

(1)

(N° 180.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 8 MAI 1890.

Reprise par l'État de la concession du canal de Bossuyt à Courtrai (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. TACK.

MESSIEURS,

Le projet de loi sur lequel la Chambre est appelée à délibérer, a pour but de faire approuver par la Législature la convention que le Gouvernement a conclue, sous la date du 29 avril dernier, avec la Société anonyme du Canal de Bossuyt à Courtrai, pour le rachat de la concession de ce canal par l'État.

Votre Commission n'hésite pas à féliciter le Gouvernement d'être entré dans la voie de la reprise, par l'État, des canaux qui se rattachent à la navigation intérieure.

Ces voies navigables ne reprendront toute leur importance et toute leur activité, que le jour où une même administration y présidera, où les mêmes règlements de police y seront applicables, où des règles analogues et concordantes y détermineront la dimension des écluses, le mouillage des bateaux, le tirant d'eau, que le jour surtout où les péages seront unifiés, si non abolis.

De la simplification dans les services et dans le bon entretien de nos canaux et rivières, dépend la prospérité de nos voies navigables.

A cette prospérité se lie intimement le développement de notre commerce et de notre industrie.

(1) Projet de loi, n° 169.

(2) La Commission était composée de MM. TACK, président; SABATIER, STRUYE, REYNAERT et HARDY.

Il avait paru, un moment, qu'en présence de la redoutable concurrence que leur font les chemins de fer, les voies navigables étaient condamnées à déchoir et à ne plus figurer que comme un facteur très accessoire dans le service des transports.

On n'a pas tardé à se détromper et partout nous voyons les Gouvernements s'appliquer à assurer à l'industrie et au commerce ce puissant auxiliaire destiné à lui procurer le transport, à prix réduit, des matières les plus pondéreuses.

La Belgique possède un admirable réseau de communication par voie navigable; il ne s'agit pour elle que de le perfectionner; elle manquerait de perspicacité si elle négligeait de le faire. Dans un pays agricole et industriel comme le notre les canaux restent un instrument indispensable du transport à bon marché, malgré nos lignes de chemin de fer si nombreuses et si développées. Le canal de Bossuyt à Courtrai forme l'une des sections de la grande voie de navigation qui doit relier directement au littoral de la mer les bassins charbonniers de Charleroi, du Centre, de Mons, ainsi que le bassin de Tournai, et les mettre en rapport dès que les canaux du Centre et de Comines à Ypres seront achevés, avec les villes de la Flandre occidentale notamment avec Courtrai, Roulers, Menin, Wervieq, Comines, Ypres, Dixmude, Nieupoort.

Jusqu'à présent le canal de Bossuyt a été réduit, à certains égards, à l'état d'impasse par suite de la solution de continuité qui existe encore entre Comines et Ypres; mais bientôt cette lacune sera comblée.

Les travaux du canal de la Lys à l'Yperlée sont poussés avec vigueur; lorsque ce canal sera livré à l'exploitation et ce temps ne paraît guère éloigné, nos centres houillers pourront expédier économiquement leurs produits vers nos ports et alimenter la navigation maritime; il y a là un débouché qui n'est pas à dédaigner et que notre industrie houillère pourra mettre à profit.

Comme le fait remarquer l'exposé des motifs, hormis un seul tronçon (la section du canal de Bossuyt à Courtrai), la ligne de navigation toute entière qui s'étend sur une vaste étendue, parallèlement à notre frontière méridionale à partir de Namur jusqu'à Comines est exploitée par l'État.

Le canal de Bossuyt à Courtrai, qui seul forme exception, ne présente qu'un développement de 15,587 mètres. C'est évidemment une ombre au tableau, un obstacle placé sur la route, un barrage qu'il importe de supprimer au plutôt. Abandonner l'administration de ce tronçon aux mains d'une société, lorsqu'une occasion favorable de le reprendre se présente, serait un non sens.

Depuis 1861 l'État a payé un minimum de produit net annuel de 200.000 francs; son engagement ne prendra fin qu'après vingt et un an; il comporte en effet une période de cinquante ans et la convention conclue avec la Société anonyme a été souscrite le 4 septembre 1859; capitalisée à 5 1/2 p. o/o, la valeur des vingt une annuités représente un somme de fr. 2,959,894-84.

La Compagnie concessionnaire cède à l'État la concession du canal moyennant recevoir un capital nominal de fr. 2,788-616-94 en obligations 3 1/2 p. % de la Dette Belge.

La Compagnie concessionnaire ne touche donc pas intégralement la valeur actuelle des annuités auxquelles elle a droit ; on a tenu naturellement compte, dans l'arrangement intervenu, de la circonstance que la Compagnie, n'a point droit au paiement immédiat des annuités dont l'échéance est échelonnée sur vingt-et-une années et du fait que le Crédit de l'État donne au 3 1/2 p. % une valeur supérieure au pair.

Une juste pondération est ainsi réservée entre la valeur des annuités dues et celle des titres remis en paiement.

Le coût de la reprise du matériel n'excède par le prix insignifiant de 2,700 francs.

Une somme de 40,105 francs est versée au Trésor public, par la Compagnie, comme équivalent de la dépense afférente à la remise du canal et de ses dépendances en bon état d'entretien.

Aux fins d'assurer la bonne suite de l'opération, l'article 6 de la convention stipule que « la délivrance des obligations de la Dette belge pour le » rachat se fera, par le Trésor, successivement et proportionnellement à » l'extension des charges sociales et à la remise, à l'État, des titres des » obligations de la Société et par à-compte d'au moins 100,000 francs. »

L'État est donc complètement garanti vis-à-vis des porteurs d'obligations.

Le paiement du minimum d'intérêts prend fin à dater du 1^{er} janvier 1890, et par suite il est juste, comme le porte l'article 7 de la convention, que la jouissance des intérêts des obligations 3 1/2 p. % remonte à la même époque.

En résumé l'économie du contrat considéré dans son ensemble, a pour conséquence de faire réduire, dès le principe, les charges qui résultent, pour l'État, de la convention du 4 septembre 1856 et lui apporte, pour l'avenir, la chance des avantages qu'une augmentation du trafic peut faire espérer, grâce à la construction du canal de Comines à Ypres, qui doit incessamment compléter la ligne, frappée jusqu'à présent d'une certaine stérilité par le motif que l'œuvre est demeurée inachevée et par suite est restée essentiellement imparfaite et inopérante.

En conséquence, votre Commission conclut à l'approbation de la convention du 29 avril 1890 et vous propose de voter le projet de loi.

Le Président-Rapporteur,

P. TACK.