
Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 17 DÉCEMBRE 1838.

RAPPORT

FAIT PAR M. VAN HOOBROUCK DE FIENNES,

AU NOM DE LA SECTION CENTRALE (1),

SUR

LE BUDGET DES TRAVAUX PUBLICS,

Pour l'exercice 1839.

MESSIEURS,

Les questions traitées à l'occasion du budget des travaux publics, ont un rapport si intime avec les diverses branches de notre bien-être matériel, que ce budget est accueilli tous les ans avec un vif intérêt. Les sections en ont fait l'objet d'un examen tout spécial. La plupart ont réclamé sur les allocations qui le composent, de nombreux renseignements que le ministre s'est empressé de transmettre à votre section centrale. Celle-ci, à son tour, les a examinées avec soin, et m'a fait l'honneur de me désigner pour vous soumettre le résultat de ses investigations.

(1) La section centrale était composée de MM. RAIKEM, *président*, DE RENESSE, DE NEF, THIENPONT, MOREL-DANHEEL, DEJARGHER, et VAN HOOBROUCK DE FIENNES, *rapporteur*.

CHAPITRE PREMIER.

ADMINISTRATION CENTRALE.

Personnel.

Traitement du ministre	fr.	21,000
Id. des fonctionnaires, employés et gens de service.		107,250

Matériel.

Fournitures de bureau, impressions, achats, etc.		17,000
Papier pour l'administration centrale des postes et des provinces.		7,000

Frais de déplacement.

Frais de route et de séjour du ministre, des fonctionnaires, etc.		6,000
---	--	-------

Toutes ces allocations sont exactement les mêmes que celles votées pour l'exercice courant. Elles ont été adoptées sans observations par la section centrale.

CHAPITRE II.

GARDE CIVIQUE.

Frais de voyage de l'inspecteur-général de la garde civique, des aides-de-camp qui l'accompagnent, et frais de bureau de l'état-major.	fr.	9,000	} 25,000
Achat, réparation et entretien des armes et équipements de la garde civique.		16,000	

Même chiffre que celui de l'année dernière.

Les 2^e, 3^e et 6^e sections ont demandé que la loi sur la garde civique fût exécutée dans toutes les localités. Cette demande n'est que la reproduction du désir déjà exprimé l'année dernière, de voir cette charge constitutionnelle supportée uniformément par toute la nation. Alors, comme aujourd'hui, des plaintes s'étaient élevées contre la non-exécution des réglemens sur la matière dans certaines communes. M. le ministre avait promis de faire droit aux réclamations unanimes de toutes les sections. Certes, la loi sur la garde civique, comme toutes les mesures votées d'urgence et dans des circonstances pressantes, laisse beaucoup à désirer et contient de notables imperfections. Mais il est aussi des localités, même dans les campagnes, où cette milice est organisée avec un zèle digne d'éloges, ce qui semblerait prouver que l'exécution de la loi n'est pas aussi impraticable qu'on le croit généralement. L'on se rappellera d'ailleurs, que, dans des moments de crise, on a vu, à plus d'une époque, surgir spontanément la milice citoyenne, et, sans organisation, se constituer et rendre d'immenses services pour le maintien de l'ordre ou la défense des libertés.

Quoi qu'il en soit, votre section centrale, en allouant le chiffre demandé

par le gouvernement, a néanmoins cru devoir appeler l'attention du ministre sur cet objet, surtout dans un moment où l'armée entière peut être appelée aux frontières. Elle a de plus désiré connaître les imputations faites sur ce chapitre, pendant les exercices écoulés. Le ministre s'est empressé de répondre à la demande de la section centrale, et il résulte des explications qu'il lui a fournies, qu'il est resté disponible, sur les exercices précités, une somme de fr. 175,542-45.

Cette somme se répartit comme suit :

Année 1831. Somme votée	fr.	24,232 78
Somme dépensée en frais de voyage, de bureau, traitements et frais de 1 ^{re} organisation.		<u>11,335 44</u>
Restait disponible.		<u><u>12,897 39</u></u>
Année 1832. Somme allouée	fr.	10,582 00
Somme dépensée		<u>9,959 00</u>
Reste disponible		<u><u>623 00</u></u>
Année 1833. Somme allouée		25,000 00
Somme dépensée		<u>7,787 78</u>
Reste disponible		<u><u>17,212 22</u></u>
Année 1834. Somme allouée		25,000 00
Somme dépensée		<u>10,153 72</u>
Reste disponible		<u><u>14,846 28</u></u>
Année 1835. Somme allouée		25,000 00
Somme dépensée		<u>11,505 24</u>
Reste disponible		<u><u>13,494 76</u></u>

Il est à remarquer qu'il avait été alloué au gouvernement, durant cet exercice, pour frais d'équipement de la garde civique, un crédit de fr. 313,500. Mais il n'a été prélevé sur ce crédit qu'une somme de fr. 231,368-36, de sorte qu'il restait en excédant sur l'année 1835, une somme de fr. 81,236 74

Année 1836. Somme allouée		25,000 00
2 ^o Pour achat de sabres		<u>50,000 00</u>
Total		<u>75,000 00</u>
Somme dépensée . . . fr. 11,368 15	} Total	<u>61,360 15</u>
Achat de sabres 50,000 00		
Reste disponible		<u><u>13,631 85</u></u>

Année 1837. Somme allouée	25,000 00
2° Achat de sabres	70,000 00
Somme dépensée jusqu'à ce jour	95,000 00
1° Frais d'administration. . fr. 11,319 64	} . 57,399 64
2° Achat de sabres 46,080 00	
Reste disponible	37,600 36

Il y a toutefois à remarquer que toutes les commandes faites sur cet exercice n'ont pas encore été livrées, et qu'il reste encore à payer de ce chef fr. 16,000 00

De sorte qu'il n'y aura qu'un excédant sur cet exercice de . .	21,600 36
Année 1838. Somme allouée	25,000 00
Somme dépensée	8,220 96
	Fr. 16,779 04

Toutefois il résulte des états de situation formés récemment, que les armes qui se trouvaient entre les mains des gardes et qui sont aujourd'hui rentrées dans les magasins, sont dans un mauvais état, et que leur réparation absorbera la presque totalité du crédit alloué en 1838.

RÉCAPITULATION.

Budget de 1831, excédant fr.	12,897 34
» 1832, »	623 00
» 1833, »	17,212 22
» 1834, »	14,846 28
» 1835, »	13,494 76
» 1835, crédit extraordinaire . .	81,236 74
» 1836, excédant	13,631 75
» 1837, »	21,600 36
	Fr. 175,542 45

CHAPITRE III.

MILICE.

Frais d'impression des listes alphabétiques (modèle *G* et *I*) pour l'inscription des miliciens dans les neuf provinces. fr. 1,600
Adopté.

CHAPITRE IV.

TRAVAUX PUBLICS.

Routes.

Entretien ordinaire et extraordinaire des routes de 1 ^{re} et 2 ^e classe	} 2,298,000
Ponts à bascule	
Études de projets, etc.	

Il y a sur le chiffre de l'année dernière une augmentation de fr. 122,500.

La première section a réclamé un état de l'emploi de l'emprunt consenti par les Chambres, pour la construction de routes nouvelles.

La deuxième se plaint de l'état de dégradation dans lequel se trouvent les routes de 1^{re} et de 2^e classe. Elle attribue cette circonstance aux réparations qui se font ordinairement dans une saison trop avancée.

Enfin, la troisième réclame le prompt achèvement de la route de Diest au camp de Beverloo.

Votre section centrale, en réponse aux observations de la 1^{re} section, croit devoir rappeler qu'un rapport présenté à la Chambre, le 4 mai 1838, indique l'emploi de la majeure partie du crédit de six millions ouvert par la loi du 2 mai 1836. Dans le tableau annexé à ce rapport, on trouve l'énumération des routes décrétées jusqu'à cette époque, en faveur desquelles il a été accordé des subventions sur le crédit précité.

A la vérité, depuis lors, il a été mis à la disposition du gouvernement une nouvelle somme de deux millions par la loi du 1^{er} juin 1838.

Il ne resterait donc, pour satisfaire au désir de la 1^{re} section, qu'à compléter le tableau jusqu'à la date de ce jour. C'est ce qui a eu lieu au moyen du tableau ci-joint.

Toutefois, il faut distinguer dans les routes de cette catégorie, entre celles décrétées avec des subventions de l'État, et celles à l'égard desquelles il y a engagement ou offre de sa part, bien qu'elles ne soient pas encore décrétées.

TABLEAU.

ROUTES DÉCRÉTÉES DEPUIS LE MOIS DE MAI 1838 ET SUBVENTIONNÉES PAR L'ÉTAT.

Route provinciale de Wolverthem à Tamise (arrêté royal du 28 août 1838).

Le gouvernement a consenti à intervenir pour un tiers dans la dépense.

Route de Pervyse à Dixmude (arrêté royal du 28 juin 1838).

L'État intervient pour un tiers dans la dépense.

Route d'Iseghem à Roulers (arrêté royal du 23 mai 1838).

La province et quelques communes ont voté des subsides s'élevant à fr. 80,000. Le gouvernement fournit le surplus.

Route de Thielt à Eecloo (arrêtés royaux du 2 mai et du 14 novembre 1838).

Le gouvernement fournit un subside égal au tiers de la dépense, sous la condition que la route deviendra sa propriété.

Route de Fosses à Philippeville, par Florennes (arrêtés royaux du 26 mars et du 18 août 1838).

Le gouvernement intervient pour un tiers.

Route de Kerckove à Vive-St-Éloy (arrêté royal du 20 août 1838).

La province et les communes ont voté une somme de fr. 57,000. Le gouvernement parfait le surplus de la dépense.

Route de Chimay vers Couvin (arrêté royal du 23 septembre 1838).

Le gouvernement accorde un subside égal au tiers de la dépense.

Route de Tongres vers Bilsen (arrêté royal du 23 septembre 1838).

La province et la commune ont voté une somme de fr. 115,000 ; le surplus de la dépense sera supporté par l'État.

Route d'Aywaille à Remouchamps (arrêté royal du 12 mai 1838).

Cette section de route est construite entièrement aux frais de l'État.

**ROUTES NON ENCORE DÉCRÉTÉES ET A L'ÉGARD DESQUELLES IL Y A
ENGAGEMENT OU OFFRE DE SUBVENTION.**

Route de Wavre à Hannut.

Le gouvernement a pris l'engagement d'intervenir pour un quart dans la dépense.

Route d'Ostende à Blankenberg, par Zuyenkerke.

Le gouvernement a offert de concourir pour un tiers dans la dépense.

Route de Dixmude à Roulers.

Le gouvernement a offert d'allouer un subside d'un tiers dans une hypothèse et d'un quart dans une autre.

Route de Dottignies à Roubaix.

Le gouvernement a accordé un subside de fr. 60,000 pour l'établissement de cette route.

Route de La Roche à la route de Bastogne à Aywaille.

Le gouvernement a demandé le concours de la province et des communes pour continuer la route de La Roche vers les Tailles.

Route d'Aubange à Virton.

Le gouvernement demande le même concours pour cette route.

Route de Rocour à Ans.

Cette route doit être construite ou par concession, ou par l'État, avec le concours de la province, des communes et des particuliers.

Route de Liège à Visé.

Cette route doit être construite par l'État avec le concours de la province, des communes et des particuliers.

Route de Namur à Châtelet, partie comprise dans le Hainaut.

Le gouvernement a offert d'intervenir aux mêmes conditions qu'il l'a fait en ce qui concerne la province de Namur.

Route de Herenthuls à Gheel.

Le gouvernement intervient pour un tiers dans les frais.

Route de Lierre à Hoogstraeten.

Le gouvernement s'est engagé à contribuer pour un quart dans la dépense de la section de Hoogstraeten à Oostmalle.

Route à concéder de St-Ghislain à Ghislenghien, par Chièvres.

Le gouvernement a offert de fournir un subside de fr. 125,000 pour l'établissement de cette communication.

Route à concéder de Thuin à Beaumont.

Un subside de fr. 40,000 a été offert par le gouvernement pour contribuer à l'exécution de cette route.

Le gouvernement est en ce moment en négociation pour assurer les moyens d'exécution de plusieurs des communications qui viennent d'être indiquées.

Il est à remarquer aussi que quelques-unes d'entr'elles pourront probablement être entreprises sur l'excédant du produit des barrières, pendant les années 1839 et 1840, lorsque, à la suite de l'adjudication du prochain bail de 6 ans, l'on connaîtra exactement les dépenses d'entretien annuelles.

Quant au reproche adressé au gouvernement par la 2^e section, relativement au mauvais état des routes de 1^{re} et 2^e classe, et aux réparations trop tardives, le ministre croit que ces plaintes sont trop généralisées. Si quelques routes ne se trouvent pas dans un état parfait d'entretien, il faut en attribuer la cause, non pas à la négligence de l'administration, mais à ce que ces routes doivent desservir un roulage énorme et continu, et auquel, ni la nature du sol sur lequel elles sont assises, ni la dimension des pavés dont elles sont construites, ne sauraient résister. Ces plaintes seraient peut-être mieux fondées quant aux routes construites en empierrement. Celles-ci ne peuvent supporter de fortes charges, et l'on ne saurait les maintenir dans un parfait état de viabilité malgré les sommes considérables que l'on y consacre. Ainsi il sera tôt ou tard nécessaire de remplacer ces empierrements par du pavage; mais jusqu'ici le gouvernement a toujours reculé devant les frais qu'entraînerait une pareille conversion.

Il est d'ailleurs juste de reconnaître que l'année 1838 a été tout exceptionnelle par les pluies incessantes qui ont imbibé le sol et l'ont rendu mouvant.

Si, par suite de ces circonstances, quelques routes se trouvent jusqu'à un certain point dégradées, nos voies de communications en général laissent peu de chose à désirer, et pourraient avec avantage soutenir la concurrence avec celles que l'on rencontre chez la plupart de nos voisins.

Enfin, quant à l'achèvement de la route de Diest à Beverloo, réclamé par la 3^e section, le ministre a fait observer qu'il n'existait pas de route de Diest au camp de Beverloo, mais bien de Diest à Beringen, d'où l'on peut se rendre au camp de Beverloo; et que rien encore n'était décidé quant à la portée de la route à laquelle une section fait allusion.

Plantations.

Frais de plantations sur les routes de 1^{re} et 2^e classe. . . . fr. 50,000 00

Il s'est élevé dans le sein de l'une des sections une discussion sur la question de savoir, si le droit de plantations le long des grandes routes n'appartenait pas aux propriétaires riverains, ou tout au moins aux provinces. Cette section s'appuyait probablement sur la loi du 9 ventôse an XIII. M. le ministre, prié de s'expliquer sur ce point, a été d'avis que cette loi n'avait jamais reçu d'application en Belgique. Il lui a paru de toute équité que le droit de plantation fût réservé à l'État, puisque celui-ci était propriétaire des routes, lesquelles d'ailleurs sont construites à ses frais; ce serait supporter les charges sans être appelé à en recueillir les bénéfices.

Votre section centrale, tout en laissant la question dans son état actuel, a cependant alloué l'allocation, persuadée qu'elle est que des plantations judicieusement établies, et convenablement appropriées au sol, constituent à la longue une ressource très considérable.

CANAUX ET RIVIÈRES.

Entretien et réparation du canal de Gand au Sas		
de Gand.	fr.	11,050 00
» Maestricht à Bois-le-Duc		27,329 00
» Pommerœul à Antoing		79,409 94
La Sambre		139,121 06
Entretien des ponts sur la partie mitoyenne de		
la Lys.		1,000 00
		257,910 00

Il y a une bien grande analogie entre les voies de communication par eau et celles par terre. En établissant un péage sur ces dernières, vous en avez consacré exclusivement le produit à l'entretien des routes existantes et à l'ouverture de routes nouvelles; n'y aurait-il pas lieu, Messieurs, à revenir à l'exécution de la loi du 30 floréal an X et à adopter le même système pour les rivières et les canaux? Ce serait sans contredit le meilleur moyen de multiplier ces grands véhicules de la prospérité nationale, et de porter un jour la vie dans cette partie des provinces d'Anvers et du Limbourg, qui contrastent d'une manière si déplorable avec la prospérité toujours croissante des autres parties du royaume. Le moment n'est certes pas venu de réaliser ce projet, mais il n'a pas paru inutile d'appeler dès aujourd'hui l'attention sur une idée qui pourra peut-être un jour trouver son application.

Quoi qu'il en soit, votre section centrale a adopté à l'unanimité le chiffre réclamé pour cet article.

Travaux de la Meuse, *dans le Limbourg*. fr. 40,000 00

Cet article est adopté.

Une section toutefois demande si le gouvernement a eu connaissance du

règlement adopté dans le Limbourg, pour faire contribuer les riverains dans les frais d'entretien des rives de la Meuse.

A cette demande, le ministre a répondu en nous transmettant une note très détaillée sur les divers règlements que l'on a cherché à mettre en exécution dans cette province, ainsi que sur la situation actuelle de la Meuse. (Voir l'annexe 3.)

Ports et côtes.

Port d'Ostende fr.	96,976 98	} 285,585 00
Port de Nieuport	24,482 43	
Côte de Blankenberg	147,200 00	
Personnel des ports et côtes	11,925 59	

L'une des sections, la 6^e, émet des craintes sur l'état de conservation de nos digues de mer. D'après un membre de cette section, il paraîtrait que, dans la Flandre occidentale, des habitations souterraines ont été pratiquées en quelques endroits de ces digues, ce qui pourrait, à la longue, présenter des dangers.

Cette observation était trop sérieuse pour ne pas attirer toute l'attention de votre section centrale, et elle a fait l'objet d'une communication avec le ministre des travaux publics. Il résulte des explications données par ce haut fonctionnaire, que la défense des côtes, vers la mer du Nord, est l'objet des soins les plus minutieux et que tous les ouvrages de conservation sont dans le meilleur état.

En général, les dunes, protégées par des jetées, nous servent de premières barrières contre la mer. Ce n'est qu'à quelques points que la digue du comte Jean se trouve en première ligne. Dans ces endroits, la digue est constamment surveillée et parfaitement entretenue. L'on n'y tolère aucune circulation et il n'y a non plus aucune excavation. Il n'existe d'habitations ni sur les terrains dépendants de la digue ni dans les dunes.

Votre section centrale a jugé ces explications très rassurantes; elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du crédit alloué pour l'entretien des ports et des côtes.

Phares et fanaux.

Entretien des phares et fanaux et des habitations des gardes.	1,500	} 9,000
Frais d'éclairage	2,400	
Frais d'exploitation, traitement de six gardes-fanaux.	3,415	
Dépenses éventuelles	685	

Adopté.

Poldres.

Entretien de la nouvelle digue du poldre Lillo, des parties de l'ancienne digue de l'Escaut qui demeureront battues par l'inondation en avant du

réendiguement ; entretien de quelques ouvrages sur la rive gauche de l'Escaut, sauf le recours du gouvernement contre les propriétaires des poldres, s'il y a lieu 70,000

Cette allocation a été adoptée par toutes les sections et par la section centrale. Un membre néanmoins a demandé des renseignements sur l'état des poldres réendigués et surtout sur celui de Lillo, qui ne serait pas encore suffisamment desséché.

Or, Messieurs, il résulte d'un rapport de l'ingénieur chargé du service de réendiguement, du 24 novembre dernier, que ce fonctionnaire venait de visiter les poldres des deux rives de l'Escaut, situés à l'aval de la ville d'Anvers, et que, dans cette tournée, il avait reconnu que le poldre réendigué de Lillo était un de ceux qui présentent le moins de surface inondée. L'ingénieur s'est également assuré que les terrains bas de Santvliet et de Beirendrecht ne souffraient en aucune manière du passage provisoire, par l'écluse du fort Frédéric, des eaux de Stabroek.

Quant aux causes qui s'opposent encore à ce que l'écoulement des eaux ait lieu comme précédemment, il suffit de les signaler pour convaincre qu'elles sont entièrement indépendantes des dimensions de la nouvelle écluse du poldre de Lillo et du système adopté pour l'exécution du réendiguement.

Ces causes sont les suivantes :

1^o L'envasement des grandes rigoles qui dirigeaient une partie des eaux supérieures et celles du poldre vers l'écluse du Frédéric. Cet envasement est dû à l'inondation qui a couvert le poldre de 1831 à 1838 ;

2^o L'envasement de plusieurs criques dans le voisinage des deux écluses ; ces criques servaient de réservoir aux eaux à évacuer pendant l'intervalle des marées ;

3^o L'envasement des nombreux fossés qui coupaient le poldre en tout sens et qui recevaient également une partie des eaux pendant l'intervalle des marées ;

4^o L'humidité que conserve encore le sol du poldre et qui ne lui permet d'absorber aucune partie des eaux pluviales ; de là la difficulté que les eaux éprouvent dans leur écoulement de la partie basse du poldre vers l'écluse.

Les grandes rigoles de communication avec l'écluse nouvelle et celle du Frédéric ont été rétablies. On a donné à la rigole débouchant à la dernière, une largeur en gueule excédant celle qu'elle présentait avant l'envasement, dans le but de remplacer, en partie, la surface perdue par l'alluvion des criques qui se trouvaient en avant de l'écluse du Frédéric.

Le creusement des fossés aura probablement lieu l'année prochaine, par les soins des propriétaires et de la direction du poldre.

Les terres rendues à la culture seront dégagées, au printemps prochain, de l'état d'humidité dans lequel elles se trouvent aujourd'hui, à la suite d'une inondation de sept années.

La communication entre la partie basse du poldre et l'écluse sera élargie de manière à ne plus porter aucun retard à l'écoulement des eaux.

Alors, les choses se trouvant rétablies dans leur état précédent, il est très probable que l'évacuation des eaux n'éprouvera pas plus d'entraves qu'avant l'inondation.

En résumé, les travaux du réendiguement ont pleinement réussi, nonobstant une saison pluvieuse et des plus défavorables.

La Chambre recevra incessamment un rapport fort détaillé sur les grands travaux qui ont été exécutés aux poldres sur les deux rives de l'Escaut, en exécution de la loi du 25 mai 1837.

Amélioration des canaux.

Travaux d'amélioration aux canaux d'Autoing et de Maestricht à Bois-le-Duc fr. 60,000
Adopté.

Amélioration de la navigation de l'Escaut.

Construction d'un barrage entre Tournay et Audenarde sur l'Escaut, dont l'État reprend l'administration à partir du 1^{er} janvier 1840. . . fr. 95,000

Votre section centrale a été unanime pour reconnaître l'utilité de ce travail, et n'a pas hésité à voter le chiffre réclamé pour cet objet. Mais il n'en a pas été de même quant au libellé par lequel le gouvernement déclare reprendre l'administration des rivières à dater du 1^{er} janvier 1840.

Conformément à l'arrêté du 17 décembre 1819, cette administration était placée dans les attributions des conseils provinciaux. Ce système, il faut le reconnaître, prêtait à des inconvénients. Presque toutes nos rivières traversent dans leur cours plusieurs provinces. Il en résultait souvent des conflits entre les administrations des diverses provinces, conflits toujours nuisibles aux intérêts généraux. Les députations permanentes considéraient d'ailleurs les rivières bien plutôt comme une branche de revenus, que comme de grands moyens de bien-être général. Il résultait de cette disposition que les ouvrages, même les plus nécessaires, étaient souvent ajournés, presque toujours exécutés avec une extrême parcimonie. Ces observations sont plus particulièrement applicables à la Meuse. Aussi la reprise de l'administration de cette rivière par le gouvernement semble généralement être considérée comme un avantage par les personnes au fait des besoins des localités, et n'a rencontré aucune opposition de la part de la section centrale. Il n'en a pas été de même pour ce qui regarde l'Escaut. Cette rivière a plusieurs intérêts à desservir; elle doit à la fois favoriser la navigation, alimenter les usines, et fertiliser, au moyen d'inondations périodiques, les riches propriétés qui s'étendent le long de ses rives. C'est donc à concilier autant que possible ces intérêts, si opposés par leur

nature, que doivent tendre les efforts de l'administration. Ici le moindre retard, une simple hésitation quelquefois, peut avoir des suites incalculables, et occasionner, en un jour, aux propriétaires des pertes de plusieurs millions. Aussi, Messieurs, sous tous les régimes qui se sont succédé en Belgique, des conflits ont existé entre le corps du génie civil, peut-être plus enclin à favoriser les exigences de l'industrie, et les préfets, ou plus tard les gouverneurs, plus portés à faire droit aux réclamations des propriétaires. En faisant passer l'administration de l'Escaut exclusivement aux mains des ingénieurs des ponts et chaussées, cette mesure n'aura-t-elle pas pour conséquence de faire craindre à la propriété qu'elle ne trouvera plus la protection efficace qu'elle était habituée à rencontrer chez les chefs des administrations provinciales? D'ailleurs le conflit que l'on a voulu éviter entre les diverses provinces subsistera toujours, seulement il sera déplacé. Ce sera désormais entre les ingénieurs qu'il s'établira, sauf recours au gouvernement. Or, ce recours occasionnera nécessairement des lenteurs qu'il est surtout urgent de prévenir dans une pareille matière, et la décision du ministre pourrait fort bien arriver au moment où le mal serait consommé sans retour. En effet, Messieurs, le jeu des écluses, par rapport aux intérêts des propriétaires, ne saurait être soumis à aucune règle fixe; il dépend de la mobilité des saisons, des crues d'eau subites, et d'une foule de circonstances qui échappent aux prévisions humaines, et il est telles circonstances qui exigent des mesures promptes, instantanées, sous peine des plus grands malheurs. Mais la responsabilité de ces mesures est plus forte encore lorsque la position des intérêts divergents est telle qu'il faut de nécessité sacrifier les uns aux exigences des autres. En présence d'une pareille situation, l'administration du génie civil aura-t-elle la même latitude extra-légale; osera-t-elle surtout prendre les mêmes mesures qui se trouvaient aujourd'hui dans les pouvoirs discrétionnaires des députations permanentes? Cette question a paru assez grave à plusieurs membres de votre section centrale pour mériter un examen approfondi et être livrée à une *enquête* sévère. Bien que ces complications n'aient sans doute pas échappé à la haute intelligence du ministre des travaux publics, les mêmes membres auraient cependant désiré que le gouvernement, avant de prendre sur l'administration de l'Escaut une décision définitive, soumit la mesure au creuset de l'opinion publique et la livrât aux débats contradictoires, et que non seulement toutes les administrations, mais encore tous les intérêts fussent appelés à se prononcer sur son opportunité et ses conséquences. A côté de ces considérations, il existe d'ailleurs une question d'équité administrative. Lorsque l'arrêté royal de l'an 1819 a cédé aux provinces l'administration de l'Escaut, il l'a fait à titre onéreux. Cette cession comprenait plusieurs autres rivières et canaux, navigables ou flottables; ceux-ci occasionnaient aux provinces de nombreuses dépenses, l'Escaut seul présentait quelque avantage. Dans la part que l'État se fait aujourd'hui, il s'adjuge celle qui présente des bénéfices, tout en laissant aux provinces celle qui ne constitue que des charges. Ces motifs ont déterminé l'abstention de trois membres sur six qui composaient la section centrale, et ces membres étaient également très au fait des besoins des localités. Ceux-ci ne se sont pas fait illusion sur ce que le projet ministériel pouvait avoir d'utile, mais ils

auraient désiré qu'à côté de la centralisation qu'elle établit, il pût être créé une administration locale quelconque, qui exercerait sur le jeu des écluses une surveillance de tous les jours. Cette administration aurait été une puissante garantie pour les propriétaires, surtout si elle était nantie d'assez de pouvoir pour prendre d'urgence les mesures que des circonstances exceptionnelles réclament, et prévenir ainsi les inondations qui, récemment encore, ont occasionné de grands désastres. En résumé, Messieurs, le libellé, en ce qui concerne l'Escaut, n'a été adopté que par trois membres, les trois autres, ainsi que nous avons eu l'honneur de vous le dire, s'étant abstenus.

Établissement d'un chemin de halage dans la traverse de Courtray, le long de la Lys, dont l'État reprend l'administration à dater du 1^{er} janvier 1840. fr. 23,500

Adopté avec la même réserve que pour l'Escaut.

ART. 12 (nouveau).

Premier quart du subside pour la dérivation à Liège de la Meuse, dont l'État reprend l'administration, à dater du 1^{er} janvier 1840. . fr. 50,000

Cet article nouveau a été présenté à la section centrale par le ministre, à l'occasion d'une pétition adressée à la Chambre par la régence de Liège, (*Annexe n° 2.*)

A l'appui de sa demande, M. le ministre a joint un mémoire très circonstancié (*voir n° 3*), dans lequel cette grave question est envisagée sous toutes ses faces. Ce mémoire, sur lequel nous avons l'honneur d'appeler toute votre attention, nous dispense de vous faire connaître les motifs qui nous ont déterminés à adopter l'article présenté par le gouvernement.

Bâtiments civils.

Entretien et réparation des hôtels, édifices et monuments de l'État. fr. 28,000

Cette allocation est adoptée. Toutefois la deuxième section émet le vœu que les constructions du gouvernement provincial du Limbourg soient terminées le plus tôt possible.

Il paraît, en effet, que le gouverneur de cette province est logé d'une manière peu convenable à la haute position qu'il occupe, et que des constructions très importantes sont nécessaires pour approprier l'hôtel à sa destination.

Il résulte des renseignements pris au ministère des travaux publics, en conformité du désir manifesté par la 2^e section, que l'hôtel provincial du Limbourg a été acquis par l'État qui a payé la totalité du prix d'achat ;

Que rien n'a été stipulé relativement aux moyens de pourvoir aux frais d'appropriation de cet hôtel, qui, avant d'être acheté par l'État, aurait été reconnu ne pouvoir être approprié à sa nouvelle destination qu'au moyen de notables changements et de constructions nouvelles.

Au point où en est restée cette affaire, il y a une première question à examiner : à la charge de qui doivent retomber les frais d'appropriation et d'achèvement de l'hôtel?

S'il était décidé que c'est à la charge de l'État, en tout ou en partie, un crédit spécial deviendrait nécessaire au budget du ministère soit de l'intérieur, soit des travaux publics.

Personnel des ponts et chaussées.

Traitements des ingénieurs. fr.	102,940	} 415,150
Frais de bureau et de déplacement	60,000	
Traitements des conducteurs	102,210	

L'année dernière, une augmentation assez considérable a été votée pour cet article ; l'extension que prennent d'année en année nos travaux publics, motivaient assez cette majoration. Mais c'était surtout en vue d'améliorer la position des conducteurs de 1^{re} et 2^e classe qu'elle avait été consentie. Jusqu'alors, ces fonctionnaires ne recevaient aucune indemnité pour frais de déplacement. Il résultait de cet état de choses qu'au milieu de la progression incessante des travaux qui leur incombaient, et qui souvent les appelaient à la fois sur divers points de leur ressort, ils se trouvaient placés dans l'alternative de dépenser leur modique salaire en frais de voyage, ou de négliger les ouvrages commis à leur surveillance. Ces considérations ont sans doute engagé l'une des sections à réclamer l'état de répartition de l'augmentation allouée, l'année dernière, aux employés des ponts et chaussées, afin de savoir si le traitement des conducteurs de 1^{re} et 2^e classe a été augmenté.

En réponse à l'observation de cette section, M. le ministre a transmis à la section centrale une note explicative sur l'emploi de l'augmentation accordée pour l'exercice courant. Cette augmentation était de fr. 75,290, et portait ainsi le chiffre à fr. 415,150, somme égale à celle réclamée au budget de 1839. Elle se justifiait :

1^o Par l'adoption de nouvelles bases de traitement.

Cette mesure, dont le but principal était de faire disparaître les nombres fractionnaires, résultant de la conversion des florins en francs, a eu pour conséquence d'augmenter la dépense annuelle de. fr. 5,030

Elle a eu de plus pour conséquence d'améliorer la position des conducteurs de 1^{re} et de 2^e classe, ainsi que vous l'aviez réclamé. Les traitements ont été portés de fr. 2,310 et 1,890 à fr. 2,400 et 2,000.

2^o L'augmentation se justifie encore par l'avancement accordé à plusieurs membres du corps des ponts et chaussées.

Le service, en outre, a été complété par la création de deux nouveaux inspecteurs, destinés à suppléer l'inspecteur-général.

Ces promotions et la création des nouveaux inspecteurs augmentent la dépense annuelle de fr. 34,790

3^o Enfin, cette augmentation résulte en dernier lieu du transfert de quelques

traitements des allocations du chemin de fer sur celle du personnel des ponts et chaussées.

Cette mesure avait été réclamée par la Chambre à plusieurs reprises. Le ministre, pour y faire droit, a eu soin de prélever sur les fonds alloués pour le personnel du corps des ponts et chaussées, les traitements des membres de ce corps qui sont attachés aux travaux du chemin de fer. De sorte, Messieurs, que cette allocation supporte maintenant de ce chef, et à la décharge du chemin de fer, une dépense additionnelle de fr. 15,000

Ainsi donc, les dépenses nouvelles renseignées et justifiées ci-dessus, savoir :

1 ^{re} Catégorie à	fr. 5,030
2 ^e Catégorie à	34,790
3 ^e Catégorie à	15,000
Montent ensemble à	fr. 54,820

Il resterait donc sur la majoration accordée pour l'exercice de 1838 et réclamée pour celui de 1839, une somme de fr. 20,470 disponible. Le ministre, prié de s'expliquer sur l'emploi de cette somme, a fait observer à la section centrale qu'un arrêté du 31 mars 1838 a posé en principe :

1^o Que, lorsqu'un ingénieur est chargé de la direction de travaux neufs d'études ou de missions spéciales, il peut lui être alloué un supplément d'indemnité s'élevant du tiers au quart de son traitement;

2^o Que, lorsqu'un conducteur est chargé de la surveillance ou de l'exécution de travaux neufs, ou de la formation de projets qui nécessitent son absence de sa résidence habituelle, il peut lui être accordé des indemnités pour frais de déplacement.

Ces indemnités, Messieurs, ne peuvent, en effet, manquer de stimuler puissamment le zèle des ingénieurs et conducteurs, et d'augmenter l'utilité des services qu'ils sont appelés à rendre. Elles consacrent de plus une nouvelle amélioration de la position des conducteurs, attendu que précédemment ces derniers étaient tenus de se déplacer sans indemnité. Aussi votre section centrale a-t-elle trouvé son entier apaisement dans les explications qui précèdent. L'excédant de fr. 20,470, dont il a été fait mention ci-dessus, ne lui a paru nullement exagéré pour faire face aux dépenses de cette nature; en conséquence, elle a l'honneur de vous proposer l'adoption du crédit tel qu'il est demandé par le gouvernement.

CHAPITRE V.

CHEMIN DE FER.

Entretien et police de la route proprement dite, fr.	955,000	} 3,090,000
Dépenses des transports	1,730,000	
Frais de perception.	405,000	

Le chiffre porté au budget des recettes pour 1839 s'élève à fr. 4,790,000. Il y aurait donc un excédant en recettes de fr. 1,700,000. Mais comme les frais de premier établissement, le matériel compris, s'élèvent à fr. 34,000,000, cet excédant serait entièrement absorbé par les exigences de l'emprunt et de l'amortissement. Quoi qu'il en soit, Messieurs, ce résultat, s'il se réalise, est satisfaisant à tous égards, et la Belgique, au milieu des vicissitudes qui ont si cruellement atteint ces sortes d'entreprises livrées à l'industrie particulière, peut s'enorgueillir de voir s'achever insensiblement sa belle voie de communication, sans charge aucune pour le trésor. Toutefois, Messieurs, il serait bien dangereux de se livrer à des illusions que les enseignements de la pratique peuvent incessamment démentir. Déjà, l'année dernière, nous avons eu l'honneur de signaler quelques causes prochaines de dépenses encore imperceptibles aujourd'hui, mais qui ne tarderont pas à peser fortement dans la balance. D'un autre côté, les sections les plus avantageuses, sans contredit, sont celles qui approchent de la capitale. Les recettes diminuent à mesure que l'on s'éloigne de ce grand centre de gravitation. Déjà les sections d'Ostende et de Bruges sont peu productives, au moins dans cette saison, et les frais occasionnés par l'établissement du chemin de fer aux approches de Liège et dans la vallée de la Vesdre, seraient de nature à faire craindre que les produits, sur ces sections, ne sauraient s'équilibrer avec les dépenses, surtout si elles n'étaient pas destinées à réagir favorablement sur les sections attenantes. Cet état de choses n'aura sans doute pas échappé aux prévisions de M. le ministre des travaux publics. Il aura compris que pour atteindre le but qu'il s'est imposé, de faire pourvoir le chemin de fer à ses propres dépenses, il devient plus que jamais nécessaire de réaliser des économies, tout en augmentant le chiffre des recettes. Ce besoin avait été si bien compris par la deuxième section, qu'elle s'est presque exclusivement préoccupée de cet objet. Aussi a-t-elle réclamé la communication de l'état du personnel attaché au chemin de fer, ainsi que le relevé des traitements des employés « pour voir » ainsi qu'elle le dit elle-même, « s'il n'est pas possible de réaliser des économies, » soit en restreignant le nombre des employés, soit en réduisant leur salaire. »

M. le ministre s'est empressé de répondre à ce désir, et vous verrez par l'inspection de la note jointe au présent rapport sous le n° 1, que le personnel n'est ni trop nombreux ni trop rétribué. Ce n'est donc pas sur ce point qu'il convient de chercher des économies, mais plutôt sur les dépenses de main-d'œuvre, sur le matériel et sur les fournitures de consommation. C'est d'ailleurs ce qu'avait déjà fait pressentir le rapport communiqué à la Chambre le 26 novembre dernier. Du reste, M. le ministre a bien voulu nous communiquer les sages mesures qu'il comptait adopter graduellement pour l'exploitation du chemin de fer. Il est entré, quant aux améliorations à introduire, dans de nombreux détails qui, tous, nous ont prouvé la vive sollicitude qu'il porte à cette intéressante branche du service public. Toutefois, Messieurs, notre tâche à nous était de signaler un besoin vivement senti. Il ne nous appartenait pas de nous prononcer sur le mérite des moyens propres à y faire face. Une telle prétention excéderait à la fois les bornes de notre mission et le cercle de nos connaissances. Nous avons cru d'ailleurs, que, dans une création toute nouvelle, il

fallait laisser quelque chose à faire aux enseignements de l'expérience, et les améliorations essentielles, introduites déjà dans le service du chemin de fer, nous sont garantes de la réalisation de celles dont le temps aura démontré la possibilité.

La 2^e section avait encore demandé pourquoi rien n'était alloué au budget pour le chemin de fer de Bruxelles à Namur.

Or, Messieurs, il résulte d'un rapport de la section centrale sur le budget des voies et moyens et du rapport sur le chemin de fer présenté par le ministre le 26 novembre dernier, que les seules sections nouvelles dont l'ouverture doive être considérée comme probable en 1839, sont celles de Gand à Deynze-Petegem et à Courtray; de Bruxelles à Tubize, et de Landen à St-Trond.

Cette circonstance explique pourquoi rien n'est demandé pour l'exploitation du chemin de fer vers Namur en 1839.

Enfin une section avait demandé pourquoi aucune mesure n'était prise jusqu'ici pour le transport des marchandises d'Ostende à Bruxelles.

A cette demande le ministre a répondu par la note suivante :

« Des communications faciles existant entre Ostende et Bruxelles, tant par » canaux que par les routes ordinaires, il n'a pas semblé que cette ligne fût » au nombre de celles qui réclamaient le plus impérieusement une prompte » organisation du transport des marchandises.

» Ici, comme ailleurs, le véritable obstacle se trouve dans l'insuffisance du » matériel; on fait les plus grands efforts pour mettre le matériel au niveau » des besoins.

» Aussitôt que l'administration se trouvera pourvue d'un matériel conve- » nable, elle tiendra la main à ce que le transport des marchandises soit » organisé sur toutes les lignes, de manière à faire produire au chemin de » fer la plus grande somme d'utilité possible. »

Il faut bien le reconnaître, Messieurs, cette explication n'est pas également satisfaisante dans toutes ses parties. Un des principaux motifs allégués à l'appui du prompt achèvement de la route vers Ostende, était le puissant encouragement qu'une pareille mesure devait donner à la pêche nationale. Il est certain que la facilité, et surtout la rapidité des communications au moyen du chemin de fer, sont de nature à développer fortement une industrie que vous protégez d'une manière toute spéciale, et à laquelle vous avez consacré de grands sacrifices. Votre section centrale ne peut donc que se joindre à la 2^e section pour réclamer l'organisation du service de transport des marchandises sur la voie d'Ostende, aussitôt que les circonstances le permettront.

En résumé, Messieurs, le résultat de l'examen consciencieux que la section centrale a fait de tout ce qui se rattache au chemin de fer, a été satisfaisant sous tous les rapports. En conséquence, elle a voté à l'unanimité le chiffre réclamé pour les besoins de ce service.

CHAPITRE VI.

MINES.

Conseil des mines. (Personnel.)

Traitements des fonctionnaires, employés et gens de service. fr. 42,000

Même chiffre que celui de l'année dernière. Adopté sans discussion.

Matériel.

Entretien et renouvellement du mobilier, fournitures de bureau, achat de livres, chauffage et éclairage	fr. 2,400	} 3,900
Frais de route	1,200	
Dépenses imprévues	300	

Adopté.

Mines, ingénieurs et conducteurs.

Traitements des ingénieurs	fr. 53,000	} 132,200
Frais de bureau et de déplacement, impression de travaux statistiques	30,000	
Traitements des conducteurs	49,200	

Il y a ici une augmentation de fr. 27,530 sur le crédit alloué l'année dernière.

Plusieurs sections ont désiré connaître les motifs de l'augmentation pour le personnel du corps des mines. Votre section centrale a cru, Messieurs, qu'elle était suffisamment justifiée par l'extension que l'industrie minière prend de jour en jour. Les tableaux communiqués à la Chambre dans sa séance du 25 janvier 1837 prouvent assez la progression des demandes en maintenance de concessions, en concessions nouvelles, ainsi qu'en extension de concessions. Depuis lors, de nouvelles demandes ont encore été faites. Ces affaires, arriérées depuis plusieurs années, doivent être instruites. Tout ceci absorbe déjà une grande partie du temps des employés du corps des mines. Mais ce n'est pas là que se bornent les services qu'ils sont appelés à rendre. La nature de leurs fonctions leur impose encore une surveillance sur les diverses exploitations de leur ressort. Visiter les travaux dans toutes les exploitations de leur district ; éclairer les comités d'évaluation sur la fixation des redevances proportionnelles ; diriger les exploitants, dont ils sont, pour ainsi dire, les tuteurs ; constater les contraventions, et donner leur avis sur tous les points litigieux, telles sont, Messieurs, les obligations qui incombent à ces fonctionnaires ; et certes, lorsque l'on envisage la diversité et le nombre de leurs occupations, l'on a peine à concevoir comment le corps des mines, avec un personnel aussi restreint, peut suffire à tant d'exigences. Aussi, depuis quelques années, plusieurs membres de cette administration l'ont quittée, pour entrer dans l'industrie privée, qui leur offre de plus grands avantages. Pour éviter un pareil état de choses,

il faudra nécessairement élargir le cadre du personnel des mines et le mettre en rapport avec l'accroissement de l'industrie minière, et surtout accorder aux employés de ce corps des avantages proportionnés aux services qu'ils rendent. Ces motifs ont déterminé votre section centrale à allouer la majoration réclamée à l'art. 5 du chap. VI.

CHAPITRE VII.

SERVICE DES POSTES ET MESSAGERIES.

Personnel.

Traitements des employés. fr. 320,000 00
Adopté.

Matériel.

Frais de tournée des inspecteurs.	fr. 5,000 00	} 77,000 00
Frais de régie des inspecteurs, directeurs et percepteurs	28,500 00	
Indemnité de logement.	37,500 00	
Imprimés, registres, timbres.	6,000 00	

Adopté.

Transport des dépêches. fr. 341,546 00

Une section demande comment il se fait que les frais de transport de dépêches ne soient pas diminués en raison de l'usage que l'administration peut faire du chemin de fer.

Cette observation avait déjà été faite l'année dernière; et l'on avait alors reconnu le peu d'influence que le transport par le chemin de fer exerce sur les frais occasionnés par le transport des dépêches. En effet, les deux services sont distincts; ce qui convient à l'un ne saurait convenir à l'autre. Le service des postes doit satisfaire à des exigences sur lesquelles les saisons n'exercent aucun effet. D'une part, les relations de commerce se traitent toujours aux mêmes heures, et, d'autre part, l'échange des correspondances étrangères, dans les pays voisins, doit avoir lieu à des heures invariablement fixées par des conventions.

Les convois du chemin de fer, au contraire, doivent marcher aux heures les plus avantageuses pour la convenance des voyageurs, et ces heures varient constamment en raison des saisons. Il est donc impossible de concilier les nécessités des deux services. C'est ainsi que l'administration des postes a dû conserver les correspondances de nuit, les dépêches de France arrivant généralement trop tard pour être expédiées par les derniers convois.

Toutefois l'administration des postes a utilisé le chemin de fer chaque fois qu'elle a pu le faire; ce qui a singulièrement multiplié ses ressources. Il est des localités où les distributions ont doublé et même triplé. D'un autre côté, il a fallu établir à tous les affluents du chemin de fer des services nouveaux, de sorte que les frais ont considérablement augmenté. Il résulte de tout ceci,

que, si les charges du trésor sont, en résumé, restées les mêmes, le public y a gagné par la multiplicité de nouvelles relations qui se sont établies à son grand avantage.

Service rural fr. 230,000

Des plaintes ont surgi de nouveau sur le service rural qui laisse, paraît-il, beaucoup à désirer dans certaines localités. L'on s'accorde généralement à désirer que ce service soit quotidien. Or, Messieurs, il résulte des explications données par M. le ministre, à l'occasion du budget des voies et moyens, que, s'il est désirable que ce service soit en effet quotidien partout, il serait néanmoins impossible d'atteindre immédiatement un tel but. D'ailleurs, les sommes mises à la disposition du gouvernement pour cet objet seraient insuffisantes. Du reste, le ministre ayant annoncé qu'il présenterait incessamment un rapport général sur les postes, il conviendrait, croyons-nous, d'ajourner toute discussion sur cet objet, jusqu'à ce que vous puissiez prononcer en toute connaissance de cause. Nous avons néanmoins cru utile de vous communiquer, dès aujourd'hui, un tableau qui vous donnera une idée complète du service actuel par rapport au nombre des tournées.

PROVINCES.	NOMBRE DE TOURNÉES.	TOURNÉES	
		journalières.	de deux jours l'un.
Anvers	31	10	21
Brabant.	65	65	»
Flandre occidentale	55	41	14
Flandre orientale	60	36	24
Hainaut	77	54	23
Liège.	55	17	38
Limbourg	55	14	41
Luxembourg	77	»	77
Namur	56	2	54
Totaux.	531	239	292

CHAPITRE VIII.

PENSIONS ET SECOURS.

Secours à des employés ou veuves d'employés qui, sans avoir droit à la pension, ont néanmoins des titres à l'obtention d'un secours à raison de leur position malheureuse. fr. 2,500

Ce crédit a été alloué par toutes les sections. Deux d'entre elles ont néanmoins fait observer que cette somme étant transférée du budget de l'intérieur, le crédit correspondant porté sur ce budget devait être diminué en proportion. Le ministre interpellé sur ce point nous a déclaré que le nombre des demandes de secours était tellement considérable, que plus de trente réclamations fondées et appuyées par les gouverneurs ont dû rester sans suite à défaut de fonds suffisants pour y faire droit. C'est en présence d'un pareil

état de choses que le ministre de l'intérieur a cru devoir faire connaître à ses collègues des finances et des travaux publics, qu'il lui serait impossible désormais de comprendre dans la répartition de la somme qui lui est allouée sur son budget, des personnes étrangères à son administration. Il est donc juste de porter une somme destinée à cet objet au budget des travaux publics. D'un autre côté, Messieurs, nous avons acquis la certitude par les documents qui nous ont été communiqués, qu'aucun usage abusif n'a été fait de ce chef. En conséquence, nous avons l'honneur de vous proposer l'adoption du crédit réclamé par le gouvernement.

CHAPITRE IX.

Dépenses imprévues fr. 30,000

Adopté.

En résumé, Messieurs, le budget des travaux publics n'a subi d'autre modification de la part de la section centrale, que l'adoption d'un crédit de fr. 50,000 au chap. V, crédit destiné à faire face aux frais de la dérivation de la Meuse dans la traverse de Liège.

Le rapporteur,

VAN HOEBROUCK DE FIENNES.

Le président,

RAIKEM.

ANNEXE N^o 1.

CHEMIN DE FER.

PERSONNEL.

Le personnel du chemin de fer peut se diviser en trois catégories, d'après les articles du budget, savoir :

Personnel de l'entretien de la route ;

Personnel du service des transports ;

Personnel du service de perception.

L'organisation qui doit être donnée à ce personnel, les attributions de tous les employés qui le composent, sont décrites dans le règlement général du 1^{er} septembre, qui a été distribué aux membres de la Chambre.

Mais l'on n'en est pas encore arrivé à l'exécution entière du règlement, dans toutes ses dispositions ; on ne peut espérer de voir le personnel entièrement organisé avant deux ou trois mois.

Le personnel est donc encore dans une situation provisoire.

Il ne semble pas qu'il soit trop rétribué, eu égard surtout aux soins incessants qui incombent au plus grand nombre.

On s'est beaucoup occupé de la question des frais de déplacement du personnel du chemin de fer.

Peu de services exigent des déplacements aussi fréquents ; par ce motif, il y avait impossibilité d'en imposer la charge aux employés, sans indemnité.

L'on avait d'abord accordé des indemnités à raison du parcours effectif.

Nonobstant une réduction de moitié sur les tarifs ordinaires, les états dressés mensuellement se sont élevés à des sommes que l'on pouvait considérer comme dépassant de justes bornes.

L'on s'est arrêté en dernier lieu à une idée qui sera prochainement mise à exécution : les employés auront la faculté de voyager gratuitement pour le service par le chemin de fer, et il leur sera accordé une indemnité fixe susceptible de s'élever annuellement jusqu'à la moitié du traitement. La quotité de cette indemnité sera fixée par le ministre sur la proposition des chefs de service, ceux-ci ayant égard au zèle déployé et à la dépense supportée en déplacements utiles.

Le personnel de l'entretien et celui du service des transports sont composés, pour une partie, de fonctionnaires appartenant au corps des ponts et chaussées ou auxiliaires de ce corps, et, pour une autre partie, d'employés dont les traitements sont fixés, eu égard à la position hiérarchique de chacun, à des taux en rapport avec ceux admis pour les ponts et chaussées.

Le personnel du service de perception, au contraire, a une organisation qui lui est propre ; il se compose de 239 personnes, réparties de la manière suivante.

Contrôleurs.

1 contrôleur en chef, au traitement de fr. 4,000.

2 contrôleurs adjoints de fr. 2,600 à fr. 3,000.

1 fonctionnaire spécialement chargé du transport des marchandises, jouissant d'un traitement de fr. 3,000.

13 receveurs répartis en 3 classes.

Ceux des stations principales;

» » secondaires;

» » intermédiaires.

Leur traitement varie de fr. 1,500 à fr. 2,600.

86 commis également divisés en trois classes : leur traitement varie de fr. 900 à fr. 2,000.

9 peseurs : ils ont de fr. 720 à fr. 960.

33 gens de service, tels que garde-magasin, garçon de bureau, messagers, portiers.

Ils jouissent d'un traitement de fr. 720 à 900.

14 agents de police. Ils sont divisés en officiers de police et adjoints; les premiers ont fr. 1,000 et les seconds fr. 720.

70 gardes-convois. Ils jouissent d'un traitement de fr. 1,080 à fr. 1,800.

Ensemble 239 employés.

Les traitements fixes de ces 239 employés s'élèvent ensemble à fr. 279,460.

ANNEXE N^o 2.

Liège, le 30 juillet 1838.

Le collège des bourgmestre et échevins, à M. le ministre des travaux publics.

MONSIEUR LE MINISTRE,

L'intérêt que la province et l'État doivent nécessairement porter à une rectification du cours de la Meuse, plus complète que celle qui s'exécute actuellement, l'avis que le conseil des ponts et chaussées a émis en faveur du plan de M. Franck, ont déterminé le conseil communal à s'adresser à la province et au gouvernement pour les prier d'intervenir dans la dépense considérable que ces travaux d'utilité générale doivent entraîner.

Le conseil provincial a accueilli la réclamation du conseil communal, et vient d'ajouter une somme de fr. 30,000 au subside de fr. 84,899-27 que la province avait primitivement voté.

Vous verrez, Monsieur le Ministre, par l'exposé que nous avons présenté au conseil provincial et dont nous vous remettons copie, que la différence de dépense entre les travaux qui s'exécutent actuellement et ceux qui font l'objet du projet *Franck*, s'élève à la somme de fr. 274,000.

C'est le montant de cette différence que la ville de Liège réclame de la justice du gouvernement, déduction faite, toutefois, de la somme de fr. 30,000 qui vient d'être votée par le conseil provincial; et elle serait disposée à adopter le projet de dérivation de M. Franck si elle pouvait compter sur votre concours dans les limites ci-dessus indiquées.

Nous espérons, Monsieur le Ministre, qu'appréciant les considérations développées dans l'exposé joint en copie, vous accorderez votre appui à la demande du conseil communal de Liège, et que vous l'aidez à obtenir la somme qui lui est indispensable si l'on veut réaliser, dans l'intérêt de la navigation, la nouvelle rectification proposée par le sieur Franck.

Nous avons également l'honneur de vous adresser le rapport fait par la commission du conseil provincial, ainsi que la délibération de ce conseil qui accorde la somme de fr. 30,000, et le plan proposé.

Le président,

J.-J. TILMAN.

Par le collège :

Le secrétaire,

DEMANY.

1
(2/3)

N° 3.

ANNEXE

**au rapport de la section centrale du budget
des travaux publics.**

(2)

*Annexe au rapport de la section centrale du budget
des travaux publics.*

CHAPITRE IV DU BUDGET.

ART. 3. N° 5.

Entretien des ponts sur la partie mitoyenne de la Lys fr. 1,000

ART. 4.

Travaux à la Meuse dans le Limbourg 40,000

ART. 9.

Construction d'un barrage entre Tournay et Audenarde sur l'Escaut, dont l'État reprend l'administration à partir du 1^{er} janvier 1840 95,000

ART. 10.

Établissement d'un chemin de halage à Courtray, le long de la Lys, dont l'État reprend l'administration à partir du 1^{er} janvier 1840 23,500

ART. 11.

(Amendement proposé par M. le ministre.)

Premier quart du subside pour la dérivation à Liège de la Meuse, dont l'État reprend l'administration à partir du 1^{er} janvier 1840 50,000

REPRISE PAR L'ÉTAT DE L'ESCAUT, DE LA LYS ET DE LA MEUSE.

EXPLICATIONS DONNÉES PAR M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

La loi fondamentale de 1815 avait consacré un chapitre spécial à la *direction des eaux, ponts et chaussées* ; elle portait, art. 218 : « Si parmi les ouvrages..... il s'en trouve dont » la direction peut être confiée aux États des provinces, soit à cause d'un intérêt moins » général, soit pour raison d'utilité ou de convenance tirée de la chose même, elle leur est » attribuée, soit exclusivement, soit concurremment avec la direction générale. » Art. 219 : « Le roi, après avoir entendu les États des provinces et sur l'avis du conseil d'État, détermine » quels travaux sont remis sous la direction des États et fixe en même temps le mode de » pourvoir aux frais de leur entretien. »

C'est en vertu de ces dispositions qu'un arrêté royal, du 17 décembre 1819, a confié aux provinces l'administration de l'Escaut, de la Lys et de la Meuse (1).

Cet acte n'emporte pas cession; le gouvernement s'est réservé la faculté de reprendre l'administration de ces rivières, s'il le jugeait convenable (§ 3 de l'art. 1). Le principe du Code civil qui déclare les rivières navigables dépendances du domaine public (art. 538) est donc resté intact.

La loi fondamentale de 1815 n'avait pas donné au gouvernement la latitude *absolue* d'attribuer l'administration de *tous* les ouvrages d'utilité publique aux provinces; elle avait supposé que cela ne se pouvait que lorsqu'il y aurait un intérêt *moins général* ou une raison d'utilité ou de convenance *tirée de la chose même*. On peut se demander si l'une de ces conditions existait à l'égard de l'Escaut, de la Lys ou de la Meuse; et, en cas d'affirmative, quelle est la chose que l'on aurait pu considérer comme exceptée de la réserve faite par la loi fondamentale?

L'État s'est déjà remis en possession de celles des routes de *première classe* dont l'administration avait été attribuée aux provinces (art. 5 de la première des lois du 18 mars 1833).

En proposant des allocations pour des travaux à faire, dans le cours de 1839, à l'Escaut, la Lys et la Meuse, le gouvernement croit devoir y mettre pour condition la reprise de ces rivières à partir du 1^{er} janvier 1840, l'année 1839 étant nécessaire à la transition administrative (2).

L'avenir décidera jusqu'à quel point l'utilité publique ou la justice envers les provinces exige que d'autres ouvrages rentrent encore dans l'administration de l'État.

La disposition qui rendra à l'État l'administration de ces trois grandes voies navigables, est une mesure analogue à celle qui a retiré aux provinces les routes de première classe qui leur avaient été confiées; il s'agit en quelque sorte de nos *communications fluviales de première classe*.

L'Escaut et la Meuse ne sont pas seulement du domaine public quant à la Belgique; ce sont des rivières du domaine européen en quelque sorte. Comme le Rhin, l'Escaut et la Meuse font l'objet des traités de 1815 (*annexe XVI de l'acte général du congrès de Vienne*). L'art. 5 des dispositions spécialement relatifs à la navigation du Neckar, du Mein, de la Moselle, de la Meuse et de l'Escaut, porte : « Les états riverains des rivières spécifiées (*ci-dessus*) se chargent de l'entretien des chemins de halage et des travaux nécessaires dans le lit des fleuves, de la manière que cela a été arrêté à l'art. 7 pour le Rhin. » La disposition qu'on rappelle est conçue en ces termes : « Chaque état riverain se charge de l'entretien des chemins de halage qui passent par son territoire et des travaux nécessaires pour la même étendue dans le lit de la rivière, pour ne faire éprouver aucun obstacle à la navigation. » L'État belge doit donc aux nations étrangères la garantie d'une bonne administration de l'Escaut et de la Meuse; cette garantie existe-t-elle sous le régime de l'arrêté de 1819, et jusqu'à quel point le gouvernement précédent a-t-il pu charger les provinces des obligations que le droit des gens impose à chaque état riverain?

I. — REPRISE DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

La navigation de l'Escaut, depuis la frontière de France jusqu'à Gand, réclame d'importants travaux d'amélioration.

Le projet de ces travaux présenté par l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain, le

(1) Le texte de l'arrêté du 17 décembre 1819 et la liste des travaux livrés aux provinces, se trouvent à la suite du rapport sur la canalisation de l'Escaut et de la Lys, pag. 107-126.

(2) Ces rivières, par rapport tant aux recettes qu'aux dépenses, figurent aux budgets provinciaux déjà approuvés pour 1839; si elles doivent cesser d'y figurer, il faut que les conseils provinciaux le sachent pour le mois de juillet, époque de la session où se discuteront les budgets de 1840.

24 décembre 1835, a fait l'objet d'un rapport soumis à la Chambre dans sa séance du 27 décembre 1837 (1).

Les seuls barrages qui existent aujourd'hui sur l'Escaut, en Belgique, sont ceux d'Antoing, de Tournay, d'Audenarde et de Gand.

La longueur des deux biefs inférieurs, c'est-à-dire ceux de Tournay à Audenarde et d'Audenarde à Gand, est démesurée comparativement à celle des biefs supérieurs.

M. Vifquain s'est arrêté à l'idée d'établir, dans les deux biefs inférieurs, cinq barrages nouveaux, savoir : trois entre Tournay et Audenarde et deux entre Audenarde et Gand.

Ces barrages auraient pour résultat de subdiviser l'Escaut au-dessous de Tournay, en biefs de dimensions en rapport avec celles des biefs supérieurs.

Le projet soumis aux enquêtes voulues par les règlements, a été généralement approuvé dans les trois provinces intéressées, les deux Flandres et le Hainaut.

Il a subi une nouvelle épreuve dans l'enquête sur les projets de canaux de jonction entre l'Escaut et la Lys.

La commission d'enquête (voir son avis dans le *Moniteur* du 17 septembre 1838, n° 160), à une majorité de 17 voix contre 2, a émis l'opinion qu'en cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, il faut persévérer dans le projet de la canalisation de l'Escaut. Trois membres ont ajouté à leur vote affirmatif la condition que les travaux soient exécutés par l'État.

Quoique le projet forme un ensemble, il est néanmoins susceptible d'exécution par portions successives.

Cette circonstance explique la demande faite au projet de budget, d'une allocation de fr. 95,000, pour la construction d'un barrage entre Tournay et Audenarde.

Le bief de Tournay à Audenarde ayant le plus de longueur et le plus de pente, c'est ce bief qu'il est le plus urgent de subdiviser.

Sous ce rapport, le barrage pour lequel on demande des fonds, sera déjà une notable amélioration; son exécution ne peut d'ailleurs que fournir d'utiles enseignements relativement aux autres parties du projet; l'expérience décidera s'il faut faire davantage.

La Lys est dépourvue de chemins de halage dans la traverse de Courtray. Un projet a été formé dans le but de remédier à cet état des choses. L'exécution du projet, qui exige la démolition de divers bâtiments, coûterait environ fr. 80,000. La ville se charge des travaux, mais en réclamant des subsides de la province et du gouvernement. La part contributive de l'État devrait être de fr. 23,500.

A ces deux allocations nouvelles se rattache intimement la question de la reprise par l'État de l'administration de l'Escaut et de la Lys.

REPRISE DE L'ESCAUT.

La reprise de l'Escaut et de la Lys est conforme au vœu exprimé par le conseil provincial du Hainaut; elle est la conséquence nécessaire des résolutions des conseils provinciaux des deux Flandres.

On sait que, dans les trois provinces, on ne s'est occupé, en 1836, de la question de l'amélioration du régime de l'Escaut et de la Lys que pour en prononcer l'ajournement à la session suivante.

En 1837, on prononça encore l'ajournement dans la Flandre orientale, mais des décisions furent prises dans le Hainaut et dans la Flandre occidentale.

(3) N° 91, session de 1837-1838.

Hainaut.

Dans la séance du 14 juillet, un membre fit la proposition suivante :

« Considérant que l'Escaut est actuellement soumis, dans son cours sur le territoire belge, à l'action des autorités des diverses provinces qu'il traverse ;

» Considérant que ce défaut d'unité dans sa direction, a pour résultat inévitable, le défaut d'ensemble dans l'exécution, et pour conséquence ultérieure, l'incohérence des combinaisons pour les manœuvres qu'il convient d'exécuter, soit dans l'intérêt de la navigation et du commerce, soit dans l'intérêt de l'irrigation ou du dessèchement des prairies riveraines ;

» Le soussigné a l'honneur de proposer au conseil d'émettre le vœu de voir la surveillance et la direction de l'Escaut, y compris ses affluents, confiées dans tout son cours, ou du moins jusqu'à la Tête-de-Flandre, à une administration spéciale, unique et indépendante. »

Le rapport fait en séance du 22 juillet, par la 6^e commission, porte que la commission a reconnu, comme l'auteur de la proposition, que l'état actuel des choses est très préjudiciable et à la navigation et aux propriétés riveraines du fleuve ; qu'il est urgent de provoquer des mesures à cet égard ; que celle qui atteindrait le plus efficacement le but, serait un règlement unique pour tout le cours du fleuve ; qu'en conséquence il conviendrait que la députation permanente s'entendît à cet effet avec le gouvernement et les députations permanentes des provinces que le fleuve traverse.

Ces conclusions furent adoptées par le conseil.

Flandre occidentale.

Le conseil refusa de se charger des travaux de canalisation dont l'entreprise lui avait été offerte par le gouvernement, et demanda que l'exécution eût lieu le plutôt possible aux frais de l'État.

Le gouvernement fut informé de cette décision par lettre de la députation permanente du 4 août 1837, de la teneur suivante :

« Votre dépêche du 8 juillet dernier, Canaux n^o 521 », relative au projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys, avec canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem, a été soumise au conseil provincial.

» La commission des travaux publics, au rapport de laquelle cette affaire a été renvoyée, a pris, à l'unanimité, les conclusions dont copie ci-jointe.

» Le conseil, en séance du 20 juillet, a adopté ces conclusions.

» Nous venons donc, par suite de cette décision de l'assemblée, vous prier, Monsieur le Ministre, de prendre les mesures nécessaires pour que les travaux en question, dont vous proclamez l'immense utilité et la haute urgence, soient exécutés, le plutôt possible, aux frais de l'État. »

Les conclusions adoptées par l'assemblée étaient les suivantes :

« Dans cet état de choses, Messieurs, votre quatrième commission est d'avis qu'il convient de mettre à profit les dispositions favorables du gouvernement en cette circonstance, et elle vous propose de charger votre députation d'insister auprès du ministère, pour que les travaux en question soient, le plus promptement possible, exécutés aux frais de l'État. »

Dans la session de 1838, la question de l'Escaut et de la Lys ne fut plus agitée dans le Hainaut ni la Flandre occidentale, mais on y revint dans la Flandre orientale.

L'extrait suivant des procès-verbaux de la session fait connaître ce qui a été décidé.

« Séance du soir du 18 juillet 1838, du conseil provincial de la Flandre orientale.

» La discussion s'ouvre sur le rapport présenté par M. Camille De Smet, au nom de la quatrième commission, sur le projet de canalisation de l'Escaut et de la Lys.

» Ce rapport conclut à ce que la députation permanente soit autorisée à demander la con-

» cession de la canalisation de l'Escaut, dans toute l'étendue de la province, telle qu'elle se
 » trouve indiquée dans le rapport présenté aux Chambres par M. le ministre des travaux
 » publics, et à engager M. le ministre susdit, à bien vouloir distraire momentanément du
 » projet, la question de la canalisation de la Lys, jusqu'à ce que les résultats de celle de
 » l'Escaut viennent justifier les espérances qu'elle a fait concevoir, et enfin d'insister pour que
 » l'exécution du canal d'Ecke soit renvoyée à une époque plus éloignée.

» Ces conclusions sont mises aux voix et elles sont rejetées. »

En émettant le vœu de voir la surveillance et la direction de l'Escaut, confiée sur tout le cours du fleuve, ou au moins jusqu'à la Tête-de-Flandre, à une administration spéciale, unique et indépendante, le conseil provincial du Hainaut demandait bien évidemment le retrait de la direction attribuée aux provinces par l'arrêté royal du 17 décembre 1819, direction nécessairement fractionnée d'après les limites des provinces. La reprise par l'État s'accorderait donc entièrement avec le vœu émis dans le Hainaut.

Elle serait en outre la conséquence des votes émis dans les deux Flandres.

L'on a vu, en effet, que, dans la Flandre occidentale, on a demandé l'exécution par l'État.

Dans la Flandre orientale, on a rejeté des conclusions tendant à ce que la députation fût autorisée à demander la concession de la canalisation de l'Escaut dans toute l'étendue de la province.

Ce vote a au fond la même signification que celui qui a été émis dans la Flandre occidentale, puisqu'antérieurement, dans l'enquête sur le projet, on s'était prononcé formellement contre la concession.

L'exécution par la province ou par concession écartée, il ne reste que l'exécution par l'État.

Des trois provinces directement intéressées dans la question, l'une demande donc le retrait de l'arrêté de 1819 et les deux autres l'exécution des travaux de canalisation par l'État, ce qui est incompatible avec le maintien de la direction confiée aux provinces.

Car on ne peut supposer qu'il soit entré dans la pensée des conseils provinciaux des deux Flandres, que l'État exécuterait les travaux de canalisation, pour les abandonner ensuite aux provinces, ni qu'après l'exécution, il administrerait ses nouveaux barrages comme ouvrages isolés et intercalés à ceux des provinces, ce qui l'exposerait à de perpétuelles réclamations et augmenterait le défaut d'ensemble par l'intervention d'un nouveau pouvoir.

La reprise s'accorde donc avec les actes des conseils provinciaux.

De plus on peut soutenir qu'en abdiquant l'administration directe de l'Escaut, le gouvernement précédent a fait une fausse application des pouvoirs que lui conférait la loi fondamentale et compromis ses rapports internationaux.

L'Escaut est la plus importante des rivières de la Belgique, qu'il traverse depuis la frontière de France jusqu'à celle de Hollande.

Depuis la frontière de France jusqu'à Gand seulement, son développement est de 25 lieues de 5,000 mètres.

Il s'étend sur le territoire de quatre provinces : le Hainaut, les deux Flandres et Anvers.

Pour Anvers, le fleuve est un bras de mer.

Considéré sous le rapport des communications intérieures, l'Escaut est la base du plus grand système de voies navigables que nous possédions ; à ce titre il a, au plus haut degré, le caractère d'objet d'intérêt général pour la Belgique.

Dans sa partie supérieure, l'Escaut belge est le prolongement de l'Escaut français ; il se lie à tout le système de navigation du département du Nord et du Pas-de-Calais ; il a été et sera toujours le sujet de négociations entre les deux pays, négociations dans lesquelles la force des choses veut qu'il soit considéré comme en dehors du domaine provincial. On peut citer comme exemple les négociations auxquelles ont donné lieu les réclamations du gouvernement français au sujet de l'élévation du barrage d'Antoing, et dans lesquelles le gouvernement

belge est intervenu et a dû intervenir sans le concours des provinces. (*V. pag. 24 et suiv. des annexes du rapport sur l'Escaut et la Lys, présenté à la Chambre le 27 décembre 1837.*)

Il suffit d'ailleurs d'observer comment, dans certaines circonstances, les choses se passent, pour acquérir la conviction que la direction de l'Escaut sort entièrement des limites assignées aux objets d'administration provinciale.

Un fait bien connu servira d'exemple.

Les pluies continuelles qui signalèrent la fin de l'hiver de 1836 à 1837, avaient occasionné des crues qui couvraient d'eau les terrains compris entre Audenarde et Tournay. Tous les débouchés que présentent les écluses et barrages dans la ville de Gand, étaient ouverts, et les eaux trouvaient une évacuation facile et prompte dans le bas Escaut et le canal de Terneuzen. Mais le mouvement des navires ayant lieu sur l'Escaut avec la descente des eaux, on devait s'attendre à un encombrement dans les bassins de Gand, circonstance qui eût forcé à faire une retenue et à compromettre de nouveau les intérêts des propriétaires riverains de l'Escaut.

Dans cette position difficile, l'ingénieur en chef de la Flandre orientale proposa à M. le gouverneur de s'adresser à son collègue du Hainaut et au préfet du département du Nord, pour obtenir que la navigation de la Scarpe, de l'Escaut et du canal d'Antoing fût interrompue pendant quinze jours, afin de faciliter l'évacuation des eaux et d'éviter l'encombrement des bateaux à Tournay, Audenarde et Gand.

Peut-on regarder comme provinciale de sa nature une direction qui oblige à des mesures aussi extraordinaires, qui se lie aussi directement au système de navigation d'une province voisine et même d'un département étranger ?

Le gouvernement, maître de l'Escaut, en eût, de prime-abord, coordonné le mouvement de navigation, et, si une interruption de navigation eût été nécessaire en France, il eût été plus sûr de l'obtenir.

L'intervention du gouvernement dans la direction d'une rivière telle que l'Escaut, doit d'ailleurs être regardée comme impartiale et désintéressée, et il y a lieu de croire qu'elle serait acceptée sans contestation.

La commission d'enquête instituée dans la Flandre orientale pour le projet de la canalisation de l'Escaut et de la Lys, s'en est expliquée formellement en ce sens.

On lit ce qui suit dans son procès-verbal :

« Il est très important que ces travaux ne soient pas confiés à des concessionnaires, mais » qu'au contraire, ils soient exécutés *par le GOUVERNEMENT ou la province, qui peuvent seuls concier* » *lier les intérêts de la navigation et de l'agriculture, et qui ne sacrifieront pas ces derniers, pour* » *favoriser la navigation, comme pourraient le faire des concessionnaires dans leur intérêt* » *particulier, à certaines époques de l'année, où l'évacuation des eaux des terrains bas ou* » *l'immersion des prairies de l'Escaut et de la Lys, appelle l'attention protectrice de l'admi-* » *nistration.* » (*Pag. 86. annexes du rapport sur l'Escaut et la Lys.*)

La commission d'enquête plaçait ainsi le gouvernement sur la même ligne que la province, sous le rapport de la confiance qu'elle lui accordait comme pouvoir impartial et protecteur de tous les intérêts.

Les mêmes sentiments ont été exprimés par la commission créée en 1837, par l'autorité provinciale, pour rechercher les causes des inondations des rives du haut Escaut.

« Mais on sent ici, est-il dit dans son rapport, combien il est important que les travaux à » faire pour le redressement de l'Escaut et barrages à y établir, soient exécutés *par l'État ou* » *par les provinces, car, si on les abandonnait à des particuliers, on aurait non seulement à* » *craindre des contestations continuelles entre les concessionnaires et les propriétaires, mais* » *ni les irrigations ni les assèchements ne se feraient convenablement (1).* »

(1) Pag. 11 du rapport de la commission instituée pour rechercher les causes des inondations des rives du haut Escaut, in-8° de 25 pages, distribué aux membres du conseil provincial de la Flandre orientale pendant leur session de 1838.

C'est ici le cas de rappeler encore la motion faite, en 1837, dans le conseil provincial du Hainaut et appuyée par lui, d'après laquelle il y aurait lieu de constituer l'Escaut en administration spéciale, unique et indépendante, ce qui n'est possible que par l'État.

Si des considérations administratives et politiques, on passe à l'examen de la constitution physique du fleuve, on reconnaîtra facilement qu'elle repousse une direction morcelée.

C'est en France que l'Escaut reçoit la Haine, la Trouille, l'Onneau, la Sensée, la Seille, la Scarpe, qui sont ses principaux affluents et qui, dans certains moments, y versent une si grande masse d'eau. Au contraire, depuis l'embouchure de la Scarpe, à Martagne, point très voisin de la frontière, jusqu'à Gand, il ne reçoit plus que quelques ruisseaux, dont la Ronne est le plus considérable, et conserve la même largeur sur 20 lieues de son cours.

C'est donc, à très peu de chose près, le même volume d'eau qui doit s'écouler du sommet au pied de la partie canalisée de la rivière, c'est-à-dire de la frontière à Gand, et l'on conçoit que, dans de telles circonstances, le moindre défaut d'ensemble dans les manœuvres peut produire de l'engorgement et avoir les suites les plus funestes.

Il faut, par exemple, que, dans la manœuvre des barrages d'Antoing et de Tournay, on prenne en considération la possibilité plus ou moins grande d'évacuer les eaux à Audenarde et Gand, et que, par contre, à Gand et à Audenarde, on laisse écouler les eaux, non seulement à mesure que le besoin s'en fait directement sentir, mais aussi eu égard à la quantité d'eau qui arrive à Antoing ou que l'on prévoit devoir y arriver.

Ce résultat d'ensemble ne s'obtiendra jamais que d'une direction unique, ayant son siège sur un point central de la rivière, y faisant exécuter les manœuvres sous ses yeux, et ayant des agents à Antoing et à Gand, pour la tenir constamment au courant des faits de nature à influencer sur ses déterminations, et qui, sur ces deux points extrêmes, exécuteraient les manœuvres d'après ses ordres.

Dans la situation présente des choses, il n'existe pas de responsabilité pour une bonne direction du fleuve considéré dans son ensemble. Chaque ingénieur est avant tout responsable vis-à-vis de la province dont il est l'agent. Dans des circonstances données, cette position le conduira à froisser, sinon à sacrifier, les intérêts de la province voisine, pour ménager les intérêts de celle à laquelle il appartient.

Aussi voyons-nous que c'est autant dans l'intérêt des propriétés riveraines, que dans celui de la navigation, que l'on a demandé l'institution d'une direction unique.

Cette direction unique, dont le besoin se fait déjà sentir aujourd'hui, deviendrait de la plus absolue nécessité après l'exécution des nouveaux travaux, par la raison toute simple qu'il faudrait alors mettre de l'harmonie dans la manœuvre d'un plus grand nombre de barrages.

Alors aussi les limites des provinces, telles qu'elles se trouvent tracées, deviendraient une nouvelle source de difficultés.

On le comprendra facilement. De la frontière de France à Espierres, l'Escaut coule sur le territoire du Hainaut; d'Espierres à Escanaffles, il fait limite entre la Flandre occidentale et le Hainaut, et d'Escanaffles à Kerckhove, entre la Flandre occidentale et la Flandre orientale; de Kerckhove à Gand, il appartient exclusivement à la Flandre orientale.

Dans la supposition donc qu'en thèse générale, l'Escaut soit, sous le rapport administratif, susceptible de fractionnement d'après les limites des provinces, au moins reconnaîtra-t-on que ce fractionnement n'est véritablement praticable, que de la frontière de France à Espierres et de Kerckhove à Gand; dans la partie intermédiaire, c'est-à-dire d'Espierres à Kerckhove, la rivière est mitoyenne, de telle sorte que chaque rive est soumise à une autorité distincte.

On conçoit que cet inconvénient ait été peu remarqué, parce que les seuls barrages qui existent actuellement sur l'Escaut, sont ceux d'Antoing et de Tournay dans le Hainaut, et ceux d'Audenarde et de Gand dans la Flandre orientale, en sorte qu'en réalité, c'est entre ces

deux provinces que l'administration se partage. Sur la partie intermédiaire, d'Espierres à Kerckhove, il n'existe aucun ouvrage (1).

Mais, que l'on suppose les travaux de canalisation exécutés, la rivière restant provinciale ; que l'on suppose, par exemple, un barrage établi à Autrive, point indiqué au projet comme emplacement d'un ouvrage de cette nature, et où il deviendrait indispensable dans l'hypothèse de la construction d'un canal de jonction, dans la direction de Bossuyt sur Courtray ; ce barrage sera mitoyen, il appartiendra à la Flandre occidentale, comme ouvrage de la rive droite, et au Hainaut, comme ouvrage de la rive gauche du fleuve ; deux administrations provinciales devront se concerter, s'entendre pour la manœuvre de ce barrage.

A cette première difficulté s'en joindra une seconde, résultant de l'intervention d'une troisième province, dans l'administration de la section de rivière comprise entre Tournay et Audenarde.

Peut-être craindra-t-on que la reprise par l'État, en faisant intervenir, d'une manière plus large, l'administration des ponts et chaussées dans le régime de la rivière, n'ait la tendance de faire prévaloir l'intérêt de la navigation sur celui des propriétés riveraines.

Ce serait se tromper.

Les faits prouvent que les soins de cette administration se portent autant sur la conservation des propriétés que sur les facilités à accorder à la navigation.

Cette vérité a encore été reconnue, à propos du projet des travaux de canalisation, par la commission instituée en 1837, dans la Flandre orientale, pour rechercher les causes des inondations.

La commission s'est alors exprimée en ces termes :

« Le projet présenté par M. l'inspecteur Vifquain, nous paraît d'une grande utilité, et nous » pensons pouvoir lui donner notre approbation en toutes ses parties, pour ce qui concerne » la rivière de l'Escaut; nous le considérons comme étant dans l'intérêt général et *aussi avan-* » *tageux aux propriétaires des prairies et terres riveraines, qu'à la navigation.* »

Il est aussi à remarquer que l'intervention des députations provinciales est ici moins réelle qu'on ne le croirait au premier abord, par la raison qu'en ordonnant telle ou telle manœuvre, on tranche toujours une question d'art, question à l'égard de laquelle l'autorité provinciale sanctionne nécessairement les propositions des hommes spéciaux.

A mesure que les circonstances seront plus graves, la députation s'écartera moins de la proposition de l'ingénieur.

Elle ne pourrait en agir autrement sans assumer une grande responsabilité.

En réalité, ce sont donc les ingénieurs qui décident aujourd'hui des manœuvres.

Il en sera de même après la reprise, avec cette seule différence que leur action aura l'unité qui leur manque dans l'état actuel des choses.

En Hollande, à l'époque de la débâcle des glaces sur les rivières, l'inspecteur-général du waterstaat est investi d'une véritable dictature, par la raison toujours qu'il faut de l'unité et que les questions d'art doivent être abandonnées aux hommes spéciaux.

La reprise de l'Escaut soulevant une question de dépenses et de recettes, indépendamment des questions de principe, il a semblé utile de donner à cet égard des éléments de comparaison.

(1) C'est ce qui explique comment, dans le tableau annexé à l'arrêté de décembre 1819, il n'est pas même fait mention de l'Escaut parmi les ouvrages remis à la Flandre occidentale.

Relevé des dépenses et recettes de navigation sur l'Escaut, dans la Flandre orientale et le Hainaut.

ANNÉES.	FLANDRE ORIENTALE.		HAINAUT.	
	DÉPENSES.	RECETTES.	DÉPENSES.	RECETTES.
1831	13,778 03	26,587 34	10,891 43	20,284 12
1832	11,640 03	20,386 23	29,113 33	21,867 52
1833	17,235 02	21,481 48	15,925 88	27,584 59
1834	7,107 81	26,156 00	15,100 88	23,954 44
1835	5,722 69	25,550 00	14,391 38	24,859 30
1836	5,964 00	25,800 00	17,625 88	27,998 30
1837	15,160 80	27,275 00	12,325 88	32,252 17
1838	5,904 53	27,275 00 (1)	4,925 88	28,903 57 (1)
Totaux.	82,512 91	200,511 05	120,300 54	207,704 51

Même en tenant compte des dépenses qui peuvent rester à faire sur les derniers exercices, ce tableau fait voir que, pour l'Escaut, les recettes sont supérieures aux dépenses, dans une proportion assez marquée.

REPRISE DE LA LYS.

La Lys mérite de fixer l'attention, comme voie navigable et comme principal affluent de l'Escaut dont elle embarrasse souvent le cours dans la ville de Gand, par une surélévation de niveau. Quand les pluies sont abondantes dans les environs de Lille et d'Armentières, c'est la Lys qui domine à Gand; c'est le contraire lorsque la même cause exerce son action vers Mons et Valenciennes. Les deux rivières forment ainsi en tout, un système, dont les manœuvres doivent être bien coordonnées, et pour lequel l'unité de direction est indispensable.

La Lys, d'ailleurs, comme rivière commune à deux provinces, par son importance comme ligne navigable et par les considérations invoquées à propos de l'Escaut, considérations qui lui sont en majeure partie applicables, devrait être replacée sous la direction du gouvernement, comme elle l'était avant l'arrêté de décembre 1819.

Cette rivière est en outre dans une position particulière par sa mitoyenneté entre la France et la Belgique. En vertu du traité de limites entre la France et les Pays-Bas, signé à Courtray le 28 mars 1820, la Lys appartient aux deux États, depuis sa sortie du territoire d'Armentières jusqu'à l'embouchure de la Deule. En conséquence de cette stipulation, la Lys est devenue mitoyenne, depuis Armentières jusqu'à Menin, sur une longueur de plus de cinq lieues. Les profits et charges de cette mitoyenneté ont été réglés de la manière suivante :

(1) Recettes présumées.

1° Libre navigation, avec les précautions réciproques pour qu'elle ne favorise pas la fraude sur l'un ou l'autre État ;

2° Le curage et l'entretien du lit de la rivière, supporté par les deux États, chacun sur sa rive ;

3° La propriété des écluses et les droits de navigation conservés tels qu'ils se trouvent maintenant fixés et établis ;

4° Tous les ponts établis sur la Lys appartiendront, par égales portions, aux deux États ; ils seront entretenus à frais communs et leurs manœuvres resteront telles qu'elles existent maintenant ;

5° La pêche de la rivière sera divisée en deux parties : la première, depuis Armentières jusqu'à la Deule, appartiendra à la France ; la seconde, depuis la Deule jusqu'à Menin, appartiendra aux Pays-Bas.

Il existe deux écluses et quatre grands ponts sur la partie mitoyenne de la Lys, savoir les écluses d'Houplines et de Commines, et les ponts de Wervicq, de Commines et de Warneton, ainsi que le pont Rouge.

L'écluse d'Houplines appartient à la France et celle de Commines à la Belgique.

Quant aux ponts, qui, d'après le traité du 28 mars 1820, appartiennent par moitié aux deux royaumes, il fut réglé, par une convention subséquente du 12 octobre 1821, que la manœuvre s'en ferait par la France pour le pont Rouge, et par les Pays-Bas pour les trois autres. L'on convint, en outre, que les projets de travaux de réparation et d'entretien seraient rédigés par les ingénieurs des Pays-Bas, pour les ponts de Warneton et de Wervicq, et par les ingénieurs français, pour le pont Rouge et le pont de Commines ; la dépense d'exécution de tous travaux de l'espèce étant du reste supportée par moitié par les deux pays, d'après les stipulations du traité du 28 mars 1820.

L'écluse de Commines, dont la direction avait été cédée à la province de la Flandre occidentale, par l'arrêté de décembre 1819, est restée à cette province avec la jouissance des revenus qui s'y perçoivent ; mais le gouvernement a pourvu, sur les fonds du trésor, à l'entretien des ponts. Cet état de choses existe encore aujourd'hui. L'État intervient ainsi dans les dépenses qu'exige une rivière dont tous les revenus appartiennent aux provinces.

L'entretien ordinaire des ponts mitoyens n'est pas considérable ; mais la dépense atteint un taux assez élevé dans les années, telles que celle de 1836, où il faut faire des travaux de renouvellement.

Cette considération de dépense sans compensation, n'est pas cependant celle sur laquelle on insiste le plus. Il en est une plus importante, résultant de ce que l'État n'a pas la direction exclusive d'une rivière mitoyenne entre les deux pays. Ici il y a véritablement anomalie. Par la mitoyenneté, la rivière est le domaine commun des deux pays, et de cette mitoyenneté découlent des obligations de l'exécution desquelles le gouvernement est seul responsable envers la France, obligations que d'ailleurs il a contractées en son nom. La reprise de la rivière peut seule, sous ce rapport, rétablir les choses dans leur état normal.

La reprise de la Lys peut se faire sans aggravation de charges pour l'État ; c'est ce que prouve le tableau suivant :

Relevé des dépenses et recettes de navigation sur la Lys.

ANNÉES.	FLANDRE OCCIDENTALE.		FLANDRE ORIENTALE.	
	DÉPENSES.	RECETTES.	DÉPENSES.	RECETTES.
1831	6,329 35	(1) »	24,099 47	21,700 56
1832	11,380 20	(1) »	33,114 73	24,992 04
1833	12,230 54	(1) »	12,360 95	19,788 37
1834	8,500 00	(2) 9,896 00	16,200 10	23,530 00
1835	8,369 00	(2) 9,896 00	13,784 50	22,185 00
1836	20,713 00	(2) 9,896 00	12,572 00	22,783 00
1837	1,692 00	(2) 12,346 00	11,072 00	24,750 00
1838	<i>Néant.</i>	(2) 12,250 00	4,495 50	(2) 21,858 35
Totaux.	69,214 09	54,284 00	127,699 25	181,587 32

II. — REPRISE DE LA MEUSE; PROJET DE DÉRIVATION A LIÈGE.

Par pétition adressée à la Chambre et renvoyée à la section centrale chargée de l'examen du budget des travaux publics, la régence de Liège demande que la Meuse soit replacée sous la direction immédiate du gouvernement :

Cette pétition soulève deux questions :

- 1° Celle de la reprise de la Meuse par le gouvernement ;
- 2° Celle de l'allocation d'un subside, sur les fonds du trésor, pour la dérivation de la Meuse, dans la ville de Liège.

Quoiqu'il ne soit pas fait mention de ce dernier objet dans la pétition, il se lie si directement à la demande de la régence de Liège, que les deux questions, quoique distinctes à certains égards, n'en font qu'une au fond.

SITUATION DE LA MEUSE DANS LES PROVINCES DE LIÈGE ET DE NAMUR.

Le régime établi par l'arrêté royal du 17 décembre 1819, subsiste encore aujourd'hui relativement à la Meuse, sauf en ce qui concerne le Limbourg.

Dans cette province la force des choses l'a, de fait, mis à néant.

On sait, en effet, que la perception des droits établis sur la Meuse dans le Limbourg, ayant été suspendue par suite des événements de 1830, l'État a été appelé à se charger des travaux d'entretien et de réparation que les rives du fleuve exigent si impérieusement sur cette partie

(1) Dans la comparaison générale des recettes et dépenses, il faut tenir compte de la lacune résultant de ce que, pour 1831, 1832 et 1833, les recettes de la Flandre occidentale ne sont pas indiquées.

(2) Recettes présumées d'après les procès-verbaux d'adjudication.

de son cours ; et ces dépenses, il y a lieu de le remarquer ici, sont infiniment plus élevées dans cette province, où l'on ne perçoit rien, que dans les deux autres, où les droits de navigation ont été maintenus. La Meuse est ainsi pour l'État une charge sans compensation. (*Voy. ci-après pag. 17.*)

Indépendamment de son importance comme ligne de navigation, la Meuse, par cette seule circonstance que son cours, depuis la frontière de France jusqu'à celle de Hollande, s'étend sur le territoire de trois provinces, ne semble pas appartenir à cette catégorie de voies de communication que l'art. 218 de la loi fondamentale indiquait comme susceptibles d'être remises aux provinces, soit à cause d'un intérêt moins général, soit pour raison d'utilité ou de convenance, tirée de la chose même.

Les raisons d'utilité ou de convenance tirées de la chose même, veulent, au contraire, que les trois sections de la Meuse soient réunies sous une direction commune.

La Meuse entre les mains de l'État, pourrait, pour quelques années au moins, être constituée en service spécial. Un ingénieur qui ferait du régime de la rivière l'objet unique de ses méditations, et qui aurait l'occasion de l'étudier sur toute l'étendue de son cours, indiquerait certainement des améliorations auxquelles on ne songe pas aujourd'hui, ou que le morcellement de la rivière, sous le rapport administratif, rend impraticables.

Il importe d'ailleurs, dans l'intérêt de la rivière, que ses produits forment un fonds commun et que l'emploi en soit réglé d'après les besoins réels des diverses localités plutôt que d'après la circonscription des provinces.

Il est une dernière considération qui ne peut être indifférente à la Chambre, c'est que l'État peut reprendre la Meuse sans aggraver ses charges; c'est ce qui résulte des tableaux suivants :

Province de Namur.

Ce tableau donne, pour la série des années 1831—1838, l'indication des dépenses présumées d'après les budgets, des dépenses effectives et des recettes effectives.

ANNÉES.	DÉPENSES PRÉSUMÉES D'APRÈS LES BUDGETS.	DÉPENSES EFFECTIVES.	RECETTES.
1831	17,989 42	5,842 32	23,449 73
1832	15,873 02	15,504 54	18,837 91
1833	16,461 36	921 89	19,800 00
1834	20,000 00	19,463 56	22,600 00
1835	20,000 00	1,287 00	32,300 00
1836	20,000 00	16,432 81	34,750 00
1837	35,614 65	19,240 00	29,600 00
1838	41,480 00	293 33	(1) 29,500 00
Totaux.	187,418 45	78,985 45	210,837 64

(1) Recette présumée.

Il résulte de la comparaison des chiffres du tableau que, pour les huit années 1831—1838, les recettes se sont élevées dans la province de Namur à fr. 210,837 64
 Et les dépenses présumées à 187,418 45
 Différence fr. 23,419 19

La différence devient beaucoup plus considérable lorsque la comparaison s'établit entre les recettes et les dépenses effectives.

Recettes (comme ci-dessus) fr. 210,837 64
 Dépenses effectives 78,988 45
 Différence fr. 131,852 19

Il est à observer que des dépenses peuvent rester à faire sur les derniers exercices, et que, même en tenant compte de cette circonstance, on peut regarder comme certain que, pour les huit années, il y a un excédant de recettes sur les dépenses d'au moins fr. 100,000.

Province de Liège.

Le tableau qui suit donne des indications analogues aux indications déjà fournies pour la province de Namur, savoir :

Les dépenses présumées d'après les budgets, les dépenses effectives et les recettes effectives.

ANNÉES.	DÉPENSES PRÉSUMÉES D'APRÈS LES BUDGETS.	DÉPENSES EFFECTIVES.	RECETTES.
1831	31,915 34	10,829 22	15,827 66
1832	11,496 30	34,119 57	13,378 69
1833	17,488 75	31,498 23	24,625 00
1834	49,224 00	13,033 26	27,050 00
1835	36,031 43	10,360 00	28,826 00
1836	29,535 00	"	36,275 00
1837	23,000 00	"	34,350 00
1838	22,000 00	3,242 37	(1) 34,350 00
Totaux.	220,690 82	103,082 65	214,682 35

Pour les huit années 1831-1838, les recettes se sont donc élevées à . . fr. 214,682 35
 Et les dépenses présumées à 220,690 82

Excédant des dépenses présumées sur les recettes effectives. fr. 6,008 47

Mais, de même que pour la province de Namur, les dépenses effectives sont restées beaucoup

(1) Recette présumée.

au-dessous des dépenses présumées. Cette circonstance amène une différence en faveur de la province, de la manière suivante :

Recettes	fr.	214,682	35
Dépenses		103,082	67
	Différence.	fr.	111,599 70

DÉRIVATION DE LA MEUSE A LIÈGE.

La Meuse, dans la traversée de la ville de Liège, est dépourvue de chemins de halage sur la rive gauche, depuis le rivage des Croisiers jusqu'au quai d'Avroy.

Lorsque les bateaux sont parvenus un peu au-dessus du nouveau pont de la Boverie, les chevaux doivent gagner la rive droite et s'y maintenir jusques vers la Chapelle du Paradis, point où le halage est de nouveau transporté sur la rive gauche.

Les différentes manœuvres qu'exige cet état des rives du fleuve sont toujours fort difficiles et présentent, dans certains moments, de véritables dangers.

En 1825, des réclamations des bateliers signalèrent les inconvénients et les dangers résultant pour eux du défaut d'un halage convenable depuis le rivage des Croisiers jusqu'aux Augustins sur Avroy.

Ces plaintes furent reconnues fondées.

En conséquence, dès 1826, on dressa le plan d'un chemin de halage de 10 mètres de largeur, partant du rivage des Croisiers pour aboutir aux Augustins.

L'évaluation de la dépense était de fl. 40,114-91.

Mais bientôt on conçut l'idée de substituer à ce simple chemin de halage un quai propre en même temps à la circulation des voitures.

Le 11 juillet 1828, les États provinciaux offrirent de concourir à cette construction, à concurrence de la somme de fl. 40,114-91, à laquelle l'établissement du chemin de halage avait été estimé.

Cette offre fut acceptée par l'administration communale le 30 juillet 1829; il fut décidé qu'un quai de halage serait construit suivant le plan adopté par l'administration des ponts et chaussées. Le chiffre de l'estimation des travaux se trouva ainsi porté à fl. 140,000.

Mais la partie des travaux en amont du point où le pont de la Boverie a été construit, restait ajournée, ce qui permettait de restreindre à fl. 110.000 les sommes dont l'emploi était immédiatement nécessaire.

Sur ces fl. 110,000, fl. 40,000 devaient être fournis par la province et fl. 70,000 par l'administration communale.

Les événements de 1830 et d'autres causes peut-être suspendirent l'exécution de ces mesures.

En 1833, l'on demanda la concession de ponts destinés à relier la Boverie à la partie bâtie de la ville de Liège dans la direction de la rue de l'Université.

Le pont sur la Meuse fut construit et cette circonstance suggéra de nouvelles idées quant au quai de halage.

On conçut le projet de donner à ce quai 20 mètres de large sur 1,300 mètres de longueur, depuis le rivage de Cheravoie jusqu'aux Augustins; il devait être planté et servir de promenade et de moyen de circulation pour les voitures; on se proposait aussi de redresser le cours de la Meuse près des Augustins, de manière que le courant arrivât moins obliquement sur l'axe du nouveau pont et afin d'établir le parallélisme entre les deux rives.

La dépense de ces travaux, y compris les indemnités pour les terrains à entreprendre sur la rive droite, était estimée par l'architecte de la ville à fr. 400,000.

Mais, le 14 novembre 1835, le conseil communal adopta un nouveau plan, fondé sur

l'utilité qu'il y aurait à faire remonter le quai de halage jusques à un point en amont des Augustins, vis-à-vis la maison Bégasse.

La dépense présumée de l'exécution de ce nouveau plan s'élevait à fr. 676,000.

Eu égard aux sacrifices nouveaux qu'elle était dans la nécessité de supporter, la ville de Liège se crut fondée à réclamer de la province un nouveau subside de fr. 50,000.

La dépense de construction de fr. 676,000 devait être couverte par les moyens suivants :

1 ^o Le subside déjà accordé par la province.	fr. 84,899 27
2 ^o Le nouveau subside demandé sur les fonds provinciaux	50,000 00
3 ^o Le produit de la vente des terrains disponibles par suite du déplacement d'une partie du lit de la Meuse, évalué approximativement à	200,000 00
4 ^o Sur la partie réalisée d'un emprunt de fl. 300,000	60,000 00
5 ^o Sur la partie non réalisée du même emprunt	281,100 73

Somme égale fr. 676,000 00

Le plan fut soumis à l'examen du conseil des ponts et chaussées, qui reconnut la nécessité de porter l'épaisseur du mur de quai à sa base à 1^m,60, au lieu de l'épaisseur proposée de 1^m,30. Cette modification adoptée par le conseil communal, eut pour conséquence une nouvelle dépense additionnelle de fr. 24,000, ce qui porta le montant du devis estimatif à fr. 700,000.

La députation des États ne crut pas devoir accorder le nouveau subside de fr. 50,000, et laissa au conseil provincial le soin de statuer sur cette demande.

Ce nonobstant, le conseil communal persista dans le projet de mettre immédiatement les travaux en adjudication.

Il est à observer que, d'après les prévisions de cette époque, la dépense effective à charge de la ville ne devait pas excéder fr. 415,100-73, eu égard aux déductions à faire du prix total du chef du subside de fr. 84,899-27, déjà accordé par la province, et du produit de la vente des terrains disponibles, estimé à fr. 200,000.

Un arrêté royal du 30 avril 1836 décréta l'exécution des travaux.

Les travaux furent adjugés le 14 juillet 1836, au prix de fr. 680,000 ; ils devaient être commencés en 1837 et terminés en 1838.

Dans la session du conseil provincial de 1837, la demande d'un subside de fr. 50,000 fut reproduite dans l'intérêt de la ville de Liège. Le conseil allait s'en occuper, lorsque les travaux en cours d'exécution soulevèrent une foule de réclamations et de critiques.

La commission du conseil provincial, dans l'impossibilité où elle se trouvait d'apprécier convenablement les moyens produits pour l'attaque et la défense du projet, dut se borner à garder le silence, et provoqua officieusement une instruction nouvelle.

L'administration communale ne négligea pas un moyen qui se présenta pour elle de s'instruire. Elle saisit l'occasion où des hommes spéciaux étaient appelés à Liège pour examiner et constater l'état du nouveau pont de la Boverie.

Cette commission contesta le fait avancé par les bateliers, que les dangers de la navigation depuis la Chapelle du Paradis jusqu'en aval du pont de la Boverie, seraient plutôt augmentés que diminués par la construction du nouveau quai de halage; elle pensa au contraire que les constructions nouvelles, loin d'augmenter les dangers de la navigation, soit en descente, soit en remonte, les diminueraient d'une manière sensible.

Cependant une observation des pétitionnaires l'a frappée, à savoir, celle relative à l'impossibilité d'apercevoir le nouveau pont assez à temps pour se diriger de manière à le franchir avec sécurité en tous temps. Elle accueillit donc l'idée des mêmes pétitionnaires d'effectuer un redressement du lit de la Meuse, à partir du pont de la Boverie, en le dirigeant dans l'axe de celui-ci.

La confiance de la commission dans le résultat d'amélioration, limité, il est vrai, qu'elle attendait des travaux en cours d'exécution, ne fut pas partagée par les intéressés à la naviga-

tion ; ceux-ci signèrent un acte d'union pour s'opposer, par tous les moyens en leur pouvoir à l'exécution d'un projet, selon eux, plein de vices et source de dangers et d'incalculables préjudices. La discussion qui s'ensuivit semble avoir fixé l'opinion générale sur un point capital, celui de l'opportunité de la dérivation de la Meuse.

Ce système forme la base de plusieurs plans qui ont été présentés concurremment.

Le conseil communal de Liège ayant décidé, le 16 décembre 1837, que tous les plans, projets et propositions relatifs à la dérivation de la Meuse et au quai de halage, seraient adressés au gouvernement, pour être soumis par lui à l'examen d'une commission d'hommes spéciaux, le gouvernement jugea convenable de renvoyer l'affaire au conseil des ponts et chaussées.

Les projets dont ce conseil eut à s'occuper, étaient au nombre de cinq :

- 1° Projet rédigé par M. Chevron, architecte, le 7 novembre 1837 ;
- 2° Projet soumissionné par M. Van Keerberghen. le 16 septembre 1837 ;
- 3° Projet présenté par M. Franck, le 5 octobre 1837 ;
- 4° Projet présenté par le même auteur, le 14 octobre 1837 ;
- 5° Projet de MM. Renoz frères.

L'on croit utile de faire connaître l'opinion du conseil des ponts et chaussées sur ces divers projets.

Le tracé des rives de la Meuse, tel que l'indiquait le projet Chevron, parut satisfaire aux besoins de la navigation, moyennant quelques rectifications. Mais, à d'autres égards, il fut jugé laisser beaucoup à désirer ; notamment en ce qu'il exigerait une énorme dépense et laisserait entre la nouvelle rive et les quais actuels d'Avroy et de St-Jacques, une portion de terrain tellement vaste que plusieurs générations pourraient s'éteindre avant qu'elle ne fût couverte de bâtisses.

Le projet Van Keerberghen fut considéré comme devant offrir à la navigation les mêmes facilités, mais aussi comme présentant des inconvénients analogues sous le rapport de la dépense et de la trop grande étendue des terrains à la rive gauche de la Meuse.

Le projet Franck, du 5 octobre 1837, donna lieu à quelques observations, sous le rapport du tracé principalement.

Le projet du même auteur, du 14 octobre 1837, fut celui auquel le conseil donna la préférence, parce qu'il forme une courbe bien développée, que les embarcations parcourraient facilement, et ne présente pas l'inconvénient d'étendre les terrains à la rive gauche du fleuve au delà des limites que l'on peut considérer comme étant en rapport avec l'accroissement probable des bâtisses et de la population.

L'on a vu comment le cadre du projet s'est successivement agrandi.

En 1826, on ne voulait faire qu'un simple quai de halage de 10 mètres de largeur, estimé 40,000 florins.

Vint ensuite l'idée de rendre ce quai propre à la circulation des voitures, ce qui portait la dépense à 140,000 florins.

En 1833, après la concession du nouveau pont de la Boverie, l'on pensa qu'il fallait donner au nouveau quai 20 mètres de large sur 1,300 mètres de longueur, et le planter, pour lui donner le triple caractère de chemin de halage, de voie de circulation pour les voitures, et de promenade ; l'on se proposait aussi de redresser le cours de la Meuse près des Augustins.

En 1835, on adopta un nouveau plan, suivant lequel le nouveau quai se poursuivait jusques à un point en amont des Augustins.

On en est venu enfin au grand projet de la dérivation.

Quant à la dépense, elle s'est successivement élevée de 40,000 florins à 140,000 florins, puis à fr. 400,000, puis à fr. 726,000, pour l'avant-dernier projet.

Aujourd'hui des offres sont faites à la régence pour l'exécution de la dérivation, mais les

soumissionnaires les plus modérés demandent un prix de fr. 800,000, tout en se stipulant l'abandon des terrains qui deviendront disponibles par le déplacement du lit de la Meuse, et que la régence avait compris dans ses moyens de faire face à la dépense, en leur attribuant une valeur vénale de fr. 200,000.

La question du concours de la province, restée sans solution en 1837, a été de nouveau discutée dans la session du conseil provincial de 1838 ; et il a été décidé que la province accorderait un subside de fr. 30,000, payable sur le produit du droit de navigation, par quotités annuelles et successives de fr. 6,000, soit la somme totale en cinq années.

A la suite de cette décision du conseil provincial, la régence de Liège a pris son recours vers le gouvernement. Après avoir exposé, dans une pétition du 30 juillet, que la différence de dépense entre les travaux adjugés et ceux qui font l'objet du projet Franck, serait de fr. 274,000, elle a demandé le concours du gouvernement pour le montant de cette différence, déduction faite toutefois des fr. 30,000 votés en dernier lieu par le conseil provincial, c'est-à-dire pour une somme de fr. 244,000.

Pendant le ministre des travaux publics a acquis la certitude, dans une entrevue qu'il a eue à Liège avec la régence, que les travaux seraient assurés moyennant un subside du gouvernement de fr. 200,000, à payer par quarts d'année en année.

La question qui se présente est ainsi celle de savoir si un subside de fr. 200,000 sur les fonds du trésor, sera accordé pour la dérivation de la Meuse à Liège.

Des considérations d'un grand poids se présentent en faveur de la solution affirmative.

Il s'agit, en premier lieu, de l'amélioration d'une rivière de premier ordre ; c'est donc vers un résultat d'intérêt général, à certains égards, que tendront les efforts combinés de la ville, de la province et de l'État.

Passant de ces considérations à la question d'argent, on trouve, et les chiffres qui ont été posés le prouvent, que le sacrifice fait par l'État serait jusqu'à un certain point balancé par l'excédant du produit des recettes de navigation sur la dépense en travaux ordinaires dans les provinces de Liège et de Namur.

Enfin le gouvernement, comme chargé de l'entreprise des chemins de fer, doit vouloir que le quai de halage et la dérivation se fassent sur des dimensions telles, que l'on y trouve l'emplacement convenable pour une voie à ornières de fer.

Ici un engagement a été pris par le gouvernement et l'on doit vouloir qu'il soit rempli.

M. le ministre de l'intérieur, en déterminant, par son arrêté du 20 août 1836, le tracé du chemin de fer, depuis Ans jusqu'à Chaudfontaine, dans la vallée de la Vesdre, a chargé les ingénieurs de dresser et de soumettre à l'approbation de son département, le projet d'un embranchement s'étendant depuis le pont des Arches jusqu'à la station de la Neuville, *en longeant les quais de la Meuse.*

Cet arrêté qui a été immédiatement communiqué à la régence de Liège, emporte l'obligation de faire l'embranchement dont il s'agit.

SITUATION DE LA MEUSE DANS LA PROVINCE DE LIMBOURG.

Le gouvernement, dès 1834, a demandé aux autorités provinciales la collection des règlements qui ont régi les travaux de réparation exécutés aux rives de la Meuse jusqu'à la révolution de 1830.

Ces règlements sont les suivants :

- 1^o Arrêté du gouverneur du 22 octobre 1818, qui ordonne la publication des deux actes suivants ;
- 2^o L'arrêté du roi du 21 mars 1818 ;
- 3^o L'arrêté du ministre du 16 avril 1818 ;
- 4^o Circulaire du gouverneur du 24 décembre 1818, relative à l'exécution des deux arrêtés précédents ;

5° Arrêté du gouverneur, du 31 mars 1819, qui ordonne la publication de la circulaire suivante ;

6° Circulaire ministérielle, en date du 21 mars 1819, concernant les arrêtés des 21 mars et 16 avril 1818 (n° 2 et 3) ;

7° Circulaire de la députation des États du 18 février 1820, litt. P, réglant l'exécution de l'art. 7 de l'arrêté royal du 17 décembre 1819, n° 1 ;

8° Circulaire de la députation des États du 30 juillet 1821, litt. G, portant communication du principe adopté en assemblée générale des États provinciaux, et d'après lequel les travaux sont à la charge des communes ou des propriétaires intéressés, au marc le franc de leurs contributions directes ;

9° Circulaire de la députation du 9 décembre 1825, qui ordonne la publication de l'arrêté suivant ;

10° Arrêté royal du 13 novembre 1825, approbatif du règlement suivant ;

11° Règlement de la Meuse, arrêté en assemblée générale des États provinciaux, le 14 juillet 1825, en exécution de l'arrêté royal prémentionné du 17 décembre 1819.

Au nombre de ces dispositions, l'une des plus importantes est incontestablement celle qui a été prise par l'assemblée générale des États provinciaux dans sa session de 1821.

Elle porte « que tous les ouvrages défensifs quelconques seront à charge des communes riveraines et voisines de la Meuse. Qu'à défaut de ressources communales, elles y contribueront au marc le franc de leurs contributions directes, non compris les patentes, et proportionnellement au degré d'utilité que les ouvrages défensifs et d'entretien auront respectivement pour chaque commune ; *bien entendu que la province viendra au secours de celles dont les charges seraient trop considérables pour pouvoir les supporter seules, et ce au moyen des fonds provenant du revenu du droit de navigation, et des fonds spéciaux qui pourront être alloués dans la suite.* »

Les principes posés par les États étaient donc les suivants :

1° Obligation pour les communes riveraines et voisines de la Meuse, de pourvoir à l'exécution de tous les ouvrages définitifs ;

2° Pour le cas d'insuffisance des ressources communales, imposition des habitants, au marc le franc de leurs contributions directes, et proportionnellement au degré d'utilité des ouvrages pour la commune ;

3° Subside de la province sur le produit des droits de navigation, en faveur des communes dont les charges seraient trop considérables ;

4° Subsides extraordinaires à allouer sur d'autres ressources.

Cet ordre de choses nouveau a été régularisé par le règlement approuvé par arrêté royal du 13 novembre 1825 ; ce règlement a divisé la Meuse dans le Limbourg en 14 districts, sous le rapport de l'entretien de ses rives, et a institué, dans chaque district, un collège pour la surveillance des travaux. Les collèges de l'espèce, qui portaient le nom de collèges de Meuse, étaient spécialement chargés de réunir les propriétaires intéressés, à l'effet de construire, à frais communs et dans la proportion de l'intérêt de chacun, les ouvrages de défense jugés nécessaires.

Ce règlement a maintenu l'intervention de la province dans l'exécution des travaux à la Meuse. Il porte, art. 10, que, lorsque les travaux sont trop importants pour que la dépense en soit supportée par les communes ou les particuliers seuls, un subside pourra être accordé par les États provinciaux.

Lorsque le département de l'intérieur eut reçu, en 1834, communication des règlements qui constituent le régime des rives de la Meuse, son premier soin fut de s'enquérir jusqu'à quel point les règlements étaient observés et remplissaient le but qu'on s'était proposé d'atteindre.

Il adressa en conséquence à la députation des États la série de questions ci-après indiquée :

1° Si le règlement approuvé le 13 novembre 1825 est encore en vigueur; si les collèges continuent de remplir leurs fonctions et s'ils sont parvenus à former des associations de propriétaires ;

2° Dans le cas contraire, s'il a été fait des tentatives ou pris une résolution à l'effet de déterminer l'intérêt de chaque propriété à la défense des rives, et si des mesures de contrainte ont été proposées ou adoptées dans le but d'obtenir le concours de tous les intéressés ;

3° Jusqu'à quel point le règlement du 13 novembre 1825 a dérogé à la résolution de l'assemblée générale des États provinciaux, communiquée aux autorités locales par circulaire de la députation du 30 juillet 1821 et portant que les ouvrages défensifs quelconques seront à la charge des communes riveraines et voisines de la Meuse ; et, par suite, quelle a été l'exécution donnée jusqu'à ce jour à la résolution précitée ;

4° Quels sont les subsides accordés par la province, soit aux communes, soit aux collèges de Meuse.

Il semble utile de reproduire les réponses de l'autorité provinciale, ces renseignements étant très importants.

Les voici :

« 1^{re} question. Non, le règlement de 1825, relatif à la Meuse, n'est plus en vigueur, les » collèges sont dissous de fait et il n'existe plus d'associations volontaires de propriétaires.

« 2^o question. Depuis la résolution des États de 1821, l'assemblée générale s'est occupée, » toutes les années, de projets d'associations, tantôt forcées tantôt libres, et elle n'a jamais pu » obtenir de résultat. Une association forcée ne pouvait être imposée en ce qu'on est libre de » laisser dégrader sa propriété et on ne peut pas plus obliger un riverain de la Meuse à faire » des ouvrages de défense, qu'on ne peut forcer un habitant des pieds des montagnes à rebâtir » sa maison quand la neige et les torrents d'eau l'ont renversée.

« On a présenté des associations sous toutes les formes, aucune n'a réussi. On est tenté de » se demander comment il se fait qu'une assemblée de 60 membres, l'élite de la province, » n'ait pu parvenir, en dix années, à former une association libre ou forcée contre les enva- » hissements de la Meuse ; mais la non-réussite de ces projets est à expliquer, en ce que, pour » la première association, les intérêts sont tellement différents, qu'il est impossible que les » propriétaires puissent s'entendre; et, quant au second mode, que le droit imprescriptible de » propriété paraissait devoir supporter une atteinte en imposant une association.

« Et en effet, comment forcer quelqu'un à garantir sa propriété contre un élément naturel » qui n'est aucunement le fait de l'homme ? On pourrait objecter que l'administration peut » imposer des règlements dans l'intérêt de tous ; mais nous ne pensons pas que le principe » administratif puisse anéantir le droit civil au point de diminuer la valeur d'un bien-fonds » voisin. L'art. 164 de la loi fondamentale paraissait s'y opposer, et s'accordait, sous ce » rapport, avec toute l'étendue du droit de propriété d'user et d'abuser.

« A la 3^e question nous répondrons que le règlement de 1825 n'a pas dérogé à la résolution » des États de 1821 ; mais qu'on a constamment reculé devant son exécution qui a paru » impossible.

« A la 4^e question nous dirons que, depuis la suppression du droit de navigation, la province » n'a alloué aucun fonds pour subsidier des travaux aux rives. »

L'on voit par ces réponses que le règlement de 1825 instituant les collèges de Meuse, préposés à la surveillance des 14 districts, était resté sans application; que l'on avait constamment reculé devant son exécution qui avait paru impossible.

Quant aux difficultés d'une bonne organisation, on doit reconnaître qu'elles sont réelles. Mais il semble que la cause doit en être cherchée, plutôt dans des circonstances de fait, que dans les principes du droit de propriété. Les décrets de l'Empire sur les poldres, que la Constitution a expressément maintenus, obligent, par des considérations d'intérêt général, les propriétaires à se garantir contre les envahissements de la mer et des rivières, et affectent

les propriétés de cette nature, par privilège, au remboursement des travaux que le gouvernement exécute d'office pour le compte des propriétaires en défaut.

Ce qui est légalement possible à l'égard des polders, devrait aussi l'être à l'égard des riverains de la Meuse. Remarquons aussi que, si les principes ordinaires du droit de propriété pouvaient être invoqués dans la question des rives de la Meuse, le gouvernement devrait abandonner les travaux de défense aux soins exclusifs des riverains.

En principe, les obligations de l'État à l'égard des rivières navigables, se bornent à l'exécution des travaux reconnus nécessaires dans l'intérêt de la navigation; les mesures exclusivement destinées à assurer la conservation des propriétés riveraines, doivent lui être étrangères. Le Code civil déclare les fleuves et rivières dépendances du domaine public; mais à ce principe n'est pas attachée l'obligation d'empêcher toute déviation dans l'intérêt des riverains.

Dans le Limbourg, comme dans les autres provinces, les États provinciaux s'étaient trouvés subrogés aux droits et obligations de l'État à l'égard des rivières navigables, par l'effet de l'arrêté royal du 17 décembre 1819.

Jusqu'à la révolution de 1830, la Meuse, dans le Limbourg, produisait annuellement, en droits de navigation, une somme de fl. 20,000 environ.

Une adjudication des droits de navigation autorisée pour trois ans, c'est-à-dire pour les années 1828, 1829 et 1830, par arrêté royal du 6 septembre 1827, avait donné pour chaque année, les résultats suivants :

Bureau de St-Pierre.	fl. 9,700
Id. de Maeseyck	3,500
Id. de Ruremonde.	2,650
Id. de Venloo.	2,750
Id. de Well.	2,675
Total.	fl. 21,275

Ce produit était consacré en totalité aux travaux de la Meuse.

Les événements de 1830 eurent pour conséquence immédiate une stagnation complète de la navigation.

En 1833, lorsqu'à la suite des négociations de Zonhoven, la navigation reprit un peu d'activité, le gouvernement reconnut qu'en égard aux droits perçus par la Hollande à Maestricht, les droits établis au profit de la province deviendraient une charge trop pesante pour la navigation; il donna en conséquence l'instruction de faire cesser *provisoirement* toute perception de ce chef.

Il est résulté de cet ensemble de circonstances que, par le fait de la révolution d'abord, puis ensuite par une décision du gouvernement, la province de Limbourg n'a plus rien perçu sur la Meuse depuis 1830.

Privée des ressources qui devaient la couvrir de ses dépenses, elle cessa immédiatement de pourvoir à l'exécution des travaux, soit directement soit au moyen de subsides.

En 1833, les ouvrages défensifs se trouvaient dans une situation déplorable par suite de l'état d'abandon où ils avaient été laissés pendant plusieurs années; plusieurs communes étaient même menacées de destruction.

Les réclamations adressées à la Chambre par les intéressés directs et les demandes de fonds qui en furent la conséquence, soulevèrent la question de savoir à qui devait incomber l'entretien des rives de la Meuse.

Il était évident que les travaux ne pouvaient être à la charge de la province, à l'égard de laquelle la suspension du droit de navigation avait, de fait, mis à néant le régime établi par l'arrêté royal du 17 décembre 1819. C'est ce qui a engagé la législature à allouer annuellement des fonds à partir de 1833. Les allocations furent, pour 1833, de fr. 73,000 et, pour 1834, de fr. 50,000; mais, depuis 1835, il n'a plus été accordé par an que fr. 40,000, somme équivalente à peu près à ce que la recette des droits de navigation produisait avant 1830.

Il est encore à remarquer que l'État n'a pas été seul à faire des travaux à la Meuse. De 1833 à 1836, les travaux exécutés par les riverains s'élevaient déjà à fr. 128,770. Si l'on met cette somme en regard de celle de fr. 203,000, montant des allocations alors votées par les Chambres, l'on voit que les riverains ont fait une dépense de plus de la moitié de celle de l'État.

Ainsi ,

1° La perception du droit de navigation au profit de la province ayant cessé, l'État a remplacé la province dans l'obligation de fournir des subsides ;

2° Les riverains ont fait des travaux défensifs, mais sans qu'il y eût de véritable organisation.

L'État a supporté, depuis 1833, les charges de la Meuse dans le Limbourg, sans jouir des compensations qu'il aurait trouvées en administrant la rivière dans les provinces de Namur et de Liège.

RÉSUMÉ.

En 1819, le gouvernement s'est dessaisi de l'administration de nos trois rivières principales, l'Escaut, la Meuse et la Lys.

Chacune de ces rivières traverse plusieurs provinces : si chaque rivière était comprise dans une seule province (comme la Moselle dans le Luxembourg), l'unité du régime fluvial eût pu être conservée ; mais ce qui est indivisible par la force des choses a été divisé, et tout ensemble a disparu.

Chacune de ces rivières, soit par son origine, soit par son embouchure, met le pays en contact avec l'étranger ; souvent les relations internationales se trouvent compromises. Ce ne sont pas les provinces riveraines, c'est l'état belge qui, vis-à-vis des nations étrangères, répond de la bonne administration de l'Escaut et de la Meuse.

Chaque province a son point de vue, et il ne peut en être autrement : l'intérêt général a cessé de dominer.

Aucune amélioration n'a été tentée ; ces trois grandes voies navigables sont restées ce qu'elles étaient il y a vingt ans. Plusieurs ouvrages sont même dans un état de déperissement.

Non seulement aucun sacrifice n'a été fait, mais on s'est attaché à se procurer des bénéfices sur les revenus annuels. Chaque fois qu'un grand travail est devenu nécessaire, on s'est adressé au gouvernement pour le mettre à sa charge (1).

En reprenant l'administration de ces trois grandes communications fluviales, l'État ne méconnaît aucun droit, aucun intérêt : il use de la réserve qui avait été faite en 1819.

La reprise de ces rivières par l'État rétablit l'unité du régime fluvial.

Guidé par l'intérêt général, l'État ne s'arrêtera pas à des calculs de parcimonie ; il améliorera les rivières navigables, comme il améliore les autres moyens de communication.

Il ne méconnaîtra aucun intérêt privé, car ayant la vue de l'ensemble, il peut rechercher et concilier tous les droits : n'étant point exclusif lui-même, il ne permettra pas à ses agents de l'être.

Les revenus figurant au budget général comme les dépenses, l'État trouvera une compensation au moins dans l'ensemble du système.

(1) C'est ce qui est arrivé dans le Limbourg (voir ci-dessus, pag. 20). On se rappellera aussi les travaux du Forchu-Fossé, pour lesquels un crédit de fr. 80,000 a été accordé par la loi du 22 juillet 1834 (*Bulletin officiel*, n° 598). Ces travaux avaient pour objet d'arrêter les envahissements du bras de l'Ourthe connu sous le nom de Forchu-Fossé. Ces travaux, par leur nature, incombaient bien plutôt à la province et à la ville de Liège ; mais la province, la ville et même les propriétaires directement intéressés restaient dans l'inaction. Le gouvernement et les Chambres durent intervenir pour prévenir une catastrophe imminente : la jonction du Forchu-Fossé avec la branche navigable de l'Ourthe.

L'Escaut et la Meuse en traversant la Belgique, déterminent, en quelque sorte, la position géographique du pays ; la bonne administration de ces rivières est presque une question de dignité nationale.

Entreprendre les travaux d'amélioration, sans rentrer dans l'administration des rivières, c'est accepter la charge en se privant de toute compensation.

Compter sur les provinces pour des travaux d'amélioration que l'intérêt général commande seul, c'est se faire illusion.

Les travaux d'amélioration ne sont possibles que par l'État.

Ils ne sont possibles par l'État que s'il reprend en même temps la chose qu'il s'agit d'améliorer.

Bruxelles, le 10 décembre 1838.

Le Ministre des Travaux publics,

NOTHOMB.