en juillet et octobre, il faut nécessairement recourir aux barrages.

Le dimanche, vers neuf heures du matin, après que les bateaux vides, venant d'Audenarde, de Gand, de Tournay et des villages intermédiaires, ont remonté en amont d'Antoing, on met l'écluse, c'est-à-dire, on ferme l'Escaut.

Le lundi, à la première heure, tous les bateaux chargés arrivent du canal de Pommerœul à Antoing, et viennent se placer au-dessus de l'écluse et s'apprentent à descendre le lendemain, ou le mercredi.

Le mercredi de grand matin, on ouvre l'écluse, et tous les bateaux dérivent, quand même il y en aurait 150, ce qui est arrivé mainte fois; à onze heures tous ont passé l'écluse ou trou d'Antoing, et sont allés se placer en amont de l'écluse de Tournay, dite *écluse du dessous* (de la ville).

A midi, on ouvre cette dernière écluse et les bateaux dérivent dans la direction d'Audenarde... mais la nuit arrive, et ils doivent s'arrêter à mi-chemin de Tournay à Audenarde. Pendant que les bateaux s'arrêtent, l'eau file, et il arrive très souvent que pendant l'été, des bateaux ne peuvent descendre, faute d'eau. Ce sont toujours les derniers de la rame. Ils sont obligés d'attendre la navigation de la semaine suivante pour poursuivre et continuer leur route.

Nous avons mis ici le doigt sur la blessure. Une écluse, une seule écluse à *poutrelles*, construite entre Audenarde et Tournay, sauverait pour toujours la navigation et l'on ne parlerait plus de cette funeste idée de canaliser la plus belle rivière de la Flandre septentrionale. Mais il faudrait de plus restaurer et maintenir en bon état l'écluse dite *d'en dessous de Tournay*, laquelle menace ruine depuis bien long-temps.

Cette écluse, que le vœu de tous les bateliers réclame depuis plus de *trente ans*, conserverait les eaux sur une étendue de 49,000 mètres environ, distance de Rodignies jusqu'à *Escanaffles*, point intermédiaire entre Tournay et Audenarde, où nous supposons qu'on la construirait.

Par ce moyen aussi, les propriétaires des prairies riveraines auraient quatre jours d'écou-

lement à fond de la rivière, pour eurer les fonds de leurs prairies. Les propriétaires français auraient aussi cet avantage.

Mais un inspecteur nous a dit que les bateaux sont restés quelquefois un mois au moins entre Audonarde et Tournay, faute d'eau. Ceci est impossible, on a exagéré; car, s'il reste, vers Escanaffles, quelques bateaux de la rame d'une semaine, la semaine suivante ils partent les premiers; cela se conçoit, ils sont à la tête de la 2^e rame, parce qu'ils ont été à la queue de la 1^{re}. Cette exagération est donc réduite à sa juste valeur.

On nous a demandé aussi comment les pilotes peuvent diriger leurs bateaux, quand, pendant les crues d'eau d'hiver, les digues ont disparu; et on a cru encore tirer de cette difficulté imaginaire, un argument en faveur du projet de canalisation.

Que l'on interroge tous les pilotes, ceux de la Belgique, ceux de Condé. Ils diront que, dans cette grande masse d'eau, sans digues, le courant est facile à voir et à suivre, le milieu du fleuve se dessine par la couleur de ses eaux bourbeuses, tandis qu'à quelques pas du milieu de l'Escaut les eaux sont claires. Sous ce rapport, jamais il n'est arrivé de malheur.

Nous avons dit que la navigation, depuis Antoing jusqu'à Gand, se fait en deux jours et demi et trois jours. Or, si l'on met des barrages sur l'Escaut, il pourra bien se faire qu'il en faudra huit. Par conséquent surcroît de dépenses, de salaires d'ouvriers, de nourriture et perte de temps pour le batelier et le consommateur.

Enfin, ajoutez que ces barrages feront hausser insensiblement le lit de la rivière, inonderont les prairies et occasionneront de grandes inondations, dont la ville de Tournay aura le plus à craindre.

Quant au mode de navigation ascendante, proposé par le projet, nous avons lu et relu cet article, et nous ne pouvons l'adopter.

En effet, ce qui favorise la remonte des bateaux en été, ce sont les sinuosités du fleuve, qui diminuent la violence du courant. Car, on sent très bien que l'eau ne coule pas aussi vite dans une rivière tortueuse que dans une rivière droite; eh bien, que sera-ce lorsqu'on aura rectifié le cours de l'Escaut? il faudra, pour remonter, une fois autant d'hommes haleurs qu'aujourd'hui. En hiver, il sera impossible de remonter le fleuve, ou il faudra employer force chevaux, ce qui doublera le prix de la navigation ascendante.

Tandis qu'aujourd'hui, l'eau débordant en hiver dans les prairies, diminue de beaucoup le courant du fleuve, et donne beaucoup de facilité à la remonte des bateaux.

On a parlé aussi de l'avantage du commerce, et le projet nous dit que la descente et la remonte coûtent aux bateliers fr. 222-20. Ce chiffre est réellement trop élevé puisqu'il est fait pour un bateau de 200 tonneaux, tandis qu'il n'en coûte pas davantage pour un bateau de 240 tonneaux. Mais admettons pour un instant ce chiffre.

On nous dit que les frais seront diminués de moitié.

Du 1^{er} novembre au 15 juin, temps durant lequel les écluses devront rester continuellement ouvertes, pourra-t-on aller de la frontière à Gand, et en revenir sans pilotes? Certes non.

Il nous en faudra davantage au contraire, et nous n'aurons encore qu'un surcroît de dépenses.

Le redressement des digues et leur exhaussement donneront tant de courant pendant les 7 mois d'hiver, qu'il ne sera plus possible de remonter, ou ce sera avec une grande quantité d'ouvriers, et, au lieu de devoir payer fr. 222-20 pour les frais, nous ne voudrions pas entreprendre la remonte pour fr. 300. Ainsi, au lieu d'avoir fr. 112-20 de diminution, nous aurons au contraire fr. 77-80 en plus, cela seulement pour frais d'ouvriers et, en suivant le projet, il faudrait payer de plus en hiver comme en été, fr. 61-00, ensemble fr. 138-80.

On voit donc, par tous ces raisonnements, qu'il est impossible d'admettre le projet de canalisation, et qu'il y a urgence d'insister pour la construction d'une écluse vers Escanaffles, seule planche de salut pour le commerce, la navigation et les propriétaires riverains.

N^o 11.

Observations présentées à la commission d'enquête, par M. Louis Dumortier, échevin, délégué de l'administration communale de Tournay, contre le projet de la canalisation de l'Escaut.

MESSIEURS,

L'administration communale de Tournay a décidé, dans sa séance du 1^{er} de ce mois, que je serais chargé de vous présenter et développer, en son nom, les observations qui suivent sur la 6^e question, 1^{re} partie :

Soit que l'on exécute les canaux désignés, soit qu'on n'en construise aucun, il n'y a pas lieu à canaliser l'Escaut, parce que ce fleuve offre, dans son état actuel, la navigation la plus prompte, la plus économique et la moins sujette aux sinistres qui soit connue ; parce que sa canalisation amènerait les résultats les plus déplorables pour les habitants des rives du fleuve et les propriétés qui bordent son cours.

En effet, de quoi s'agit-il ?

1^o D'établir cinq nouvelles écluses à poutrelles entre Tournay et Gand ;

2^o D'abrèger le parcours, en pratiquant des coupures aux détours du fleuve ;

3^o De relever, en quelques lieux, les chemins de halage.

Or, avant de faire ces innovations, il y a des faits qu'il importe d'apprécier.

L'Escaut, pendant 7 à 8 mois de l'année, a excès d'eau ; pendant l'été, son eau suffit, non seulement à la navigation actuelle, mais encore à une navigation beaucoup plus développée.

Les deux mois de la plus grande sécheresse coïncident avec ceux employés pour le curage des canaux, et pendant lesquels la navigation est réduite à son plus bas chiffre.

L'Escaut charrie une immense quantité de limon qui, rejeté par le courant sur les prairies, en fait la fertilité, et qui, forcé par les barrages et les digues de se déposer au fond du lit, l'envaserait promptement.

Dans l'état actuel, en descente, les bateaux ne mettent que 2 à 3 jours pour se rendre de Péronnes à Gand ; en remonte, il ne leur faut que 5 à 8 jours.

La navigation de l'Escaut n'est interrompue ni par les sécheresses, ni par les grandes eaux. Lors des gelées, le plus souvent elle continue 15 jours après celle des canaux, et est ouverte, au dégel, 3 semaines plutôt que ceux-ci.

Les frais de conduite d'un bateau, portant même 2,800 hectolitres de houille, ne s'élèvent en descente qu'à fr. 70, et en remonte qu'à fr. 120 à fr. 150.

Ces faits posés, nous ferons encore remarquer qu'il ne s'agit pas d'une véritable canalisation ; l'Escaut, de l'aveu de tous, n'en est pas susceptible.

Le travail proposé ne procurerait aucune économie sur le prix du transport, car l'effet du redressement serait de rendre le cours plus rapide ; et, comme pendant les 7 à 8 mois de l'année où l'eau abonde, il faudrait bien lui laisser son cours actuel, l'emploi des haleurs et des pilotes deviendrait plus indispensable qu'aujourd'hui, même pendant l'été ; comme on reconnaît la nécessité de n'admettre que des écluses à poutrelles, il faudra bien naviguer par rames et sur le courant ; or, cette opération nécessitera encore l'emploi des haleurs et des pilotes. Il n'y aura donc aucune économie ; il y aura, au contraire, surcroît de dépenses par suite des péages concédés pour la canalisation, et pour indemnité des travaux sans nombre que le fleuve, cherchant nécessairement à prendre sa direction primitive, occasionnera annuellement. Il n'y aura pas non plus économie de temps pour le trajet ; au contraire, il y aura retard, car il faudra au moins un jour pour aller d'une écluse à l'autre, et la remonte ne pourra se faire qu'à la suite de la descente ; or, d'Antoing à Gand, se trouveraient 8 écluses.

Si même, ce que nous nions, la navigation se trouvait accélérée et que l'amélioration

fût reconnue nécessaire, l'intérêt de la salubrité publique et des propriétés riveraines de l'Escaut est, certes, assez grave pour que l'on pèse aussi les conséquences du projet à leur égard.

En principe, tout fleuve laissé à son état naturel, dans les terrains d'alluvion, remonte continuellement son lit; mais les débordements, au temps des grandes eaux, et l'effet du courant rejetant en grande partie le limon sur les prairies, surtout sur les parties les plus basses, il en résulte que l'état comparatif reste le même ou plutôt que les années ne font qu'améliorer l'état des prairies.

En fait, il est constant que l'Escaut est l'un des fleuves qui charrient le plus de limon; que, depuis que l'on en a, en quelque sorte, canalisé une faible partie, par l'établissement de l'écluse de Rodignies, et depuis la canalisation de la Scarpe, l'un de ses affluents, l'envasement est, aux lieux canalisés, des plus effrayants et démontre les graves inconvénients qu'entraînerait l'exécution du projet de M. l'ingénieur Vifquain.

On dit que le débouché des barrages étant projeté plus grand que celui de la rivière, il en arrivera que, dans les grandes crues, loin d'entraver la marche des eaux, il la facilitera. Admettons même pour le moment ce raisonnement; mais le bienfait sera court, car l'envasement rétrécissant et exhaussant continuellement le lit, bientôt l'assèchement des prairies, surtout des bas-fonds, ne pourra plus s'opérer.

On dit encore que l'écoulement des prairies se trouvera à l'aval de chaque écluse; c'est là une erreur qu'il est étonnant d'entendre articuler. En effet, s'il y a différence entre l'eau de l'aval et celle de l'amont, c'est que l'écluse est fermée; or, il faut reconnaître que l'écoulement est d'autant plus prompt que la force de pression est grande et le courant rapide, et les écluses fermées en tout ou partie, sont un obstacle à l'un et à l'autre.

Le résultat nécessaire de la canalisation sera d'empêcher l'assèchement des prairies en temps utile, et la suite également nécessaire, c'est la perte de la propriété et le typhus pour les habitants.

L'administration communale de Tournay s'oppose à la canalisation de l'Escaut, parce qu'elle serait inutile et dispendieuse à la navigation, qu'elle serait la ruine des riches propriétés des bords de ce fleuve, et qu'elle exposerait leurs habitants aux ravages du typhus.

Elle admet qu'il serait utile de faire certains travaux de perfectionnement en faveur de la navigation, mais, bien entendu, pour autant qu'ils n'aient pas les inconvénients qui viennent d'être signalés.

2^e PARTIE. 1^{re} QUESTION.

On doit considérer le chemin de fer décrété comme rendant désormais inutiles les canaux de l'Espierre et de Bossuyt; mais, si on pensait qu'il fallût un canal, ce serait alors celui de Bossuyt qui serait de beaucoup préférable.

3^e QUESTION.

Ils le sont, en effet, 1^o parce que tous les deux sont destinés aux mêmes transports; 2^o parce que l'intérêt public exige que l'on ne multiplie pas les barrages sur l'Escaut.

6^e QUESTION.

Lille a ses voies de communication pour les houilles, dans les canaux de la Scarpe et de la Sensée. De deux choses l'une : ou le canal de l'Espierre est destiné à la seule consommation de Roubaix, ou il est le principe d'une nouvelle voie de communication pour la partie occidentale du département du Nord. Dans le premier cas, Roubaix ayant déjà plusieurs voies de communication décrétées avec l'Escaut, et la consommation de la houille ne pouvant s'élever à plus de 200 bateaux qui auraient à supporter l'intérêt et l'amortissement du prix du canal de l'Espierre, il est une superfétation. Dans le second cas, il devient d'une rivalité dangereuse pour les canaux belges, et l'esprit général des tarifs français donne la certitude que la navigation qui parcourrait le plus son territoire serait bientôt privilégiée.

Courtray, 3 septembre 1838.

L'échevin délégué par l'administration communale de Tournay,

LOUIS DUMORTIER.

N^o 12.

Délibération de la chambre de commerce de Tournay, du 1^{er} septembre 1838.

Présents : MM. Gilson, président, Boisacq-Spreux, Schumacher, Cômart-Deblois, Sacqueleu, Raphaël Pollet, Adolphe Tonnelier, N. Allard, secrétaire.

M. le président expose que, par suite d'arrêté de M. le ministre des travaux publics, en date du 31 mai dernier, une commission d'enquête doit se réunir à Courtray le 3 septembre courant, à l'effet de donner son avis sur le canal de Bossuyt à Courtray, le canal de l'Espierre, la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et le canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem.

Après avoir énuméré les avantages et les inconvénients que l'on signale dans chacun de ces projets, M. le président rappelle que déjà, dans plusieurs occasions, la chambre s'est prononcée en faveur du canal de l'Espierre et de la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et il pose les questions suivantes :

La chambre persiste-t-elle dans l'opinion qu'elle a manifestée précédemment?

La chambre déléguera-t-elle deux de ses membres pour défendre cette opinion devant la commission d'enquête à Courtray?

Ces deux questions ayant été résolues affirmativement et à l'unanimité, on procède au scrutin secret pour le choix des deux membres à déléguer, et la majorité des suffrages se réunit sur MM. Gilson et Sacqueleu.

(Suivent les signatures.)

N^o 13.

Observations du délégué de la chambre de commerce de Lille (M. Mimerel) (1).

MESSIEURS,

Vous avez apprécié le motif qui m'a empêché de prendre mon rang d'inscription quand vous avez ouvert la liste qui devait régler l'ordre de la discussion.

Étranger dans cette enceinte, je devais laisser à MM. les Belges le droit d'être entendus d'abord dans leurs observations.

J'arrive alors que plus personne ne se présente ; je viens vous dire les vœux et les intérêts de la France, mais j'arrive seul... M. le président de la chambre de commerce qui m'a délégué près de vous, devait joindre dans cette lutte ses efforts aux miens : retenu au conseil général du département, il me prive du secours que j'attendais de lui. Votre indulgence me soutiendra, et votre bienveillante attention suppléera d'ailleurs à ce que je pourrais omettre.

Il y a quatre ans que le commerce de nos contrées me remit le soin de solliciter, tantôt en France, tantôt en Belgique, la jonction du canal de Roubaix au canal d'Espierres ; en d'autres termes, la réunion de l'Escaut à la Dèule.

En France on me disait : Mais vous sacrifiez les intérêts nationaux aux étrangers.

(1) Tous nos chiffres sont pris des tableaux de M. Wolters ; nous avons indiqué quand et pourquoi nous ne les adoptons pas tous.

(Note de M. Mimerel.)

Ici, depuis l'ouverture de la séance, j'entends qu'on s'écrie de toutes parts : Mais on immole la Belgique à la France.

Que conclure de cette double opposition ? Que le projet, en blessant çà et là quelques intérêts privés, aussi vifs que constants dans leurs plaintes, offre cependant avantage aux deux pays.

J'entends dire encore :

Le canal d'Espierres est inutile, il ne peut avoir pour résultat que d'encherir le transport ; les voies actuelles sont bien plus économiques.

Puis, et au même instant, un autre adversaire vient prétendre que le canal d'Espierres aura pour effet d'anéantir les voies aujourd'hui ouvertes à la navigation de ce royaume.

Que faire d'une contradiction si frappante ?

Admettre que ce qui est relatif à la canalisation qui nous occupe, n'a pas été sérieusement étudié, et, dès lors, se livrer à cette étude avec conscience, avec résolution d'arriver à connaître enfin la vérité.

C'est ce que je vais essayer : pour cela bien des chiffres sont à poser ; je tâcherai de le faire avec lucidité.

Les chiffres, Messieurs, sont de toutes les preuves la plus irrécusable, s'ils sont le fruit de l'étude et de la bonne foi. Mais les preuves les plus fortes, que peuvent-elles sur des esprits prévenus ?

Je n'en rencontrerai pas dans cette enceinte. Personne de vous n'arrive ici avec une position personnelle à défendre, un vote à l'avance engagé ; et, en choisissant votre honorable président, M. le ministre vous a dit assez haut que, dans cette grave question, les préoccupations personnelles, les intérêts mêmes de localité, tout devait céder devant l'intérêt général du pays.

J'aborderai avec franchise la discussion ; elle semble avoir été renfermée par le gouvernement dans une suite de questions qui me paraissent former un cadre complet : je suivrai cet ordre.

Et, comme tout ce qui est relatif à la canalisation de l'Escaut et de la Lys, n'a rien qui concerne la France, je n'aborderai que les questions de la deuxième série.

Dans l'examen de ces questions, tout doit être comparé à la Scarpe, seule voie existante aujourd'hui pour les transports du Hainaut. Quels sont les frais de navigation sur cette rivière ? Voilà ce qu'il faut connaître d'abord ; car, sans cela, comment discuter le mérite des autres projets ?

Ce n'est pas tout ; et la navigation sur la Scarpe a-t-elle une importance telle qu'on doive prendre tant de soin de la diriger par telle ou telle voie ? Si cette navigation est d'une mince valeur, pourquoi tant s'en inquiéter ? Il convient donc de rechercher quelle elle est, et d'apprécier son développement.

Ainsi, d'abord, l'importance de la navigation sur la Scarpe, puis les frais de navigation sur cette rivière, et enfin l'examen des questions posées par le ministre.

Importance de la navigation sur la Scarpe.

Dans le cours de l'année 1837, la Scarpe et la Deule ont voituré pour Lille 237,000 tonneaux (1), dont plus des deux tiers en charbon.

Sur cette quantité de charbon, des états (2) que je mets sous vos yeux indiquent que la seule ville de Roubaix en consomme 30,000 tonneaux, ci 30,000

L'industrie et la population de Tourcoing sont en analogie parfaite avec l'industrie et la population de Roubaix : il n'y a donc rien de hasardé à admettre pour Tourcoing une consommation égale à celle de Roubaix, ci 30,000

Et, comme les quatre cantons de Lannoy, Roubaix, Tourcoing et Wattrelos comptent une population de 100,000 âmes, que Roubaix et Tourcoing en absorbent 40,000 ;

(1) Relevé officiel des octrois de Lille.

(2) Relevé officiel des octrois de Roubaix.

Admettre pour les 80,000 répandus dans les campagnes, une consommation égale à celle faite par les 20,000 ames de Roubaix, c'est rester plutôt au-dessous qu'au-delà de la vérité; car nos campagnes couvertes de sucreries, ont une grande part dans la consommation de la houille. 30,000

Ainsi, sur les 337,000 tonneaux que la Scarpe et la Deule amènent à Lille, le bassin manufacturier de Roubaix réclame près de 100,000 tonneaux de charbon : notez ce chiffre, Messieurs, il aura plus tard sa conséquence.

Mais à quels frais voyagent maintenant ces 337,000 tonneaux ?

Frais de la Scarpe.

Ici, Messieurs, j'appelle toute votre sollicitude, et si, dans les chiffres que je vais poser, je m'égare, arrêtez-moi. Les frais sur la Scarpe, voilà le point de départ, voilà le principe de toute discussion. Si le principe est faux, toutes les conséquences le deviennent. Je réclame donc votre intervention dans la fixation de ce chiffre important; ne me laissez point raisonner sur une erreur, ce serait me faire perdre mes soins, et user sans résultat possible un temps qui vous est précieux.

M. l'ingénieur Wolters, en établissant les points de comparaison sur les diverses lignes, a cru devoir négliger le parcours de Mons à Mortagne, par cet excellent motif que ce parcours était commun à toutes les directions.

Je reprends, moi, les frais de Mons à Mortagne, par cette autre raison que, voulant comparer les chiffres que je pose au fret que nous payons, pour arriver à prouver l'un par l'autre, il faut bien que je tienne compte de ces frais qui sont compris dans le fret.

M. l'ingénieur s'est aussi contenté de relever les droits payés sur les canaux et les frais déboursés pour le halage, en négligeant les frais et le bénéfice du batelier; je relève, moi, les seuls frais du batelier, que j'estime à cinq centimes par tonneau et par jour de route; ils sont les mêmes sur toutes les voies, pour un même nombre de jours, et conséquemment moins élevés sur la route la plus courte; ils deviennent ainsi un élément indispensable d'appréciation. Je néglige le bénéfice que la concurrence, plus ou moins active, fait varier à l'infini, et qui ressort de la différence qui existe entre 1° le relevé des droits payés, des frais de halage et de ceux du batelier, et 2° le prix du fret qui, outre tous ces frais, comprend le bénéfice que je n'indique pas.

La distance de Mons à Mortagne est de	37,000 mèt.
Les droits de péage par tonneau	fr. 0 61
Halage	0 28
	<u>0 89</u>
De Mortagne à Lille, la distance est de	87,000 mèt.
Droits	0 91
Halage	1 02
	<u>1 93</u>
De Mons à Lille, 15 jours au batelier	0 75
Déboursés de Mons à Lille	3 57
	<u>3 57</u>
Distance	124,000 mèt.
Ainsi les frais et déboursés de Mons à Lille sont de	3 57
Et le fret presque toujours de	4 00

Le fret, fait positif et acquis, étant en rapport avec les frais que j'énumère et que j'ai recueillis des bateliers eux-mêmes, il semble qu'il n'y ait rien à réfuter dans ce chiffre primordial; car on conçoit que le bénéfice du batelier puisse s'élever à 43 centimes. Ce qui, sur un bateau de 130 tonneaux, suppose 56 fr. pour 30 jours d'aller et de retour, soit environ 600 fr. par an.

Cependant je me trouve en dissidence avec M. l'ingénieur Wolters et avec MM. les exploitants du couchant de Mons :

Le premier, parce qu'il n'a estimé le halage sur la Scarpe qu'à 15 fr., tandis qu'il coûte encore 120 fr. Mais, interrogé ce matin même par moi sur la cause de cette différence dans

nos chiffres, M. l'ingénieur m'a fait connaître qu'il ne s'était pas arrêté à l'état actuel des choses, mais qu'il avait calculé ce que pourraient être les frais de halage quand la Scarpe aurait été entièrement perfectionnée dans sa canalisation.

Ainsi, M. l'ingénieur calcule sur un avenir problématique, et moi sur des faits acquis.

M. l'ingénieur admet une perfection qui n'existera pas de très long-temps, parce que déjà on reconnaît que les entrepreneurs de la canalisation de la Scarpe ne remplissent pas leurs engagements, les éludent au contraire, comme on les a éludés sur la haute Deule, et que des procès, dont la fin et le résultat sont incertains, peuvent seuls mettre fin, dit-on, à cet état de choses.

Et la Scarpe eût-elle sa perfection, des gens experts affirment qu'un parcours de 41,000 mètr. coûtera toujours plus de 15 fr., et je le crois.

Au surplus, nous ne sommes pas ici pour nous jeter dans le domaine des suppositions : aux droits imaginés par M. Wolters pour le canal de Bossuyt et pour celui de Roubaix, M. le ministre a cru convenable de substituer le péage demandé par les concessionnaires ; n'est-il pas juste, n'est-il pas sage de faire de même pour le halage de la Scarpe ? On paie aujourd'hui 120 fr. pour haler sur cette rivière ; consacrons ce chiffre, puisqu'autrement nous ne pourrions plus rencontrer rien de certain.

Une différence contraire existe entre MM. les exploitants de Mons et moi ; mais elle s'explique par la date de leurs calculs. Ils remontent à un temps où le parcours de la rivière de la Scarpe était si difficile, que le fret, descendu aujourd'hui à 4 fr., était alors communément à 7 fr. ; la Scarpe s'est améliorée, et les frais sont baissés.

Ainsi, laissons le passé qui n'est plus, l'avenir que nous ne saurions prévoir ; le fret que nous payons est en rapport avec les chiffres que nous avons posés, donc nos chiffres sont exacts, puisqu'ils ont pour eux la continuelle sanction des faits.

Si nous sommes bien d'accord sur les chiffres qui précèdent (et nous devons le croire, puisque, malgré nos prières, ils n'ont donné lieu à aucune contradiction), nous pouvons sans crainte nous livrer à l'examen des questions ministérielles.

Nouvelle voie pour le Hainaut.

1^{re} question. — « Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire ? »

Les lois de douanes établissaient en France, il y a deux ans, un droit sur les charbons anglais de fr. 1 10

Et sur ceux belges de » 33

Depuis, le tarif a changé.

Les charbons anglais paient » 55

Et les charbons belges » 16½

Ce nouvel état de choses a dérangé l'ancien équilibre : la différence de droit était, il y a deux ans, en faveur de la Belgique, de » 77

Il n'est plus aujourd'hui que de » 38½

Cette facilité apportée à l'introduction en France des charbons anglais a eu pour résultat immédiat de diminuer, le long du littoral de l'Océan, la consommation des charbons belges ; la navigation de Mons sur Dunkerque s'est immédiatement ralentie.

Ce n'est pas tout : des échantillons de charbons anglais ont été offerts aux usiniers de Lille et de Roubaix et à des prix qui semblaient promettre un avantage de 5 p. % sur les fossiles de Mons.

Nous n'oserions pas dire que des essais aient été faits, parce qu'avec un charbon inconnu on a la crainte d'altérer ses chaudières : tant qu'on pensera que l'abaissement du fret, que doit amener une nouvelle voie de communication, doit être offert au commerce, on ne changera pas des habitudes dès long-temps contractées ; on ne formera pas les chauffeurs à l'emploi d'un combustible qui, d'instant à autre, peut être abandonné ; mais, si cet espoir était déçu, si la nouvelle voie ne devait pas s'ouvrir, nul doute qu'alors on ne cherchât à recueillir les avantages offerts par les charbons d'outre-mer.

Il ne paraît donc pas douteux qu'une nouvelle voie soit utile aux débouchés de Mons. Elle l'est également aux pierres et chaux de Tournay.

En effet, ces chaux se consomment à Anvers et à Dunkerque, où les conduit la navigation, tandis que, par le roulage, elles ne peuvent dépasser Lille, où le transport les a déjà trop sur-enchéries. Ainsi 40 lieues par eau, 6 lieues par terre. Ouvrez une navigation nouvelle, et de suite la haute, la basse Deule, les rives de la Lys, le département du Nord, celui du Pas-de-Calais, s'approvisionnent des produits de vos carrières, bien supérieurs à tous leurs similaires.

La solution de la première question ne paraît donc pas douteuse : passons à l'examen de la seconde.

Concurrence du chemin de fer.

2^e question. — « En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille ? »

Quelques chiffres, et cette question sera résolue.

Pour transporter les houilles à Lille par le chemin de fer, il faut d'abord les conduire à Mortagne, puis à Tournay; là on les sort du bateau, on les conduit au stationnement, on les recharge, puis elles arrivent à Lille, où, sorties des waggons, elles sont de nouveau rejetées sur le stationnement, pour être remises sur les voitures, et conduites enfin à l'usine.

Ces diverses manutentions, ces divers transports ne se font pas sans frais. Voici l'exact prix auquel le charbon, ainsi voituré, reviendrait à Lille :

Voie fluviale jusqu'à Mortagne (<i>v.</i> plus haut), droits et halage.	fr. » 39
Idem, jusqu'à Tournay.	» 15
Batelier, cinq jours	» 25
Transbordement et conduite à la station de Tournay	1 20
Voie de fer jusqu'à Lille, 24 kilomètres, à 7 c.	2 38
	4 87

Et nous avons vu que par la Scarpe les droits, halage et batelier étaient de. 3 57

Différence contre le chemin de fer. 1 30

Ainsi le chemin de fer n'enlève rien à la Scarpe, par rapport à Lille : voyons comment il agira sur Roubaix.

Voie fluviale.

Par la Scarpe, jusqu'à Lille.	fr. 3 57
Droits de Lille à Roubaix.	» 93
Halage	» 05
Batelier	» 05
	4 60

Par le chemin de fer.

Voie fluviale jusqu'à Tournay	1 29
Transbordement.	1 20
Voie de fer, 24 kilomètres, à 7 centimes	1 68
	4 17
Différence en faveur du chemin de fer	0 43

Mais il faut observer que le transbordement, le voiturage du bateau à la station, brise le charbon; que celui de Mons, naturellement friable, ne peut être ainsi déplacé sans éprouver une détérioration qu'on estime généralement à 14 p. %.

Or, si le tonneau vaut, à Lille et à Roubaix. fr. 24 00

S'il a perdu 14 p. % 3 60

Il suit qu'on doit mettre en parallèle, d'un côté, le bris occasionné par le transport sur le chemin de fer. 3 60

D'autre part, l'économie du transport » 43

De sorte qu'en définitive il y a, sur l'arrivée à Roubaix, un déficit réel par le chemin de fer comparé à la Scarpe, de 3 17

Ce chiffre parle assez haut pour n'avoir pas besoin de commentaire : mais ce que le chemin de fer ne saurait offrir, le trouvera-t-on mieux dans le canal de Bossuyt à Courtray; en d'autres termes, le canal de Bossuyt à Courtray offrira-t-il avantage sur la Scarpe? Troisième question à examiner.

Canal de Bossuyt.

3^e question. — « Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille par Mouscron est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray? »

De Mons à Lille, par le canal de Courtray, on compte	148,000 mètr. (1).
Par la Scarpe il n'y en a que	<u>124,000</u>
Différence en moins par la Scarpe	24,000

Frais par le canal de Bossuyt.

Jusqu'à Mortagne fr. »	89
De Mortagne à Lille.	3 24 (2)
Batelier, 17 jours	<u>» 85</u>
	4 98
Et par la Scarpe	<u>3 57</u>
Ainsi, en faveur de la Scarpe fr.	1 40

Le résultat pour Lille est le même pour Roubaix, puisque, par la Scarpe et par Bossuyt, on n'arrive à Roubaix qu'en passant par Lille.

La voie de Bossuyt ne peut donc offrir aucune chance de concurrence avec la Scarpe; parcours plus long, navigation plus difficile sur la Lys, frais plus élevés, tout se réunit pour montrer que cette ligne ne peut et ne pourra jamais aborder le marché de Lille. Y a-t-il enfin un moyen d'approvisionner à meilleur marché ce grand centre de consommation? Cherchons-le dans l'examen de la quatrième question.

Canal d'Espierres.

4^e question. — « Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray? »

La page 26 de l'ouvrage sur la jonction de la Lys à l'Escaut, indique que, de Mons à Lille, il y a 18,000 mètr. en moins, on prenant le canal de l'Espierre, qu'en suivant la Scarpe; si à cette abréviation de route on ajoute que, par Espierres, la navigation est toute en descente, tandis que, par la Scarpe, tout est en remonte, on admettra sans difficulté que le parcours par Espierres demandera beaucoup moins de temps.

Mais quelle sera la comparaison des frais? Ils sont pour la Scarpe de fr. 3 57
Établissons les par Espierres.

De Mons à Mortagne fr. »	89
Droits sur les canaux d'Espierres et de Roubaix	2 04 (3)
Halage de Mortagne à Lille	» 22
Batelier, 9 jours	<u>» 45</u>
	fr. 3 60

(1) Pag. 27 (des documents de l'enquête). 11,100
Dessous de Mortagne 37,000

148,000 mètr.

(2) Pag. 144, on les porte à fr. 1-24; mais il faut augmenter de fr. 2, parce que le canal de Bossuyt, calculé à 25 centimes, coûte réellement fr. 2-25.

(3) Canal d'Espierres. » 80
Canal de Roubaix. 1 20 4 distances à 0,30 c.
Basse Doule » 04
2 04

Ainsi, d'une part, 3-57, de l'autre, 3-60, ce qui veut dire parité entre les deux voies.

Mais cette parité amènera la lutte : c'est à qui baissera le plus son péage pour avoir le passage des bateaux, et de cette lutte naîtra nécessairement une diminution du transport ; ainsi, laissez la Scarpe sans concurrence sur Lille, pas de rabais possible ; ouvrez le canal d'Espierres, et c'est à qui offrira le plus d'avantages ; c'est donc avec raison qu'on peut dire, quelle que soit d'ailleurs l'apparence, que le canal d'Espierres aura pour résultat de faire transporter à meilleur marché les produits du Hainaut vers le centre du département du Nord.

Ainsi, sans que le charbon baisse de prix pour l'extracteur, il baissera pour le consommateur, et cette baisse, ce sont les eaux françaises qui la paieront, d'une part, la Scarpe, de l'autre, le canal de Roubaix : ainsi les concessionnaires se chargeront seuls d'empêcher à Lille l'accès du charbon anglais.

En sera-t-il de même à Roubaix ?

Nous avons vu que la Scarpe transportait en cette ville, avec des frais, au tonneau, de fr. 4 60

Nous trouvons par Espierres les frais suivants :

Jusqu'à Mortagne.	fr.	»	39
Droits sur le canal d'Espierres et de Roubaix		1	25
Halage		»	20
Batelier, 8 jours		»	<u>40</u>

2 74

En faveur de la voie par Espierres 1 86

Dès-lors, comment prétendre encore que cette voie ne soit pas éminemment favorable au Hainaut, s'il y a abaissement de 2 fr. au tonneau sur les houilles belges, ce qui équivaut à 10 p. % de leur valeur ? Est-ce la houille anglaise, est-ce même la houille française qui viendra prendre la moindre parcelle de cette consommation de 100,000 tonneaux ?

C'est donc un monopole assuré à la Belgique et dont elle doit s'empresse de s'emparer, car il deviendra chaque jour plus considérable.

Aussi, était-ce là le sujet des plaintes en France, quand je sollicitais le prolongement à la frontière du canal de Roubaix. Je voulais, disait-on, détruire les exploitations nationales au profit de l'étranger.

Comme si la prospérité commerciale du département du Nord devait être soumise aux exigences d'une puissante compagnie pour qui le tarif des houilles n'aurait pas été fait, puisqu'elle prospérait encore, alors que la Belgique était France et qu'aucun obstacle n'existait pour l'importation de son charbon minéral.

Comme si cette prétention n'était pas aussi exagérée que celle des intéressés, qui veulent aujourd'hui qu'au risque de ne les plus vendre, les richesses de votre pays soient voiturées au plus haut prix possible.

Vains efforts que la raison publique condamne ! La voie pour transporter avec plus d'économie vos produits sur un grand centre de consommation est possible. Le canal d'Espierres vous l'offre, il vous l'offre seul : le canal d'Espierres sera donc ouvert.

Concurrence des canaux d'Espierres et de Bossuyt.

5^e question. — « Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second ? »

Nous avons vu que le canal de Bossuyt conduisait à Lille en 17 jours à raison de	fr.	4	98
Et que le canal de l'Espierre y voiturait en 9 jours à raison de		3	60
Pour Roubaix, le canal de Bossuyt mène en 18 jours pour		6	00
Et le canal d'Espierres.		2	74

Ainsi, le canal d'Espierres offre sur celui de Bossuyt : pour Lille, 8 jours, et fr. 1-38 en moins au tonneau ; pour Roubaix, 10 jours, et fr. 3-26 en moins au tonneau.

Est-il possible d'admettre que, sur ces points, il puisse y avoir concurrence entre les deux

canaux ? Évidemment non ; et si le canal de Bossuyt se construit, ce ne saurait être en vue de l'approvisionnement de la France.

Où donc la concurrence pourrait-elle exister ? Certainement pas entre Courtray et Gand. Serait-ce entre Warneton et Courtray ?

Mais un si petit théâtre peut-il faire la base de calculs pour une entreprise toujours aussi grande que celle d'un canal ?

S'il y a concurrence sur ce point, le canal de Bossuyt ne peut-il se faire ? Oh, alors je conseille au soumissionnaire de ne pas entreprendre, car la consommation de cette contrée n'est pas de nature à donner prospérité à l'entreprise.

A-t-il, sans ce mince produit, des moyens d'existence ? On doit le croire, puisqu'il sollicite la concession. Concluons donc sur ce point, et disons que la concurrence entre les deux canaux étant possible tout au plus entre Warneton et Courtray, cette concurrence ne saurait avoir des résultats tels que l'établissement du canal d'Espierres fit obstacle sérieux à celui du canal de Bossuyt.

Exécution des deux canaux.

6^e question. — « Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray ?

La question précédente ayant été résolue par la négative, l'on ne voit pas qu'on ait quelque chose à dire sur la sixième question.

Inconvénients du canal d'Espierres.

7^e question. — « Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement ? »

De quels inconvénients prétendrait-on parler ? Craindrait-on pour la sûreté du territoire ? Mais le ministre de la guerre s'est chargé de rassurer le pays à cet égard ; et puis, Messieurs, vivez-vous donc encore sous le roi Guillaume ? Ces forteresses de Tournay et de Menin, est-ce contre notre France qu'elles sont élevées ? Vos ennemis sont-ils encore au midi ? Est-ce du Nord que vous est venue l'inspiration de cette liberté que vous avez si glorieusement conquise ? Lille, cette ville si redoutable, n'est-elle pas la citadelle de Tournay, et Menin la tête de pont de Lille ? Loin de nous d'hostiles préoccupations, la Belgique et la France sont sœurs ; on a pu tenter de les désunir, on le tentera peut-être encore, on n'y réussira jamais.

Mais peut-être on redoute qu'altérés de vos eaux nous ne les appellions toutes sur notre territoire.

Eh ! Messieurs, vos ingénieurs vous l'ont dit, et seuls ils sont experts pour trancher cette question. Au lieu où s'ouvre le canal d'Espierres, l'emprise de vos eaux est impossible. En effet, n'est-ce pas la Marque qui alimentera le nouveau canal ? Ce canal n'est-il pas plus élevé de 9 mètres environ que votre fleuve ? Quelles que soient vos craintes, vous n'irez pas jusqu'à appréhender qu'à l'aide de machines à vapeur, nous sucions et desséchions les sources de l'Escaut ? Je croirais vous blesser en insistant davantage sur ce point.

Concurrence pour l'industrie belge.

8^e question. — « Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique ?

L'industrie manufacturière de la Belgique ne pourrait être éventuellement compromise que si une industrie similaire existait dans le département du Nord, c'est-à-dire à Lille ou à Roubaix.

Qu'y a-t-il à Gand ? Tissage et filature.

Or, à Lille il n'y a point de tissage.

Reste Roubaix.

On y fabrique des étoffes de laine longue en concurrence avec l'Angleterre, mais on ne fabrique pas de semblables objets en Belgique.

D'ailleurs le tissage de Roubaix se fait à la main de l'homme, et le prix du charbon n'influe en rien sur cette production.

Le tissage en coton, qui se fait aussi par la main de l'homme, occupe une grande quantité d'ouvriers à Roubaix ; mais les n^{os} du coton filé qu'on y emploie vont de 40 à 100.

A Gand on n'emploie guère que les n^{os} de 15 à 40.

A Roubaix on ne tisse que pour pantalons.

A Gand on ne tisse que le calicot qui sert aux vêtements des femmes.

Ainsi, production et emploi tout-à-fait distincts ; donc pas de concurrence possible, car comment concourir avec des produits qui diffèrent essentiellement ?

Reste pourtant la concurrence de la filature ; mais, nous l'avons dit, à Gand elle ne dépasse pas le n^o 40.

A Roubaix et à Lille, c'est par exception si on descend jusqu'à cette limite. Il n'y a donc rien qui puisse être comparé entre l'industrie gantoise et celle de Lille et de Roubaix.

Mais y eût-il concurrence, elle ne serait dangereuse, et la question l'explique, que si le charbon revenait à meilleur marché à Lille qu'à Gand.

Or, cela ne saurait être.

Par le canal d'Espierres, on l'a vu, le charbon reviendra à meilleur marché à Roubaix qu'à Lille ; ne nous occupons donc que de cette première ville, et comparons, à partir d'Espierres, le prix du charbon vendu : 1^o à Roubaix ; 2^o à Gand.

D'Espierres à Roubaix le charbon coûtera :

Canal d'Espierres	fr. » 80
Canal de Roubaix	» 45
Droits de douane	1 50
Halage	» 05
Visite de douane	» 12
Batelier, deux jours	» 10
	<hr/>
	3 02
Pour Gand (pag. 146 des documents cités).	
Droits	» 04 $\frac{1}{2}$
Halage	» 50
Batelier	» 10
	<hr/>
	» 64 $\frac{1}{2}$
Reste en faveur de Gand	2 37 $\frac{1}{2}$

Il faut reconnaître qu'à Courtray le prix des charbons sera le même qu'à Roubaix. Mais l'industrie n'y en consomme que très peu. A Courtray les filatures, s'il y en a, ne sont pas nombreuses. Ce n'est donc pas de cette concurrence qu'on a voulu parler. Le commerce de Courtray c'est la toile. Le prix du charbon n'entre pas dans les calculs de ceux qui se livrent à cette industrie, et, loin de redouter la France à cet égard, la Belgique l'appelle, puisque le marché français reste encore son point principal de débouché.

Ainsi et en résumé :

Pas de concurrence possible entre Roubaix et Gand par rapport à l'industrie en coton ;

Entre Roubaix et Courtray, par rapport à son commerce de toiles ;

Charbon maintenu à bien meilleur prix à Gand qu'à Roubaix, même après l'ouverture du canal d'Espierres ;

Même prix à Courtray, où le charbon n'est pas un élément indispensable à l'industrie.

Donc aucune chance fâcheuse pour l'industrie de la Belgique dans l'ouverture du canal d'Espierres.

Navigation de Mons à Dunkerque.

9^e question. — « Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises ? »

M. l'ingénieur Wolters a résolu cette question en posant les chiffres suivants :
La navigation de Mons vers Dunkerque coûte au tonneau :

Par les Flandres	fr. 1 60
Par Roubaix	2 18
Par la Scarpe	3 03

Puis, en faisant apercevoir qu'entre la voie de Roubaix et celle des Flandres, il n'existe, en faveur de celle-ci, qu'une différence de 38 cent., M. l'ingénieur paraît craindre qu'une concession dans les lois des douanes ne vienne rompre l'équilibre qui existe encore.

Mais, pour arriver là, il faudrait que le gouvernement français fit don aux concessionnaires de canaux d'une partie des revenus du trésor ; en un mot, qu'il en sortit les 38 cent. de différence qui existent. On peut se rassurer à cet égard, et les chambres, de quelque pays qu'elles soient, ne donneront jamais à quelques-uns ce qui est le patrimoine de tous.

De sorte que la différence signalée par M. Wolters suffirait bien pour rassurer les Flandres, si toutefois les chiffres rectifiés ne portaient avec eux une assurance plus positive encore.

En effet, des calculs de M. l'ingénieur, le seul qui reste exact est celui des Flandres.

Sur la Scarpe, nous voyons se reproduire l'erreur déjà signalée et qui tend à établir qu'un jour il sera possible qu'on ne paie sur cette rivière que 15 fr. de halage, tandis qu'aujourd'hui on paie encore 120 fr.

Or, si nous rétablissons ce chiffre de 120 fr. comme il est juste de le faire, nous trouvons que le prix du tonneau augmenté de 87 c., et que le transport par la voie de la Scarpe, au lieu d'être de fr. 3 03, sera de fr. 3-90.

Une erreur bien plus grande existe sur la ligne de Roubaix.

La, en effet, les droits sur les canaux d'Espierres et de Roubaix réunis sont estimés à 25 cent., tandis qu'en réalité ils sont de :

Sur le canal d'Espierres	0 80
Sur celui de Roubaix	1 20
	<hr/>
	2 00

Il y a donc fr. 1-75 de différence au tonneau, en plus que ne comptait M. l'ingénieur, de sorte que le prix qu'il porte a	2 18
Augmenté de	1 75
Ressort réellement à	<hr/>
	3 93

Et ici on ne nous reprochera pas de donner dans l'exagération ; comme partout, ce sont les faits acquis que nous saisissons, avec leur aide nous établissons ainsi le prix des différents parcours de Mons sur Dunkerque :

Par les Flandres	1 60
Par la Scarpe.	3 90
Par Roubaix	3 93

Et, en définitive, les Flandres ont sur la Scarpe un avantage de. 2 30
Sur Roubaix, de 2 33

Or, que redouter en présence de ces calculs ?

D'ailleurs, Messieurs, une circonstance ne vous échappera pas.

Si les charbons devaient quitter les eaux belges, pour prendre les eaux françaises, probablement, parmi celles-ci, la voie qui offrirait l'apparence de la plus légère économie serait préférée.

Cette voie ne serait pas celle de Roubaix, ce serait donc celle de la Scarpe.

Mais elle a toujours existé ; pourquoi ne l'a-t-on pas suivie ? Probablement parce qu'elle coûtait beaucoup plus que celle des Flandres.

Ce qui a été vrai jusqu'ici, le sera encore : aucun élément nouveau n'a pu changer cette question. Le canal d'Espierres par lui-même ne saurait être dangereux, puisqu'il est plus cher que la Scarpe ; et la Scarpe ne saurait vous effrayer, puisqu'elle a toujours été frappée d'impuissance pour lutter contre vos eaux.

Modification au tarif des douanes.

10^e question. — « Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835 ? »

Ce que nous avons dit en commençant cet exposé, semble résoudre cette question. Il est possible de controvertiser sur le plus ou le moins d'importance qu'a pu conserver la navigation de Mons sur Dunkerque : il n'est pas possible de le faire sur ce point, que le littoral de l'Océan est aujourd'hui approvisionné de charbons anglais : il n'est pas possible de nier que Rouen, par exemple, qui ne connaissait que le combustible de Mons, est alimenté aujourd'hui, pour au moins moitié, par les Anglais.

Dès-lors, sous quel prétexte retarder l'ouverture du canal d'Espierres qui donne un si vaste débouché, qui assure un si beau monopole au combustible de la Belgique ?

Nous l'avons dit, nous l'avons prouvé, la navigation des Flandres ne saurait être blessée par le nouveau canal : mais le fût-elle, l'impossible devînt-il possible, ce ne serait pas encore un motif à nos yeux pour refuser au Hainaut qui veut vendre, à la France qui veut acheter, les moyens d'échanger de la manière la plus avantageuse.

Conclusions.

Nous avons épuisé la série des questions qu'il nous a été donné d'examiner devant vous : nous l'avons fait avec sincérité et avec conviction.

De nos chiffres il ressort qu'aucune voie ne peut améliorer le transport des produits du Hainaut vers la France, si ce n'est celle de l'Espierre ; que le chemin de fer et le canal de Bossuyt ne peuvent atteindre ce but, puisque l'une et l'autre voie transportent à plus haut prix que la Scarpe ;

Que le canal d'Espierres ne saurait vous inquiéter, soit sous le rapport de la défense militaire, soit sous celui de la conservation de vos eaux ;

Que, quels que soient les effets de cette nouvelle communication, ils ne peuvent causer à vos fabriques une rivalité fâcheuse, et, dans aucun cas, ravir à votre canalisation le transport de Mons sur Dunkerque.

Que dirai-je encore ? J'énumérerai succinctement les avantages que votre pays doit attendre du canal à ouvrir.

Ainsi, plus de possibilité de disputer à vos charbons la consommation de 100 mille tonneaux que réclame le bassin manufacturier de Roubaix. Là, exclusion complète des houilles anglaises et de celles même d'Anzin, qui désormais, pour y parvenir, paieront un fret plus élevé que les vôtres. Débouché ouvert à vos pierres et à vos chaux, vos toiles d'Audenarde sont promptement et presque sans frais voiturées jusqu'à Lille ; et vos ports d'Ostende et d'Anvers deviennent, par rapport à nous, si admirablement situés, que, dans un avenir peu éloigné, avec les progrès et les concessions que le siècle réclame et que les voies de fer imposeront, vos ports, dis-je, deviennent notre havre, et c'est par eux que s'alimenteront de leurs matières premières nos nombreuses manufactures.

Ne parlez donc plus de rivalité, mais de sympathie, entre deux pays si bien faits pour s'entendre et s'aimer. La rivalité ! qui la soutiendrait en filature, en tissage, en impressions communes, avec votre si grande et si riche ville de Gand, alors que les Anglais reconnaissent eux-mêmes leur infériorité vis-à-vis de vous ? Et regardez-vous comme rivale notre fabrique de Roubaix ? Sa prospérité ne contribue-t-elle pas à vivifier vos magnifiques établissements du Phénix et de Seraing ? Ses nombreuses innovations ne sont-elles pas immédiatement exploitées et reproduites dans vos tisseranderies de Mouscron et de Courtray ? Et, puisque j'ai prononcé le nom de cette ville, rappellerai-je que cette année, dans nos conseils généraux, l'agriculture, la filature, le tissage, tout ce qui existe en France par le lin, réclamait avec énergie des droits plus élevés, pour repousser la concurrence de l'Angleterre ? Mais, pour atteindre ce but, il fallait aussi que les droits fussent élevés contre vous. « Ne touchez pas à nos rapports avec la Belgique, s'écriait-on d'une seule voix ; les intérêts de nos amis sont les nôtres. Repoussez les Anglais, mais accueillez les Belges. » Voilà, Messieurs, voilà comme s'exprimaient les représentants du commerce de la France. Et c'est pour elle que vous éprouveriez de l'éloignement ! C'est en elle que vous verriez une rivale dangereuse !

La France, Messieurs, elle sera votre rivale quand il faudra repousser l'ennemi de votre territoire. Alors nos soldats diront aux vôtres : « Voyons à qui fera le mieux. » Elle sera votre rivale pour grandir, pendant la paix, par la civilisation et par la liberté. Elle est votre rivale quand elle accueille chez elle les proscrits étrangers, avec cette générosité dont vous avez usé envers ses enfants dans des temps moins heureux. Mais, lorsqu'elle vous demande d'arriver à vous plus promptement, ce n'est point par rivalité, je le répète, mais par sympathie. Elle veut que, sous deux dominations différentes, les deux peuples s'entendent et s'affectionnent chaque jour davantage ; elle veut que d'incessantes relations les enrichissent mutuellement ; elle veut enfin se rapprocher de vous, non pour exciter vos défiances et diminuer vos avantages, mais pour mieux vous tendre la main.

Déclaration du préposé en chef de l'octroi de la ville de Roubaix.

(Pièce produite par M. Minarel.)

Le préposé en chef de l'octroi de la ville de Roubaix, département du Nord, certifie que l'octroi a perçu les droits sur le charbon fossile venant par la barrière de Wattrelos, du 1^{er} juillet 1837 au 30 juin 1838, sur la quantité de 39,360 hectolitres.

Roubaix, le 24 août 1838.

Le préposé en chef,

A. GRIMONPREZ.

L'exercice de 1836 donne une quantité de charbon fossile de 271,878 hect.
L'exercice de 1837, celle de 225,794
L'exercice de 1838 donnera probablement la quantité de 258,760

Les maisons de MM. Descat, Destombes, Six et Malfait, de Roubaix, consomment à Flers, dans leur établissement dépendant de celui de Roubaix, environ la quantité de 47,000 hect. charbon fossile.

Vu par le maire de Roubaix, le 24 août 1838.

FLORIS DEFRENNE fils.

N^o 14.

Observations de M. Verrue-Lafrancq, demandeur en concession du canal de Bossuyt, en réponse à l'exposé de M. Mimerel.

PREMIÈRE QUESTION.

PARCOURS ET FRAIS DE MONS A LILLE PAR LA SCARPE.

Distance de Mons à Mortagne	37,000
» de Mortagne à Lille.	87,000
Total	<u>124,000</u> mètres.

Frais.

CHIFFRES DE M. MIMEREL.

1 ^o De Mons à Mortagne :	
Droits et péages	0.61
Halage.	<u>0.28</u>
	0.89

2 ^o De Mortagne à Lille :	
Droits	0.91
Halage.	<u>1.02</u>
	1.93

3 ^o Batelier :	
15 jours à raison de 0.05 par tonneau.	0.75
	<u>3.57</u>

CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCO.

De Mons à la frontière, droits : 4 bureaux à 0.02 ⁸⁰ par tonneau, 0.11 ²⁰	
De la frontière à Condé 0.03 ³⁰	
De Condé à Mortagne 0.08 ⁸⁰	<u>0.23³⁰</u>

Halage de Mons à la frontière.	0.004 ⁰
Par kilomètre et par tonneau	0.07 ²⁰
De la frontière à Condé 0.01 ⁹²	
De Condé à Mortagne 0.08 ³³	<u>0.17⁴⁵</u>
	0.40 ⁷⁵

Sur la Scarpe, suivant concession.	0.41
Sur la haute Deule 47,000 m. à 0.00 ⁸⁰ 0.37 ⁶⁰	<u>0.78⁶⁰</u>

De Mortagne au fort de Scarpe	0.63 ³³
Du fort de Scarpe à Lille.	<u>0.16⁶⁷</u>
	0.80
	<u>1.58⁶⁰</u>

Navigation 5	} 6 jours 0.30
Douanes 1	
	<u>2.29³⁵</u>

M. Mimerel prétend que ses chiffres sont conformes aux faits et aux renseignements précis qu'il a pris près des bateliers ; M. Verrue-Lafrancq observe que la différence dans les péages de Mons à Mortagne, doit provenir de ce que le premier a maintenu ceux des écluses de Rodignies, échus depuis le 26 juin dernier, et ceux de l'écluse de Guelzin qui écherront le 26 décembre prochain, tandis que le gouvernement français, non seulement a déclaré n'en pas con-

tinuer la perception à son profit, mais en effet ne perçoit plus ceux échus. Il prétend aussi que, pour asseoir le halage, M. Mimrel a suivi les éléments de 1835, et non ceux d'aujourd'hui; que la navigation de la Scarpe est améliorée; enfin, tout en admettant 0 05 par tonneau et par jour pour le batelier, M. Verrue-Lafrancq ne peut admettre un parcours d'environ 9,000 mètr. seulement; d'usage on compte 25,000 mètr. par jour, c'est le chiffre qu'il maintient pour tous les parcours qu'il calcule, tandis que M. Mimrel varie suivant qu'il veut enfler ou diminuer son total. Par exemple, ici, il ne prend que 9,000 mètr., plus loin, sur le canal de Roubaix, il en comptera 16,000.

DEUXIÈME QUESTION.

CONCURRENCE DU CHEMIN DE FER.

1° Pour Lille.

CHIFFRES DE M. MINEREL.

Voie fluviale jusqu'à Mortagne :	
Frais et halage	0.89
» » jusqu'à Tournay	0.15
Batelier, 5 jours	0.25
	<u>1.29</u>
	1.29
34 kil ^e chemin de fer à 0.07 . .	2.38
Transbordement	1.20
	<u>3.58</u>
	4.87
Par la Scarpe	3.57
Différence	1.30

CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCO

<i>N. B.</i> On ne peut prendre la voie fluviale par la France, il faut suivre le canal d'Antoing, parce qu'il faut décharger à Tournay.	
Droits de Mons au canal d'Antoing, 3 bureaux	0.0840
Droits du canal d'Antoing.	0.5925
» à Antoing et à Tournay	0.04
	<u>0.7165</u>
Halage de Mons à Tournay	0.3082
Batelier, 3 jours	0.15
	<u>0.4582</u>
	1.1747
Ci d'accord	3.58
	<u>4.7547</u>
Par la Scarpe	2.2935
En faveur de la Scarpe	2.4612

2° Pour Roubaix.

La Scarpe jusqu'à Lille	3.57
Droits de Lille à Roubaix	0.93
Halage »	0.05
Batelier »	0.05
	<u>4.60</u>
<i>Chemin de fer.</i>	
Navigation jusqu'à Tournay . .	1.29
24 kilomètres à 0.07	1.68
Transbordement	1.20
	<u>4.17</u>
En faveur du chemin de fer	0.43

Par contre, en faveur de la navigation, le bris du charbon qui a été évalué à 14 p. o/o.

La Scarpe jusqu'à Lille	2.2935
De Lille à Marquette, 3,000 met. à 0.0080	0.0240
Canal de Roubaix, 12,715 m., 13 dist. à 0.06	0.78
Halage et batelier	0.10
	<u>3.1973</u>
Navigation jusqu'à Tournay . .	1.1747
24 kilomètres	1.68
Transbordement	1.20
	<u>4.0547</u>
En faveur de la Scarpe	0.8572

Et de plus, dans l'une et l'autre destination, en faveur de la navigation, le bris du charbon à l'évaluation admise de 14 p. o/o.

MM. Mimerel et Verrue-Lafrancq ont voulu, l'un et l'autre, combattre la prétention qu'une voie nouvelle, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord, serait atteinte par les chemins de fer, et, par conséquent, résoudre négativement la 2^e de la 2^e partie des questions soumises à l'enquête.

TROISIÈME QUESTION.

CONCURRENCE DU CANAL DE BOSSUYT AVEC LA SCARPE.

CHIFFRES DE M. MIMEREL.

Distances :	
De Mons à Lille	148,000
Par la Scarpe	124,000
De moins par la Scarpe	24,000

CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCQ.

De Mons à Mortagne	mèt. 37,000
De Mortagne à Bossuyt	43,800
De Bossuyt à Courtray	14,875
Lys de Courtray à Menin	13,300
Lys de Menin à Deulemont	19,000
Basse Deule jusqu'à Lille	18,000
	<u>145,975</u>
	124,000
	<u>21,975</u>
Soit	mèt. 22,000

Frais.

Jusqu'à Mortagne	0.89
» Lille	3.23
Batelier, 17 jours	0.85
	<u>4.97</u>
Par la Scarpe	3.57
	<u>1.40</u>
Différence	1.40

Jusqu'à Mortagne	0.40 ⁷⁵
» Lille, nous admettrons	3.23
Batelier, navigation 6 } 7 jours	35
Douanes 1 }	
	<u>3.98⁷⁵</u>
Par la Scarpe	2.29 ³⁵
En faveur de la Scarpe	1.69 ⁴⁰

M. Mimerel a voulu résoudre négativement la 3^e question de la 2^e série, et prouve que, dans le canal de Bossuyt, on ne peut pas trouver une voie plus économique pour le centre du département du Nord. M. Verrue-Lafrancq rectifie les chiffres exagérés des frais de Mons à Mortagne et de la longueur de la navigation; mais, en appliquant son chiffre des frais par la Scarpe, il trouve encore une plus grande différence que son adversaire en faveur de celle-ci; aussi il observe qu'il n'a jamais prétendu faire concurrence à cette dernière navigation, puisque, dans sa demande en concession, il n'a porté aucuns produits pour une navigation probable de Mons à Lille par le canal de Bossuyt.

QUATRIÈME QUESTION.

CONCURRENCE DES CANAUX DE L'ESPIERRE ET DE ROUBAIX AVEC LA SCARPE.

1^o Pour Lille.

Distances :	
Par la Scarpe	125,000
Par l'Espierre et Roubaix	107,000
Différence	18,000

Comme le chiffre précédemment	
admis	124,000
Admis d'accord	107,000
En faveur de l'Espierre	17,000

Frais.

CHIFFRES DE M. MIMEREL.

De Mons à Mortagne	0.89
De Mortagne à Roubaix, par l'Espierre	1.25
De Roubaix à Lille	0.79
Halage de Mortagne à Lille.	0.22
Batelier, 9 jours	0.45
	<hr/>
	3.60
Par la Scarpe	3.57
Différence	0.03

CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANÇO.

De Mons à Mortagne, droit et halage	0.40 ⁷⁵
Droits du canal belge	0.80
» du canal français, 20	
distances	1.20
» de Marquette à Lille	0.02 ⁴⁰
Halage, 7,000 mèt. à 0.00 ⁴⁰	0.28
	<hr/>
	2.30 ⁴⁰
Batelier, navigation 5 } 6 jours	0.30
Douanes 1 }	
	<hr/>
	3.01 ¹⁵
Par la Scarpe	2.29 ³⁵
En faveur de la Scarpe	0.71 ⁸⁰

2° Pour Roubaix.

Distances :	
Par la Scarpe	143,000
Par l'Espierre	89,000
	<hr/>
En faveur de l'Espierre. . . mèt.	54,000

De Mons à Lille, admis	124,000
De Lille à Marquette	3,000
De Marquette à Roubaix	13,000
	<hr/>
	140,000
Par l'Espierre.	91,000
	<hr/>
	49,000

Frais par la Scarpe.	4.60
Par l'Espierre jusqu'à Mortagne	0.89
Sur l'Espierre et canal de Rou-	
baix	1.25
Halage.	0.20
Batelier, 8 jours	0.40
	<hr/>
	2.74
	<hr/>
Différence	1.86

Frais par la Scarpe.	3.19 ⁷⁵
Par l'Espierre jusqu'à Mort-	
agne.	0.40 ⁷⁵
Droits sur le canal belge	0.80
» sur le canal français,	
7 distances	0.42
Halage	0.21 ⁶⁰
Batelier, navigation 4 } 5 jours	0.25
Douanes 1 }	
	<hr/>
	2.09 ³⁵
En faveur de l'Espierre.	1.10 ⁴⁰

Par ces calculs, M. Mimerel a voulu résoudre affirmativement la 4^e question de la 2^e série, et prouver, non seulement que le but de la communication économique, avec le centre du département du Nord, serait mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix que par celui de Bossuyt, mais aussi que ces derniers canaux sont dans des termes de concurrence avantageuse contre la navigation par la Scarpe, puisque, si, pour Lille, il ne trouve d'avantage pécuniaire, en faveur de la dernière, que de 0.03 par tonneau; pour Roubaix, au contraire, il trouve un désavantage de 1.86, outre qu'ayant évalué précédemment le temps de parcours de Mons à Lille, par la Scarpe, à 15 jours et par l'Espierre et Roubaix 9 "

Il se trouve une différence en faveur de l'Espierre 6 "

Et, pour Roubaix, de Mons a destination par la Scarpe. 16 "

Par les canaux de l'Espierre et Roubaix. 8 "

Une différence de 8 "

M. Verrue-Lafrancq observe que, si, par une application impartiale et sévère de ses chiffres précédents, il résout aussi affirmativement la 4^e question dans la comparaison des canaux de l'Espierre et Roubaix à celui de Bossuyt, il n'en est pas de même quant à la comparaison des premiers avec la navigation existante de la Scarpe; la différence en faveur de celle-ci, pour Lille, est de 0.71⁸⁰ et il n'y a pas de compensation pour le temps du parcours; pour Roubaix, le désavantage de la Scarpe n'est que de 1.10⁴⁰ et la différence de parcours, que d'un seul jour. Il prétend que ses chiffres doivent inspirer beaucoup plus de confiance que ceux de M. Mimerel, puisqu'ils sont appliqués invariablement et sans aucune élasticité, tandis que son adversaire, dans tous ses calculs pour comparer la navigation par la Scarpe avec celle par les canaux proposés de l'Espierre et de Roubaix, charge les distances pour la première, et réduit celles pour la dernière, non seulement d'avec la réalité, mais avec ses propres calculs précédents; il ne s'attache pas davantage à rester d'accord avec lui-même pour les frais de halage et encore moins pour le temps du parcours sur la Scarpe, il prend 15 jours pour 124,000 mètr. sur le canal de Bossuyt et 17 jours pour 148,000 mètr., et, sur les canaux projetés de l'Espierre et de Roubaix, seulement 9 jours pour 107,000 mètr. et 8 jours pour 89,000 mètr.

Enfin, M. Verrue-Lafrancq observe que la navigation sur l'Escaut français et la Scarpe est une navigation continue à écluses avec sas, tandis que celle de l'Escaut belge, qu'il faut suivre en partie pour emboucher les canaux de l'Espierre et de Roubaix, ne se fait que par rames et avec intermittence hebdomadaire, de sorte qu'il est de toute évidence que, si l'on peut calculer exactement le parcours par l'Escaut français et la Scarpe et en préciser le nombre de jours, il n'en est pas de même de la navigation projetée pour Roubaix, qui, par conséquent, quoique plus courte de quelques milliers de mètres, devra prendre plus de temps, donc :

M. Mimerel prétend que, non seulement les canaux de l'Espierre et de Roubaix atteindraient, mieux que le canal de Bossuyt, le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, mais se trouvent dans des conditions favorables de concurrence avec la voie par la Scarpe.

M. Verrue-Lafrancq, au contraire, en admettant la première de ces propositions, conteste la seconde, et prétend avoir prouvé que la navigation de Mons à Lille, non seulement coûterait plus, mais prendrait au moins autant de temps par les canaux projetés que par la Scarpe, tandis que la différence des frais, pour la destination de Roubaix, serait souvent, sinon toujours, annulée par la navigation intermittente de l'Escaut belge, lorsque celle de la Scarpe est continue.

Dans l'examen de la 5^e question : *Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second?*

M. Mimerel, n'examinant que celle pour les destinations de Lille et Roubaix, conclut qu'elle est impossible. M. Verrue-Lafrancq a admis avec lui que, dans des termes ordinaires, le canal de Bossuyt ne peut concourir avec la Scarpe, mais il est évident que, de même que la navigation de la Lys profite maintenant des empêchements momentanés de cette navigation sur la Scarpe, le bénéfice en reviendrait à l'avenir au canal de Bossuyt; celui de l'Espierre ne se faisant pas, de plus en tous temps, les deux canaux pourraient se faire concurrence sur la haute Lys belge; en effet, pour le prouver, M. Verrue-Lafrancq n'a besoin que de recourir aux renseignements donnés par le ministère même, pag. 16 et 17 des documents à consulter par la commission d'enquête, ou, en prenant le point de départ commun à Warcoing, les distances et frais sont indiqués comme suit :

POUR LE CANAL DE L'ESPIERRE.

<i>Trajet.</i> Canaux de l'Esperre et de Roubaix	27,665
De Marquette à la Lys	12,089
De Deulemont à Menin	21,000
	<hr/>
	60,754

Droit par tonneau.

Canal de l'Esperre	0.80
» de Roubaix	1.20
» de Marquette à la Lys	0.09 ⁶
Droits à Commines	0.06 ⁴
	<hr/>
	2.16

PAR LE CANAL DE BOSSUYT.

<i>Trajet.</i> De Warcoing à Bossuyt	10,000
De Bossuyt à Courtray	14,875
De Courtray à Menin	13,300
	<hr/>
	38,175

<i>Droits.</i> Péage à Warcoing	0.02 ⁵⁰
Péage au canal de jonction	2.25
Droits à Menin	0.06 ⁴⁰
	<hr/>
	2.33 ⁹⁰

COMPARAISON DES DEUX LIGNES.

	DISTANCES.	DROITS.
Canal de l'Esperre, en destination de Menin	60,754	2.16
» de Bossuyt, " "	38,175	2.33 ⁹⁰
	<hr/>	<hr/>
Différence } en faveur de l'Esperre		0.17 ⁹⁰
	» de Bossuyt	22,579

De sorte que déjà, pour Menin, il y aurait avantage de prendre le canal de l'Esperre, puisqu'il y a une différence de frais d'environ 0.18^c, et seulement une distance en plus de 22,500, soit un jour de navigation de plus, que M. Mimerel ne compte qu'à 0.05

Et pour la différence, en frais de halage, également à 22,500 m. à 0.00⁴⁰ 0.09

En total 0.14

Donc, reste 0,04^c par tonneau en faveur de l'Esperre pour Menin, davantage encore pour Wervicq, Commines, Warneton et le Pont-Rouge. De plus, une réduction dans les péages sur les canaux de l'Esperre et de Roubaix aurait pour résultat qu'on arriverait, même à Courtray et à Harlebeek en amont des écluses, à moindre prix par ceux-ci que par le canal de Bossuyt, de sorte que M. Verrue-Lafrancq doit forcément conclure que la construction des premiers ferait obstacle à l'établissement du second.

Dans l'examen de la 6^e question, M. Mimerel conteste jusqu'à l'utilité du canal de Bossuyt pour la communication sur Courtray, puisqu'il prétend que le transport des charbons par ce canal coûterait, par tonneau :

Pour péage	fr. 2.25
Halage	0.05
Batelier	0.10
Conduite et déchargement	1.20
	<hr/>
	Fr. 3.60

Tandis que, par terre, on les transporterait pour. 3.00

M. Verrue-Lafrancq n'a besoin, dit-il, pour combattre ces calculs, que d'opposer son adversaire à lui-même; pour le transbordement du chemin de fer (2^e question), celui-ci a compté également 1,20. C'est donc faire la part proportionnelle, en ne comptant ici, où il ne s'agit que d'un seul déchargement, que 0,60, de même il a pris un seul jour de navigation pour 16,000 mètr. et ici il en prend deux pour moins de 15,000 mètr.; il faut donc dire pour le coût de la navigation du canal de Bossuyt :

Péage	2.25
Halage	0.05
Batelier	0.05
Conduite et déchargement	0.60
Total	<u>2.95</u>

Et, fût-il vrai que le transport par terre pût se faire, comme le prétend M. Mimerel, à raison de fr. 3.00

Pour être conséquent avec lui-même, il eût dû ajouter, pour déchargement du bateau et chargement sur voitures 0.60

Et ensuite, pour bris du charbon, qui ne serait, certes, pas moindre sur chaussée que sur chemin de fer, il devait admettre les 14 p. % qu'il a proposés lui-même, soit sur fr. 25 3.50

De sorte que le transport par terre équivaldrait à fr. 7.10

Pour ce qui concerne la 7^e question, M. Mimerel, supposant qu'on n'attribue au canal de l'Espierre d'autres inconvénients que de nuire à la défense du pays et de servir à détourner les eaux, s'appuie sur la lettre du ministre de la guerre, pag. 118 des documents précités, pour conclure que la crainte que le canal de l'Espierre puisse nuire à la défense du pays, est chimérique. Comme il invoque l'opinion de M. Wolters, pag. 143 mêmes documents, pour dire que les eaux seraient conservées à la Belgique nonobstant l'établissement du canal de l'Espierre; M. Verrue-Lafrancq comprend facilement que, dans notre situation politique actuelle, le ministre de la guerre ni le comité consultatif du génie ne s'opposent à l'établissement de ce canal, et il incline assez à partager l'opinion de M. Wolters, qui ne craint pas le projet inexécutable de M. Cordier, de détourner toutes les eaux que la Sambre et l'Escaut, la Lys et leurs confluent amènent en Belgique. Il ne suivra donc pas M. Mimerel dans l'examen de ces deux propositions, et se bornera à observer, sur la première, qu'un canal creusé est destiné à exister toujours, tandis qu'il faudrait donner un démenti formel à l'histoire de tous les temps antérieurs, pour oser soutenir que notre situation politique n'éprouvera jamais de variations, et, sur la seconde, que personne ne pourrait contester que les canaux de l'Espierre et de Roubaix, qu'ils prennent leur alimentation d'eau, soit dans l'Escaut, soit dans la Marque, diminueront plus ou moins la masse d'eau que l'Escaut ou la Lys versent dans notre pays; mais ce n'est pas ainsi que M. Verrue-Lafrancq envisage la 7^e question. Il soutient qu'étant prouvé à l'évidence que le canal de l'Espierre doit faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, il n'y a pas lieu d'examiner s'il présenterait par lui-même des motifs de refus.

HUITIÈME QUESTION.

CONCURRENCE POUR LE PRIX DU CHARBON A ROUBAIX, COURTRAY ET GAND.

CHIFFRES DE M. MIMEREL.

Warcoing, point de départ commun :

1^o Pour Courtray.

Canal de l'Espierre 0.80

Canal de Roubaix 0.45

A reporter 1.25

CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCO.

Il n'est pas possible de prendre le point de départ à Warcoing, parce que les charbons en destination française suivront le canal de Condé à l'Escaut, et ceux pour la Belgique doivent nécessairement emprunter le canal

CHIFFRES DE M. MIMEREL.

Report	1.25
Droits de douane	1.50
Halage	0.12
Visite de douane	0.12
Batelier	0.10
	<hr/>
	3.09
2° Pour Courtray.	
Transport par terre	3.00
3° Pour Gand.	
Droits	0.04 ⁵⁰
Halage	0.50
Batelier	0.10
	<hr/>
	0.64 ⁵⁰

CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANÇQ.

de Pomerœul, il faut donc, pour les uns comme pour les autres, partir de Mons :

1° Pour Roubaix (voir 4° question)	2.09 ³⁵
Droits de douane	1.50
	<hr/>
	3.59 ³⁵

De Mons à Tournay (voir 2° question)	0.71 ⁶⁵
Péage du canal de Bossuyt	2.25
Halage, 86,000 mètr. à 0.004°	0.34 ⁴⁰
Batelier, 4 jours	0.20
	<hr/>
	3.51

N'ayant pas dû rechercher le chiffre, pour la navigation de Mons à Gand, M. Verrue-Lafrancq croit que le plus sûr et le plus incontestable est celui du fret de Jemmapes à Gand, qui s'éleve maintenant à

0.35 par hectolitre, soit par tonneau	4.40
A déduire pour le retour que nous n'avons compté ni pour Roubaix ni pour Courtray	0.75
	<hr/>
	3.65

Reste 3.65

M. Mimerel part des chiffres qu'il indique pour rassurer l'industrie belge contre la concurrence possible dans le prix du charbon, en faveur des usines françaises. M. Verrue-Lafrancq rectifie les calculs de son adversaire et fait remarquer leur élasticité pour charger le transport sur Roubaix, par les canaux projetés, il prend ici

Pour halage	0.12
Pour visite de douane	0.12
Batelier	0.10
	<hr/>
Ensemble	0.34

Et, dans l'examen des autres questions, lorsqu'il a intérêt à baisser les frais de cette navigation, il représente tous ces faits par 0.10° ; fidèle à la méthode qu'il a adoptée, M. Verrue-Lafrancq ne varie pas dans ses chiffres, et appliquant les mêmes à cette question comme aux autres, il prouve par ses résultats, que, dès qu'il conviendrait à la France d'abaisser les droits sur l'entrée des charbons étrangers, ils arriveraient à Roubaix, par les canaux demandés, à des prix moindres que nos charbons n'arrivent à Gand, et n'arriveraient pas par le canal projeté de Bossuyt à Courtray.

Parvenu à l'examen de la 9° question, M. Mimerel combat les conclusions de M. l'ingénieur Wolters, pag. 142 et 143 des documents, et, à cet effet, en maintenant le chiffre de cet ingénieur pour les transports sur Dunkerque par les Flandres, il élève considérablement ceux par la Scarpe, et surtout ceux par Roubaix ; M. Verrue-Lafrancq s'est contenté d'observer que le coût présumé par Roubaix peut être soutenu en présence des réductions successives que le péage du canal de l'Espierre a déjà subies, et en présence de la déclaration faite par le président de la chambre de commerce de Tournay, au nom des demandeurs de la concession : que si le péage de 80 centimes était encore trop élevé, on le réduirait à 40, à moins même. M. l'ingénieur Wolters précité concluait que l'ouverture de ce canal (l'Espierre) augmentera considérablement les moyens de concurrence des eaux françaises à l'égard de celles de la Belgique, et qu'il ne faudrait peut-être plus aux premières qu'une légère faveur dans la loi des douanes, pour obtenir définitivement la préférence. M. Verrue-Lafrancq appelle en outre l'attention de la commission d'enquête sur la carte de l'ingénieur français Cordier, dans laquelle est indiqué un projet de canal d'Hazebrouck à Bergues, et soutient, que la France

n'attend que la jonction de l'Escaut à la Lys par Roubaix et la basse Deule , pour exécuter ce projet et enlever à la Belgique la navigation vers Dunkerque par cette nouvelle voie , la plus directe possible , et qui ne le céderait en rien à la navigation belge , quant aux facilités de parcours et à la profondeur des eaux.

M. Mimerel se résume en disant qu'une voie nouvelle, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord est devenue nécessaire, et que les canaux de l'Espierre et de Roubaix seuls peuvent l'offrir, et cependant ailleurs il a dû convenir que ce ne serait que pour Roubaix, Tourcoing et leurs environs, que ces canaux peuvent soutenir la concurrence contre la Scarpe.

Au contraire, M. Verruc-Lafrancq conclut : 1° que cette voie nouvelle n'est pas nécessaire, parce que les charbons du Hainaut arrivent à Lille par la Scarpe à meilleur prix que par les canaux projetés (même quand on réduirait encore les péages de ceux-ci), de sorte que les transports pour ce centre du département n'augmenteraient pas par la nouvelle navigation proposée.

Les transports sur Roubaix et Tourcoing même augmenteraient peu ou pas, puisque la différence des frais résultant de la navigation plus directe de l'Espierre, serait souvent, si non toujours, absorbée par les longueurs de la navigation intermittente de l'Escaut belge, depuis la frontière jusqu'à Warcoing; 2° que le canal de l'Espierre serait nuisible au Hainaut, parce que, formant obstacle à l'établissement du canal de Bossuyt, il priverait cette province des avantages incontestables et généralement reconnus qu'elle doit retirer de cette voie navigable, qui, tout en raccourcissant le parcours vers Courtray et la haute Lys, de plus de 25 lieues, en diminue encore les frais; 3° et enfin, que le canal de l'Espierre nuirait à la Belgique entière, parce que son seul but possible est de lui enlever une grande partie de sa navigation intérieure, notamment celle du Hainaut sur Dunkerque. Le soin extrême que l'on apporte à déguiser ce but devrait nous l'indiquer, si déjà il n'était prouvé à l'évidence que c'est là le seul avantage que la France peut retirer du canal de l'Espierre; en effet, l'insistance que l'on met à solliciter ce canal, les réductions successives des péages sur la partie belge, primitivement proposés à fr. 2 et diminués à fr. 1-75, 1-50, 80 centimes, et que l'on veut réduire encore à 40 centimes et au-dessous, quoique l'on soit forcé de convenir que, dans les destinations que l'on ose avouer, savoir : Lille et Roubaix avec leurs environs, il ne peut soutenir la concurrence contre la Scarpe que pour cette dernière localité dont on n'ose évaluer les transports probables qu'à 90 ou 100 tonneaux. Tout prouve donc que le but avoué n'est qu'un prétexte, un manteau dont on veut couvrir le seul but réel et possible, savoir : d'enlever à la Belgique une navigation lucrative et susceptible d'amélioration et d'augmentation de produits, pour transporter à l'étranger tous ces avantages, non seulement pour le présent, mais pour l'avenir à perpétuité.

N^o 15.

Observations adressées à la commission d'enquête par la chambre de commerce et des fabriques de la ville d'Ypres.

MESSIEURS,

Une conception néfaste plane sur la Belgique et menace de sa fâcheuse réalisation les intérêts de notre commerce et de notre industrie. Cette conception, c'est celle de la jonction de l'Escaut au canal de Roubaix. Contre elle se sont constamment élevés tous les amis de la prospérité nationale, parce qu'elle doit avoir pour but d'enrichir la France de toute la navigation de Mons à Dunkerque et pour résultat d'appauvrir les provinces du royaume qui s'en trouvent dotées. Dans cette lutte de quinze ans, la chambre de commerce d'Ypres n'est

point restée inactive; par ses constants et généreux efforts, elle peut se vanter d'avoir puissamment contribué à reculer l'exécution d'un si funeste projet; plus d'une fois même sa mission a été d'éclairer le gouvernement sur les conséquences désastreuses d'une conception si éminemment antinationale, et cette noble tâche, elle saurait la remplir encore, si, contre toute attente, le projet du canal de l'Espierre devait se réaliser aujourd'hui.

En nous présentant devant vous, Messieurs, notre but n'est point d'énumérer ici tous les arguments victorieux qui ont été produits contre le canal de l'Espierre, notre mission serait longue, et vos instants sont comptés. Nous nous bornerons à soumettre à vos méditations le mémoire qu'à cette occasion nous avons présenté au gouvernement, en faveur du canal de Bossuyt et contre celui de l'Espierre, mémoire dont jusqu'ici aucun point n'a été logiquement réfuté, car nous ne considérerons jamais comme une réfutation les sarcasmes que nous ont lancés les adversaires dont nous avons combattu les cupides spéculations.

L'exposé lumineux que renferme ce mémoire, nous dispenserait, sans doute, d'entrer dans de plus amples développements pour faire ressortir les avantages du canal de Bossuyt, et les dangers de celui de l'Espierre, si, depuis son émanation, des faits nouveaux n'étaient venus prêter à nos arguments une force nouvelle.

Nous avons dit que, durant près de quinze ans, les auteurs de la conception française du canal de l'Espierre avaient vu leurs démarches paralysées par les patriotiques efforts de quelques défenseurs de la prospérité nationale. Tant de résistance ne les arrêta point, et telle était l'importance qu'ils attachaient à la réussite de leur projet, qu'ils ne reculèrent devant aucun genre de sacrifices pour atteindre leur but; d'abord, ils cherchèrent à faire accroire que leur canal ne devait servir que comme débouché de Mons et Tournay vers Lille et Roubaix, tandis que les journaux du temps publiaient avec emphase que la première pierre du canal de l'Escaut, par Roubaix à Dunkerque, venait enfin d'être posée (1).

Ne pouvant combattre les arguments de leurs adversaires, les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray, ils cherchèrent à acheter leur silence, et par des promesses fallacieuses, et par des offres capables de tenter des citoyens moins désintéressés. Le canal de Bossuyt surtout leur faisait ombrage, il fallait l'écartier. Ils suscitèrent la combinaison d'une jonction de l'Escaut à la Lys, à la hauteur d'Eeke, projet inutile au commerce, mais qui leur offrait cette perspective de faire avorter le canal de Bossuyt, sans nuire à celui de l'Espierre, et telle est, Messieurs, l'origine de cette jonction d'Eeke, dont le projet vous est soumis aujourd'hui, jonction qui, effectuée à une distance rapprochée du confluent des deux rivières, n'offrirait à la navigation aucun avantage nouveau; et finalement, à l'ombre d'une connexité entre tous ces projets, ils espèrent faire passer cette fois leur projet favori. Parviendront-ils à leurs fins? Le gouvernement belge se montrera-t-il moins jaloux de la dignité et de l'indépendance nationales que celui qui l'a précédé? C'est ce que la suite nous apprendra. Peut-être déjà les auteurs français du canal de l'Espierre ont-ils rêvé le succès de leurs efforts, parce qu'admis à l'enquête ils pourront y défendre leurs intérêts; et, en effet, Messieurs, l'audition de ces étrangers dans une affaire toute d'intérêt belge, offre une singulière anomalie; nous ne prétendons pas blâmer ici la conduite du ministère, désintéressé dans la question, il a voulu s'entourer de toutes sortes de lumières, mais cette condescendance envers les intéressés français se trouve-t-elle motivée par quelque antécédent de réciprocité? Non, Messieurs, loin de là, et naguère l'écluse de Rodignies n'a-t-elle pas été construite contre nous et sans nous? Et si jamais nous élevions des prétentions analogues, avec quel dédain ne seraient-elles point reçues?

Quoi qu'il en soit, Messieurs, quand bien même on parviendrait à prouver, comme on cherchera sans doute à vous le persuader, que le canal de l'Espierre présente quelques légers avantages sur celui de Bossuyt, un sentiment de dignité nationale vous portera, sans doute, à lui refuser votre sanction, parce que, comme nous venons de le dire, ce serait enrichir la France des débris de notre navigation intérieure succombant sous le coup qui lui serait porté.

(1) *L'Étoile*, journal officiel de l'époque, ainsi que le *Moniteur*.

Pleins de confiance dans les sentiments de patriotisme qui vous guident, nous vous soumettons, Messieurs, les réflexions que nous a suggérées l'amour du bien public qui nous anime, heureux si la démarche que nous faisons auprès de vous, peut jeter quelque jour dans la discussion qui se prépare, discussion solennelle, où, devant une assemblée exclusivement belge, les intérêts nationaux, représentés par le canal de Bossuyt, viennent défendre leur avenir que le canal de l'Espierre tend à leur enlever au profit de la France, jalouse de la prospérité de notre navigation intérieure.

Fait en séance de la chambre, à Ypres, le 2 septembre 1838.

Le secrétaire,

DE HAERNE.

Le président,

J.-B. VAN DEN PERREBOOM.

N^o 16.

Observations adressées à la commission d'enquête, au sujet des écluses à établir sur la Lys, par des propriétaires et négociants des communes riveraines de la Lys dans l'arrondissement de Courtray (1).

Nous soussignés, propriétaires et négociants en marchandises et matières dont les transports se font par voie d'eau, habitant les contrées environnantes de la Lys, arrondissement de Courtray, avons appris avec satisfaction que vous êtes appelés, Messieurs, à émettre votre avis sur les questions importantes soumises à votre commission, et d'où doit dépendre, en grande partie, le bonheur ou le malheur des soussignés et autres propriétaires et commerçants, comme aussi d'une grande partie des consommateurs de notre bel arrondissement.

Pleins de confiance dans vos lumières, et nous rapportant à l'impartialité dont sera animée votre commission, nous ne vous dissimulons pas que bien des personnes ont vu avec regret que, parmi les membres de la commission, il s'en trouve dont les intérêts privés et les liens de famille ne permettent peut-être pas d'examiner, aussi consciencieusement qu'on pourrait le désirer, les questions soumises à votre délibération. Nous nous permettons de signaler ces craintes à votre commission qui fera la juste part des circonstances et de la position sociale de chacun des membres en particulier, pour avoir égard, comme de besoin, aux motifs qui seront allégués pour ou contre les questions qui se présentent à décider.

Nous prendrons la confiance, Messieurs, de vous faire quelques observations sur les questions qui sont soumises à votre examen; nous nous rapportons d'ailleurs aux mémoires déjà présentés à Sa Majesté et à la représentation nationale: ce sont surtout les questions n^{os} 2 et 6 de la première série qui doivent fixer notre attention.

La canalisation de la Lys, ou bien l'établissement de deux écluses sur cette rivière, l'une pres de Deynze et l'autre aux environs de Vive-St-Éloy, est le travail le plus avantageux pour l'arrondissement de Courtray, et a été reconnu indispensable par tous les ingénieurs dont les sages projets ont toujours échoué devant les futiles objections qui ont guidé l'intérêt particulier à écarter ces projets, en prétextant bien des inconvénients qui ne peuvent exister en réalité. Nous aurons donc l'honneur de démontrer, en peu de mots, l'immense avantage et la nécessité absolue des projets de canalisation de la Lys, ou de l'établissement des écluses sur cette rivière.

Nous admettrons seulement deux écluses, comme nous l'avons déjà indiqué plus haut. Ces écluses semblent ne devoir coûter que quarante à soixante mille francs chacune. Mais supposons que la dépense doive s'en élever à fr. 200,000: en portant l'intérêt de cette somme

(1) Cette pièce n'est parvenue à la commission qu'après la clôture de l'enquête.

à 5 p. ‰, il faudrait percevoir fr. 10,000 pour faire face au paiement des intérêts. Or en établissant, pour les deux écluses, un droit de 5 cents par tonneau, pour le bateau chargé, et de 2 cents par tonneau, pour le bateau à vide, et en prenant pour base l'année 1827, pendant laquelle 1,109 bateaux chargés et 298 à vide ont passé par Harlebeek, on trouvera un produit net de fr. 14,768-87 par an; donc près de fr. 5,000 de plus que la somme nécessaire pour le paiement des intérêts, et qui pourrait servir à l'amortissement du capital des 200,000 fr., lequel pourrait s'amortir en moins de 40 ans, à moins que l'on ne décidât de payer une indemnité aux propriétaires des moulins d'Harlebeek, dont les intérêts pourraient être froissés par ces constructions. De cette manière, tout batelier et négociant paierait un droit très minime, équivalent à la moitié de celui que l'on paie aujourd'hui aux écluses d'Harlebeek, et il en résulterait un avantage immense, non seulement pour les bateaux venant de Mons, mais particulièrement pour ceux venant de Bruxelles, Anvers, le Brabant, Bruges, Ostende, etc., que l'on peut considérer comme formant les $\frac{5}{6}$ de notre navigation, et qui, ordinairement, prennent un aussi grand enfoncement que ceux venant de Mons et Tournay, dont le nombre ne monte qu'à $\frac{1}{6}$. Il en résulterait que les 1,000 kilog., qui nous sont expédiés de Bruxelles, ne nous reviendraient qu'à fr. 3 et peut-être moins encore, au lieu de fr. 5; il y aurait d'ailleurs un grand avantage en ce qu'au lieu de voir exister une différence de prix du transport des marchandises, de Vive-St-Éloy à Courtray, d'environ fr. 1-50 par tonneau, cette différence serait réduite à 15 ou 20 centimes; alors on ne verrait plus chavirer les bateaux sur les bassières en-dessous d'Harlebeek, comme on le voit à tout moment, et comme cela a eu lieu dans la journée du 24 août, où l'on a vu que deux bateaux se sont encore, à peu près, cassés en deux, et dont on ne peut encore évaluer au juste la perte et l'avarie. Les négociants de Courtray et des environs ne se trouveraient plus dans la nécessité de décharger leurs bateaux à Warcoing, Pecq ou Bossuyt, pour en faire transporter les charbons de Mons, par chariots, jusque dans leurs magasins; alors les habitants de Roulers, Ardoye, Pitthem, Meulebeke et autres communes, ne chercheraient plus leurs matières de construction, charbons, etc., de préférence au canal de Bruges et à Warcoing, d'où ils sont éloignés de trois lieues de plus qu'ils ne le sont de Menin, Courtray, Harlebeek, etc. C'est ainsi que nous serions à même de soutenir la concurrence avec les endroits sus-indiqués, et que nous jouirions d'un bienfait dont nous sommes, depuis si long-temps, si injustement privés. Enfin, au moyen d'une dépense aussi minime, pour de si grands travaux, on aura fait de la Lys la plus belle et la plus fréquentée des rivières. Alors on ne verra plus à Vive-St-Éloy des bateaux séjourner pendant trois mois, sans pouvoir changer de place, enfin, les négociants en lins et autres ne seront plus obligés d'envoyer leurs marchandises de Courtray à Gand, par chariots, afin de les faire arriver en temps utile à Ostende et Anvers pour les départs des bateaux à vapeur.

Avant de terminer ces observations nous désirons aller au devant d'une objection qu'on pourrait nous faire.

On prétendra peut-être que le nombre de 11 à 1,200 bateaux environ, que nous disons devoir passer sur la Lys et faire face aux dépenses des écluses, peut être exagéré; qu'en prenant pour base les années 1836 et 1837 on verse dans l'erreur, puisqu'à cette époque un grand nombre de bateaux ont passé par la Lys, par suite des travaux que l'on exécutait sur la Scarpe et sur le canal de Lille. Mais nous répondrons à cette objection que cette cessation et cette perte seront amplement remplacées et dédommagées par la circulation sur la Lys des bateaux des négociants qui, au lieu de chercher par chariots leurs marchandises au canal de Bruges et à l'Escaut, préféreront la navigation sur la Lys.

En résumé, nous pensons, Messieurs, pouvoir avancer avec certitude que l'établissement des dites écluses en-dessous d'Harlebeek, peut seul être regardé comme d'une nécessité absolue, et nous demandons avec instance qu'elles se fassent le plus tôt possible, et nous croyons même que, si on pouvait parvenir à établir un droit équivalent et raisonnable au passage de Gand, tout canal de jonction pourrait être inutile. Nous ne voulons cependant pas contester l'utilité de l'un ou l'autre des canaux d'Eeke ou Bossuyt, et, bien certainement, nous désignerions celui de Bossuyt, le plus direct, comme le plus utile, si les frais de péages à établir, au lieu d'être de fr. 2-25 par tonneau, et hors de proportion pour pouvoir le fréquenter avec

quelque avantage, ne montaient encore qu'au triple de ceux du canal d'Antoing, qui ne sont que de 44 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau, malgré sa plus grande longueur de 6,351 mètr.; dans le cas contraire, nous considérerions celui d'Eeke comme le plus avantageux.

Nous avons lieu d'espérer, Messieurs, que vous daignerez peser ces diverses considérations : nous sommes certains qu'elles ne sont pas inutiles pour la décision des questions qui sont soumises à votre examen, et quo vous y ferez justice.

(*Suivent les signatures.*)

N^o 17.

Procès-verbaux de l'enquête.

SÉANCE DU 3 SEPTEMBRE 1838.

Ce jourd'hui, 3 septembre 1838,

Nous soussignés, membres de la commission d'enquête instituée en vertu de l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, du 31 mai dernier, nommés par les députations permanentes des conseils provinciaux des deux Flandres et du Hainaut, et par M. le ministre des travaux publics, de la manière déterminée par l'art. 3 de l'arrêté du 31 mai, à l'effet d'examiner le projet pour la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de réunion de ces deux rivières, par un canal de jonction de Bossuyt à Courtray, et par ceux de l'Espierre vers Roubaix et d'Eeke à Deynze-Petegem ;

Nous sommes réunis à l'Hôtel-de-Ville à Courtray, ensuite de convocation de M. le ministre des travaux publics.

Sont présents à la séance ouverte à une heure de relevée :

MM. le comte Félix de Mérode, président, ministre d'État, domicilié à Bruxelles ;
 Rainbeaux, propriétaire de mines, à Hornu ;
 Dumon-Dumortier, chauxfournier, à Tournay ;
 De Haussy ;
 Rooman ;
 De Coster ;
 Reyntjens ;
 Eugène De Smet ;
 Jean Vergauwen, propriétaire, à Gand ;
 Du Bus (ainé), avocat, à Tournay ;
 Béthune, bourgmestre, à Courtray ;
 Beke-Beke, à Ypres ;
 Devander ;
 Vercruysse-Bruneel, négociant, à Courtray ;
 Rousselle ;
 Ernest Van den Peereboom, propriétaire à Courtray ;

M. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées, intervient dans la séance.

La commission ainsi réunie, la délibération est ouverte.

M. le président dépose sur le bureau les pièces justifiant de l'accomplissement des formalités prescrites, ainsi que les réclamations auxquelles le dépôt des projets a donné lieu.

Il est donné successivement lecture des pièces ci-après indiquées :

1^o Requête des habitants de Pecq, Warcoing, etc., en date du 3 juillet 1838, réclamant contre le projet (*Annexe n^o 1*) ;

2^o Observations de plusieurs membres du conseil provincial du Hainaut, en date du 14 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt ;

3° Requête d'habitants de Pottes et Hérinnes, en faveur du canal de Bossuyt et contre celui de l'Espierre, en date du 9 juillet 1838;

4° Lettre de M. Corbisier, en date du 21 août 1838, qui consent à réduire les péages du canal de l'Espierre à 80 centimes à charge et à 20 centimes à vide (*Annexe n° 2*);

5° Observations, en date du 25 juin 1838, faites en faveur du projet du canal de Bossuyt sur Courtray, par deux membres de la chambre de commerce d'Ypres;

6° Observations favorables au même projet, faites par un grand nombre d'habitants de la commune de Gheluwe, en date du 5 juillet 1838;

7° Requête de la commune de Meulebeke, en date du 7 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt;

8° Requête, dans le même sens, de la chambre de commerce de Courtray, en date du 7 juillet 1838 (*Annexe n° 3*);

9° Pareille requête des bourgmestre et échevins notables de Roulers, en date du 11 juillet 1838, favorable au projet du canal de Bossuyt (*Annexe n° 4*);

10° Pareille requête favorable au même projet, par la ville de Thielt, en date du 12 juillet 1838 (*Annexe n° 5*);

11° Pareille requête en faveur du canal de Bossuyt, par des marchands de charbons, chaux-fourniers, brasseurs, fabricants d'huiles, savonniers, saliniers, habitant la ville de Wervicq, en date du 12 juillet 1838;

12° Pareille requête par l'administration communale de Courtray, du 13 juillet 1838 (*Annexe n° 6*);

13° Requête en faveur du canal de Bossuyt et contre ceux de l'Espierre et d'Eeke, par l'administration de Moorslede, en date du 14 juillet 1838;

14° Rapport favorable au projet du canal de Bossuyt, fait au conseil provincial de la Flandre occidentale, en sa séance du 21 juillet 1838, par la commission nommée dans son sein, et approuvé par 45 voix sur 48 (*Annexe n° 7*);

15° Pétition des rouisseurs de lin de la Lys, en date du 30 août 1838 (*Annexe n° 8*).

Cette lecture terminée, M. le président invite les assistants à communiquer les observations qu'ils croient avoir à faire.

Se présentent successivement :

M. Allard, avocat et propriétaire à Tournay, qui lit un mémoire contre la canalisation de l'Escaut, contre le canal de l'Espierre et contre celui de Bossuyt à Courtray (*Annexe n° 9*);

M. Duponthis, propriétaire à Tournay, lequel, en son nom et au nom d'autres propriétaires de la même ville, se prononce contre le projet de la canalisation de l'Escaut;

M. Frion, brasseur à Antoing, présentant un mémoire dont il est donné lecture, et qui se prononce contre le projet de canalisation, mais qui demande la construction d'une écluse vers Escanaffles (*Annexe n° 10*).

MM. Gendebien et De Puydt sont entrés en séance pendant la lecture de ce mémoire.

Se sont présentés encore :

M. Dumortier, échevin de l'administration communale de Tournay, lequel, comme délégué par cette administration, en sa séance du 1^{er} de ce mois, donne lecture d'un mémoire contre le projet de canalisation de l'Escaut; toutefois, si on admet la nécessité d'un canal, il donne la préférence à celui projeté de Bossuyt vers Courtray (*Annexe n° 11*);

M. Gilson, président de la chambre de commerce de Tournay, parlant au nom de cette institution et délégué *ad hoc* en séance du 1^{er} de ce mois, ce dont il justifie par expédition du procès-verbal de la séance (*Annexe n° 12*), se prononce pour la canalisation de l'Escaut et en faveur des canaux de l'Espierre vers Roubaix et de Bossuyt vers Courtray;

M. Allard prénommé réplique à M. Gilson et combat quelques-unes de ses allégations;

M. Mimerel, maire de Roubaix, prononce un discours en faveur du canal de l'Espierre vers Roubaix, et, au moyen de calculs et de chiffres, cherche à prouver que les frais de navigation et de transport seront moindres par le canal de l'Espierre à Roubaix, que par toute autre voie (*Annexe n° 13*);

M. Duponthis réplique à M. Mimerel.

Personne ne se présentant plus pour être entendu, M. le président émet l'opinion que MM. Verruc-Lafrancq et Van der Elst, auteurs du projet du canal de Bossuyt vers Courtray, soient entendus.

Ces Messieurs demandent qu'il leur soit donné le temps nécessaire pour rencontrer les arguments et les observations des adversaires du projet; après avoir entendu quelques membres de la commission sur sa prochaine réunion, la commission décide qu'elle aura lieu demain 4 septembre, à 8 heures du matin.

M. le président lève la séance à 5 heures et demie du soir.

(*Suivent les signatures.*)

SÉANCE DU 4 SEPTEMBRE 1838.

Présents : MM. le comte Félix de Mérode, président ;

Du Bus, aîné ;
Béthune ;
Beke-Beke ;
Devander ;
Vercruysse-Bruneel ;
Rousselle ;
Van den Peereboom ;
Rainbeaux ;
De Puydt ;
Gendebien ;
De Haussy ;
Rooman ;
De Coster ;
E. De Smet ;
Vergauwen ;
Reyntjens ;
Dumon-Dumortier.

MM. Vifquain, De Brock et Wolters, ingénieurs des ponts et chaussées, assistent à la séance.

M. le président ouvre la séance à 8 heures et demie du matin.

M. Verruc-Lafrancq lit un mémoire par lequel, et au moyen de calculs et de chiffres, il fait remarquer des inexactitudes dans ceux présentés en séance d'hier par M. Mimerel, maire de Roubaix, et établit des comparaisons toutes en faveur du canal de Bossuyt (*Annexe n° 14*).

M. Mimerel réplique à M. Verruc-Lafrancq, et, par des raisonnements et des chiffres, maintient ses allégations d'hier, et veut prouver les avantages pour les exportations par la navigation, du canal de l'Espierre vers Roubaix, sur celui de Bossuyt vers Courtray.

M. l'ingénieur Van der Elst réplique à M. Mimerel, et parle en faveur du canal de Bossuyt.

M. Vifquain, auteur du projet du canal d'Eeke vers Deynze-Petegem, parle en faveur tant de l'exécution du canal de l'Espierre que de celle du canal de Bossuyt; il les regarde tous deux comme avantageux au pays, et conclut à l'exécution entière des deux canaux.

M. Van der Elst répond à M. Vifquain, et cherche à démontrer que l'exécution du canal de Bossuyt rend absolument inutile le canal d'Eeke vers Deynze-Petegem et celui de l'Espierre vers Roubaix; il les regarde comme devant établir une concurrence fâcheuse contre l'exécution du canal de Bossuyt.

M. De Brock parle en faveur du canal de l'Espierre.

M. Gilson dit que, dans l'intérêt du commerce de l'arrondissement de Tournay, l'exécution du canal de l'Espierre est avantageuse pour l'exportation du charbon, de la chaux et des autres matières pondéreuses.

M. le président invite le public à se retirer; ce fait, il déclare la délibération ouverte; il

est onze heures, M. Desmazières entre dans la salle et prend part à la délibération. Il annonce qu'une indisposition l'a empêché de se présenter plus tôt.

La commission, après lecture d'une lettre de la chambre de commerce d'Ypres, demandant à pouvoir présenter des observations par l'organe de son président, décide que la demande ne peut être accueillie, la discussion publique étant fermée.

Après une discussion à laquelle plusieurs membres prennent successivement part, M. le président, de l'aveu de la commission, pose la question suivante :

Une voie de jonction de l'Escaut et de la Lys est-elle d'utilité publique ?

Cette question est résolue affirmativement par 15 voix contre 4.

La question de savoir si la canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait pas la jonction inutile, est décidée négativement par 14 voix contre 5.

La question : si une jonction est jugée nécessaire nonobstant la canalisation des deux rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray par Mouscron, est résolue négativement par 15 voix contre 2. MM. Rooman et Vergauwen se sont abstenus, n'étant pas assez éclairés.

La question : si, nonobstant la communication par chemins de fer, un canal de jonction reste nécessaire, auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence, est résolue en faveur du tracé de Bossuyt à Courtray, par 16 voix contre 3.

La commission délibérant si elle maintiendra la question de savoir, s'il pourrait y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt, décide négativement par 10 voix contre 9.

Elle décide affirmativement, par 17 voix contre 2, qu'en cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, il faut persévérer dans la canalisation de l'Escaut avec travaux partiels sur la Lys. Trois membres ont ajouté à leur vote affirmatif, la condition que les travaux soient exécutés par l'État.

Il est une heure, M. le président suspend la séance.

Continuation de la séance repris à deux heures de l'après-midi, tous les membres présents, ainsi que MM. Vifquain, De Brock et Wolters.

M. Devander lit un mémoire contre le projet du canal de l'Espierre.

M. De Haussy propose un amendement à la question de savoir si une voie nouvelle, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord, est d'utilité publique. Cet amendement est ainsi conçu : « Je propose de voter la première question de la seconde série, avec la modification suivante : « Que le gouvernement sera invité à » faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires » pour empêcher : 1^o que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire » concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; » 2^o que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de » Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. »

La commission adopte d'abord l'amendement par 13 voix contre 6, et la question étant elle-même mise aux voix avec l'amendement adopté, 7 voix répondent oui, et 7 non.

MM. Rooman, De Coster, Reyntjens, Vergauwen et Desmazières se sont abstenus, parce qu'il ne leur est pas prouvé, que le canal de l'Espierre n'aura pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise en faveur de l'industrie française.

La question si, en cas d'affirmative, on peut considérer cette voie nouvelle comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille, est résolue négativement par 15 voix contre 4.

La commission décide, par 17 voix contre 2, que, si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille par Mouscron, est jugée nécessaire, il n'y a pas lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray; et, par 18 voix contre une, que le but de la communication économique avec le centre du

département du Nord, serait mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par celui de Courtray.

La commission décide, par 12 voix contre 7, que les canaux de l'Espierre et de Courtray ne sont pas dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second.

La question de savoir si le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement, est mise aux voix : 7 membres répondent oui, 7 membres répondent non, 5 membres s'étant abstenus ; et la commission se partage de la même manière, sur la question de savoir s'il aurait pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique.

Les cinq membres qui se sont abstenus sur ces deux questions, l'ont fait par le motif énoncé lors de leur abstention sur la 1^{re} question.

Est mise en délibération la 9^e question ainsi conçue : Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises ?

La commission décide, par 10 voix contre 9, que cette question ne sera pas mise aux voix, vu l'amendement adopté à la 1^{re} question.

Par suite, il n'y a pas lieu à s'occuper de la 10^e question.

Ainsi fait à Courtray, les jour, mois et an que dessus.

(*Suivent les signatures.*)

N^o 18.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Gand, du 9 octobre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons l'honneur de vous retourner les pièces qui se trouvaient jointes à votre lettre du 21 septembre dernier, 3^e division, case 12, n^o 5978, mais parmi lesquelles nous n'avons pas trouvé les procès-verbaux de réunion de la commission d'enquête mentionnés dans votre lettre.

Nous avons soigneusement examiné les projets de canaux de l'Espierre et de Courtray, et nous devons persister dans l'opinion que nous avons émise sur le canal de l'Espierre, par la lettre que nous avons eu l'honneur de vous adresser sous la date du 12 septembre 1834, et qui se trouve imprimée dans le recueil des documents à consulter par la commission d'enquête, pag. 106 : en effet, ces deux canaux doivent faire à notre province un tort à peu près égal et ne peuvent lui apporter aucun avantage. La seule chose que, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, nous devons demander, c'est que l'Escaut et la Lys soient canalisés ; nous pensons même qu'une fois la canalisation de ces deux rivières achevée, les motifs qui, dans d'autres provinces, font désirer le creusement des canaux dont s'agit, viendront à cesser. Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Gouverneur, pour vous prier d'insister près du gouvernement, afin que les projets de canalisation, tant pour l'Escaut que pour la Lys, soient incessamment mis à exécution, comme aussi, afin que l'entrave, apportée à la navigation sur la Lys près de Gand, par le placement d'un pont dormant, à l'endroit nommé le *Snephen*, soit bientôt levée.

Nous considérons la construction des deux canaux comme devant nuire aux intérêts de notre province, et, comme le conseil provincial est plus spécialement chargé par la loi de

veiller à ces intérêts, nous pensons qu'il serait utile que le gouvernement prît l'avis de ce conseil dans une affaire aussi importante, avant de prendre une décision définitive.

La chambre de commerce et des fabriques,

BOSSAERT, *président.*

Le membre de la chambre faisant fonctions de secrétaire,

E. GRENIER.

Pour copie conforme :

Le greffier provincial,

MONTIGNY.

Gand, le 18 octobre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR ,

Nous avons l'honneur de vous informer qu'après avoir pris connaissance des procès-verbaux de la commission d'enquête, dont un exemplaire imprimé accompagnait votre lettre du 11 de ce mois, 3^e division R., c. 12, n^o 6408, notre opinion n'a aucunement été modifiée par les renseignements qu'ils contiennent, et qu'en conséquence nous persistons dans celle émise par notre lettre du 9 de ce mois.

La chambre de commerce et des fabriques,

BOSSAERT, *président.*

Le membre de la chambre faisant fonctions de secrétaire,

E. GRENIER.

Pour copie conforme :

Le greffier provincial,

MONTIGNY.

N^o 19.

*Avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale,
du 30 octobre 1838.*

La députation permanente, etc.,

Vu l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, en date du 31 mai dernier, 3^e division, n^o 107⁶, ordonnant une enquête sur les avant-projets présentés respectivement par les sieurs F. Verrue-Lafrancq, à Bruxelles, et Frédéric Corbisier, à Mons, pour la construction, par voie de concession de péages, d'un canal entre l'Escaut et la Lys, à la hauteur de Bossuyt sur Courtray et d'un canal de l'Espierre destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix;

Vu les procès-verbaux des réunions de la commission d'enquête qui a été instituée pour l'examen des dits avant-projets;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Gand, en date du 9 de ce mois;

Vu l'arrêté royal du 29 novembre 1836;

Est d'avis :

Quant au canal de l'Espierre, que ce canal serait nuisible à la Belgique, en ce qu'il établirait un moyen d'écoulement plus facile vers la France du charbon du Hainaut, et que les diverses branches d'industrie de la Belgique reposent sur cette matière combustible, dont la grande consommation doit, d'ailleurs, amener un jour une pénurie et dont le prix élevé a déjà donné lieu à de vives réclamations émanées de divers points du pays ;

Que, pour ce qui est du canal de Bossuyt sur Courtray, on doit préférer à la construction de ce canal, la canalisation de l'Escaut et de la Lys ; et que, quant à la construction d'un canal de jonction entre ces deux rivières à la hauteur d'Ecke sur Petegem-lez-Deynze, il convient d'en soumettre le projet à un nouvel examen après la canalisation de ces deux rivières.

Le présent sera adressé à M. le ministre des travaux publics, conformément à l'arrêté royal précité.

Gand, le 30 octobre 1838.

L. DE SCHIERVEL.

Par ordonnance :

Le greffier,
MONTIGNY.

N^o 20.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, du 20 octobre 1838.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Enfin, les débats solennels que vous avez ouverts sur la question du canal de jonction de l'Escaut à la Lys, et sur les projets connexes, sont terminés ; nous avons bien raison d'avoir confiance dans leur issue ; la cause nationale a triomphé : le patriotisme des membres composant la commission d'enquête, leurs lumières, ne pouvaient laisser de doute à cet égard ; en effet, si, dans la solution des différentes questions, il n'y a pas toujours eu unanimité de votes, nous pourrions peut-être prouver qu'au fond on n'était pas aussi éloigné d'être d'accord, et que souvent on tendait au même but par des moyens différents. C'est l'objet de ces observations que nous venons vous soumettre, Monsieur le Ministre, en faisant l'historique de ce qui s'est passé à la commission d'enquête dont quelques-uns de nos membres faisaient partie ; nous l'accompagnerons des raisonnements que les différents votes nous semblent devoir suggérer, et sur lesquels nous fondons le triomphe le plus complet que la cause que nous défendons pouvait obtenir.

Une grande partie de la première séance a été consacrée à la lecture de toutes les pièces déposées aux chefs-lieux des provinces du Hainaut et de la Flandre occidentale. Dans la Flandre orientale, l'enquête n'avait donné lieu à aucune observation ; mais il est remarquable que, parmi les pièces déposées à Mons, aucune ne parle en faveur du canal de l'Espierre : la plus importante, sans doute, est celle qui a été rédigée par plusieurs membres du conseil provincial dans sa dernière session, tant contre la canalisation de l'Escaut que contre le canal de Roubaix, et en faveur de la jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtray. Dans la Flandre occidentale, les dix pièces déposées à Bruges offrent même unanimité de vues pour repousser le canal de l'Espierre, et réclamer celui de Bossuyt. Mais c'est surtout dans un extrait du procès-verbal de la dernière séance du conseil provincial que cet accord s'est particulièrement manifesté pour le canal de Bossuyt, et contre celui de l'Espierre ; là, les mandataires de la province, au nombre de 43 sur 48, ont émis un vœu formel qui résume tous les intérêts qu'ils représentent ; et, ceci est digne de remarque, les conseillers provinciaux de Bruges et de son arrondissement, assistaient à cette séance et ont, pour la plupart, donné leur

vote avec la majorité. Il est impossible de méconnaître que cet accord est du plus grand poids ; aussi a-t-il dû faire la plus profonde impression sur les membres de la commission.

On reconnaîtra qu'après avoir épuisé la lecture de toutes les pièces qui lui étaient soumises, la commission d'enquête a parfaitement répondu aux vues d'impartialité de M. le ministre, en écoutant avec attention les *intéressés*, tant Belges que Français, qui sont venus, dans deux séances, pendant plusieurs heures, plaider avec toute la chaleur possible, en faveur des localités qu'ils représentaient. Tous ont parlé avec talent ; à coup sûr, on ne peut nier que M. Mimerel, de Roubaix, membre du conseil général du commerce en France, n'ait apporté, dans la défense des intérêts français, toutes les ressources que l'art oratoire pouvait lui fournir ; et, non moins éloquent qu'Énée n'était brave, il eût sauvé Troye de sa ruine, si Troye avait pu être sauvée. Il est vrai cependant que les intérêts voisins avaient peine à se dissimuler sous tous les raisonnements spécieux que l'orateur s'efforçait d'entasser, pour prouver à des Belges que c'était à la Belgique que le canal de l'Espierre devait profiter. Mais tous ses efforts ont été inutiles, et n'ont pu entraîner ceux qu'une conviction profonde des vrais intérêts de la nation mettait en garde contre les séductions de l'éloquence française. En définitive cependant, le représentant de la France n'a pu nier que la Scarpe devait avoir la préférence pour fournir Lille et ses environs, et que le canal de l'Espierre ne pourrait lutter avec elle, que pour l'approvisionnement de Roubaix, Tourcoing et environs. Ceci mérite d'être particulièrement noté.

Il serait peu utile de suivre les différents orateurs dans les développements qu'ils ont donnés au système que chacun défendait ; la vérification de tous les chiffres qui ont été posés de part et d'autre, et en contradiction les uns des autres, ne serait pas chose moins stérile ; d'autant plus que la commission elle-même a semblé croire qu'ils ne devaient pas avoir une grande influence sur sa manière d'envisager les questions qui lui étaient posées. Deux choses semblaient particulièrement la préoccuper et devoir entraîner son opinion : améliorer la situation des extracteurs du Hainaut et maintenir au pays les avantages qu'il possède par la navigation actuelle.

Le premier objet n'est pas facile à atteindre, et, certes, le temps que la Chambre des Représentants met à examiner une aussi grave question, prouve combien la solution en est difficile. Depuis plusieurs années, le prix du combustible a suivi une progression ascendante. Cependant les extracteurs se plaignent ; les frais d'exploitation, ou plutôt de main-d'œuvre, leur enlèvent les bénéfices qu'ils devraient recueillir. Chaque jour, de nouvelles concessions de mines s'obtiennent et sembleraient devoir amener une baisse dans les houilles ; le résultat est tout le contraire et c'est peut-être le seul article où la concurrence, au lieu d'amener une baisse, produit une nouvelle augmentation. Cela provient de la disette des bras ; les ouvriers étant plus recherchés, augmentent de jour en jour leurs exigences ; le salaire élevé qu'on leur donne forcément, leur permet de ne travailler que peu de jours de la semaine et la production du charbon ne s'accroît pas en raison de l'augmentation de la consommation ; tandis que la concurrence pour obtenir des ouvriers, fait monter le prix de revient pour les exploitants et les met dans une impossibilité toujours plus grande de fournir le combustible à meilleur marché aux consommateurs. Cet état de choses n'est pas près de finir ; une augmentation de débouché n'y portera point remède ; elle produira de plus grands besoins aux lieux de production, accroîtra encore les prétentions des mineurs, par la concurrence des exploitants, et mettra ceux-ci dans la nécessité de vendre à perte ou de tenir les charbons à des prix qui nuiront aux industries qui les emploient, et les mettront dans une position plus difficile pour soutenir la concurrence avec les fabriques étrangères.

Abréger les voies de communication pour transporter les produits aux lieux de consommation, qui profiteraient ainsi d'une réduction dans les frais et le fret, est un moyen que la commission devait accueillir ; c'est ce qui a déterminé le vote de la majorité sur la première question de la première série : « Une voie de jonction de l'Escaut à la Lys est-elle nécessaire ? » 15 voix ont répondu oui et 4 non ; toutefois, il a été convenu unanimement que le mot *nécessaire* serait remplacé par les expressions sacramentales de la loi, *d'utilité publique*.

Il ne pouvait échapper à la sagesse de la commission que réduire le prix des produits naviguant par l'Escaut en descente, et par la Lys en remonte, de la majeure partie des frais et

de la perte de temps dont ce parcours est chargé, c'était procurer aux consommateurs un avantage immense, sans imposer de sacrifices ni aux extracteurs ni aux ouvriers. C'était donc à la fois favoriser le Hainaut et les Flandres. Cet avantage était trop bien apprécié pour que la deuxième question :

« La canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait-elle pas la jonction inutile? »

ne fût pas décidée négativement. 14 voix se prononcèrent contre, sur 19 votants.

Une majorité plus grande encore, 15 voix contre 4, dont 2 se sont abstenues, se prononça négativement sur la 3^e question :

« Si une jonction est jugée nécessaire, nonobstant la canalisation des deux rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray par Mouseron? »

Le transport des marchandises pondéreuses par les chemins de fer est reconnu impossible en concurrence avec les voies fluviales. Dans le cas même où le fret fût supérieur par eau, on préférera toujours cette voie, à cause des frais de transbordement et de la perte qui en résulte pour les charbons : cette perte n'est pas évaluée à moins de 14 p. o/o.

A la 4^e question :

« Si, nonobstant la communication par chemin de fer, un canal de jonction reste nécessaire (d'utilité publique), auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence? » 16 voix contre 3 ont décidé que le canal de Bossuyt à Courtray aurait la préférence.

Ainsi se trouve décidée, par une majorité des plus imposantes, une des questions les plus controversées pendant plus de 15 ans. Cette jonction, adoptée primitivement par les chambres de commerce de Mons, Tournay, Courtray, Ypres et Ostende, comme devant être le second chaînon de la ligne de navigation intérieure et toute nationale, dont le canal de Pommerœul était le premier; cette jonction qui, répudiée ensuite par quelques intérêts privés qui avaient réussi à entraîner certaines autorités de Mons et de Tournay, avait été présentée d'abord par les ingénieurs, comme impraticable, impossible et repoussée comme telle par les défenseurs du canal de Roubaix; cette jonction qui, reconnue enfin possible, ne pouvait se réaliser, disait-on, à cause de l'énormité des frais de construction et d'entretien; pour laquelle, disait-on encore, aucun concessionnaire n'oserait *jamais* se présenter; cette jonction, enfin, contre laquelle se sont élevés les partisans du canal de Roubaix, par tous les moyens imaginables, et qui avait vu en dernier lieu lui surgir la nouvelle concurrence du canal d'Eeke à Deynze, lequel, soit dit en passant, n'avait en vue que de l'écartier, pour rendre celle de l'Espierre plus facile; cette jonction de l'Escaut à la Lys sur Courtray, a enfin, dans une enquête solennelle, composée de sommités parlementaires, politiques et industrielles du pays, obtenu une majorité de 16 voix sur 19. On conçoit que le préjudice qui doit en résulter pour Audenarde et Gand, ait empêché quelques membres, représentants de ces localités, d'y donner un suffrage approbatif, et que c'est ainsi qu'elle n'a point obtenu l'unanimité.

On comprendra aussi qu'une voie de jonction de l'Escaut à la Lys ayant été jugée d'utilité publique, et la préférence de cette voie ayant été donnée au canal de Bossuyt sur Courtray, quelques membres aient pu croire que la 5^e question devenait inutile.

« Pourrait-il y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt? » Il s'en faut que cette opinion ait été adoptée par tous; car le retranchement de cette question n'a été adopté que par 10 voix contre 9. La majorité ne voulait lier l'avenir, tout en reconnaissant cette concurrence impraticable actuellement; la minorité demandait un vote négatif formel. Mais, par le retranchement de la question, il est naturel de conclure, comme par le vote de minorité, que l'exécution simultanée des deux canaux n'était point dans la pensée de la commission. Le canal d'Eeke, d'ailleurs, avait été complètement abandonné par son auteur, M. Vifquain, qui a reconnu qu'il ne pourrait jamais se réaliser en présence du canal de Bossuyt, et qu'il était désormais devenu sans objet.

Sur la 6^e question, qui est maintenant devenue la 5^e, on a demandé la division.

La première partie, « en cas d'exécution du canal d'Eeke, ou du canal de Bossuyt, ou, en

» cas d'exécution simultanée des deux canaux, faudrait-il persévérer dans le projet de canaliser l'Escaut ? » a été votée par 17 voix sur 19.

Le remplacement de la seconde partie, « faut-il persévérer à canaliser la Lys, » par ces mots « avec travaux partiels dans la Lys, » a été voté à la majorité de 18 voix ; un seul s'est abstenu, sans en donner de motifs. « Il y a donc lieu à canaliser l'Escaut avec travaux partiels dans la Lys ; » tel est le vote de la commission d'enquête.

Rien n'est peut-être plus difficile à traiter que la question des travaux à faire dans la Lys. Cette rivière a une double utilité, et celle de la navigation est peut-être la moindre. L'emploi des eaux de cette rivière, pour le rouissage du lin, est d'une telle importance, qu'à moins d'être sur les lieux et d'en avoir une connaissance journalière, il est peu possible de s'en faire une idée. Les différents mémoires de la chambre de commerce de Courtray sur cette matière, peuvent donner à cet égard de grandes lumières.

Quoi qu'il en soit, les deux intérêts se réunissent pour réclamer des changements à l'état actuel des choses. Il paraît généralement reconnu qu'un partage est devenu indispensable entre Harlebeck et Gand ; mais l'exécution du canal de Bossuyt doit nécessairement amener un grand changement dans la régie des eaux de la Lys, parce que la grosse navigation s'y fera désormais en descente, au lieu de se faire en remonte, ce qui permettra de dispenser avec mesure la réserve en amont d'Harlebeck ; il était peu possible de décider aujourd'hui s'il ne faudrait qu'une écluse en aval, de quelle manière, et où elle devrait être construite : voilà pourquoi la commission, sans rien préjuger sur l'avenir, s'est, dans l'intérêt de la navigation, comme dans celui du rouissage, contentée d'exprimer le besoin de *travaux partiels*, laissant au temps et à l'expérience à décider de quelle nature ils devront être. Ici M. l'inspecteur Vifquain a reconnu que la canalisation projetée de la Lys était devenue impossible ; que le canal d'Eeke seul pouvait la rendre nécessaire et en faire supporter les frais par la navigation. La commission a pensé que, loin d'être utile, elle pourrait être nuisible, et c'est ce qui l'a portée à ne voter que des travaux partiels.

2^e PARTIE.

Voies de communications vers le département du Nord.

Ici la discussion dans laquelle nous nous permettrons d'entrer pour émettre notre avis, prend une importance et une gravité nouvelles. Les grands intérêts du pays sont en présence. A côté des besoins des extracteurs de houille, se sont posées l'industrie manufacturière et la navigation des Flandres : elles aussi ont besoin de protection ; doivent-elles être entièrement sacrifiées aux exigences d'une faible portion d'une autre province ? Telle était la préoccupation de toute la commission d'enquête, lorsque la discussion s'est ouverte sur la 2^e partie des questions qui lui étaient soumises.

Interpellés sur la possibilité d'enlever à la Belgique la navigation qu'elle possède, pour la transporter sur le territoire français, MM. les ingénieurs Vifquain et De Broek ne semblent pas d'accord. Le 2^e soutient que les canaux du département du Nord ne peuvent être modifiés de telle sorte qu'ils puissent remplacer la navigation si facile et si économique des Flandres ; il nie aussi que cette navigation nous soit déjà enlevée par la concurrence des charbons anglais à Dunkerque, et, à cet égard, il détruit en grande partie les assertions de M. Mimerel. Si le nombre des bateaux est diminué, leur tonnage étant plus fort, la même quantité de combustible belge, ou à peu près, s'est présentée sur le marché de Dunkerque. Suivant M. Vifquain, au contraire, la navigation par les canaux de la Belgique pourrait, dans un temps donné, nous être enlevée, si la France voulait faire les frais nécessaires pour cela. Il est en effet peu possible de se refuser à l'évidence des intentions de nos voisins. Un document nouveau a été mis sous les yeux de la commission, et a dû changer le doute à cet égard en certitude, la certitude en conviction. Ce document est le rapport de M. le préfet du département du Nord, à l'ouverture du dernier conseil général de 1838.

On y voit que les améliorations les plus importantes ont été faites dans les différents canaux et rivières de ce département. La Scarpe, l'Escaut et la Deule ont donné lieu à des travaux qui en rendent la navigation plus facile et plus prompte. Des fonds sont encore votés pour le redressement et l'amélioration de la Scarpe ; le chiffre s'en élève à fr. 2,000,000. Le cou-

plément des travaux de la Lys et de la Deule figure aussi dans la nomenclature des objets qui doivent fixer l'attention du conseil général, à côté du dévasement du canal d'Hazebrouck, pour lequel une somme de fr. 150,000 est portée.

« La rivière de l'Aa, dit M. le préfet, est sous la police et l'administration de M. le préfet du Pas-de-Calais; mais elle nous intéresse peut-être plus que nos voisins, autant qu'eux, sans doute, sous le rapport de l'emploi de ses eaux pour les irrigations et, davantage, sous celui de la navigation; puisque l'Aa est la solution des canaux *de la Flandre vers la mer du Nord*. » Il continue: « Les travaux de l'Aa entraînent de considérables dans les canaux de la Colme et de Bourbourg; je vous en ai déjà parlé dans le tableau des projets à l'étude: les travaux de l'Aa sont poussés avec ardeur. Les fonds nécessaires sont alloués par la loi. »

Afin que sa pensée soit plus claire et plus manifeste pour tous, même pour les moins clairvoyants: « Quant au canal de Roubaix, dit-il peu après, il est toujours dans un état d'abandon, et certes jamais entreprise n'aura coûté plus de tribulations et de fatigues. Je vous disais l'année dernière que l'obstacle provenait d'un conflit belge. Il va être enfin jugé. Une commission de 18 membres, présidée par M. le comte Félix de Mérode, s'assemble à Courtray dans les premiers jours de septembre; elle recevra des dépositions à l'enquête, les résumera et soumettra immédiatement après son travail au gouvernement de Sa Majesté belge.

« Nous devons beaucoup dans cette affaire, à l'intervention de M. le ministre des affaires étrangères, président du conseil, à M. le ministre de France à Bruxelles, et au zèle et à l'activité de M. Minerel, membre du conseil supérieur du commerce. »

Après de semblables aveux il ne peut plus exister aucun doute. Aussi tous les membres de la commission furent-ils unanimes pour reconnaître la possibilité pour la France d'enlever à la Belgique la navigation par ses eaux. Le projet d'un canal d'Hazebrouck à Bergues ne paraît point une chimère, et, s'il se réalise, comme conséquence du canal de l'Espierre, alors nous sommes certains qu'aucun bateau français ne passera plus par la Belgique. Parmi les membres de l'enquête, l'inquiétude était plus que suffisante pour faire rejeter un projet pour lequel quelques représentants du Hainaut ne dissimulaient point leur sympathie. C'est alors qu'ils proposèrent un amendement qui prouve et confirme plutôt les craintes de la commission à cet égard, qu'il ne servirait à porter remède au mal qu'on redoute. Cet amendement est ainsi conçu: « Que le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la concession une clause, suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telle mesure qu'il jugera nécessaire pour empêcher: 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque; 2° que ces mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence à celui de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. »

Cet amendement fut mis aux voix, et adopté par 13 contre 6.

Ceux qui votèrent contre, le firent avec la conviction que le remède était inapplicable: plus certains que personne des vues secrètes de la France, il leur a paru que la mesure proposée par l'amendement était inefficace, voire même impossible, et, par cela même qu'ils étaient plus effrayés que d'autres du danger, ils crurent devoir repousser un moyen qui ne pouvait que faire illusion. Toutefois cette illusion ne fut pas telle que la majorité se laissât entraîner en aveugle, lorsque l'on en vint au vote sur la première question:

« L'utilité publique d'une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord. »

Cette voie nouvelle ne pouvait être que le canal de l'Espierre, et c'est ainsi que tout le monde l'entendait. Au contraire, 7 voix seulement se prononcèrent pour et 7 voix contre; 5 s'abstinrent: invités à donner les motifs de leur abstention, ils déclarèrent, *qu'il ne leur était pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aurait pas des conséquences funestes pour l'industrie gantoise, au bénéfice de l'industrie française.*

Or, d'après l'usage ordinaire de toute assemblée délibérante, la parité des voix emporte de droit le rejet d'une proposition; l'utilité du canal de l'Espierre doit donc être également considérée comme repoussée. Bien plus, comme, en vertu de la loi, les commissions d'enquête sont instituées et appelées pour décider, en dernier ressort, de l'utilité publique des projets qui

leur sont soumis, il est évident que, conformément à la décision intervenue par la parité des voix, il ne pourrait être donné suite légalement au canal de l'Espierre, dont l'utilité n'a point été reconnue; les expropriations nécessaires ne pourraient être obligatoires pour aucun propriétaire. Cela est évident.

Maintenant, pour peu que l'on réfléchisse sur les motifs qui ont porté cinq membres à s'abstenir, il est impossible de ne pas considérer leur abstention même, comme un vote négatif, surtout si on la rapproche d'un vote favorable de ces mêmes membres à l'amendement dont nous avons parlé plus haut. Or, la crainte des représentants de la Flandre orientale était vivement partagée par ceux qui avaient voté contre la voie nouvelle, contre le canal de l'Espierre; eux aussi ils avaient dit qu'en procurant à Tourcoing et Roubaix les charbons, cet agent principal aujourd'hui de la production manufacturière, à des prix inférieurs, c'était donner à l'industrie française un avantage immense et écraser l'industrie belge, qui, désormais, se trouverait dans l'impossibilité de soutenir la concurrence, non seulement sur les marchés français, mais même à l'étranger. La France ayant d'ailleurs aujourd'hui une voie commode et facile pour le transport des charbons, une voie par laquelle le fret même est plus bas, pour Lille, que par nos eaux pour Gand, il faut convenir qu'en présence des dangers signalés, il n'était pas possible de croire qu'ici le Hainaut pût réellement avoir un intérêt bien grand à une nouvelle voie, puisque celle existante était plus que suffisante pour écarter même la concurrence des charbons anglais. A cet égard, des renseignements que nous avons pris à de bonnes sources, nous permettent de donner ici l'assurance qu'il n'en vient plus à Lille: les industriels qui en ont fait usage, ont dû y renoncer, parce qu'il brûle trop vite, parce qu'il donne trop de freinte, et parce que tous les faux frais le font revenir à un prix trop élevé. Il n'y a pas d'avantage à s'en servir, et les charbons français et belges ont la préférence; il se consomme encore des charbons anglais à St-Omer et vers le littoral de la mer, mais en petite quantité et pour les foyers domestiques seulement; les propriétaires d'usines ne l'aiment pas; il détruit et brûle les chaudières, de l'aveu même de M. Mimerel.

N'ayant pas à craindre cette concurrence, dont on a voulu effrayer le public, et les communications existantes par eau étant suffisantes, le transport par axe de Tournay et environs vers Roubaix étant aussi très avantageux au pays; tous ces motifs étaient plus que suffisants pour ne pas sacrifier à la fois tous les vrais intérêts de la Belgique en faveur de ceux de nos voisins. Ils ont donc eu raison, les membres de la commission qui ont craint que le canal de l'Espierre n'eût des conséquences funestes pour notre industrie; ils ont bien mérité de la patrie, ceux qui, dans une position aussi critique, et partageant au plus haut degré ces mêmes craintes, ont voté contre une combinaison qui ne tend à rien moins qu'à ruiner entièrement notre industrie. Les uns et les autres, réunis dans les mêmes vues, ne pouvaient avoir qu'un seul but; préserver le pays d'un si grand malheur, c'est ce qui nous a fait dire que le vote négatif des uns et l'abstention des autres étaient une seule et même chose: ce qui, en réalité, forme bien une majorité de 12 voix contre le canal de l'Espierre.

Si maintenant nous combinons ce résultat avec les conséquences de l'amendement voté préalablement; si nous parvenons à prouver qu'il est impraticable; qu'il est impossible, par les moyens mis à la disposition de l'État, de faire échapper notre navigation aux projets d'envahissement de la France; on conviendra que ceux qui ont voté pour le canal de l'Espierre, sous la garantie que leur donnait cet amendement, l'ont, par le fait même, rejeté. A coup sûr, on ne supposera pas aux membres de la commission qui ont proposé l'amendement que nous avons cité textuellement, l'intention d'induire leurs collègues en erreur: cette idée ne peut se présuner. Ils croyaient donc bien à l'efficacité du moyen qu'ils présentaient, pour garantir la Belgique contre les intentions, manifestées par la France, de nous enlever la navigation qui emprunte nos eaux; ils croyaient donc à la possibilité pour nous de perdre cet avantage, et ils reconnaissaient qu'elle était dans la pensée de nos voisins; mais, cependant, par quelles mesures le gouvernement s'opposera-t-il aux efforts que feront nos voisins pour parvenir à leur but? Ce ne pourrait être que par des droits différentiels. Eh bien, alors, comment les appliquerait-on? Les bateaux qui se rendront par l'Espierre à Dunkerque, pourront-ils être forcés à dire leur destination réelle? Quel contrôle aurons-nous en France, pour savoir s'ils sont allés à Dunkerque ou non? On observe à cet égard que le concession-

naire des travaux dans la Deule exerce un droit, qu'il perçoit même aux frontières belges, sur la Lys, à la sortie de France. Nous le concevons, ce concessionnaire a un droit acquis en France, qu'il exerce sur les eaux françaises, mais de quel droit irons-nous faire des vérifications sur le territoire de nos voisins? Et puis, quelle pénalité prononcera-t-on contre ceux qui auront manqué à leur engagement, à la foi donnée? Nous avons entendu dire qu'à l'avenir on leur interdira le canal de l'Espierre; ce n'est sans doute pas sincèrement que l'on parle ainsi. A quoi donc alors servirait ce canal? La France qui, aujourd'hui, voudrait peut-être nous imposer la concession de ce canal, souffrira-t-elle alors que nous lui refusions de faire usage d'une voie que nous aurons eu la faiblesse de lui accorder? On a dit encore: mais il y a dans le cahier des charges une clause de rachat, et le canal de l'Espierre pourra donc passer aux mains du gouvernement. Ainsi, vous aurez la clef du canal dans vos mains. Ce que nous venons de dire est également applicable à l'État. Ainsi, que ce soit un concessionnaire ou le gouvernement qui possède le canal, il ne pourra être pris aucune mesure conservatrice; en prêt-on, elles seront sans effet, sans résultat aucun, et la France, au besoin, s'y opposera par des représailles nuisibles à nos intérêts ou à notre industrie; quand nous aurons décidé qu'on ne peut aller à Dunkerque que par nos eaux intérieures, elle prendra, de son côté, des mesures pour nous en empêcher, et refusera d'admettre toute navigation qui ne passera pas par l'Espierre.

D'ailleurs, à quoi servirait-il que l'État fit l'acquisition d'un canal pour en restreindre la navigation? A moins qu'on ne dise qu'il dût acheter des verges pour se fouetter? Mais nous soutenons que jamais l'État ne fera le rachat et que jamais il ne pourra le faire. Le canal de l'Espierre n'est au fond destiné qu'à faire la guerre à la Scarpe, pour arriver à Roubaix et environs, on l'a dit à satiété; les défenseurs de cette communication ont tout fait pour le prouver, ses partisans mêmes se sont fortement appuyés là-dessus pour en faire sentir l'utilité; mais on a annoncé à la commission d'enquête que les concessionnaires, qui ont déjà fait descendre les péages à 80 centimes à charge et à 20 centimes à vide, feraient encore de nouveaux sacrifices. C'est la conséquence de la lutte entre ces deux voies de communication: conséquence qu'on ne peut nier, puisque c'est sur elle qu'on se fonde; on a été jusqu'à dire qu'on pourrait y naviguer pour rien. Or, s'il faut en arriver là pour l'emporter sur la Scarpe, on conviendra que, dans aucun cas, l'État ne pourrait se rendre propriétaire d'un canal qui ne produirait plus rien, ou par lequel on ne passerait plus. La clause de rachat est donc un piège de plus et une sécurité de moins pour le pays.

Nous nous résumons, et nous pensons qu'il n'a pu être dans la pensée des auteurs de l'amendement, ni de ceux qui l'ont voté, de mettre aux mains du gouvernement un moyen impraticable; ils ont donc eu l'intention de garantir la Belgique contre toute éventualité; mais, puisque cela est impossible de toutes les manières, il faut en conclure que leur vote affirmatif, qui n'était et ne pouvait être que conditionnel, est négatif, et que ceux mêmes qui ont donné leur suffrage au canal de l'Espierre, ont par cela même voté contre. C'est ce que nous voulions prouver.

Continuant l'examen des différentes questions soumises à l'enquête, nous arrivons à la seconde de la deuxième partie :

« Ne peut-on pas considérer cette voie (cette voie nouvelle vers le département du Nord) » comme devant résulter du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, » et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille? »

Cette question a eu le même sort que celle de même nature proposée dans la première partie. Les chemins de fer ne semblent pas appelés au transport des marchandises pondéreuses en concurrence avec les voies fluviales. Aussi a-t-elle été résolue négativement à l'unanimité.

« 3^o Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de Tournay » à Lille par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le » canal de Bossuyt à Courtray? »

Après le vote sur la première question, qui écarte entièrement celle de l'utilité publique d'une nouvelle voie, le canal de Bossuyt à Courtray ne se trouvait plus en présence que des voies existantes de la Scarpe ou de la Sensée. Or, il est prouvé que, dans l'état actuel des

choses, aucune navigation ne pourrait lutter avec les communications d'aujourd'hui ; il n'y avait donc pas moyen de nier que le canal de Bossuyt ne pourrait atteindre ce but.

C'est une vérité que la commission a dû reconnaître, et 17 voix sur 19 l'ont proclamée. Ce vote prouve surtout l'impartialité des membres de l'enquête, qui, d'ailleurs, n'étaient pas favorables au canal de l'Espierre.

4^e question. — C'est encore par les mêmes motifs que cette question a été résolue affirmativement par 18 voix sur 19.

« Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, » serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix que par le canal de Courtray? »

Le principe de l'utilité rejeté à l'art. 1^{er}, les votes sur ces deux questions n'ont plus la même importance. On doit convenir en effet, que, dans ce qui s'est passé relativement à la première question, que nous considérons avec fondement comme rejetée, aussi bien que dans l'amendement et les motifs de l'abstention, se résume tout le débat sur l'objet du canal de l'Espierre. D'ailleurs, nous ne pensons pas que la commission ait jamais entendu porter ses vues au delà de Roubaix et ses environs. M. Mimerel lui-même l'a dit : l'Espierre serait plus cher pour Lille que la Scarpe. Il est vrai que, sur l'Espierre, on est disposé à réduire encore les péages, déjà modifiés, et qui ne seraient plus que de 80 centimes à charge et de 20 centimes à vide. Mais alors on baissera aussi dans la Scarpe, ainsi que nous l'avons déjà dit ; et tout se bornera à une lutte entre les deux canaux. Mais, comme ce ne peut être là le seul résultat que la France se promette du canal de l'Espierre, on ne peut expliquer la persistance qu'elle met à l'obtenir qu'à ses vues, plus rationnelles et plus positives, de nous enlever notre navigation, et, en second lieu, de nuire plus sûrement à notre industrie en favorisant la sienne. Son nouveau tarif sur les charbons à leur entrée en France, confirme tout ce que nous avons dit à cet égard. Il est clair, il est évident, que l'on a eu en vue de favoriser le canal de l'Espierre au préjudice de toute autre voie de communication. C'est en présence de ces dispositions de douane, que les membres de la commission ont été amenés à convenir que le canal de Bossuyt ne pouvait servir de voie économique pour le département du Nord, comparativement aux voies existantes et même à celle de l'Espierre, si elle était jamais possible (1).

La 5^e question : « Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second? » a été résolue négativement par 12 voix contre 7.

On conçoit que les membres ayant foi dans l'efficacité des mesures, qu'en vertu de l'amendement adopté avant le vote sur la première question, l'État pourrait prendre dans l'intérêt de notre navigation, on conçoit, disons-nous, que rassurés sur le danger que cette navigation sur la haute Lys devrait courir par l'établissement du canal de l'Espierre, ils aient pu donner un vote négatif sur cette question. On remarquera cependant qu'un membre de plus est entré dans les rangs de l'opposition, qui ne partageait pas cette sécurité. Toutefois, il faut en convenir, comme les bateaux qui passeraient par l'Espierre, pour aller dans la haute Lys, devraient être vus sur le territoire commun à la Belgique et à la France, il y aurait au moins un contrôle possible. Mais, dans tous les cas, les moyens de répression et les remèdes à apporter rentreraient dans la catégorie de ceux dont nous avons parlé plus haut, et, s'ils étaient possibles ici, ils n'en seraient pas moins odieux pour la France qui y trouverait bientôt motif pour nous en faire repentir. Voilà sur quoi s'est formée l'opposition des sept membres qui ont répondu affirmativement sur cette question. On ne peut, en effet, nier qu'il y eût lieu de craindre sérieusement cette concurrence, puisque la majorité avait jugé bon de s'armer contre elle, par un amendement pour l'empêcher. S'il n'y avait pas eu cette crainte,

(1) Par les dispositions ici rappelées, les droits sur la houille, sont :

De la mer à Halluin exclusivement, de..... 50 cent. par 100 kilog.

Par tous les autres points, de..... 15 id.

Or, l'Espierre est au delà d'Halluin, et le canal de Bossuyt en deçà, à partir de la mer.

à quoi bon faire prendre des mesures pour s'y opposer? En sorte qu'au fond, par l'amendement seul, il y a eu unanimité pour reconnaître la possibilité de cette concurrence, et, quoique les voix se soient partagées sur le vote, on peut dire qu'on était d'accord sur le fond.

C'est encore le vote sur ce même amendement et celui sur les 1^{re} et 3^e questions, qui ont fait retrancher la 6^e. Elle n'avait, en effet, plus d'objet, tout ce que nous avons dit à cet égard le prouve.

Enfin, d'après ce qui s'était passé relativement à la 1^{re} question, il était facile de prévoir le sort des 7^e et 8^e.

7^e question. — « Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement? »

8^e question. — « Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant tant de fournir le combustible aux usines françaises au-dessous du marché intérieur en Belgique? »

Même nombre de voix s'est prononcé pour et contre et s'est abstenu; 7 voix ont répondu oui, 7 non, et 5 se sont abstenus sur ces deux questions qui furent mises aux voix successivement.

Nous nous dispenserons de revenir sur les motifs et l'importance de ce vote, qui, au fond et en présence des considérations que nous avons développées, équivaut à une unanimité pour repousser le canal de l'Espierre. Nous ferons seulement remarquer, que tout ce que nous avons dit plus haut, se trouve pleinement confirmé par les décisions prises à l'égard de ces deux questions. On ne peut en tirer d'autre conséquence que celle-ci : oui, il y a des inconvénients assez graves pour renoncer au canal de l'Espierre; oui, il aurait pour conséquence de nuire à l'industrie belge, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, à des prix de plus en plus avantageux pour elles. En effet, si la guerre que se feraient les canaux français, avait pour résultat de faire baisser les péages, tant sur la Scarpe que sur le canal de l'Espierre, et d'amener une concurrence entre les charbons français et belges, il est indubitable que les prix de cette matière, qui est d'un si grand intérêt dans la fabrication, et qui a une si grande influence sur le prix de revient de la production, il est indubitable, disons-nous, que les prix en doivent nécessairement arriver ainsi, graduellement, à un taux chaque jour plus avantageux; et notre industrie qui déjà lutte péniblement avec celle de nos voisins sur les articles en concurrence, se verrait ainsi dans une position d'autant plus défavorable, et hors d'état de jamais pouvoir s'exercer sur des objets de fabrication, que Tourcoing et Roubaix possèdent déjà, et que nous pourrions avoir intérêt d'abord un jour. Il est hors de doute que, sous ce rapport, tout ce qui favorise l'industrie française, est au détriment de la nôtre, puisqu'en définitive, une baisse de prix sur le combustible chez nos voisins, ne peut avoir pour résultat que d'amener une nouvelle augmentation en Belgique. C'est pourquoi les 5 représentants de la Flandre orientale se sont abstenus. C'est aussi ce qui a motivé le vote des 7 membres qui ont répondu oui aux deux questions.

Plus on avançait dans la discussion et plus elle s'éclairait.

Il est certain que, pour ceux qui avaient résolu affirmativement l'amendement, la 9^e question était devenue sans objet. Elle était ainsi conçue :

« Aurait-il (le canal de l'Espierre) pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation française, pour la transporter dans les eaux françaises? » Quoiqu'il en soit, ni le partage des voix nous semble très significatif, et la suppression de la 9^e question ne fut décidée que par une majorité d'une voix. La minorité, qui s'est accrue ici de 3 voix, eût voulu une déclaration explicite, tandis que la majorité, qui était, au fond, comme nous l'avons dit et répété, d'accord sur ce point avec la minorité, trouvait que l'aveu était suffisamment expliqué par l'amendement; comme on le voit, s'il y a dissidence, elle est bien peu sensible par le nombre, et, en réalité, il n'y a pas même une nuance sur le principe en lui-même.

10^e question. — « Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835. »

Cette question n'a pas été discutée, ou plutôt a été reconnue inutile. Il est très facile

d'expliquer pourquoi la commission en a agi ainsi. Dans une décision aussi grave, de quel poids peuvent être des dispositions de douanes, variables par leur nature, et que les besoins de l'industrie, les opinions de ceux qui gouvernent, quelquefois des intérêts personnels ou dominants chez ceux qui sont à la tête de l'administration, peuvent faire changer tous les jours.

Certes, il ne serait pas étonnant, que, dans des circonstances données, ainsi que nous l'avons déjà vu, l'avènement au pouvoir de certains hommes d'État ne fit naître des mesures protectrices pour les extracteurs français, au détriment de nos charbonnages; la commission nous semble donc avoir agi prudemment, en écartant la discussion sur des éventualités qui n'ont aucune fixité, et sur lesquelles elle ne pouvait asseoir une opinion qui eût une portée durable.

De tout ce qui précède on peut conclure deux choses :

1° Le canal de Bossuyt à Courtray a triomphé de tous les obstacles qu'on lui avait opposés depuis 15 ou 18 ans. Une majorité de 16 voix sur 19, s'est prononcée pour cette nouvelle voie de communication. D'autres se sont chargés de développer tous les avantages qu'elle doit procurer au pays. Le commerce, l'agriculture, l'industrie, les extracteurs du Hainaut, y sont également intéressés. Ce canal a donc reçu la sanction la plus solennelle qu'il pouvait espérer, et sa réalisation ne peut plus faire de doute ;

2° Le canal de l'Espierre, au contraire, a été complètement repoussé, puisque la question *d'utilité publique* n'est point admise. Il ne nous semble donc pas possible qu'il puisse être concédé légalement ; le projet manquant par sa base de la sanction dont il a besoin pour être rendu obligatoire. Tous les autres votes qui s'en sont suivis, n'ont été qu'une conséquence, tant de l'amendement préalable, que du vote intervenu sur le principe de l'article lui-même ; or, ce vote ne peut être considéré que comme négatif, et il serait sans doute difficile d'en tirer une autre conséquence.

Aussi, Monsieur le Ministre, si le gouvernement a pu hésiter jusqu'ici d'accorder la concession du canal de l'Espierre, dans d'autres temps, parce qu'il était avéré qu'il ne peut profiter qu'à la France ; il nous semble qu'aujourd'hui, il ne doit plus y avoir de doute pour lui. Les craintes se sont fait jour de toutes parts, et ce n'est pas pour le faible avantage de procurer peut-être au Hainaut une voie plus courte vers Roubaix, Tourcoing et leurs environs, que le gouvernement ira compromettre les intérêts réels et bien entendus du pays. Aussi pouvons-nous nous rassurer sur les intentions des membres du cabinet belge. Ils sauront démêler le vrai de l'illusion ; ils ne prêteront point la main à un projet qui équivaldrait à un suicide moral et politique, puisque les conséquences seraient de doter la France d'un moyen de nous nuire directement, et de nous ôter à nous-mêmes la possibilité d'ouvrir une nouvelle voie vers la partie des Flandres, qui en a un si grand besoin. Car on ne peut se le dissimuler, le canal de l'Espierre, s'il était concédé, aurait pour conséquence certaine de rendre celui de Bossuyt impossible. Rien ne pouvant garantir celui-ci contre le danger de se voir enlever par l'autre, la navigation sur laquelle il doit compter, surtout, si un jour l'on donnait suite au prolongement sur Ypres, qui est le complément de la vaste ligne de la Meuse à la mer du Nord, de cette navigation intérieure et toute nationale, si vivement sollicitée par les chambres de commerce susrappelées, et notamment par la nôtre, depuis de bien longues années.

Jamais, selon nous, le gouvernement n'a été en meilleure position ; jamais il n'a été plus fort pour résister aux instances de nos voisins, dont, d'ailleurs, nous avons d'autant plus raison de nous méfier qu'ils sont plus importuns et plus opiniâtres. Nous avons donc la confiance que la cause nationale l'emportera. C'est dans ce sens, Monsieur le Ministre, que nous osons compter sur votre puissant appui ; votre patriotisme et les sentiments qui vous animent, nous sont de sûrs garants du parti que vous prendrez, dans cette question si importante pour les contrées dont nous sommes appelés à défendre les intérêts ; intérêts, qui ne sont pas seulement les nôtres, mais ceux de la Belgique entière : ce qui nous donne encore un grand avantage sur nos adversaires qui ont peine à déguiser les intérêts de l'étranger, sous la fausse apparence des intérêts d'une localité.

Nous le répétons donc avec confiance, Monsieur le Ministre, ceux qui sont à la tête des

affaires du pays ne failliront pas dans cette circonstance solennelle, et nous n'aurons point à regretter qu'une décision sous le règne d'un souverain de son choix, vienne attrister la Belgique, en changeant celle dont elle avait cru pouvoir se réjouir sous l'ancien gouvernement qu'elle a renversé.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de notre parfaite considération.

Courtray, le 20 octobre 1838.

Le secrétaire,

BIEBUYCK.

Le président,

F. ROSSEUW.

N^o 21.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques d'Ypres, du 29 septembre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

La chambre de commerce et des fabriques de cette ville a reçu, avec votre missive n^o 7838, 3^e division, communication des procès-verbaux de l'enquête qui a eu lieu à Courtray, le 3 de ce mois, sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray et projets connexes.

Le gouvernement s'attend, dit votre missive, à ce que la chambre se considère comme ayant été entendue, puisqu'elle a présenté ses observations à la commission d'enquête elle-même. Mais le procès-verbal porte textuellement que la députation de notre chambre n'a pas été admise à présenter ses observations : il est vrai qu'après cette espèce de forclusion, elle a envoyé à M. le président de la commission d'enquête un exposé sommaire de ce qu'elle désirait lui soumettre, et, dans l'ignorance où nous sommes de l'usage qui a été fait de cet exposé, nous avons l'honneur de vous en transmettre la copie, avec prière de joindre cette pièce aux autres observations qui seront faites sur les projets de canaux en discussion.

Nous pourrions, sans doute, étendre nos remarques sur ces projets, mais en maintes circonstances, la chambre ne s'est fait faute de manifester au gouvernement sa manière de voir ; et, malgré tout ce qui milite en faveur de l'un des projets, qui est tout d'intérêt belge et qui doit favoriser une masse d'indigènes, et malgré tout ce qui doit faire réprover l'autre qui ne favorise que la France, à nos dépens, le gouvernement persiste à mettre en concurrence, à traiter, au moins sur un pied égal, si la balance ne penche pas du côté opposé, une communication sur le territoire belge, et une communication qui conduit à l'étranger, ce qui nous semble contraire à ce que doit une bonne administration aux intérêts des regnicoles. Dans cette occurrence, nous nous bornerons ici à exprimer l'espoir que le gouvernement ne permettra pas que le dernier coup soit porté, et que la navigation intérieure de cette contrée soit à jamais sacrifiée.

Agréé, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre haute considération.

Le secrétaire,

DE HAERNE.

Pour les président et membres,

L. MULLE.

N^o 22.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Bruges, du 15 octobre 1838.

Présents : MM. Roels, président, Sinave, vice-président, Bouvy, Wiolmaeker, Perlau, Dujardin, Saney, Van Steenkiste, Vanwymelbeke, membres, et Lagache, secrétaire-adjoint.

La réunion des membres de la chambre avait pour objet l'examen du projet du canal de Bossuyt à Courtray, ainsi que des projets connexes.

MM. Sinave, Vanwymelbeke, Perlau et Vanderghote (ce dernier absent), nommés dans la séance du 27 septembre dernier, commissaires, à l'effet de prendre lecture des nombreux documents que M. le ministre des travaux publics a fait imprimer, pour et contre l'ouverture du canal de l'Espierre ou de Warcoing vers Roubaix, de même que de la lettre de M. le ministre d'État, gouverneur de la province, du 24 précédent, à laquelle était annexé un exemplaire des procès-verbaux de la commission d'enquête qui s'est réunie à Courtray, le 3 et le 4 septembre dernier, et d'en faire un rapport à la chambre, en conformité de l'art. 13 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836.

Après la lecture des questions posées par M. le ministre des travaux publics, 1^{re} et 2^e séries, à la suite de l'exposé sommaire de tous les renseignements adressés, depuis 4 ans, au gouvernement, pour et contre le projet d'ouvrir un canal de navigation entre l'Escaut et la Deule par Roubaix, tant par les députations des États des provinces des deux Flandres, que du Hainaut, ainsi que des régences des villes et communes et des chambres de commerce ;

Un membre de la dite commission a exposé, dans une note écrite, qu'en examinant avec attention tout ce qui a été écrit sur les projets d'un canal d'Espierres à Roubaix et de Bossuyt à Courtray, il était étonné de rencontrer tant de difficultés et de contradictions qui vont jusqu'à l'absurde ; il est d'opinion que trois causes principales dominent, en grande partie, la production des mémoires : 1^o l'ignorance, 2^o l'égoïsme ou l'esprit de localité et 3^o une peur panique, en ajoutant qu'on doit être convaincu qu'en augmentant les voies de communication, on agrandit le bien-être du pays, et que c'est ici le cas, qu'il est incontestable qu'un canal de l'Espierre vers Roubaix procurera un avantage inappréciable pour les produits de la province du Hainaut ; que cependant on craint que, par cette nouvelle voie, la navigation intérieure des deux Flandres souffrira ; mais que, pour prévenir cette perte, il suffirait de ne permettre l'ouverture que d'un canal à petite section, lequel pourrait approvisionner une grande partie de l'arrondissement de Lille.

Que, relativement à la jonction de l'Escaut à la Lys, il estime que ce serait encore un avantage réel pour le commerce et l'industrie du Hainaut et d'une grande partie des Flandres qui en profiteraient ; que cependant la ville de Gand et quelques autres localités perdraient en partie de leur navigation ; mais, à cet égard, il fait observer, qu'en fait de voies de communication, tant par terre que par eau, on ne peut réaliser un grand bien sans faire quelque mal ; qu'enfin, tout en désirant cette jonction de l'Escaut à la Lys, il déclare qu'à la vérité son exécution sera bien difficile, pour ne pas dire impossible, et fait remarquer que l'union de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtray, ne lui paraît pas la plus favorable et qu'il est bien préférable, sans cependant exclure absolument le susdit projet de Bossuyt à Courtray, qu'elle ait lieu de la commune d'Espierres, pour rejoindre la Lys près de Menin, par le hameau de *Risquontout*, à la gauche de la commune de Rechem, attendu que cette direction offrirait à l'administration de la douane, d'une manière incontestable, une barrière pour la répression de la fraude qui se pratique chaque jour, au grand préjudice de l'industrie nationale et du trésor, depuis la commune de Dottignies jusque vers Menin.

Un autre membre de la commission a exposé qu'en 1834, lorsque la chambre s'est prononcée en faveur du canal de l'Espierre vers Roubaix, elle croyait pouvoir faire cette concession en faveur du commerce du Hainaut, sans qu'il en résultât un grand inconvénient pour les villes et communes des deux Flandres, alors surtout qu'on alléguait l'impossibilité de la jonction de l'Escaut à la Lys dans la direction de Courtray, ainsi que sur la nécessité de faire

quelques concessions à la France, mais qu'au contraire, en 1833, il est démontré que le canal de jonction de Bossuyt à Courtray peut se réaliser, et que cette voie plus économique et plus accélérée peut procurer d'immenses avantages au commerce et à l'industrie d'un grand nombre de communes de notre province, qui obtiendraient, par ce moyen, une diminution dans le fret des marchandises, dans les transports des matériaux à bâtir, de la chaux et des cendres pour l'agriculture, et de la houille pour le chauffage et les usines ; qu'il est de rigueur que les chambres de commerce évitent avec soin toutes les causes qui peuvent, directement ou indirectement, compromettre l'ouverture du canal de Bossuyt, lequel a été reconnu être d'utilité publique par la commission d'enquête, par 16 voix contre 3, tandis que, par les restrictions que la dite commission d'enquête, du 3 septembre dernier, a mises à l'exécution du canal de l'Espierre, il est prouvé que cette dernière voie de communication offre plutôt des avantages pour la France que pour la Belgique, et ne pourrait exister sans un grave préjudice pour notre province, attendu que cette ouverture du canal d'Espierres offre une concurrence si fâcheuse, que les auteurs du canal de Bossuyt à Courtray ont déclaré devoir renoncer à son entreprise, si la concession de celui de l'Espierre vers Roubaix avait lieu.

Qu'en outre, cette nouvelle voie vers la France nuirait aux autres voies de navigation par les Flandres vers Dunkerque ; que l'on remarque encore les craintes manifestées par plusieurs membres de la commission d'enquête, relativement à la faveur que le canal d'Espierres établira pour les fabriques françaises au préjudice de l'industrie belge, que le charbon augmentera de prix à mesure que l'exportation sera plus forte, et que cette cause fera que les usines belges devront payer leur charbon plus cher qu'il ne reviendra aux usines françaises. Qu'enfin le canal d'Espierres vers Roubaix doit être considéré comme canal *antirational*, et que, dans cette occurrence, la Belgique ne peut rien céder aux vœux manifestés par la France.

Un autre membre a fait observer que, si le gouvernement belge admettait en principe un pareil système, il faudrait également qu'il imposât, à la sortie, de droits équivalents à des prohibitions, nos lins, nos toiles et nos bestiaux, parce qu'alors les consommateurs belges obtiendraient ces articles à 50 p. % au-dessous des prix actuels ; mais, dans cet état de choses, s'il venait à prévaloir, quel en serait le résultat ? L'anéantissement de notre industrie.

Ensuite de ces observations pour et contre l'ouverture des canaux de l'Espierre à Roubaix et de Bossuyt à Courtray, ou de la commune d'Espierres à Menin, des discussions ont eu lieu entre les membres de la commission, en rapport avec les différentes réponses de la commission d'enquête, notamment à l'égard de la 5^e de la 2^e série, et sur laquelle elle a décidé, par 12 voix contre 7, que *les deux canaux n'étaient pas dans des conditions de concurrence telles, que la construction de l'un puisse faire obstacle à l'établissement de l'autre.*

Enfin, après plusieurs objections faites par les autres membres contre les craintes chimériques alléguées contre l'ouverture du canal de Roubaix, en rapport avec l'avis primitif de la chambre, du 27 février 1834, ainsi qu'avec celui de M. Devrière, membre de la première commission d'enquête, du 10 avril suivant, tous deux favorables à la susdite ouverture du canal d'Espierres vers Roubaix, ils ont été d'avis que l'ouverture simultanée, adoptée par la dernière commission d'enquête, laquelle était composée, comme les deux premières, d'hommes spéciaux pour répondre en parfaite connaissance à cet égard, devait être admise, et ce avec d'autant plus de raison que le canal de l'Escaut vers la Lys, soit qu'il s'ouvre de Bossuyt vers Courtray, soit d'Espierres à Menin, à l'exclusion de celui de Roubaix, ne pourra, dans aucun cas, soutenir la concurrence avec la Scarpe canalisée et le canal de la haute Deule, dont la distance jusqu'à Lille est inférieure de 23,540 mètr., ou 4 lieues $\frac{3}{4}$ environ, à celle par Courtray ou Menin, par la Lys et la basse Deule ; mais, à l'égard des droits de navigation qui ne s'élèvent, par la Scarpe et le canal de la haute Deule, qu'à fr. 1-01, tandis que par Courtray et la Lys à la haute Deule ils seraient de fr. 3-24.

La discussion terminée, un membre a proposé la mise aux voix séparée des susdits deux canaux à ouvrir.

M. le président a mis aux voix l'ouverture du canal de jonction de l'Escaut à la Lys, amendée par un membre de la commission, pour qu'elle ait lieu d'Espierres à Menin ; cette

proposition a été adoptée à l'unanimité des membres; et 2^e celle de l'ouverture d'un canal de l'Escaut à Roubaix a été admise par 3 voix contre une.

Après cette lecture, M. le président a demandé si des membres de la chambre avaient quelques représentations à faire contre les résolutions de la commission, et un membre ayant reproduit les mêmes objections faites dans le sein de la commission, sur les désavantages qui résulteraient, pour l'industrie belge, du canal de l'Espierre vers Roubaix, en répétant l'assertion de M. l'ingénieur Van der Elst, que le canal de l'Espierre vers Roubaix devait établir une concurrence fâcheuse avec le canal de Bossuyt, et ce, contre l'opinion de M. l'inspecteur Vifquain, lequel considère ces deux canaux comme avantageux à la Belgique, et cette dernière opinion de M. l'inspecteur Vifquain ayant prévalu, la commission d'enquête a décidé, dans sa séance du 4 septembre dernier, comme il a déjà été observé dans le rapport de la commission de la chambre, par 12 voix contre 7 : « Que les canaux de l'Espierre et de Courtray » ne sont pas dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier » puisse faire obstacle à l'établissement du second. » Qu'en outre, la même commission d'enquête, et dans la même séance, a encore déclaré par 18 voix contre une : « Que le but » de la communication économique avec le centre du département du Nord serait mieux » atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix que par celui de Courtray. » Ensuite il a encore été observé que les distances, depuis Mortagne, par la Scarpe, aujourd'hui canalisée, et la haute Deule, à Lille, cette distance ne serait que de 87,349 mètr., tandis que, de Mortagne à Lille, par Courtray, elle serait de 110,889 mètr., ce qui fait en plus 4 lieues $\frac{1}{4}$, dont il a déjà été fait mention ci-dessus; qu'en outre, les droits de navigation qui ne pourront être appréciés qu'après l'adjudication, lesquels seront de beaucoup inférieurs, ainsi que ceux de douane, qui ne seraient que de 15 centimes par Roubaix et du double par la Lys et la basse Deule, d'après l'arrêté du gouvernement français, du 25 novembre 1837, confirmé par un autre du même gouvernement, du 23 juillet 1838.

Quant au canal de Roubaix, depuis Mortagne, la distance ne serait que de 69,465 mètr., autre différence en moins que par la Scarpe et la haute Deule de 17,884 mètr., environ 3 $\frac{1}{2}$ lieues.

Enfin, il a encore été représenté que la Belgique, pays de production, a un besoin indispensable d'obtenir des voies de communication, tant par terre que par eau, pour l'exportation du superflu de sa consommation, et qu'à cet égard la houille, comme le lin, les toiles, les bestiaux et d'autres produits doit être favorisée pour l'exportation par tous les moyens possibles, afin d'accroître la richesse du pays.

La discussion générale ayant été close, M. le président a proposé de mettre aux voix l'ouverture d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, soit par Courtray, ou par Menin, au choix du gouvernement. En conséquence, les voix recueillies, il en est résulté que cette proposition a été adoptée par les neuf membres présents à la séance, en faisant remarquer, toutefois, que la chambre donnerait la préférence au canal d'Espierres à Menin, attendu qu'outre qu'il atteindrait absolument le même but que celui de Bossuyt à Courtray, il aurait encore l'inappréciable avantage de former une bonne ligne de défense contre la fraude.

Ensuite, M. le président a mis aux voix si le canal d'Espierres à Roubaix serait ouvert à grande ou à petite section; six membres ont déclaré admettre exclusivement la petite section; deux membres, dont l'un M. Vanwymelbeke, ont refusé d'admettre l'une ou l'autre de ces sections, et un seul s'est abstenu, n'étant pas suffisamment éclairé. — La chambre a arrêté qu'une expédition du présent procès-verbal serait adressée à M. le ministre d'État, gouverneur de la province.

Pour expédition conforme :

Le président de la chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges,

J. ROELS.

Par ordre :

LAGACHE, *secrétaire adjoint.*

N^o 23.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques d'Ostende, du 16 octobre 1838.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par votre lettre du 21 septembre, n^o 7858, vous nous faites l'honneur de nous demander notre avis sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, et les projets connexes.

D'abord, nous croyons que le canal de Bossuyt serait utile, mais nous craignons qu'il deviendrait une entreprise ruineuse, si celui de l'Espierre se faisait.

Quant à ce dernier canal, considéré comme communication internationale, permettez-nous, Monsieur le Ministre, quelques annotations.

La Belgique a, aujourd'hui, une belle navigation vers Dunkerque par les Flandres : la France s'applique à la lui enlever.

Personne, pas même l'ingénieur qui a fait le projet du canal de l'Espierre, n'a pu jusqu'à présent sérieusement détruire cet argument-ci : « Que la Belgique, en autorisant la construction du canal de l'Espierre, créerait, pour la France, un moyen de paralyser un jour la navigation du Hainaut par les Flandres vers le littoral du département du Nord. »

Quand, le 2 octobre 1835 (documents, pag. 143), M. l'ingénieur Wolters a dit : « Il nous semble donc permis de conclure que, dans l'état actuel des choses, le canal de Roubaix n'enlèvera pas encore à la Belgique sa navigation charbonnière vers Dunkerque ; » il a ajouté : « l'ouverture de ce canal augmentera considérablement les moyens de concurrence des eaux françaises à l'égard de celles de la Belgique, et qu'il ne faudrait peut-être plus aux premières, qu'une légère faveur dans la loi des douanes, pour obtenir définitivement la préférence. »

L'intérêt culminant qu'a la Belgique de conserver sa grande navigation par les Flandres, a été apprécié par la commission d'enquête, réunie à Courtray, les 3 et 4 septembre dernier.

Le procès-verbal de cette assemblée porte :

« M. De Haussy propose un amendement à la question de savoir, si une nouvelle voie pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord, est d'utilité publique. Cet amendement est ainsi conçu : Je propose de voter la 1^{re} question de la seconde série avec les modifications suivantes : que le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher : 1^o que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; 2^o que les mêmes canaux d'Espierres et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. »

» La commission adopte d'abord l'amendement par 13 voix contre 6, et la question étant elle-même mise aux voix, avec l'amendement adopté, sept voix répondent *oui* et sept *non*.

» MM. Rooman, De Coster, Reyntjens, Vergauwen et Desmaisières se sont abstenus, parce qu'il ne leur a pas été prouvé que le canal de l'Espierre n'aura pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise en faveur de l'industrie française

» La question de savoir si le canal d'Espierres, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement, est mise aux voix. Sept membres répondent *oui*, sept répondent *non* ; cinq membres s'étant abstenus par le motif énoncé lors de leur abstention sur la 1^{re} question.

Donc, on est autorisé à dire que la commission d'enquête ne paraît pas avoir été favorable à la concession du canal d'Espierres, puisque les sept votes émis en faveur de cette construction, ne l'ont été que sous condition qu'il serait pris des précautions contre la possi-

bilité de la destruction, par la France, de notre belle navigation intérieure par les Flandres.

A l'époque de l'enquête à Courtray, il a paru dans la *Gazette de Lille*, n° 235, un discours de M. le préfet du département, prononcé le 22 août dernier, à l'occasion de l'ouverture de la session départementale. Les remarques de M. le préfet, relativement au perfectionnement des canaux du département du Nord, fournissent, aux Belges qui ont à aviser sur la concession du canal d'Espierres, matière à de bien sérieuses réflexions sur l'avenir des canaux des deux Flandres.

« Quant au canal de Roubaix, a dit M. le préfet, il est toujours dans un état d'abandon, et certes jamais entreprise n'aura causé plus de tribulations et plus de fatigues. . . . Nous devons beaucoup dans cette affaire à l'intervention de M. le ministre des affaires étrangères, président du conseil, à M. le ministre de France à Bruxelles, et au zèle et à l'activité de M. Mimerel, membre du conseil supérieur du commerce. »

Le procès-verbal de l'enquête précitée porte :

« M. Mimerel, maire de Roubaix, prononce un discours en faveur du canal d'Espierres vers Roubaix, et, au moyen de calculs et de chiffres, cherche à prouver que les frais de navigation et de transport seront moindres par le canal d'Espierres que par toute autre voie. »

Il paraît, d'après le même procès-verbal, qu'il a été répliqué à M. Mimerel.

Un fait digne de remarque, c'est que M. Mimerel est venu en Belgique y plaider publiquement, devant une commission belge, sa doctrine du bon marché, quand même, et cela en faveur de la France dont, en 1836, le gouvernement, par l'organe de son premier ministre, a virtuellement repoussé cette doctrine pour ses relations commerciales internationales.

« Quand je vois, a dit le ministre à la Chambre des députés, l'état de mon pays; quand je vois ce qui est depuis cinquante ans, je m'applaudis de ce qu'on appelle une erreur de douanes. »

Nous regrettons, Monsieur le Ministre, que le procès-verbal de l'enquête de Courtray ne dise pas s'il a, ou s'il n'a pas réussi à M. Mimerel, de prouver *moralement* que le canal d'Espierres ne transporterait pas en France la plupart des avantages actuels de la navigation intérieure des Flandres.

Nous inclinons pour la négative, car, lorsque les 3 et 4 septembre, M. Mimerel plaidait à l'hôtel-de-ville de Courtray, il pouvait déjà savoir que le 28 août, M. le préfet du Nord avait dit au conseil général de ce département, que la France faisait de grands travaux hydrauliques et en avait fait mettre d'autres en étude : par exemple, que le curement du canal d'Hazebrouck se faisait moyennant 150 mille francs; cette dernière remarque prouve la possibilité de la construction d'un canal à grande section de Merville par Hazebrouck à Bergues, ceci afin de suppléer, au besoin, aux défauts du canal d'Aire à St-Omer.

Quoi qu'il en soit, il est notoire, d'après le discours de M. le préfet, que le principal aiguillon du zèle et de la grande activité de M. Mimerel est d'obtenir, et cela très particulièrement en faveur des actionnaires du canal de Roubaix, la cessation de l'état d'abandon dans lequel se trouve cette construction.

Cet abandon, vous le savez, Monsieur le Ministre, ne peut être attribué qu'au concessionnaire; il a commencé le creusement du canal (c'était avant 1830), sans s'être assuré que les Pays-Bas allaient faire une voie de jonction à l'Escaut.

Le gouvernement de La Haye s'est refusé à cette condescendance, probablement parce qu'il aura raisonné comme le ferait M. Mimerel si, étant propriétaire d'un bel immeuble favorisé par une heureuse situation, quelqu'un venait lui dire : « Créez en ma faveur et à vos frais un droit de passage ou autre semblable servitude sur votre bien, afin de me procurer, à votre détriment, des avantages égaux et même plus grands que ceux que vous retirez actuellement de votre immeuble. »

Indubitablement, M. Mimerel, en bon père de famille, se rappellerait qu'il est de son devoir de conserver ses biens intacts à ses enfants...

D'après le procès-verbal de l'enquête de Courtray, M. Mimerel aurait essayé de prouver à la commission que le Hainaut belge a grand intérêt à ce que le canal d'Espierres soit con-

cédé, mais, Monsieur le Ministre, M. le préfet du Nord (discours précité), a dit « que la Scarpe » va se voir à la fin de cette campagne peut-être la plus belle rivière de ce département. »

Comme la Scarpe est la voie la plus économique pour le transport des matières pondéreuses que le Hainaut belge envoie au centre du département du Nord, nous pensons que cette rivière continuera d'offrir des avantages équivalents à ceux d'Espierres.

Il est vrai que le concessionnaire de cette construction projetée offre d'en réduire les péages à 80 centimes à charge et à 20 centimes à vide ; cette offre d'un particulier peut avoir une tendance occulte dont nous n'ambitionnons pas de pouvoir atteindre la portée ; pour ce motif, nous qui, sous le rapport de relations commerciales internationales, ne sommes nullement partisans de la doctrine du bon marché « quand même, » croyons pouvoir nous dispenser de raisonner sur le mérite de cette baisse de péages.

Un fait qui n'aura pas échappé à votre attention, c'est, Monsieur le Ministre, qu'il n'a été établi dans aucun des nombreux documents publiés sur le projet de la construction d'un canal dit d'Espierres, que, pour pouvoir soutenir dans le département du Nord, la concurrence pour la vente des productions pondéreuses du Hainaut belge, il y a urgence de construire une voie de communication plus économique que celles qui existent, ou dont la construction est décrétée (chemin de fer de Tournay à Lille).

En dernière analyse, nous concluons, Monsieur le Ministre, en nous référant à notre avis du 8 novembre 1834, inséré au cahier des documents de cette affaire, pag. 108.

Nous y ajoutons une remarque et un vœu.

Comme ce n'est pas par Ostende, mais bien par Plasschendael, que se fait la navigation de Bruges à Dunkerque, notre localité est, pour ainsi dire, désintéressée dans la question : la Belgique ne l'est pas.

Puisse, si le canal d'Espierres se construit, la Belgique ne pas y trouver dans l'avenir, mais trop tard pour y remédier, la ruine de la navigation de ses deux Flandres.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre respect.

Le secrétaire,

M. HAMMAN.

Les président et membres de la chambre de commerce,

DE VANDER LEER, *président.*

N° 24.

Avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, du 12 novembre 1838.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Nous avons l'honneur de vous adresser le rapport du résultat de nos délibérations sur l'objet de votre dépêche du 19 septembre dernier, 3^e division, n° 107^b.

Depuis plus d'un siècle, l'on a vu surgir, de temps en temps, la pensée d'unir l'Escaut à la Lys. Divers plans et projets, établissant tous la haute utilité de cette jonction, furent livrés à l'étude des géomètres et discutés, à différentes époques, par des hommes de l'art, comme par les publicistes, qui toujours proclamèrent, d'une voix unanime, les immenses bienfaits que l'exécution d'un pareil projet pouvait réaliser. De nos jours, MM. le capitaine du génie Van Alewyn, les ingénieurs De Brock, Wolters, Visquain et Noël firent de sérieuses études à ce sujet ; tous déclarèrent la jonction de l'Escaut à la Lys un projet exécutable ; mais une difficulté réelle, un obstacle pour ainsi dire insurmontable, se présentait : c'était l'énormité de la dépense, et, par suite, la quasi-certitude de ne pouvoir rendre ce canal entièrement profitable au commerce, à cause de la hauteur du péage qu'il faudrait y imposer à la navigation. De là impossibilité, disaient les adversaires du canal de Bossuyt, de trouver des

concessionnaires qui voulussent se charger de cette entreprise, et cette opinion fut surtout colportée, avec une joie secrète, par des spéculateurs étrangers qui, pour réaliser d'importants bénéfices, demandaient alors, en opposition du canal de Bossuyt, la concession d'un canal de jonction de l'Escaut, à la hauteur d'Espierres, vers le canal français de Roubaix.

Aujourd'hui, l'argument des adversaires du canal de Bossuyt se trouve détruit par la demande en concession faite, le 5 mai 1838, par le sieur Verrue-Lafrancq, qui, sur de nouvelles études faites concurremment avec l'ingénieur Van der Elst, a soumis au gouvernement un avant-projet, démontrant, d'une manière irrécusable, la possibilité d'exécution d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtray. C'est sur cette demande et les projets connexes, parmi lesquels figure, en première ligne, le projet du canal d'Espierres vers la frontière française, que la députation permanente du conseil provincial est appelée à émettre un avis. L'opinion du collège est toute favorable au canal de jonction de l'Escaut à la Lys et, simultanément, toute défavorable à l'établissement d'un canal entre Espierres et Roubaix. Cette opinion repose sur les motifs suivants, tirés de l'examen des nombreux documents produits sur la matière :

1° Comme le dit dans son rapport le capitaine Van Alewyn, « l'établissement d'une ligne » navigable intérieure, de Mons, par Tournay, Courtray, Menin, Ypres, etc., vers la mer du Nord, est une entreprise du plus haut intérêt pour le commerce et pour l'agriculture du pays. » En effet, en réunissant de cette manière toutes les rivières et les canaux qui traversent notre territoire, de l'est à l'ouest, l'on trouvera le moyen infailible d'expédier, à peu de frais, à l'intérieur et vers les pays voisins, les riches produits de notre sol; on vivifiera les contrées que cette utile navigation pourra parcourir et on abrégera la longue et dangereuse navigation de l'Escaut et de la Lys, où, depuis long-temps, on réclame des travaux d'amélioration indispensables, mais qui pourront être réduits de moitié, si un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, à la hauteur de Bossuyt, vient partager le trop grand nombre de bateaux qui occupent actuellement les deux rivières, et dont environ le quart parviendrait à éviter un parcours inutile de près de 40 lieues, en descendant le nouveau canal sur Courtray.

2° Le canal de Bossuyt, en joignant deux de nos plus importantes rivières, améliore d'une manière sensible, le système de notre navigation nationale, et il devient pour tout le Hainaut, comme pour la Flandre occidentale, un immense bienfait. Il y a plus, le lien immédiat qu'il forme entre ces deux provinces, s'étend par la Meuse jusqu'à Namur et Liège, contrées qui ont tant d'intérêt à pouvoir se rapprocher pour la prospérité de leur commerce, de leur industrie et de leur agriculture.

3° Par le creusement du canal de Bossuyt, destiné à faire arriver jusqu'à Courtray, en quatre jours, au lieu de quinze à vingt, les fers, les verreries, les ardoises de Namur et de Charleroy, les marbres, les pierres des Écaussines, les houilles, la chaux et les cendres, produits d'une consommation immense dans la Flandre occidentale, où ils sont, pour ainsi dire, de première nécessité, nous trouverons réciproquement le moyen d'expédier, avec célérité et à peu de frais, dans le Hainaut, nos huiles, nos grains à semer, nos tabacs, les bois du Nord et les denrées coloniales, que nous y envoyons aujourd'hui, à grands frais, par chariots. La baisse obtenue sur la dépense de transport donnera à cet échange un accroissement incalculable.

4° Outre tous ces avantages, la jonction proposée entre l'Escaut et la Lys, semble encore destinée à remédier, par elle-même, aux graves inconvénients signalés, depuis quelque temps, dans la navigation de ces deux rivières, dont il est devenu si difficile de régler le cours des eaux, sans qu'il en résulte préjudice pour le commerce ou pour l'agriculture. Le nouveau canal, en détournant de la ligne de navigation vers Gand, les bateaux destinés à verser leurs charges dans les arrondissements de Courtray et d'Ypres, va séparer dans l'Escaut ces rames nombreuses de bateaux qui, en s'amoncelant dans le bief en amont des écluses d'Audenarde, y causent, tous les ans, à la suite des pluies printanières, des débordements irréguliers; ruineux pour les propriétaires des belles prairies qui longent ce fleuve. La navigation de l'Escaut deviendra donc régulière aux écluses d'Audenarde comme à celles de Gand, et là, comme sur la Lys, qui n'aura plus à porter ces gros bateaux charbonniers pour lesquels ses

eaux étaient parfois insuffisantes, l'on pourra se dispenser d'exécuter une partie des travaux coûteux projetés pour la canalisation de ces deux rivières.

De tout ce qui précède, il résulte que l'établissement d'un canal de jonction entre l'Escaut et la Lys, à la hauteur de Bossuyt, ne peut être envisagé comme une entreprise prônée par un intérêt exclusivement local; au contraire, les provinces du Hainaut, de Namur, de Liège et du Luxembourg doivent, comme la Flandre occidentale, profiter de cette nouvelle ligne de navigation, et, en la réclamant avec instance, la députation ne fait qu'émettre des vœux aussi conformes à l'intérêt général qu'au bien-être particulier de cette province.

Après avoir démontré les avantages que le canal de Bossuyt est destiné à répandre sur le pays, la députation cherchera à prouver comment la concession simultanée du canal sollicité d'Espierres à Roubaix, peut les compromettre, et pourquoi ce canal, presque exclusivement favorable à la France, lui paraît devoir être repoussé par le gouvernement.

1^o S'il est vrai que le canal d'Espierres vers celui de Roubaix, est sollicité par quelques localités du Hainaut, on conçoit difficilement que cette demande puisse être dictée par une pensée généreuse de prospérité commune pour la généralité des habitants de cette province. En effet, que peuvent gagner à l'établissement du canal d'Espierres les extracteurs de houille dont on plaide si hautement la cause dans cette circonstance? Peu de chose assurément, car l'effet du canal d'Espierres, en supposant qu'il s'exécutât, serait uniquement de livrer à meilleur marché qu'aujourd'hui toute la houille qui se consomme dans le bassin industriel de Roubaix et de Tourcoing. Pour ce qui concerne le rayon de Lille, M. Mimorel, délégué de la chambre de commerce de cette ville près de la commission d'enquête, l'a dit nettement: « *L'Espierre serait plus cher pour Lille que la Scarpe.* » Ainsi les extracteurs de houille n'auront, par le canal d'Espierres, aucun débouché nouveau; ils jetteront seulement dans les places manufacturières de Roubaix et de Tourcoing leur charbon à meilleur prix, et cet avantage, qui nuira infiniment à notre industrie, rivale de ces contrées, profitera exclusivement à la France, tandis que, par le canal de Bossuyt, les relations commerciales du Hainaut s'étendront tous les jours dans la Flandre occidentale et y établiront un échange de produits utile de part et d'autre, sans que cet état de choses soit en rien contraire aux exportations vers la France pour lesquelles les voies actuelles suffisent.

2^o Quelle peut alors être la cause réelle de cet empressement si intéressé que le gouvernement français met à favoriser auprès du gouvernement belge la demande en concession du canal d'Espierres? Il y a vingt ans que cette question se trouve livrée à l'examen des chambres de commerce des deux Flandres et du Hainaut, mais aucun motif d'intérêt international n'a encore été allégué, et on ne saurait en effet en trouver de plausible. La solution de cette question doit se formuler ainsi: De la part des demandeurs en concession, c'est l'espoir de réaliser de gros bénéfices; de la part du gouvernement français, ce qui fut d'abord un mystère est aujourd'hui une vérité connue de tout le monde, et, comme l'a dit la députation des États de la Flandre occidentale, dans sa protestation du 28 février 1834, « il est » impossible de ne pas voir dans la demande du canal d'Espierres le commencement d'exécution d'un vaste plan de canalisation dans le département du Nord, qui enlèvera à la Belgique toute sa navigation intérieure vers Dunkerque et rendra le gouvernement français maître de jeter sur une ville quelconque du département du Nord, les eaux de toutes les rivières, comme aussi de faire suspendre la navigation de l'Escaut et de la Lys en Belgique et d'imprimer à la navigation du département du Nord un mouvement rapide, inconnu dans toute autre localité, le tout au préjudice des vrais intérêts de la Belgique. » Cette prédiction fatale et menaçante pour nous, c'est un savant ingénieur français qui l'a faite en 1820; depuis lors, le gouvernement français a tendu vers ce but, en votant lui-même et en faisant voter par le département du Nord, des sommes considérables pour des travaux d'amélioration à la navigation de la Scarpe, de la Deule, de l'Aa, et pour le dévasement du canal d'Hazebrouck; et, dans un discours prononcé en septembre dernier au conseil général du département, M. le préfet du Nord, en parlant de l'Aa, a dit d'une manière bien significative: « Cette rivière est la solution des canaux de la Flandre vers la mer du Nord, les travaux en sont poussés avec vigueur, les fonds nécessaires sont votés par la loi. » Point de doute donc, si le gouvernement belge cède à de hautes importunités en leur accordant le

canal d'Espierres, il enlève par là même aux Flandres, pour un avenir peu éloigné, la navigation vers la mer du Nord dont ces provinces sont en possession, et qui y fait dépenser annuellement par des étrangers, une somme qui peut être évaluée à fr. 250,000, dont la perte ne serait compensée par aucun autre avantage.

3° A ces motifs qui plaident déjà si hautement contre la concession du canal antinational d'Espierres, vient se joindre une cause de rejet qui est toute péremptoire, c'est qu'en favorisant cette voie isolée et précaire d'exportation vers quelques places du département du Nord, le gouvernement belge met incontestablement en péril les avantages précieux que le canal de Bossuyt doit répandre sur plusieurs de nos contrées qui, depuis long-temps, réclament vivement cette jonction de l'Escaut à la Lys, comme une source certaine de bien-être pour elles et de prospérité nationale. Eh bien, dans cette lutte d'intérêts opposés, si le gouvernement ne peut accorder simultanément sa sanction à deux entreprises rivales, le choix ne peut être douteux. Or, les résultats utiles du canal de Bossuyt, tels qu'ils ont été établis plus haut, sont assez éminents pour que toute concurrence qui pût les mettre en échec, fût soigneusement écartée. La députation peut ici s'appuyer sur les votes émis à la commission d'enquête, où, sur 19 voix, 16 se sont prononcées en faveur du canal de Bossuyt et en ont ainsi décrété la haute utilité, tandis qu'alors même que par un amendement préalable, voté par 13 voix, on eût écarté de la concession du canal d'Espierres les causes qui paraissaient pouvoir nuire à celui de Bossuyt et à la navigation actuelle par les eaux des Flandres vers Dunkerque, l'établissement du canal d'Espierres n'a obtenu en sa faveur que 7 voix, 7 membres l'ayant repoussé complètement, et les 5 membres restants s'étant abstenus, parce qu'il ne leur était pas prouvé que ce canal n'aurait point de conséquences funestes pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française. En présence d'un pareil résultat, le gouvernement ne saurait assurément admettre que l'utilité publique du canal d'Espierres ait été décidée, et puisque, sur la question de savoir si le canal d'Espierres, dans la supposition qu'il ne devrait point nuire à d'autres voies de communication plus utiles aux pays, ne présenterait pas, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement, la commission d'enquête s'est prononcée de la même manière; il semble qu'il ne peut y avoir le moindre doute que l'immense majorité des hommes dévoués aux intérêts vitaux du pays, ne repousse le canal d'Espierres, en lui maintenant la qualification de canal antinational, qui lui fut donnée par le chef même de l'ex-gouvernement et dont l'application est assez juste pour qu'il la conserve toujours.

La députation termine, Monsieur le Ministre, en insistant, de la manière la plus pressante, pour que vous protégiez exclusivement la demande en concession du canal de Bossuyt, dont les avantages pour cette province, comme pour une grande partie du pays, sont incontestables et certains; et que, par contre, la concession du canal d'Espierres, qui ne se présente que comme un fait isolé, sans lien social ni utilité reconnue pour la Belgique, soit envisagée comme une spéculation étrangère, n'offrant aucun bien-être certain et durable pour la province du Hainaut même, qui seule l'invoque, tandis que cette concession doit léser gravement les intérêts généraux et l'industrie manufacturière des Flandres, en leur enlevant les avantages de la navigation étrangère qui emprunte aujourd'hui leurs canaux pour se diriger sur Dunkerque, en faisant échouer, pour un grand nombre de leurs localités, les bienfaits que leur procurerait l'entreprise toute nationale du canal de Bossuyt, et en livrant sur les places du bassin manufacturier et industriel français de Roubaix et de Tourcoing, le charbon belge, véritable matière première pour ces usines, à des prix assez bas pour que la concurrence que les fabriques belges s'efforcent de soutenir contre leurs rivales en France, en soit compromise.

Vous trouverez ci-joint, Monsieur le Ministre, les avis des chambres de commerce de Bruges, Courtray, Ypres et Ostende.

La députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale,

Par ordonnance,

Le greffier,

CH. DEVAUX.

Le président,

C^{te}. DE MUELENAERE.

N^o 25.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Mons, du 30 septembre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons examiné le procès-verbal de la commission d'enquête, chargée de donner son avis sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray et les projets connexes, que vous nous avez transmis avec votre lettre du 31 août dernier (D. 9122). Nous partageons entièrement l'opinion de la majorité de cette commission pour les questions relatives à ce canal, à celui d'Èske à Deynze et au projet des améliorations à faire subir à l'Escaut et à la Lys.

Mais nous la voyons avec étonnement se partager sur les questions principales, concernant l'utilité du canal de l'Espierre. Pour nous, il y a long-temps qu'à ce sujet nous avons fait profession de foi ; l'utilité nous en paraît tellement évidente, que, depuis douze ans, nous n'avons cessé de réclamer son exécution dans l'intérêt de notre arrondissement. Les nombreux mémoires qu'à cette fin nous avons adressés, tant au gouvernement précédent, qu'au gouvernement actuel, reposent dans les cartons du ministère des travaux publics et doivent former un volumineux dossier. Maintes fois, Monsieur le Gouverneur, nous avons eu l'occasion de vous entretenir de cette communication si désirable, et toujours nous avons reconnu, avec la satisfaction la plus vive, que, comme nous, vous appréciez le parti que doivent en retirer notre industrie et notre commerce.

Nous ne reviendrons plus sur tout ce qui s'est dit en faveur de cette route nouvelle; nous allons seulement discuter succinctement les deux points que le partage de la commission pourrait avoir laissés indécis.

Il conste du procès-verbal de ses séances, que la déclaration de l'utilité publique du prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut, aurait obtenu une grande majorité, si les cinq membres de la Flandre orientale, qui se sont abstenus, n'avaient craint :

1^o Que ces travaux n'aient une conséquence funeste pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française, et 2^o que leur exécution ne vienne enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins éloigné, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises.

Ces appréhensions ne sont nullement fondées. Il est impossible, d'abord, que la houille belge puisse être rendue à Roubaix à un prix inférieur à celui que paie le consommateur de Gand. L'hectolitre de ce combustible coûtera à ce dernier, lorsque les travaux d'amélioration de l'Escaut seront terminés, de 20 à 30 centimes de moins qu'à Roubaix, et la différence ne sera que de 12 à 15 centimes en moins, si ces améliorations n'ont point lieu. La preuve de cette allégation se trouve dans la décomposition du prix de revient du charbon de terre, tant à Gand qu'à Roubaix.

De Jemmappes à Gand, le fret d'un hectolitre a coûté, pendant les sept premiers mois de 1838, en moyenne, 36 à 37 centimes. Par le canal de l'Espierre, le fret d'une quantité égale coûterait 34 centimes pour Roubaix, à quoi il faut ajouter 16 centimes pour le droit de douane, ensemble 50 centimes.

Mais, Monsieur le Gouverneur, supposât-on même que, rendue à Roubaix, la houille revint à quelques centimes de moins par quintal métrique qu'elle ne se vend à Gand, l'industrie gantoise n'aurait, par ce motif, rien à redouter de l'industrie française, contre laquelle elle est déjà si puissamment protégée par les droits qui frappent à leur entrée dans le royaume les fils et les étoffes de coton. La valeur de la houille, en effet, entre pour une quotité si petite dans le prix de vente de ces matières, qu'une différence de quelques francs dans le prix du tonneau de houille, ne constitue pas même une différence d'un centime pour une aune de calicot, de mousseline ou de percale.

Nous passons, Monsieur le Gouverneur, à l'autre point contesté. C'est un fait avéré aujourd'hui, que, par le canal de l'Espierre, on ne peut arriver à Lille à aussi bon compte que par

la Scarpe, sous le rapport des droits et péages ; il s'en faut de fr. 1-45 par tonneau environ. Par la Scarpe, les péages et les droits de navigation s'élèvent à fr. 1-55 ; par le canal de l'Espierre, ils iraient à fr. 3. Or, si une route nouvelle devait enlever aux Flandres leur navigation intérieure, ce serait évidemment celle de cette rivière ; mais, quelle que soit l'économie que présente son parcours, l'Escaut, les canaux de Bruges, d'Ostende, etc., offrent, pour aller à Dunkerque, une économie plus grande encore : on sait qu'arrivés à Lille, nos bateaux charbonniers, pour se diriger vers ce port, par l'intérieur du département du Nord, doivent suivre les canaux de la haute Deule, d'Aire à la Bassée, de Neuffossé, de la haute Colme et de Bergues, sur lesquels on ne peut naviguer qu'avec un enfoncement qui, quelquefois, est réduit même à 95 centimètres, à cause du manque d'eau dans le canal de Neuffossé, tandis que les canaux des Flandres permettent en tout temps de naviguer avec un tirant d'eau de 1^m,70.

Que l'on ne vienne point dire, Monsieur le Gouverneur, que l'on pourrait approfondir ces canaux du département du Nord, c'est là un épouvantail qui ne peut effrayer que ceux qui n'ont nullement étudié la question et qui ne connaissent pas les localités. Cet approfondissement est impossible, si pas physiquement, du moins à cause des énormes dépenses qu'il occasionnerait. S'il arrivait, un jour, qu'en opposition de l'avis du génie militaire, le gouvernement français consentit à sacrifier les moyens de défense de quelques forteresses de sa ligne du Nord, en faveur de l'industrie, celle-ci devrait au moins couvrir une partie de ces énormes dépenses par des péages qui vicindraient grossir ceux qui existent aujourd'hui et qui rendent déjà cette ligne de navigation plus coûteuse que la ligne belge.

D'ailleurs, Monsieur le Gouverneur, l'amendement de M. De Haussy doit tranquilliser, à cet égard, tous ceux qui pourraient conserver la moindre crainte. Le gouvernement pourra toujours, par les termes du cahier des charges, imposé au concessionnaire, prévenir qu'à l'avenir cette crainte se réalise.

Il résulte de l'opinion de la commission d'enquête, la constatation d'un fait important, dont nous nous empressons de prendre acte, au nom du commerce que nous avons l'honneur de représenter, c'est que le canal de l'Espierre est un canal de débouché, qui doit procurer aux produits pondéreux de notre sol un nouvel écoulement vers le centre du département du Nord. Pour ne parler que de ce qui regarde les houillères, la consommation annuelle de Roubaix, de Tourcoing, de Lannoy et des communes voisines s'élève à plus de 100,000 tonneaux, que les houillères françaises des environs de Valenciennes fournissent presque seules en ce moment. Il nous semble qu'un canal, qui permettrait d'arriver, en concurrence avec celles-ci, sur un marché si considérable, serait déjà éminemment d'utilité publique et qu'on ne peut se refuser à proclamer qu'il offre ce caractère, quand on démontre qu'il détruira cette concurrence même, pour nous assurer la consommation exclusive de cette partie si populeuse et si industrielle de la Flandre française. Puisque le canal de l'Espierre ne saurait nuire ni à l'exécution de celui de Bossuyt à Courtray, ni à la navigation des Flandres, ni à l'industrie gantoise, le gouvernement ne peut se refuser davantage à le mettre en adjudication publique, sans commettre, à l'égard du Hainaut, une grave iniquité.

Les concessionnaires de la haute et basse Deule ont seuls intérêt à s'opposer encore à ce que cette adjudication ait lieu immédiatement. Mais, actuellement, que la dernière enquête a jeté sur toutes ces questions une vive lumière, le voile dont ils cherchaient à couvrir leurs desseins est déchiré. Le public, comme le ministère, doit reconnaître enfin de quel côté se trouvent la raison et le bon droit.

Nous terminerons ici cet avis, Monsieur le Gouverneur, en vous priant instamment de vouloir joindre vos efforts aux nôtres, pour que le roi veuille doter la province que vous administrez, de cette communication vers Roubaix et Lille.

Agrérez, Monsieur le Gouverneur, l'expression de notre respect.

Pour le secrétaire :

F.-J. DEFONTAINE.

Le président,

H. GOSSART.

N^o 26.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Tournay, du 17 octobre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons reçu, avec votre dépêche du 27 septembre dernier, D. 9122, un exemplaire des procès-verbaux de l'enquête tenue à Courtray, les 3 et 4 du même mois, par la commission d'enquête instituée pour l'examen du projet de canal de Bossuyt à Courtray et des projets connexes.

Tant de choses ont déjà été écrites sur cette matière, qu'il serait vraiment superflu de rentrer encore dans des détails bien circonstanciés. Nous croyons pouvoir nous borner, Monsieur le Gouverneur, à vous dire que notre opinion reste toujours invariable et unanime : nous considérons la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et les canaux de l'Espierre et de Bossuyt, comme étant d'un intérêt général bien entendu, et nous appelons de nos vœux l'exécution de ces divers travaux.

Les débats qui viennent de s'ouvrir, dans l'enquête solennelle tenue à Courtray, n'ont pas changé notre manière de voir : presque toutes les questions soumises y ont été résolues dans notre sens, à une imposante majorité, et c'est un motif puissant pour que nous persistions dans notre opinion.

Un point seulement (et, nous l'avouons, c'est l'un des plus importants), a amené un partage d'opinions dans l'assemblée, et cela, par suite de l'abstention de cinq membres : nous voulons parler du canal de l'Espierre. Mais, sur quoi donc est fondée cette abstention ? *Sur ce qu'il n'est pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aura pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française.*

Ce n'était réellement qu'un doute que ces messieurs émettaient ; ils n'étaient point, disaient-ils, suffisamment éclairés, et, certes, s'ils l'eussent été, ils n'eussent pas hésité un instant à considérer leurs craintes comme vraiment chimériques, et, en effet, n'a-t-on pas dit et prouvé, à toute évidence, par des chiffres, que le charbon arriverait toujours à Lille par la Scarpe, avec un peu plus de temps, il est vrai, mais avec des frais légèrement supérieurs à ceux qu'occasionnerait la navigation par le canal de l'Espierre ? Quelle influence peut donc avoir, sur les progrès de l'industrie française, cette minime différence dans le fret ? Au moins, pour ce qui concerne Lille et la plus grande partie du département du Nord, cela est réellement sans la moindre importance. Serait-ce pour Roubaix seulement ? Mais nous ferons remarquer d'abord qu'il ne se fabrique rien, dans cette ville, qui ait le moindre rapport avec les tissus de Gand ; et, en supposant (chose tout-à-fait invraisemblable), qu'on veuille le faire un jour, cette considération ne peut pas arrêter un instant, lorsque l'on compare la somme provenant de la diminution de quelques centimes, dans le prix de la houille, au chiffre énorme, résultat de toute la fabrication de Roubaix ; pour une aune d'étoffe, cela se réduira toujours à une fraction presque insaisissable.

MM. les députés gantois sont maintenant, nous en sommes convaincus, tranquilisés sur le sort de l'industrie de leur localité, et, s'ils avaient à se prononcer en ce jour, il n'est pas douteux qu'ils ne viennent, par leur vote, fixer la majorité en faveur de l'exécution du canal de l'Espierre.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Le secrétaire,

N. ALLARD.

Le président,

GILSON.

N^o 27.

*Avis de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut,
du 12 novembre 1838.*

MONSIEUR LE MINISTRE ,

Nous nous trouvons à même de satisfaire à votre dépêche du 19 septembre dernier, 3^e division, n^o 107^b, concernant les projets de canaux de *Bossuyt à Courtray*, de *l'Espierre*, d'*Ecke à Deynze-Petegem* et de canalisation de *l'Escaut*.

La commission d'enquête qui a été chargée d'examiner ces différents projets, a résolu affirmativement, à une grande majorité, la question d'utilité publique du canal de *Bossuyt à Courtray*, et celle de la canalisation de *l'Escaut*, avec travaux partiels sur la *Lys*.

Elle a écarté le canal d'*Ecke à Deynze-Petegem*, comme étant beaucoup moins avantageux que celui de *Bossuyt à Courtray*, et elle a été partagée sur la question d'utilité du canal de *l'Espierre*.

Cinq membres, appartenant à la Flandre orientale, se sont abstenus lors du vote sur cette dernière question. Leur abstention est fondée sur ce qu'il n'est pas prouvé que le canal de *l'Espierre* n'aura pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française.

La commission a reconnu, à une grande majorité, que le canal de *Bossuyt à Courtray* ne procurerait pas, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord, une voie plus économique que celles existantes, et que le but d'une communication économique, avec le centre du département du Nord, serait bien mieux atteint par les canaux de *l'Espierre* et de *Roubaix*, que par celui de *Courtray*.

Elle a décidé, en outre, que les canaux de *l'Espierre* et de *Courtray* ne sont pas dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second.

Si les députés de la Flandre s'étaient suffisamment éclairés, pour prendre part au vote sur les questions relatives au canal de *l'Espierre*, s'ils ne s'étaient pas abstenus par la seule crainte, toute mal fondée qu'elle est, que cette nouvelle communication n'amenât, pour les fabriques gantoises, une rivalité fâcheuse, il ne paraît pas douteux, que ces questions n'eussent été résolues en faveur du canal de *l'Espierre*, à la même majorité que toutes celles précédentes.

Nous avons entendu les chambres de commerce de Mons et de Tournay. Dans les réponses, qui sont ci-jointes, elles se prononcent formellement, aussi bien en faveur du canal de *l'Espierre*, que pour celui de *Bossuyt à Courtray*, la canalisation de *l'Escaut* et les travaux de la *Lys*.

En présence des votes de la commission d'enquête, d'après les délibérations des commissions antérieures, qui ont été chargées de l'examen des projets de canaux de *l'Espierre* et d'*Ecke à Deynze-Petegem*, et de la canalisation de *l'Escaut* et de la *Lys*;

D'après les avis fortement exprimés et motivés des chambres de commerce des villes de Mons et de Tournay;

Enfin, d'après tout ce qui a été écrit et publié sur cette matière, nous estimons que l'on doit considérer les canaux de *Bossuyt à Courtray*, de *l'Espierre*, et les améliorations projetées à la navigation de *l'Escaut* et de la *Lys*, comme étant d'utilité publique incontestable, et nous croyons devoir appuyer, de tout notre pouvoir, les projets de ces canaux et améliorations.

L'intérêt spécial qui s'attache à la construction du canal de *l'Espierre*, le partage des votes de la commission d'enquête réunie à *Courtray*, sur plusieurs questions y relatives, par suite de l'abstention des députés de la Flandre orientale, nous font penser qu'il est utile d'appeler l'attention particulière du gouvernement sur les avantages que le pays, en général, et la province de Hainaut, en particulier, doivent retirer de ce canal, et d'insister fortement

sur les points suivants : l'utilité du canal de l'Espierre, comme canal de débouché, destiné à procurer aux produits pondéreux de notre sol, un nouvel écoulement vers le centre du département du Nord, n'est pas contestable. Cette communication est appelée par les vœux unanimes des producteurs et des consommateurs. Les modifications apportées aux tarifs des douanes, en ce qui concerne l'importation des houilles en France, et le développement des exploitations charbonnières dans ce pays, font sentir, plus vivement que jamais, le besoin, pour le Hainaut, d'une voie de communication plus économique que celles qui existent pour le transport de ses produits pondéreux, tels que houilles, pierres, chaux, etc., au centre du département du Nord. Cette voie plus économique, des particuliers se présentent pour l'exécuter sans qu'il en résulte aucuns frais pour l'État. Des raisonnements et des chiffres démontrent que le canal de l'Espierre ne saurait nuire à l'exécution du canal de Bossuyt à Courtray, ni à la navigation des Flandres, ni à l'industrie gantoise. L'intérêt des concessionnaires des canaux français, peut seul s'opposer à la construction du canal de l'Espierre. Si des craintes pouvaient encore exister, l'amendement proposé par M. *De Haussy*, et adopté par la commission, suffirait pour les faire entièrement disparaître.

Nous croyons inutile de faire remarquer que le canal de l'Espierre devra être construit à grande section, comme continuation du canal de Roubaix, sur le territoire belge, jusqu'à l'Escaut.

Le gouvernement pouvant disposer sur les projets des canaux de l'Espierre et de Courtray, nous vous prions, Monsieur le Ministre, de provoquer la prompte mise en adjudication publique des concessions demandées.

La députation permanente du conseil provincial du Hainaut,

Le greffier,
FRÉMIET.

Le président,
THORN.

*Extrait du procès-verbal de la séance de la députation du conseil provincial du Hainaut,
du 9 novembre 1838.*

« Présents : MM. Thorn, *gouverneur, président*, Halbreck, Gastiau, Ranscelot, Demoriamé, *membres de la députation*, et Frémiet, *greffier*.

» MM. Harmignie et Dujardin absents pour cause de maladie.

» Rapport d'un député sur la construction des canaux de l'Espierre et de Courtray, ainsi que sur le projet des améliorations à la navigation de l'Escaut et de la Lys.

» Après des discussions particulières sur ces projets, il est décidé, à l'unanimité, qu'il sera donné un avis favorable pour leur exécution. »

Pour extrait,
Le greffier du conseil provincial,
FRÉMIET.

Mons, 12 novembre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

N'ayant pu assister, pour cause d'incommodité, à la séance de la députation provinciale où elle s'est occupée du canal de l'Espierre, j'ai vu avec satisfaction que la députation avait, à l'unanimité, émis un avis favorable à la construction de ce canal. J'ai toujours partagé cette opinion; j'ai toujours considéré l'établissement du canal de l'Espierre comme très utile pour le commerce en général et extrêmement important pour notre province.

Dans la crainte que mon silence sur un point d'un avantage aussi considérable pour la

province du Hainaut, ne puisse être interprété comme une dissidence de ma part, je crois de mon devoir, Monsieur le Gouverneur, de vous donner l'assurance que j'adhère entièrement au vœu émis par mes honorables collègues.

Le député,
HARMIGNIE.

N° 28.

Lettre de M. Corbisier, du 15 septembre 1838.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans le cours de cette année, le *maximum* du prix du fret, du canal de Mons pour Gand, a été de 45 centimes par hectolitre ras de charbon de terre, le *minimum* de 27 centimes, soit, en moyenne, 36 centimes.

Pour arriver à Roubaix, l'hectolitre coûterait, par le canal de l'Espierre :

1° De droit de navigation.	fr. » 12
2° De droit de halage.	» 05
3° De droit de douane, décime compris	» 16
4° De frais de commission à Condé	» 01
5° De bénéfice pour le batelier.	» 16
Total	fr. » 50

Il s'ensuit que l'hectolitre de houille coûterait, rendu à Roubaix, 14 centimes de plus qu'à Gand. Quand on sait que cet hectolitre pèse 80 kilog. ; que, dans les filatures, une machine à vapeur consomme $3\frac{1}{2}$ kilog. de houille par kilogramme de coton filé, et qu'il faut 5 kilog. de coton filé pour tisser une pièce de 65 aunes, on doit être convaincu que le droit d'entrée, qui frappe en Belgique les tissus de coton étrangers, et la différence ci-dessus, constituent une protection suffisante pour dissiper les inquiétudes même les plus exagérées. Il y a plus, c'est que, dès que les travaux de la canalisation de l'Escaut seront terminés, le fret pour Gand sera tout au plus de 25 centimes par hectolitre.

Il est, Monsieur le Ministre, une autre crainte aussi peu fondée que celle-ci, et que l'on a aussi mise en avant pour écarter l'exécution du canal de l'Espierre. C'est celle de la possibilité éventuelle, pour nos bateaux charbonniers, d'arriver à Dunkerque par l'intérieur du département du Nord, sans suivre désormais la route des beaux canaux de Gand, de Bruges, d'Ostende, de Nieupoort et de Furnes. Mais ceux-ci permettent de naviguer à peu de frais, et avec un enfoncement de 1^m,60, tandis que, pour aller de Lille à Dunkerque, il faut suivre la navigation si coûteuse de la Deule, du canal d'Aire à la Bassée, du canal de Neuffossé, etc., qui tous sont faits pour un tirant d'eau infiniment moindre, qui sont grevés de droits fort élevés, et qui forcent souvent les mariniers à rompre charge, même quand leurs bateaux n'ont qu'une faible immersion.

Je pourrais me borner à faire observer, que le nouveau tarif, adopté par le gouvernement français pour les houilles étrangères, a, tout à coup, mis fin aux expéditions de ce combustible, qui se faisaient jadis de Mons pour Dunkerque. Toutefois j'ajouterai qu'il est inexact de prétendre que l'on pourra, dans un avenir plus ou moins éloigné, perfectionner le régime actuel de la navigation intérieure du département du Nord. Les frais énormes de ce perfectionnement, en supposant le plus long amortissement possible, pour les capitaux y employés, n'en soumettraient pas moins le parcours de ces canaux à des droits plus forts que ceux qui existent aujourd'hui. D'ailleurs, le système de défense des forteresses françaises qui se trouvent sur ce point de la frontière, s'opposera toujours à tout ouvrage ayant pour objet l'ap-

profondissement de cette ligne de canaux. Il est donc impossible que l'on songe sérieusement à opposer cette crainte futile aux raisons données pour obtenir la jonction de l'Escaut au canal de Roubaix, par la vallée de l'Espierre. Au surplus, Monsieur le Ministre, le gouvernement possède un moyen infailible de rassurer complètement les Flandres à ce sujet. La clause du rachat facultatif du canal de l'Espierre au profit de l'État, mettra toujours celui-ci en position d'empêcher, quand il le voudra, les bateaux de Mons de suivre cette voie nouvelle pour se rendre à Dunkerque.

On a tiré argument encore de l'économie que présente la navigation de la Scarpe. Si, pour les péages seulement, la route vers Lille, par cette rivière, offre un avantage de quelques centimes sur celle qu'ouvrirait le canal de l'Espierre, cette dernière compense amplement cet avantage par la rapidité de la marche et la brièveté du trajet à parcourir. D'un autre côté, la comparaison devient, sous tous les rapports, favorable à ce canal, lorsque l'on prend Roubaix pour point d'arrivée.

L'importante consommation de cette ville manufacturière et des districts voisins de Tourcoing et de Lannoy, présente à nos houilles, à nos chaux, à nos pierres, etc., un débouché assez étendu pour que, seul, il entraîne la déclaration d'utilité publique du canal dont j'ai demandé la concession; d'autant plus, qu'il doit écarter, à jamais, dans ces localités, la concurrence si fâcheuse des charbons anglais qui peuvent y arriver par Dunkerque, et des houilles françaises d'Anzin, d'Aniches, de Douchy, etc.

Toutes les questions relatives à ce canal ont été résolues par la commission d'enquête, d'une manière favorable. Il est prouvé qu'il ne peut nuire au canal de Bossuyt à Courtray, dont les Flandres réclament l'exécution; celles-ci n'ont donc plus la moindre raison de s'opposer à la réalisation d'un projet, qui, depuis douze ans, fait l'objet des vives sollicitations du Hainaut. La seule opposition réelle qui puisse tenter encore d'arrêter maintenant le gouvernement, n'est suscitée que par un intérêt purement privé, celui du concessionnaire du canal de la Sensée et de la haute et basse Doule. L'opiniâtreté que ce concessionnaire met à défendre la conservation des péages qu'il prélève actuellement sur le commerce des houilles de Mons, est la preuve la plus évidente que le canal de l'Espierre doit, inévitablement, réduire ces péages, et fait ressortir les avantages marqués que celui-ci procurera à notre industrie, en faisant délaissier la navigation ascendante de la Scarpe.

N^o 29.

*Adresse de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale,
du 12 novembre 1838.*

SIRE,

Le conseil provincial de la Flandre occidentale a émis, dans sa dernière session, des vœux pour la prompte exécution du canal de Bossuyt à Courtray, et pour la non-exécution de celui d'Eeke à Deynze-Petegem, ainsi que du canal d'Espierres vers la France.

Conformément à la décision ci-jointe du conseil (1), la députation permanente vient déposer aux pieds du trône les considérations puissantes qui ont motivé cette résolution, afin d'obtenir votre royale intervention, Sire, pour la réalisation d'un projet qui intéresse éminemment, nous ne dirons pas la Flandre et le Hainaut, mais une grande partie du royaume.

Nous croyons superflu, Sire, de parler du projet du canal d'Eeke, dont les auteurs mêmes reconnaissent l'infériorité, par rapport aux deux autres projets.

Le canal de Bossuyt à Courtray forme une jonction directe de deux de nos plus importantes

(1) Voir *Annexe* n^o 7.

rivières ; il ouvre un débouché nouveau et étendu aux produits du Hainaut et des bords de la Meuse, qui, en échange, recevront, par voie plus économique, les huiles, les grains à semer, les tabacs, les bois du nord et les denrées coloniales que nous y envoyons ; il forme le chaînon d'une ligne navigable, intérieure et non interrompue, depuis Liège jusqu'à la mer du Nord.

Le canal d'Espierres ne constitue une route moins frayeuse que pour les charbons destinés aux manufactures de Roubaix et de Tourcoing, et, sous ce rapport même, il nuirait à notre industrie, rivale de celle de ces localités. Ce projet est le nœud d'un vaste ensemble de travaux de canalisation dans le département du Nord, qui nous enlèverait, sans compensation aucune, l'importante navigation vers Dunkerque. Enfin, d'après une déclaration qui paraissent avoir faite les demandeurs en concession du canal de Bossuyt, celui-ci ne pourrait se réaliser en concurrence avec le canal d'Espierres, qui, dès lors, nous priverait de tous les avantages que les résultats hautement significatifs de la récente enquête reconnaissent au canal de Bossuyt.

D'après ces motifs, Sire, et au nom du conseil provincial, nous prenons respectueusement la liberté d'insister vivement auprès de Votre Majesté pour que la concession du projet vraiment national du canal de Bossuyt à Courtray, soit promptement accordée et que celle des canaux d'Ecke et d'Espierres soit refusée.

Nous avons l'honneur d'être, avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, les très humbles, très obéissants et très fidèles serviteurs.

Bruges, le 12 novembre 1838.

La députation permanente de la Flandre occidentale,

Par ordonnance :

Le greffier,

CH. DEVAUX.

Le président,

C^{te} DE MUELENAERE.

N^o 30.

Lettre du ministre des finances, du 7 décembre 1838.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Par suite à la communication que vous avez bien voulu me donner, par votre lettre du 8 septembre dernier, n^o 107^b, 3^e division, de l'exposé et des pièces que vous avez fait imprimer, pour faciliter le travail de la commission instituée pour l'examen des projets de canaux de jonction de l'Escaut et de la Lys, je vais avoir l'honneur de vous donner mes observations et avis sur ces projets, en ce qui touche les intérêts dont la gestion est confiée à mon département.

Le canal de Pommerœul à Antoing, a été établi, comme vous le savez, pour débarrasser le commerce du Hainaut des entraves et des charges imposées aux bateaux naviguant sur le canal de Mons, qui devaient emprunter le territoire français à Condé, et pour donner en même temps, aux bateliers les moyens d'éviter les longs retards occasionnés par le trop grand nombre de bateaux qui devaient passer par cette seule voie ; et, maintenant, si l'on considère le mouvement progressif de la consommation de la houille en France, on doit reconnaître que le débouché par Condé, entravé par l'action de la douane française, est encore resté insuffisant pour assurer promptement le départ des bateaux chargés venant de la Belgique.

Le canal de l'Espierre, dont le Hainaut sollicite l'établissement depuis long temps, doit non seulement avoir pour effet de remédier à cet inconvénient, mais encore d'abréger considérablement le trajet entre les rivages charbonniers du Hainaut et les départements du

Nord et du Pas-de-Calais, et d'établir une navigation presque totalement belge, tant pour la descente à charge, que pour la remonte à vide des bateaux. Un coup-d'œil sur la carte, jointe à l'imprimé qui accompagnait votre lettre susmentionnée, suffit pour démontrer ces avantages.

Actuellement, les bateaux chargés de houille, destinés à la consommation des départements du Nord et du Pas-de-Calais, doivent, après avoir fait quatre lieues sur le canal de Mons, passer par Condé, descendre l'Escaut jusqu'à Mortagne, et, de là, remonter la Scarpe jusqu'à Douay, où ils entrent dans le canal de la haute Deule, sur lequel le halage, qui coûte très cher, est fait par des chevaux; encore les bateaux ne peuvent-ils prendre par cette voie que peu d'enfoncement, et très souvent les inondations de la Scarpe forcent les bateliers à faire un trajet bien plus long et plus dispendieux, en remontant l'Escaut supérieur jusqu'à Bouchain, où ils prennent le canal de la Sensée pour gagner ensuite celui de la haute Deule.

Tels sont, pour le commerce de charbon au couchant de Mons, les désavantages de la navigation actuelle, que le canal de l'Espierre ferait disparaître en offrant une ligne de navigation bien plus courte, plus facile et plus économique, puisque, en suivant le canal de Pommerœul à Antoing, *en descendant* l'Escaut, depuis la 13^e écluse, par Antoing et Tournay jusqu'à Warcoing, prenant ensuite le canal projeté jusqu'à la frontière française, où les bateaux entreraient dans celui de Roubaix, cinq jours suffiraient à un bateau parti de Mons, pour arriver à Lille et à Roubaix, tandis que, maintenant, il en faut 22, quelquefois 36, pendant les fortes crues d'eau, et même deux mois quand les inondations rendent la navigation de la Scarpe impraticable.

Cette différence s'explique facilement, puisque le trajet par le canal de l'Espierre sera moins long de 26,000 mètres, et, d'un autre côté, les bateaux n'auront qu'à *descendre* l'Escaut, au lieu de devoir *remonter* la Scarpe.

Ces avantages ne permettent pas de douter que l'établissement du canal de l'Espierre amènera une notable augmentation dans les produits du canal de Pommerœul; à la vérité, on paie 10 centimes de moins par tonneau, en passant par Condé, pour arriver de Jemmappes à Antoing, mais cet avantage est plus qu'absorbé par le long séjour que les bateaux doivent faire au passage à Condé.

1,800 bateaux, chargés de houille sur le canal de Mons, aident à alimenter l'approvisionnement de Lille, Roubaix et communes environnantes; le port de ces bateaux est actuellement, en moyenne, de 125 tonneaux et serait au moins de 175 tonneaux, par la nouvelle navigation du canal de l'Espierre. En supposant même que de ces 1,800 bateaux, il n'y en aurait que 1,200 qui viendraient par le canal d'Antoing, leur tonnage dépassera 200,000 tonneaux de chargement réel, et ils assureront, par conséquent, au domaine, une augmentation annuelle de produits de fr. 120,000, sauf déduction du surcroît des frais d'entretien, d'alimentation et d'administration, qui en résulterait.

Je ne crois pas du reste, que, si le projet du canal de l'Espierre est adopté, il faille apporter des réductions au tarif de celui de Pommerœul, dans la vue d'engager les bateliers à le préférer à la voie de Condé; mon opinion à cet égard se fonde sur ce que :

- 1^o Les droits actuels ne sont pas trop élevés, de l'aveu même des bateliers;
- 2^o Les produits ne couvrent pas les intérêts du capital que ce canal a coûté, et les frais annuels d'entretien et d'alimentation qui deviendront bien plus considérables au fur et à mesure que la navigation prendra plus d'activité;
- 3^o Enfin, la réduction du tarif diminuerait les produits actuels, puisqu'elle devrait être accordée à tous les bateaux, sans distinction entre ceux qui entreraient en France par le canal de l'Espierre et ceux qui auront toute autre destination.

Je pense, d'ailleurs, qu'il suffirait, pour donner au canal de Pommerœul, toute l'activité que l'on peut désirer, de modifier simplement le tarif de manière à ne percevoir le droit de navigation que sur le chargement réel déterminé par le tirant d'eau possible, et en ne faisant payer le tonnage à vide, ou la capacité, que pour autant de tonneaux qu'il y en a à charge; ce mode, qui est déjà mis en pratique sur le canal de Mons à Condé, assurerait le retour des bateaux à vide par celui de Pommerœul.

Il est encore un autre moyen que je me réserve d'examiner, s'il y a lieu, pour faire préférer

le dit canal à la voie de Condé: ce serait d'insérer dans la loi sur les patentes, que tout batelier étranger, qui naviguera ordinairement par le canal d'Antoing, pour aller en France ou en Belgique, sera entièrement assimilé aux marinières belges, c'est-à-dire que, pour la patente, il acquittera le même droit et jouira de la même faveur.

Quant au canal de Bossuyt à Courtray, qui effectuera la jonction de l'Escaut à la Lys, comme il n'est destiné qu'à entretenir l'alimentation actuelle de la consommation d'une partie des deux Flandres, sans ouvrir aucun nouveau débouché aux houilles du couchant de Mons et aux autres produits pondéreux du Hainaut, il ne peut procurer d'augmentation au revenu du canal d'Antoing, puisque tous les bateaux destinés à l'approvisionnement des dites provinces sont obligés dès à présent d'y passer.

Le canal de Bossuyt ne peut non plus, à mon avis, faire concurrence avec la Scarpe et encore moins avec le canal de l'Espierre, à cause des droits élevés proposés par l'auteur du projet.

En résumé, Monsieur le Ministre, j'estime que le canal de Bossuyt n'aura aucune influence sur le canal de Pommerœul; que celui de l'Espierre en augmentera les produits, et qu'enfin, si l'un de ces deux projets devait être sacrifié à l'autre, l'intérêt général est d'accord avec l'intérêt particulier du domaine pour faire donner la préférence au canal de l'Espierre.

Le ministre des finances,
E. D'HUART.

N^o 31.

Pétition des extracteurs du couchant de Mons, du 9 janvier 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Les renseignements que vous avez recueillis de toutes parts, les enquêtes auxquelles vous avez fait procéder, les réclamations qui vous ont été adressées pour et contre l'exécution du canal de l'Espierre, vous ont mis enfin à même de prendre une résolution sur cette grave question.

Nous la faire attendre davantage, constituerait à notre égard un déni de justice, qu'il ne peut entrer dans les intentions du gouvernement de commettre, et nous venons, Monsieur le Ministre, solliciter vivement de vous une décision qui mette aujourd'hui un terme à l'incertitude, dans laquelle nous sommes restés depuis près de quatorze ans.

Nous ne demandons point, pour que le canal de l'Espierre puisse s'exécuter, que l'on empêche l'exécution de travaux du même genre, réclamés par d'autres localités; nous ne voulons point que, pour en faciliter l'entreprise, des subsides soient donnés au concessionnaire; nous ne demandons aucun privilège, mais nous vous prions, Monsieur le Ministre, de laisser l'industrie privée, doter le pays d'une nouvelle voie, dont l'utilité ne peut être contestée. Dans le cas où, contre toute attente, le roi ne pourrait en permettre la construction, veuillez nous faire connaître au moins les motifs de sa décision. Car, si nous sommes forcés de renoncer à l'espoir de voir le canal de l'Espierre nous conserver les débouchés qui nous sont acquis dans le département du Nord, et nous en ouvrir de nouveaux, nous ne pourrions nous résigner à ce cruel désappointement, que pour autant que le gouvernement démontre clairement au pays, que la justice et l'équité auront été sa règle de conduite et que c'est à des intérêts bien plus importants, qu'il se sera vu dans la nécessité de sacrifier ceux d'une des principales provinces du royaume, ceux des riches houillères des arrondissements de Mons et de Charleroy, ceux des belles carrières et des fours à chaux de l'arrondissement de Tournay, ceux enfin de toutes les industries qui se groupent autour de nos richesses minérales.

(Suivent les signatures.)

N^o 32.

Pétition des chambres de commerce de Mons et de Tournay, du 10 janvier 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Depuis plus de treize ans, les chambres de commerce des arrondissements de Tournay, Mons et Charleroy, ont joint leurs vives sollicitations à celles des négociants et des industriels qu'elles représentent, pour obtenir du gouvernement la mise en adjudication publique du canal de l'Espierre. A différentes époques, les enquêtes, tenues tant dans le Hainaut que dans les Flandres, ont constaté l'utilité de cette communication, et, dernièrement, une enquête nouvelle, que vous aviez ordonnée pour dissiper tous les doutes qu'étaient peut-être parvenus à jeter sur une question si simple, l'esprit de parti, les calculs mal entendus de certaines localités et l'égoïsme de l'intérêt privé, a confirmé de nouveau tout ce que les autres avaient précédemment prouvé.

La publicité donnée aux débats qui eurent lieu devant la commission qui s'est réunie le 3 septembre 1838 à Courtray, et le résultat de ses délibérations, avaient suffisamment éclairé le gouvernement. Toutefois, il a cru devoir encore soumettre ce résultat à un nouvel examen administratif. Dans l'avis que nous avons alors été appelés à donner, nous avons clairement démontré que le canal de l'Espierre ne saurait faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray; qu'il ne peut nuire à la navigation intérieure des Flandres; qu'en aucun cas, il ne ferait arriver à Roubaix les houilles de Mons à des prix aussi bas que ceux auxquels elles arrivent à Gand; et que, par conséquent, il n'est susceptible de porter préjudice ni à l'industrie cotonnière, ni à aucune autre industrie du pays.

Au point de maturité où est arrivée aujourd'hui la question d'utilité de cette importante communication qui, nous osons le dire, peut seule soutenir notre commerce de houille dans le département du Nord, contre la concurrence que lui suscitent, avec tant de bonheur, les charbons d'Anzin, d'Aniche, de Douchy, de Newcastle, etc., etc., le gouvernement ne doit plus hésiter à prendre une décision définitive. Cette décision, quelle qu'elle soit, il ne peut la faire plus long-temps attendre, sans mécontenter également les partisans et les adversaires du canal dont nous réclavons l'exécution.

Dans cet état de choses, Monsieur le Ministre, nous n'ajouterons rien aux nombreux documents produits pendant la longue instruction qu'a subie cette affaire, mais nous croyons remplir un devoir impérieux en vous priant instamment de prononcer enfin et de mettre un terme à toutes les incertitudes.

Pleins de confiance dans la bonté de la cause que nous avons soutenue, nous espérons fermement que la voix du Hainaut sera d'autant mieux écoutée, que la faveur qu'il sollicite ne doit rien coûter au trésor et ne peut léser aucun intérêt national.

(Suivent les signatures.)

N^o 33.

Tableaux indicatifs du tonnage de la navigation charbonnière vers Dunkerque.

I.

Relevé comparatif du tonnage des bateaux, chargés de charbons, passés à la nouvelle écluse de Furnes, à Nieuport, et destinés pour Dunkerque, pendant les années 1837 et 1838, et les quatre premiers mois de 1839.

1837.		1838.		1839.	
MOIS.	TONNAGE.	MOIS.	TONNAGE.	MOIS.	TONNAGE.
Janvier	4,161	Janvier	781	Janvier	1,510
Février	3,118	Février	<i>Néant.</i>	Février	1,367
Mars	6,492	Mars	2,797	Mars	1,298
Avril	3,303	Avril	4,837	Avril	4,758
Mai	7,352	Mai	2,870		
Juin	1,724	Juin	4,051		
Juillet	3,877	Juillet	3,638		
Août	8,314	Août	344		
Septembre	166	Septembre	6,594		
Octobre	264	Octobre	947		
Novembre	1,137	Novembre	5,981		
Décembre	3,009	Décembre	4,036		
Totaux	48,917	36,876		

Dressé par l'ingénieur des ponts et chaussées soussigné, d'après le registre de passage tenu à la dite écluse.

Bruges, le 6 mai 1839.

F. FORRET.

II.

Relevé du tonnage, par année, de la navigation charbonnière vers Dunkerque, à partir de 1832.

ANNÉES.	TONNAGE.	OBSERVATIONS.
1832	63,174	
1833 (les 9 premiers mois).	62,463	On peut estimer le tonnage, pour l'année complète, à 70,000.
1835	63,207	
1836	56,749 (a)	
1837	48,917	
1838	36,876	
1839 (les 4 premiers mois).	9,133	

Bruges, le 20 mai 1839.

F. FORRET.

N^o 34.

Lettre du préfet du Nord, du 8 mai 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

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

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

A Rodignies, le 26 juin 1838,

A Gœulzin, le 26 décembre 1838,

époques de l'expiration des concessions.

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

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

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

Le préfet du Nord,
SAINT-AIGNAN.

(a) C'est par erreur que, dans l'exposé, pag. 178, on a porté, pour l'année 1836, le chiffre de 33,403 tonneaux, qui est celui des six derniers mois de cette année.

262

1838-39

n° 5

Budget Général

Des voies et moyens de l' exercice 1837