

A

(N^o 138.)

Chambre des Représentans.

SÉANCE DU 16 MAI 1839.

*RAPPORT fait par M. LOUDE, au nom de la commission spéciale
du canal de Charleroi (1).*

MESSIEURS,

Près de quatre ans s'étaient écoulés depuis la présentation du projet de loi sur le rachat du canal de Charleroi, lorsque M. le Ministre des Travaux publics est venu vous en proposer la discussion immédiate.

Cette question était neuve alors pour la plupart des membres qui n'avaient pas siégé avec nous en 1834, et elle était trop compliquée pour que le souvenir en fût encore bien présent à la mémoire des autres; aussi la Chambre décida que la commission lui ferait un nouveau rapport, et c'est pour satisfaire à ses intentions d'une manière convenable, qu'elle adressa à M. le Ministre la demande de quelques renseignemens: elle le pria notamment de lui faire connaître les faits qui seraient venus modifier l'état des choses depuis le rapport de la commission, du 7 mai 1835.

La commission ne reçut pas de réponse à ce sujet, et ce n'est que par le rapport à la Chambre, imprimé il y a assez peu de jours, que nous avons pu connaître les renseignemens que nous avions réclamés en novembre dernier.

La Chambre trouvera sans doute qu'il y a quelque chose d'insolite dans cette manière de procéder, mais il paraît que tout devait être insolite dans cette affaire.

En effet, déjà avant que la Chambre n'eût abordé la discussion du rapport qui lui avait été fait par l'honorable M. Desmaizières, en mai 1835, M. le Ministre de l'Intérieur en essaya la réfutation dans un long mémoire qu'il présenta, un ans après, c'est-à-dire le 21 mars 1836.

Aujourd'hui qu'il résulte du rapport du Ministre des Travaux publics que des faits nouveaux, dont nous avons réclamé la connaissance, sont venus modifier essentiellement l'état des choses, la commission a dû nécessairement

(1) La commission était composée de MM. le comte *Coghen*, *Verdussen*, *De Puydt*, *Frison*, *Dechamps*, *Pirmez*, le chevalier *Du Bus (Bernard)*, *Kervyn* et *Zoude*, rapporteur.

aussi modifier son opinion ; mais avant d'en exposer les motifs , nous croyons devoir rappeler succinctement quels étaient ceux qui nous avaient décidés au rejet , dans notre premier rapport , rejet dans lequel nous eussions peut-être encore persisté , si , contrairement au contrat , on n'avait exécuté des travaux qui soumettent les charbons d'Houdeng au plus fort droit , ce qui a accru considérablement les bénéfices du concessionnaire , que le Gouvernement est appelé à recueillir par le rachat de la concession .

Messieurs , lorsque la commission , dans son premier rapport , avait attaqué un acte qu'un Ministre avait couvert de sa responsabilité , acte qu'on signalait à la nation comme contraire aux intérêts du Trésor , la commission se hâte de vous le dire , elle n'entendait nullement porter atteinte à la haute réputation de probité dont jouit ce Ministre , et ce que nous disons de lui , nous nous plaignons à le proclamer de tous ceux qui , depuis notre régénération politique , ont été appelés au timon des affaires .

Mais nous avons toujours cru de notre devoir de vous faire remarquer combien un agent , défenseur obligé de l'État , s'était souvent montré le représentant et l'avocat du concessionnaire .

Et pour légitimer ce que nous disons à cet égard , si nous n'avions pas eu d'autres motifs (1) , il eût suffi , sans doute , de la prétention que l'intérêt des versements partiels , faits au concessionnaire , était compris dans l'annuité de 280,000 flor. Nous n'insisterions plus sur ce point , depuis l'engagement pris à cet égard avec le concessionnaire , si les conséquences ne s'en reproduisaient dans plusieurs articles , et si nous n'y étions d'ailleurs conviés par une note au bas du rapport du 21 mars 1836 , pag. 26 .

Nous nous expliquerons donc sur ces intérêts . Par l'art. 1^{er} de sa convention avec le concessionnaire (2) . Le syndicat s'engage à faire une avance de 4 millions aux taux de 4 1/2 à courir *du jour du versement* .

L'art. 4 porte que le capital de 4 millions avec les intérêts , qui prendront cours 6 mois après l'ouverture du canal , seront remboursés par paiement de 280 mille florins .

Il est clair qu'il ne s'agit ici que du capital de 4 millions , lorsqu'il aura été versé en entier , et dont les intérêts prendront cours seulement 6 mois après l'ouverture du canal . Ce point de départ est rationnel , il est indépendant de la durée des travaux , de l'époque des versements des fonds , le calcul en est simple et clair .

Mais l'art. 1^{er} a exigé que les intérêts commenceraient à partir du jour du certificat des recettes , et l'art. 8 a stipulé que ces intérêts seraient réglés tous les ans en juin .

Quelle serait la valeur de ces articles 1 et 8 , si l'art. 4 avait compris les intérêts des versements partiels qui n'ont eu lieu et ne pouvaient avoir lieu qu'à des époques indéterminées , et moyennant une formalité préliminaire indispensable , celle de prouver par des certificats en due forme , que les fonds déjà payés (3) , avaient été employés à l'entreprise ? Et ce qui achève de prouver com-

(1) Rapport du 21 mars 1836 , pag. 59. — Rapport de M. Desmaizières , pp. 24 et 38 .

(2) Recueil des pièces diverses , pag. 51 .

(3) Art. 2 des clauses , recueil des pièces diverses , pag. 52 .

bien l'époque de ces versements était incertaine, c'est qu'au moment de la révolution, aux termes du contrat, les neuf dixièmes des travaux auraient dû être achevés, lorsque sept dixièmes seulement étaient à peu près terminés.

Cependant, quelque absurde qu'ait été la prétention des concessionnaires à cet égard, on a essayé de la justifier par divers calculs communiqués et retirés sous prétexte que la différence que présentaient les résultats provenait de l'erreur des copistes; mais ces différences prouvaient évidemment que l'opération était mauvaise; car, si une vérité est susceptible de démonstration, c'est par la voie mathématique qu'on doit l'obtenir: les chiffres posés de bonne foi sont en effet les plus irrécusables de toutes les preuves.

C'est ainsi que la commission ayant cru remarquer qu'une formule de l'ingénieur était vicieuse (1), elle le pria de vouloir s'en expliquer, et il trouva bientôt l'explication dans l'erreur du copiste: il s'agissait des plantations, dont le calcul du produit, à 30 cents par arbre au nombre prétendu de 40,000 ne présentait qu'un revenu annuel de 12,000 florins; pour répondre à l'observation de la commission sur la formule, on accusa le copiste et on porta ce revenu à 22,000; mais pour atteindre ce chiffre, il fallait aussi changer le revenu de chaque arbre, et on le porta à 55 cents, et comme cela pouvait paraître exagéré, on le borna à 50 cents, et avec les 5 cents excédant, on créa un nouveau revenu, celui de la raspe, à laquelle on donna ainsi une valeur annuelle de 2,000 florins, oubliant que dans un mémoire manuscrit communiqué à la commission, ce produit avait été compris dans celui des herbages et de la pêche. Nonobstant cette rectification, il s'est encore trouvé une différence de 437,000 florins (2), ce qui, dit l'ingénieur, est bien peu de chose vis-à-vis la chance certaine d'un tonnage, etc.

Mais il n'avait pas suffi d'exagérer le revenu des arbres, il fallait encore en exagérer le nombre.

Il y aura, dit l'ingénieur, page 34 du recueil, sur un développement de 60,000 mètres quatre rangs d'arbres, à la distance de 7 mètres, donc, dit-il, 35,000. Ce nombre, en supposant qu'il n'en eût manqué aucun par dégradation ou autrement, ne serait rigoureusement que de 34,285, dont le nombre rond devait être 34,000, mais on le fixa d'abord à 35,000, et dans un nouveau rapport du 5 décembre 1834, on n'hésita pas à le porter à 40,000.

Veillez le noter, lorsqu'on calculait les arbres au nombre de 35 mille, au produit annuel de 30 cents, leur valeur, au bout de 29 ans, était de 8 florins, mais arrivés à 40 mille, ces arbres n'en valaient plus que sept.

Nous suivrons brièvement M. l'ingénieur dans ses développemens, et nous commençons par le percement de la montagne, dont les frais extraordinaires sont portés à 381,120 florins, dans lesquels on a glissé, pour intérêts, une somme de fl. 42,237 50 cts, ce qui n'a été aperçu par la commission que sur la production des pièces qu'elle avait réclamées pour justifier la dépense du souterrain; et cependant, c'était sur les demandes du concessionnaire que le roi Guillaume avait consenti à faire pour cet objet une avance de 200 mille florins,

(1) Recueil, pag. 5 et 34.

(2) Rapport de M. Desmaizières, pag. 69.

et c'est de cette somme avancée par faveur qu'on vient avec assurance réclamer l'intérêt (1).

Il est vrai que dans son rapport du 21 mars 1836, pag. 119, M. le Ministre dit que la commission des ingénieurs n'avait pas mission de s'occuper de l'avance de 200 mille florins ; mais cette mission incombait à celui que le Ministre avait honoré de sa confiance.

2° Le bétonage, qui réussit à merveille, *coûta*, dit l'ingénieur dans son rapport du 5 décembre 1834, 120 mille florins. Cependant, le même dit ensuite qu'au 18 février 1836, la dépense n'était que de fl. 114,097 28 c^{ts} (2).

Nous passons sous silence les articles 3 et 4, quoique bien susceptibles d'observations, mais nous dirons un mot du 5^e, qui demande 20 mille florins pour intérêts et perte de matériaux.

Quant aux matériaux perdus par suite de la révolution, nous disons qu'attendu que la loi n'a pas encore prononcé sur les indemnités à accorder de ce chef, il ne doit rien être alloué pour l'enlèvement des matériaux.

Pour ce qui est des intérêts pour la non observance de la part de la Belgique du prêt de 4 millions, nous disons qu'il y a eu de la part des concessionnaires une inobservance autrement grave dans l'exécution des travaux ; en effet, aux termes du contrat, les neuf dixièmes auraient dû être achevés à l'époque de la révolution, et alors l'État n'aurait plus été débiteur que de 400,000 florins, tandis qu'il a dû en payer 1,100,000.

Enfin, les sommes réclamées sont presque toutes pour des travaux exécutés en plus ; mais il en est aussi qui avaient été prescrits et qui n'ont pas été exécutés, et lorsque, dans le cabinet de M. le Ministre, on demanda à l'ingénieur qu'elle était la somme de ces travaux, pour s'assurer s'il n'y avait pas lieu à quelque compensation, il n'hésita pas à répondre qu'il n'avait pas tenu de bordereau ; qu'il lui avait suffi de s'assurer que les travaux étaient bien faits.

On ne lui répliqua pas que l'art. 2 du contrat lui en faisait une obligation, on ne lui dit pas davantage que s'il avait en effet négligé de tenir ces notes, il aurait pu les puiser dans les registres que, conformément à l'art. 4, les concessionnaires devaient produire à l'ingénieur quand ils en seraient requis.

C'est ainsi qu'on a alloué une somme de 261,382 florins pour 130 hectares de terrain qui devaient être convertis en rigoles et bassins ; cependant, M. l'ingénieur convient qu'il n'en a été employé que vingt-sept, et, d'après une carte produite à la commission, il n'y en aurait eu que 18 et demi. Il y a donc de ce chef un bénéfice pour l'entrepreneur de plus de 200 mille florins ; il est vrai que ces étangs ont été remplacés par une machine à vapeur du coût de 20 mille florins, ce qui est plus économique. dit M. l'ingénieur : oui, à coup sûr, pour l'entrepreneur ; mais le bénéfice devait-il profiter à lui seul ?

D'ailleurs les articles 5 et 6 défendaient de s'écarter des conditions sans en avoir obtenu l'autorisation *spéciale*, et on ne voit pas qu'elle ait été demandée, et encore moins qu'elle ait été accordée.

(1) Dépêche de l'administrateur du Waterstaat, du 25 janvier 1830. — Rapport du 21 mars 1836, pag. 127. — Rapport de M. Desmaizières, pag. 5 et 15.

(2) Rapport du 21 mars 1836, pag. 123.

M. le Ministre dit qu'il n'y a avantage pour le concessionnaire que pour autant qu'on fasse abstraction des indemnités à payer aux usiniers (1).

Mais l'art. 11 des clauses dit que, si l'achat des terrains, indemnité des eaux, excèdent le montant des dépenses présumées, les entrepreneurs ne pourront, sous aucun prétexte, se prévaloir de ladite estimation pour prétendre quelque indemnité de ce chef (2).

On dit qu'il faut indemniser les entrepreneurs de la perte du débouché avec la Hollande, et on n'hésite pas à la porter à 80 mille tonneaux, lorsqu'on sait que Mous et Liège étaient presque exclusivement en possession de livrer à la Hollande, au moins pour les distilleries de Schiedam, où se faisaient les plus grandes consommations de charbon.

Les intérêts de l'État et des consommateurs, ont été bien autrement lésés dans la direction donnée aux embranchemens.

D'après l'art. 23 des conditions, les houilles embarquées à Arquenne, devaient payer fl. 1-70 cts., et celles embarquées à Ronquières, fl. 0-63 cts. seulement (3).

Or, le premier rivage, celui du haut droit, était pour les houilles de Charleroi et de Marimont, celui de Ronquière pour celles de Houdeng.

Qu'a-t-on fait? Les deux embranchemens ont été dirigés pour faire supporter à toutes les houilles le droit le plus élevé; et Houdeng qui, par la direction sur Ronquière, ne devait payer que fl. 0-63 cts., est condamné à supporter le droit le plus élevé, sur un tonnage évalué par M. l'ingénieur à 60 mille tonneaux, à 80 par les concessionnaires, et, d'après un rapport ministériel du 23 novembre 1836, ce calcul est établi sur 144 mille, et immédiatement après sur 180 mille tonneaux; c'est-à-dire, qu'en faisant arriver les houilles de Houdeng à Seneffe (4), on donne gratuitement aux concessionnaires, sans aucune compensation, un revenu annuel de 152,000 à 238,000 francs, ou de 342,837 francs, suivant que le tonnage sera de 80, de 144 ou de 180 mille tonneaux (5).

Il est vrai que les concessionnaires ont dit (6) que, si on ne faisait arriver à Seneffe les houilles qui pouvaient s'embarquer à Ronquière, on ruinerait le canal; mais ces conditions d'arrivage sont celles auxquelles ils se sont soumis en acceptant le contrat, et si le Gouvernement a consenti à y déroger, pourquoi le bénéfice exclusif est-il pour les entrepreneurs?

Mais, dit M. le Ministre (7), l'embarquement à Seneffe s'accorde aussi bien avec le contrat en vigueur: on pourrait dire mieux pour le profit du concessionnaire, plus mal pour le Trésor en cas de rachat, et toujours pour les consommateurs.

Cependant malgré une concession gratuite aussi élevée, après l'abandon d'une somme de 299,994 florins pour les terrains qui devaient être convertis

(1) Rapport du 21 mars 1836, pag. 21.

(2) Recueil des pièces diverses, pag. 16.

(3) Recueil des pièces, pag. 19.

(4) Rapport de M. Desmaizières, note au bas de la pag. 28.

(5) Rapport du 23 novembre 1836, note au bas de la pag. 9.

(6) Recueil des pièces, pag. 46.

(7) Rapport du 21 mars 1836, pag. 21.

en rigoles, etc.; et pour les travaux non exécutés, on vient invoquer la bonne foi, la probité nationale pour quelques travaux exécutés en sus des charges, et, lorsqu'il y a des bénéfices extra, on invoque le forfait et on n'hésite pas à avancer qu'une somme de 737 mille florins est à rembourser aux concessionnaires, malgré que, dans cette somme, se trouve comprise celle de 42 mille florins pour intérêts d'un capital que le roi Guillaume leur a avancé par faveur, et qui nous est présenté comme s'ils en avaient fait l'avance eux-mêmes; 8,000 florins pour perte de matériaux, auxquels ils n'ont pas droit, la loi n'ayant pas encore alloué d'indemnité pour les pertes occasionnés par la révolution, 12.000 florins pour intérêts d'un retard dont les entrepreneurs sont eux-mêmes les auteurs, et lorsque, de la part de l'État, il y aurait peut-être lieu de réclamer 700,000 florins pour défaut d'exécution des travaux dans les délais voulus. Malgré toutes ces considérations, on a alloué aux concessionnaires :

Toutes les recettes faites jusqu'au 1 ^{er} octobre 1834, montant à fl.	471,794
Et puis celles du 1 ^{er} octobre 1834 au 1 ^{er} janvier 1835, montant à	107,893
	579,687
Ce qui, ajouté à l'allocation de	737,000
fait la somme énorme de	fl. 1,316,687

Si nous y ajoutons le bénéfice de 30 p. %, qu'une personne distinguée et en position de bien connaître l'état réel des choses, a assuré à plusieurs de nous avoir été fait sur la construction (1), nous trouverions des indemnités, allocations et bénéfices, pour plus de deux millions et demi de florins, et c'est ici, Messieurs, que nous trouvons le véritable motif de l'empressement qu'avaient les concessionnaires de proposer le rachat de leur concession.

Mais on nous fait peur des tribunaux, et nous, pleins de confiance dans l'équité de leur jugement, nous leur eussions volontiers confié nos différends.

On a invoqué l'exemple de la Sambre canalisée : laissons reposer en paix la cendre des morts ; mais cette autorité peut-on bien l'invoquer, lorsqu'elle rappelle le triste souvenir d'un homme dont l'insigne négligence a forcé le Gouvernement au sacrifice dispendieux du rachat de la Sambre ?

On pourrait s'étonner qu'après un accroissement de produit, tel que celui que présentent les embranchemens réunis à Seneffe, et la perspective de revenus toujours croissant, les concessionnaires aient proposé ou consenti à l'abandon de leur concession.

M. l'ingénieur prend soin de vous en dire les raisons :

La société concessionnaire, dit-il, composée de personnes assez âgées, *pères de famille sans enfans*, préfère un moindre gain plus rapproché, à des rentrées plus profitables mais plus éloignées (2).

Nous avons cru, nous, à des motifs plus sérieux, et nous en trouvons d'abord dans la création du chemin de fer, et déjà M. le Ministre avait dit, qu'un chemin de fer sur Ronquière serait la ruine du canal (3).

(1) Rapport de M. Desmaizières, pag. 19.

(2) Recueil des pièces, pag. 9.

(3) Rapport du 21 mars 1836, pag. 2.

Nous les trouvions encore dans les nombreuses voies ouvertes à l'écoulement des houilles de Charleroi vers la France, par le canal de l'Oise, la Sambre canalisée, le chemin de fer d'entre Sambre et Meuse; nous les voyons encore dans les raisons qui ont déterminé le projet du chemin de fer de Sedan à Mézières; là, nous lisons qu'il fallait doter le pays (la France) des moyens de faire arriver les charbons de Liège et de Charleroi pour approvisionner à bon marché les nombreuses usines des Ardennes et de la Meuse.

Ajoutez à ces expéditions qui vont se faire vers la France, les consommations immenses qu'en font ces fournaies ardentes qui semblent dévorer tout le bassin de Charleroi.

Nous avons pensé que par le transport des produits de ces fourneaux et de tous les établissemens industriels de Charleroi, le canal pourrait être constamment alimenté; mais M. Vifquain nous a désabusés: il dit, en effet, dans son rapport sur le chemin de fer de Namur(1), que de Charleroi et de l'entre Sambre et Meuse, il pourrait s'expédier par le chemin de fer vers Bruxelles, Anvers et Liège, plus de 50,000 tonneaux des produits de hauts-fourneaux, forges, verreries, clouteries, etc. S'il en était ainsi, la navigation serait presque réduite aux houilles du centre.

Mais M. le Ministre des Travaux Publics, dans son rapport du 20 mars, pag. 4, dit que le tracé du chemin de fer, tel qu'il est indiqué sur la carte y annexée, se trouve être celui qui se prête le moins à une concurrence entre le chemin de fer et le canal, et M. Vifquain prouve à évidence, ajoute-il, pag. 180 de son rapport, que le canal de Charleroi n'entrera en partage avec aucune autre voie, et que d'ailleurs en aucun cas un chemin de fer ne pourra, pour les matières pondéreuses, entrer en concurrence avec un canal.

La commission demanderait volontiers à quelle des deux opinions de M. l'ingénieur elle doit se rapporter? Mais sans s'y arrêter, votre commission, considérant que, par la direction donnée aux embranchemens, les houilles de Houdeng feront toujours une des branches les plus importantes du revenu du canal;

Que, par sa direction sur Tubise, le chemin de fer ne peut lui présenter une concurrence de nature à en altérer le revenu;

Que le rétablissement de nos relations avec la Hollande, doit nécessairement apporter une amélioration notable dans ses produits;

Vu d'ailleurs l'état des recettes qui présente un accroissement successif et rapide de ses revenus;

Votre commission, à l'unanimité des membres présens, a l'honneur de vous proposer l'adoption du projet de rachat tel qu'il vous a été présenté par le Gouvernement.

Le Président-Rapporteur,

L. ZOUDE.

(1) Moniteur du 3 juin 1838, n° 154.