

SÉNAT DE BELGIQUE.

SÉANCE DU 19 NOVEMBRE 1851.

Rapport de la Commission des Travaux Publics chargée d'examiner le Projet de Loi relatif à l'exécution de divers travaux d'utilité publique.

(Voir les N° 250, 286, et son appendice, 292, 295, 294, 295, 297, 299, 300, 301, 303, 307, 309, 312, 317 et 318 de la Chambre des Représentants et le N° 141 du Sénat.)

Présents : MM. le Duc d'URSEL, Président ; FERD. SPITAELS, Vice-Président ;
DE RYCKMAN, le Baron DE CARTIER D'YVE, DE WOUTERS DE BOUCHOUT, ROBERT,
DE DORLODOT HOYOUN, le Baron DAMINET, Rapporteur.

MESSIEURS,

Chargé par votre troisième Commission du rapport sur l'important Projet des Travaux Publics, je vais avoir l'honneur de vous rendre compte d'une manière aussi succincte que possible, des objections et des observations auxquelles ce projet a donné lieu, me réservant de les développer plus longuement lors de la discussion que l'examen de ce Projet de Loi ne peut manquer de soulever dans le Sénat.

Votre Commission a pensé qu'il eût été plus sage, plus prudent peut-être, et de meilleure administration, de ne pas se lancer, au moment actuel, dans un ensemble de travaux nécessitant une somme aussi considérable. Elle comprend toutefois la difficulté de la position, elle apprécie à sa valeur les objections qui doivent naître du choc des intérêts divers ; mais elle croit que tout en déposant dans la loi le principe des travaux qui doivent contenter les diverses localités, il eût été préférable de ne point en décréter simultanément l'exécution et de faire, en plusieurs années, ce que l'on a cru devoir accumuler en une seule.

Le projet de loi qui nous occupe, comprend diverses catégories distinctes de travaux, savoir :

1° Les travaux à exécuter par les Compagnies concessionnaires existantes ou par celles à créer, sous la garantie d'un minimum d'intérêt de la part de l'État.

2° Les travaux à exécuter par voie de concession sans garantie de la part de l'État.

3° Les travaux à exécuter directement par l'État aux frais du Trésor, avec le concours des provinces, des communes et des particuliers.

L'art. 9 de la loi autorise en outre le Gouvernement à réduire les péages actuellement perçus sur le canal de Pommerœul à Antoing et sur l'Escaut, sans que, dans aucun cas, la réduction puisse excéder 60 p. c. pour le canal de Pommerœul et 50 p. c. pour l'Escaut.

Votre Commission croit devoir vous faire remarquer que cette disposition toute financière est intercalée dans une loi de Travaux Publics à laquelle elle est tout à fait étrangère; c'est mélanger, contrairement à la saine logique, des dispositions d'essence entièrement distinctes, des mesures financières et des projets de travaux. Votre Commission regrette ce mode d'action, il est de nature à rendre plus difficile la saine appréciation des faits, et à influencer sur les décisions, en liant dans un même projet et en rendant solidaires des intérêts tout à fait différents. Nous exposerons, lors de la discussion de cet article, quelles seront les conséquences financières de cette disposition.

Le principe de la garantie d'un minimum d'intérêt semble aussi avoir été appliqué d'une manière peu judicieuse. Il a été généralement admis jusqu'à présent, que cette garantie ne devait en quelque sorte constituer qu'une sécurité contre les jours mauvais, une sûreté que jamais l'intérêt stipulé ne ferait défaut aux capitaux engagés; mais il n'a jamais été entendu comme pouvant, de la part d'un Gouvernement, donner lieu à un service régulier d'intérêt; en un mot, c'est surtout une garantie morale, au premier chef.

Cette mesure a principalement pour but, dit l'honorable rapporteur de la section centrale, de reconstituer le crédit des compagnies, ébranlé par la crise politique de 1848. Nous examinerons, en parlant de chaque projet, jusqu'à quel point ce but peut être atteint; nous étudierons surtout la portée de la marche insolite qui a été suivie concernant les garanties accordées à des projets qui n'ont pas été étudiés et pour l'exécution desquels aucune compagnie n'est formée jusqu'à ce jour.

Votre Commission ne conteste pas les avantages que l'exécution de ces travaux procurera à la classe ouvrière et à certains producteurs industriels, mais elle s'est demandé si c'est réellement un bien de surexciter certaines productions et d'amener, par un trop grand développement de travaux entrepris simultanément dans presque toutes les Provinces, une hausse trop considérable dans le taux de la main d'œuvre, de nature à influencer, en se communiquant à d'autres branches, sur la prospérité agricole, commerciale et industrielle de la Belgique.

Une question de principe a été posée dans Votre Commission; bien que disposée à admettre la généralité des travaux proposés, elle doit déclarer ne pas pouvoir les considérer tous comme solidaires les uns des autres. Il serait inconcevable qu'on voulût lier ensemble des projets aussi distincts au point de vue de leur utilité, comme à celui de l'influence financière qu'ils peuvent exercer; c'est là un mode de procéder qui ne peut être admis, il est contraire au principe de la liberté d'appréciation, puisqu'il enchaîne l'un à l'autre et rend solidaires des projets de nature entièrement différente. Une observation s'est encore produite lors de la discussion générale relativement à l'obligation à imposer aux sociétés de restituer, dans les années de prospérité, les sommes déboursées par l'État du chef de la garantie d'un minimum d'intérêt. Votre

Commission a pensé qu'il devait être stipulé que lorsque celui-ci payerait pour compte des Compagnies, celles-ci devraient être tenues à restitution lorsque leur bénéfice net dépasserait 4 p. c. Il a cependant été admis qu'il pouvait exister des motifs de renoncer à cette juste prétention dans certains cas spéciaux ; nous traiterons donc cette prescription en parlant des diverses conventions auxquelles elle serait applicable.

Toutes les conventions annexées à l'exposé des motifs portent la stipulation expresse que celles-ci devaient être ratifiées par la législation dans le cours de la session dernière ; Votre Commission a donc demandé à M. le Ministre des Travaux Publics qu'elle avait appelé dans son sein, si elle pouvait continuer à considérer ces conventions comme valables et si les intéressés consentaient à se regarder encore comme engagés vis-à-vis du Gouvernement. M. le Ministre des Travaux Publics, qui assistait à la séance à la demande de la Commission, a répondu : « qu'en effet et en strict droit, les conventions » dont il s'agissait pouvaient être considérées comme nulles et non avenues, » mais qu'il avait l'assurance morale qu'elles seraient maintenues par les parties contractantes, parce que leur intérêt le leur commandait. Que les » compagnies qui se refuseraient à donner suite aux conventions qu'elles » avaient conclues avec le Gouvernement, retombaient, par cela même, sous » le régime des conventions antérieures et que, conséquemment, celui-ci se » trouvait en droit de sévir contre elles, de poursuivre leur déchéance et de » leur faire perdre ainsi les capitaux employés, jusqu'ici, aux divers travaux » faisant l'objet de ces conventions. Que quant à la compagnie du Luxembourg » entre autres, il avait lieu de croire que les versements se faisaient avec une » ponctualité toute particulière et qu'il y avait, par conséquent, lieu de » compter sur la persistance de cette compagnie dans la convention provisoire conclue avec le Gouvernement. »

Votre Commission s'est ralliée à ces explications.

Après cette discussion générale, votre troisième Commission a passé à l'examen des divers articles du Projet de loi.

Elle s'est d'abord occupée de la convention relative à l'Entre-Sambre et Meuse.

L'examen attentif que Votre Commission a fait de cet acte et des éléments de discussion que lui ont fournis les documents qu'elle avait à sa disposition, lui ont donné la conviction que l'intérêt de l'État se trouve ici sacrifié à des considérations tout-à-fait secondaires.

Pour quiconque a étudié cette affaire et les phases qu'elle a parcourues, il doit être démontré à la dernière évidence que la convention, telle qu'elle a été conclue par le Gouvernement, est contraire à son intérêt et à celui de l'arrondissement industriel, que cette voie ferrée doit desservir. En effet, M. le Ministre des Travaux Publics dit, page 3 : que la Compagnie avait, dans de premières propositions, demandé une garantie de 5 p. c. pendant dix ans sur la somme de 5 millions jugée nécessaire à l'achèvement de la ligne principale, moyennant être déchargée de l'obligation de construire des embranchements qui ne sont pas exécutés en ce moment.

Cette proposition a été remplacée par une convention portant la garantie à 50 ans tout en la réduisant à 4 p. c. et en l'affectant spécialement à la construction des embranchements.

C'est là méconnaître complètement le caractère de la loi du 6 mars 1845, qui définit clairement que le but principal était de relier *le bassin houiller de la Sambre à la Haute-Meuse à Vireux*. Cela est tellement exact que nous croyons devoir rappeler ici que le canal latéral à la Meuse de Liège à Maestricht a été construit *comme compensation* pour le tort que les charbons de Charleroy causeraient aux houillères de Liège, par suite de l'avantage que devait procurer aux premiers l'établissement du chemin de fer d'Entre-Sambre et Meuse.

Un autre motif, celui de l'intérêt bien entendu des concessionnaires, obligeait à persévérer dans cette voie. Les calculs et les appréciations qui ont été faits attribuaient au transport des charbons une très-grande influence, comme moyen de recette, par suite du double avantage que procurait leur transport comme élément de charge à l'aller, les minerais, les bois, les pierres et les produits des usines devant fournir les chargements en retour.

Il était donc de bonne administration de faire achever, au moins simultanément, la ligne principale et les embranchements qui en sont les corollaires, en affectant la garantie à l'ensemble de l'opération.

Votre Commission s'est en outre demandé s'il n'était pas nécessaire de modifier à l'art. 18 de la convention dont le libellé, excessivement large, permettrait à la compagnie de rester dans le *statu quo*, c'est-à-dire de se trouver à l'abri de toute déchéance par suite de force majeure ; le manque de fonds devant nécessairement constituer un cas de force majeure qu'il serait difficile de ne point reconnaître.

Un membre de la Commission présente une note renfermant une série d'observations dont il demande l'insertion au présent rapport.

Examen de la convention A, annexée au Projet de Loi des Travaux Publics.

« Sur l'art. 1^{er}. — Un membre a demandé qu'il soit formellement stipulé, » comme cela l'est dans la convention annexée à la Loi de concession, que » les villes de Philippeville, Florennes et Couvin seraient reliées au chemin » de fer de l'Entre-Sambre-et-Meuse.

» Sur l'art. 2. — Il a été observé par le même membre, que la Compagnie » ne pouvait, sans qu'il soit porté atteinte au droit de propriété et sans que le » but d'utilité publique soit méconnu, être autorisée *à priori* à apporter des » modifications au tracé. Ce tracé ayant été longuement et mûrement étudié, » est reconnu pour être celui qui réunit les conditions d'utilité publique.

» Ayant en outre servi de base à la Loi de concession, où il se trouve indiqué avec soin.

» Enfin, ayant été définitivement approuvé par le Gouvernement, après » que toutes les formalités légales et administratives eurent été observées.

» Sur l'art. 4. — Le même membre a fait remarquer que d'après la Loi et la » convention du 6 juin 1848, les embranchements devaient être terminés en » même temps que le tronc principal, au 31 décembre 1851, et que même la » Commission du Sénat avait, dans sa séance du 24 mai 1848, recommandé » à la sollicitude de M. le Ministre des Travaux Publics, l'achèvement immédiat des deux embranchements qui doivent relier Philippeville et Florennes » à la partie du chemin de fer maintenant en exploitation.

» Sur l'art. 18. — Le même membre persiste à penser qu'il faut supprimer l'art 18, qui annulerait les art. 15 et 16. Ceux-ci stipulant les garanties de l'exécution, au moyen de la déchéance, dans le cas où la Compagnie man-
 » querait encore à ses engagements. Ce droit de déclarer la déchéance, le
 » Gouvernement doit le conserver intact, ainsi que cela résulte, du reste, des
 » anciens contrats. En l'abandonnant, il compromettrait les intérêts du pays,
 » au profit de la Compagnie particulière.

» Ce membre propose donc d'autoriser le Gouvernement à traiter avec la
 » Compagnie du chemin de fer d'Entre-Sambre et Meuse sur les bases de la
 » convention provisoire du 1^{er} juillet 1851, sous les réserves suivantes :

» 1^o Que le 2^e § de l'art. 2 sera retranché, ou bien qu'il y sera ajouté : que
 » les changements au tracé du tronc principal et des embranchements ne
 » pourront être apportés, qu'après que l'enquête et les formalités voulues en
 » matière de *travaux publics et de concessions* auront été observées sur les
 » projets de changements, et que l'utilité publique de ceux-ci aura été légale-
 » ment reconnue et déclarée ;

» 2^o Que les travaux devront être repris sur tous les points le 1^{er} mars 1852,
 » et que les embranchements devront être construits simultanément avec le
 » tronc principal et terminés en même temps le 31 décembre 1854 ;

» 3^o Que l'art. 18 sera supprimé pour laisser aux art. 15 et 16 leur
 » portée. »

M. le Ministre des Travaux Publics a fait observer : « que la rédaction était
 » suffisante, qu'en présence des prescriptions de l'art. 4, il devenait inutile et
 » superflu de changer la rédaction de l'art. 18. Qu'en jurisprudence, les cas
 » de force majeure étaient parfaitement entendus et compris et que la société
 » ne pourrait faire admettre comme tel, le manque de capitaux qu'elle pre-
 » nait l'engagement de réunir ; que dans cette hypothèse, la société pourrait
 » évidemment être déclarée déchue de sa concession. »

Votre Commission, tout en maintenant les observations qu'elle a cru
 devoir faire, et qu'elle croit continuer à substituer, reconnaît que dans l'état
 actuel des choses, il convient de ne rien changer à la convention du 1^{er} juil-
 let 1851, et admettant les explications de M. le Ministre, elle accepte l'article.

Le chemin de fer du Luxembourg a ensuite occupé Votre Commission.

Une question de principe a été soulevée d'abord et il a été reconnu qu'en
 équité ainsi qu'au point de vue de certaines relations internationales et
 politiques, le chemin de fer de Namur à la frontière de France et du Grand-
 duché de Luxembourg devait être construit. Il ne restait plus alors à exami-
 ner que la nature de la convention provisoire conclue par le Gouvernement.

En admettant, en principe, la justice et la nécessité du rail-way du Luxem-
 bourg, votre Commission n'a pu reconnaître le même degré d'utilité à cer-
 tains embranchements situés dans cette province. Mais comme elle considère
 cette construction comme très-importante et qu'il pourrait s'élever des con-
 testations sur l'introduction de dispositions nouvelles dans la convention
 existante déjà périmée, votre Commission a purement et simplement adopté
 cette partie du Projet de Loi, tout en regrettant la facilité avec laquelle le
 Gouvernement a cru devoir maintenir des embranchements improductifs, sur
 lesquels l'État sera tenu à un service constant d'intérêt et qui deviendront,
 après les 50 ans révolus, une source de pertes pour la compagnie.

Au début de ce rapport, Votre Commission vous a entretenu de la restitution des intérêts payés pour compte des Compagnies par le Gouvernement ; elle vous a dit en même temps qu'elle admettait, toutefois, des exceptions au principe qu'elle posait. L'importance politique et commerciale du chemin de fer du Luxembourg semble militer en faveur de cette exception.

En ce qui concerne l'embranchement de Bastogne, M. le Ministre des Travaux Publics a fait remarquer « que le Gouvernement n'avait rien innové ; » que cet embranchement faisait partie de l'ancienne concession, qu'il l'avait » maintenu et que la Société n'ayant pas réclamé contre son exécution, il n'y » avait pas lieu de l'en dispenser. »

Le Chemin de fer de la Flandre occidentale formant le complément de l'art. 1^{er} de la loi, est examiné ensuite par Votre Commission. Elle a eu peine à comprendre la marche adoptée par le Gouvernement dans cette affaire. Ce n'est point ici seulement, une garantie d'intérêt sur un capital à dépenser pour l'exécution de nouvelles communications, c'est une garantie affectée à une opération existante et contractée sous l'empire de conditions toutes différentes.

M. le Ministre des Travaux Publics dit : « qu'en effet, la position faite au » chemin de fer de la Flandre occidentale est exceptionnelle, que cela provient » surtout du mauvais résultat donné par la section actuellement en exploitation et qui n'a produit aux actionnaires qu'un intérêt très-minime, un » et demi pour cent environ. Que dans cet état de choses, il était impossible » de penser à obtenir de nouveaux sacrifices de la part des actionnaires ou » d'attirer des capitaux étrangers. Qu'il devait même déclarer que, depuis » le vote de la Chambre, le directeur de la Compagnie était venu l'informer » que la convention ne serait acceptée par elle qu'en divisant sur les deux » embranchements à construire, la somme de 400,000 francs garantie par » l'État. Que ce changement, du reste, ne saurait lui être préjudiciable, » puisque, d'après ce système, la garantie de 200,000 francs accordée spécialement à la section d'Ypres, ne serait que nominale et que l'état n'aurait » probablement rien à payer de ce chef. Que, quant aux autres 200,000 fr., » les produits de la section de Thielt seraient tels qu'ici encore, le Gouvernement n'aurait qu'à combler une différence qui diminuerait à mesure que » la section grandirait en importance et en trafic. »

Ces explications ayant paru satisfaisantes à Votre Commission, elle a admis cette disposition de la loi.

L'art. 2 de la loi qui ne concerne que la concession du canal de jonction de l'Escaut à la Lys n'a donné lieu qu'à peu d'observations. Le canal projeté améliore sensiblement une partie importante de notre navigation intérieure, les bateaux en destination de Courtray sont obligés de descendre l'Escaut jusqu'à Gand et de remonter ensuite la Lys dont la navigation est souvent difficile lors des fortes eaux. Le produit net garanti représentant exactement 4 p. c. du capital nécessaire, Votre Commission a adopté cette disposition de la loi.

Dans la partie concernant la discussion générale, Votre Commission a exprimé l'opinion qu'il eût fallu insérer dans toutes les conventions intervenues avec les différents demandeurs en concession, une disposition stipulant que si l'État était tenu à des versements du chef de la garantie d'un minimum

d'intérêt, les Compagnies qui profiteraient de cette disposition seraient obligées de restituer les paiements faits pour leur compte, quand, dans des années postérieures, leurs bénéfices s'élèveraient à une somme supérieure à celle nécessaire au service des intérêts et à un amortissement à déterminer, soit par exemple 1 p. c. Votre Commission a exprimé le vœu qu'il soit tenu compte de cette disposition dans les conventions à intervenir, d'après le libellé de l'art. 5, en ce qui concerne le Litt. C, et de l'art. 4 du Projet qui autorise le Gouvernement à contracter avec les Compagnies qui se présenteront :

- 1° Pour le chemin de Fexhe ou d'Ans à Tongres ;
- 2° Pour celui d'Audenaerde à Deynze ou Gand ;
- 3° Pour l'embranchement destiné à relier Dinant ;
- 4° Pour celui destiné à relier le bassin de Charleroy à Louvain.

Ces sociétés n'existent pas et le Gouvernement est encore dans son entier et libre conséquemment de prescrire telle disposition qu'il croira utile aux intérêts du Trésor.

M. le Ministre consulté sur ce point, fait connaître à Votre Commission :
« qu'il tiendra compte du vœu qu'elle vient d'exprimer autant que faire se
« pourra, et qu'il tâchera d'obtenir l'insertion de cette clause dans les con-
« ventions qu'il serait dans le cas de conclure, par suite des dispositions de
« l'art. 4 du Projet de loi. »

L'art. 5 du Projet de Loi se rapporte au chemin de la vallée de la Dendre, d'Ath à Lokeren et de Bruxelles à Gand.

Cette convention basée sur un système entièrement nouveau, a donné lieu à une longue discussion au sein de la section centrale de la Chambre des Représentants; des explications assez complètes ont été fournies par M. le Ministre des Travaux Publics sur toutes les questions soulevées; nous renvoyons les membres qui voudront s'édifier sur ces détails, au rapport de l'honorable M. Veydt; ce serait allonger notre travail outre mesure que de les discuter ici. Cette concession n'entraînant, du reste, l'État dans aucune garantie, Votre Commission se borne à exprimer le vœu que les travaux de cette ligne puissent s'exécuter; il y aurait une injustice à priver un arrondissement aussi important que celui d'Alost, d'une communication par voie ferrée, si nécessaire au développement de son commerce, de son industrie et au bien-être de sa nombreuse population.

L'art. 6 contient des dispositions destinées à sauvegarder les intérêts de l'État, vis-à-vis de la compagnie dont nous venons de nous occuper; aucune observation n'a été faite sur les prescriptions nouvelles qui ont été introduites dans le projet de convention par la Chambre des Représentants.

L'art. 7 a pour but d'autoriser le Gouvernement à concéder une branche de chemin de fer prenant naissance à la voie ferrée de Manage à Mons et aboutissant à la Sambre vers Erquelines.

Cette concession n'entraîne le Gouvernement dans aucune dépense; son intervention se bornera aux prescriptions à imposer dans l'intérêt de notre système général de transport. Aucune objection n'a été faite par Votre Commission sur cet art. du projet; elle recommande seulement au Gouvernement le dépôt d'un cautionnement suffisant pour en garantir l'exécution.

L'art. 8 renferme tous les travaux à exécuter par l'État avec le concours des provinces, des communes ou des particuliers ; il comprend :

1° (A) Le prolongement du canal de la Meuse à l'Escaut.

La jonction de la Meuse à l'Escaut a occupé depuis longtemps le Gouvernement et la législature ; cette navigation existe même, mais d'une manière si incomplète qu'elle n'a guère atteint, jusqu'ici, le but que l'on s'était proposé. En effet, dans l'état actuel des choses, deux sections de cette ligne de navigation ont déjà été construites : l'une prenant naissance au canal de Maestricht et aboutissant à la Pierre-Bleue, l'autre se terminant à la 6^e écluse de la petite Nethe canalisée à 2000 mètres environ de la ville d'Herenthals.

A partir de ce point, la communication avec l'Escaut a lieu par la petite Nethe canalisée, par la Nethe inférieure et par le Rupel qui se jette dans l'Escaut.

Il importe de faire remarquer ici que, dans la construction des deux premières sections du canal de la Campine, on s'est réservé la possibilité de porter le tirant d'eau de 1^m, 65 à 2^m, 10. Les écluses projetées d'abord pour un passage de 3^m, ont été construites sur 5^m, 20. Il y a donc possibilité de porter aisément le tirant d'eau de cette voie navigable à 2^m, 10 qui se trouve être celui du canal latéral de la Meuse à Maestricht.

Pour compléter ce système de navigation pour lequel des sommes importantes ont déjà été dépensées, il y a deux moyens : celui qui consiste à améliorer la navigation des deux Nethes et du Rupel, de manière à mettre leurs tirants d'eau en rapport avec celui du canal latéral à la Meuse et du canal de la Campine, ou bien la construction d'une 3^e section de ce canal allant d'Herenthals à Anvers.

C'est à ce projet que le Gouvernement a donné la préférence, et il faut bien reconnaître qu'après les dépenses qui ont été faites, c'est le seul rationnel, le seul qui puisse rendre productif le canal de la Campine, assurer d'une manière stable et régulière la communication entre la Meuse et l'Escaut. Votre Commission espère que le Gouvernement aura fait examiner soigneusement les devis de cette section de canal et que nous ne verrons point se renouveler, à cette occasion, les mécomptes du canal latéral à la Meuse.

2° (B) *Travaux de la Meuse.*

Ce paragraphe de l'art. 8 comprend deux objets entièrement distincts : d'une part, la dérivation destinée à mettre la ville de Liège à l'abri des inondations ; d'autre part, les travaux nécessaires pour donner à la navigation de la Meuse un tirant d'eau franc de 2^m10, depuis Chokier jusqu'au canal latéral de Liège à Maestricht. Vous connaissez tous le travail de M. l'ingénieur en chef Kummer, il a été distribué aux Chambres en 1848. C'est à ce système que le Gouvernement a donné la préférence ; il comprend, en effet, et la dérivation de la Meuse et la canalisation de cette rivière jusqu'à Chokier.

Votre Commission, mue par le désir de hâter la présentation de son travail, n'entrera point dans la discussion de détails de ces travaux ; elle se bornera à vous en indiquer les principaux avantages.

Le canal latéral à la Meuse a été construit dans le but de rendre au bassin houiller de Liège, le débouché de la Hollande qu'il a perdu par les événe-

ments de 1850 et par suite de l'admission des charbons anglais et de la Roer, sur le même pied que ceux de notre pays. Ce travail, tel qu'il est établi aujourd'hui, ne permet l'accès du marché hollandais qu'à une partie du bassin houiller ; tous les charbonnages situés en amont de la ville en sont exclus par suite du transbordement, conséquence du petit tirant d'eau de la Meuse comparé à celui du canal latéral qui est de 2 mètres 10 centimètres.

L'industrie charbonnière n'est, du reste, pas la seule qui soit intéressée à ce que le tirant d'eau du canal soit étendu à la Meuse jusqu'à Chokier ; toutes les autres industries si nombreuses et si importantes du bassin de Liège proprement dit et de l'Ourthe, sont appelées à en profiter. Lors de l'achèvement de la troisième et dernière section du canal de la Campine, la canalisation de la Meuse augmentera nécessairement les produits de celui-ci ; elle viendra ainsi compenser, en partie, par un surcroît de revenus nouveaux, la dépense qu'elle occasionne au trésor.

Le rapport du conseil des ponts-et-chaussées sur le projet de M. Kummer, a laissé dans l'esprit de Votre Commission un doute qu'elle a voulu éclaircir ; en effet, ce rapport, tout en concluant à l'adoption du projet de cet ingénieur s'exprime d'une manière dubitative sur l'efficacité et la possibilité d'établir convenablement des barrages mobiles dans la Meuse par suite des graviers que ce fleuve charrie.

Une autre objection a été soulevée par plusieurs membres de la Commission. L'efficacité de la dérivation a été contestée et l'on a demandé à M. le Ministre des Travaux Publics si l'on avait la certitude que les travaux projetés mettraient réellement la ville de Liège à l'abri des inondations.

M. le Ministre répond que « la nature des travaux projetés ne peut laisser » aucun doute sur leur efficacité au point de vue de l'écoulement des eaux. Le » projet de l'ingénieur en chef Kummer a reçu l'assentiment des hommes compétents auxquels il a été soumis.

» Cependant, on comprendra sans peine, que si des circonstances tout-à- » fait exceptionnelles amenaient des crues subites des eaux de la Meuse, il » serait difficile de répondre dans un cas semblable, que la ville serait entièrement préservée d'une inondation ; mais il faut reconnaître que, dans cette » occurrence même, les nouveaux travaux atténueraient singulièrement les » effets des crues et en abrégeraient la durée. »

Votre Commission, après avoir mûrement examiné et pesé toutes les considérations qui ont été présentées, adopte, par sept voix et une abstention, le n° 2 de l'art. 8. Les membres qui ont accepté le n° 2 litt. A, entendent limiter au chiffre de huit millions les travaux repris audit numéro.

Le n° 3 comprend la construction d'un canal destiné à mettre en communication la ville de Hasselt et le Demer avec le canal de la Meuse à l'Escaut.

L'utilité du canal de la Campine n'a été contestée par personne. La section, destinée à relier Hasselt au canal de la Meuse, en est en quelque sorte un corollaire. Cet article a donné lieu à peu d'observations dans le sein de Votre Commission qui l'a admis. Deux membres expriment le vœu, manifesté également du reste en section centrale, de relier aussi la ville de Diest au canal de jonction de la Meuse à l'Escaut ; M. le Ministre, présent à la séance, donne l'assurance que le Gouvernement fera hâter l'étude complète de ce projet.

Le n° 4 a pour but le canal de Deynze à la mer du Nord. Tous, vous savez que des sommes importantes ont été dépensées depuis quelques années, afin de créer cette communication. Dans l'état actuel des choses et de l'avis même du conseil des ponts et chaussées, il est presque impossible de se prononcer, en ce moment, sur ce qu'il y aura à faire de plus convenable pour compléter l'éboulement des eaux des Flandres vers la mer et pour nous affranchir du tribut payé à la Hollande du chef du parcours que nous faisons sur ses eaux. Le crédit demandé a, pour ainsi dire, été voté afin d'assurer à cette partie du pays, les fonds nécessaires pour l'achèvement d'un travail reconnu important par tout le monde. Votre Commission, après avoir entendu M. le Ministre des Travaux Publics, a adopté ce crédit en recommandant au Gouvernement l'étude la plus complète possible des différents projets soumis à son appréciation, surtout celui concernant le canal de Gand à Bruges ayant pour but de faire de cette voie navigable un canal maritime dont les avantages ne sauraient être contestés.

Le n° 5 est destiné à pourvoir à l'approfondissement du canal de Gand à Bruges; il n'a donné lieu à aucune observation. Il serait regrettable de voir envaser l'un des plus beaux canaux du pays.

Le n° 6 porte l'allocation d'un crédit pour l'amélioration de l'écoulement des eaux de l'Escaut. Depuis plusieurs années des inondations fréquentes ont lieu et causent les plus grands préjudices à l'agriculture, au commerce et à la navigation. La ville de Gand a été également atteinte par ce fléau. Des dépenses importantes ont déjà été faites dans ce but, Votre Commission en reconnaît l'utilité et elle comprend que dans un ensemble de travaux publics aussi complet que celui soumis à vos délibérations, il fallait nécessairement placer un crédit indispensable à l'amélioration des intérêts froissés par l'état des choses actuel.

Le N° 7 consacré aux ports et côtes, n'a soulevé aucune observation.

Le N° 8 est destiné à améliorer l'écoulement des eaux de la Sambre dans les provinces de Namur et du Hainaut. Depuis la construction du chemin de fer de Bruxelles à Namur, le régime des eaux de cette rivière a été altéré par l'établissement de ponts nombreux qui entravent la circulation des eaux et dont plusieurs se sont écroulés lors de la grande crue de 1850; tout le littoral de la rivière en aval de Marchienne, a, depuis longtemps, réclamé instamment contre cet état de choses.

Cet article n'a pas été contesté, il est adopté.

Le crédit compris dans le n° 9, est destiné à l'élargissement des huit dernières écluses du canal de Charleroy vers la Sambre. Vous n'ignorez pas qu'une partie du bassin houiller de Charleroy n'a actuellement d'accès vers la Sambre canalisée pour les charbons qu'il produit, que par le canal de Charleroy dont la section réduite oblige à un transbordement pour les charbons destinés à la France. C'est ici un acte de justice et d'équité que de rendre accessible à tous, une voie navigable dont une partie des producteurs jouissait seule jusqu'à présent. Ce crédit a été admis.

Le n° 10 comprend un crédit de 500,000 fr. pour la construction d'un embranchement de chemin de fer destiné à relier la ville de Lierre au réseau de l'État. Les motifs donnés par le Gouvernement à la Section Centrale de la Chambre des Représentants, ont paru suffisants à Votre Commission; elle a adopté le crédit formant ce numéro.

Le n° 11 a pour but l'extension du matériel d'exploitation du chemin de fer de l'État et le doublement des voies. D'après les explications qui ont été données, la somme faisant l'objet de ce n°, sera presque entièrement employée au matériel. La nécessité de l'augmentation de celui-ci est un fait qui ne peut être aujourd'hui contesté par personne. Pour quiconque s'est occupé de la question d'exploitation des voies ferrées, il est hors de doute qu'un matériel suffisant, et en rapport avec le trafic qui s'opère sur un chemin de fer, est un élément de succès.

L'honorable M. Rolin, qui a rempli, pendant près de 3 ans, les fonctions de Ministre des Travaux Publics, était si convaincu de cette nécessité, qu'il avait présenté à la Chambre un amendement tendant à élever ce crédit à fr. 5 millions. La Chambre n'ayant pas admis ce chiffre, malgré les excellentes raisons données à l'appui par l'auteur de l'amendement, a maintenu celui pétitionné par le Gouvernement qui est également approuvé par Votre Commission.

Le n° 12 alloue un crédit pour la construction de prisons.

Cette allocation a été admise par la section centrale, sur l'assurance donnée par M. le Ministre de la Justice que ce crédit extraordinaire était indispensable même au point de vue des réparations à faire aux anciennes prisons; la question du système cellulaire ayant été ajournée. Votre Commission a admis ce crédit avec la même réserve.

Les n° 13 et 14 ont pour but des travaux d'amélioration à la Dendre, à la Senne, à l'Yser et aux deux Nèthes. La navigation de la Dendre laisse beaucoup à désirer et des travaux de quelque importance sont indispensables, non-seulement au point de vue de son amélioration, mais encore à celui du maintien de cette voie navigable. Depuis longtemps des réclamations ont été faites par les intéressés et la nécessité de ces travaux a été reconnue.

Quant aux subsides à donner aux provinces et aux communes pour l'amélioration de la Senne, de l'Yser et des deux Nèthes non reprises par l'État, ils ne constitueront qu'une partie de la dépense nécessaire au régime de ces eaux pour prévenir de fréquentes inondations préjudiciables surtout à l'agriculture et aux riverains de ces cours d'eau.

Votre Commission a admis ces allocations.

L'art 9 a pour but d'autoriser le Gouvernement à réduire les péages sur le canal de Pommerœul à Antoing et sur l'Escaut, dans des proportions que nous avons indiquées au commencement de ce rapport. Votre Commission a déjà eu l'occasion de vous faire remarquer combien il était illogique d'intercaler dans une loi de travaux publics, une disposition purement financière.

Vous savez combien la question des péages a déjà soulevé de débats dans les deux Chambres. C'est qu'il est, en effet, impossible d'y toucher sans surexciter à l'instant les intérêts locaux. La mesure que le Gouvernement vous propose aura de nouveau ce résultat, et vous devez vous attendre à voir surgir, dans un délai plus ou moins rapproché, de nouvelles réclamations émanant d'autres bassins producteurs.

C'est que le système d'équilibre, mis en avant par le Gouvernement, ne peut être raisonnablement justifié; c'est qu'il est impossible d'admettre qu'il faille faire arriver à un point déterminé et au même taux les produits d'un bassin en leur faisant parcourir une distance double et triple d'un autre; il y a, au surplus, contradiction flagrante dans les principes du Gouvernement en

matière de commerce et en matière de transport. D'une part, il déclare vouloir le progrès et l'établissement graduel de droits protecteurs exorbitants; d'un autre côté, il prétend parquer l'industrie nationale et assigner à chacun une part dans la consommation intérieure, non en raison de la position topographique, du prix, de la qualité, des besoins des consommateurs, mais d'après les exigences de telle ou telle classe de producteurs qui voient un débouché se restreindre ou leur échapper, par suite de la libre concurrence industrielle, qui attribue à chacun la place qui lui revient en raison de son habileté, de sa situation et de son activité.

Votre Commission regrette que cette question de réduction de péages se produise incidemment; elle insiste vivement auprès de M. le Ministre des Travaux Publics pour que la question de l'égalité de péages par tonne et par lieue soit étudiée le plus promptement possible.

Un membre exprime l'opinion que, par ce système, il y aurait lieu, tout en laissant à chacun les avantages de sa position, de maintenir au budget des voies et moyens, le chiffre important produit par les péages. Il est convaincu que le mode de péage par tonne et par lieue, seul rationnel du reste, ferait cesser ces réclamations incessantes qui se traduisent toujours en une réduction dans les voies et moyens, et sont ainsi une cause constante de déficit auquel il faut ensuite pourvoir par des impôts nouveaux. Il déclare que les intérêts de l'arrondissement qu'il représente sont trop profondément lésés pour qu'il puisse donner l'approbation à cette mesure.

Un autre membre déclare se rallier à cette opinion.

« M. le Ministre des Travaux Publics expose les raisons qui ont porté le
« Gouvernement à proposer une réduction sur les péages du canal de Pom-
« merœul à Antoing; ces raisons, du reste; sont développées d'une manière
« étendue dans l'exposé des motifs du projet de loi des travaux publics. Elles
« sont puisées dans un esprit d'équité et de justice distributive.

« Le bassin houiller du couchant de Mons avait des titres à l'obtention
« d'une compensation, en présence de l'impossibilité où le Gouvernement se
« trouvait d'accorder un appui à la concession d'un canal de Jemmapes à
« Alost, par une garantie d'intérêt. On a considéré notamment un abais-
« sement de péage comme avantageux aux établissements du Couchant. »

Statuant sur ce point, la majorité de Votre Commission se résigne à l'adoption de ce numéro par 5 voix contre 2 et une abstention.

L'art. 10 porte l'autorisation d'acceptation des offres faites par le Conseil Provincial et par la ville de Liège, de concourir à l'exécution des travaux à entreprendre dans la vallée de la Meuse pour une somme de fr. 1,570,000. Cet article n'a suscité aucune discussion et a été adopté par Votre Commission.

L'art. 11 est un corollaire des dispositions de l'art. 8; il contient l'autorisation pour le gouvernement de contracter un emprunt de 26,000,000 de fr., pour couvrir des dépenses autorisées par l'article précité. Votre Commission ne peut que recommander au Gouvernement de vouer tous ses soins à ce que cet emprunt soit fait dans des conditions avantageuses au pays.

L'art. 12 comprend un crédit ayant pour but les travaux d'hygiène publique et la construction et l'ameublement d'écoles. Ces crédits seront rattachés aux budgets de 1852, 1853 et 1854. Votre Commission recommande au Gouver-

(13)

nement de ne disposer de ces sommes que moyennant l'intervention des localités où elles seront employées; il est juste que celles-ci interviennent dans une dépense qui doit tourner entièrement à leur profit.

Votre Commission a adopté cet article.

En résumé, Votre 3^e Commission, statuant sur l'ensemble, accepte, d'après les motifs qui vous ont été exposés dans le présent rapport, le projet tel qu'il vous a été transmis par la Chambre des Représentants, par 4 voix contre une et trois abstentions.

Le Président,
Le DUC D'URSEL.

Le Rapporteur,
FERD. SPITAEELS.