

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 AVRIL 1845.

RAPPORT

Fait par M. LESOINNE, au nom de la section centrale ⁽¹⁾ chargée d'examiner le projet de loi relatif à la construction d'un canal de navigation latéral à la Meuse, de Liège vers le canal de Maestricht à Bois-le-Duc ⁽²⁾.

MESSIEURS,

Le projet qui vous est soumis a pour but de prolonger le canal de Bois-le-Duc à Maestricht jusqu'au bassin houiller de Liège, de manière à mettre ce dernier, ainsi que les nombreux établissements industriels qui l'avoisinent, en communication, au moyen d'un système de navigation présentant un tirant d'eau uniforme et constant, avec la Hollande d'une part, avec les canaux de la Campine, d'autre part.

L'utilité de ce projet, qui avait déjà été reconnue sous le Gouvernement précédent, se fait bien plus vivement sentir aujourd'hui que les produits de la province de Liège ont à soutenir, sur le marché hollandais, la concurrence des produits similaires anglais et allemands. Il ne faut pas perdre de vue, en outre, que cette concurrence sera rendue plus difficile encore par suite de l'abolition récente du droit de sortie sur les houilles anglaises. D'un autre côté, la Ruhr a

(1) La section centrale était composée de MM. LIEDTS, *président*, DE TORNACO, OSY, DU BUS aîné, KERVIN, DE MAN D'ATTENRODE, et LESOINNE, *rapporteur*.

(2) Projet de loi et annexe, n^o 79 (art. 1 et 4).

été canalisée de manière à admettre des bateaux d'un fort tonnage, ce qui diminue considérablement les frais de transport des charbons allemands vers la Hollande. Il est donc indispensable de placer nos industriels dans les meilleures conditions possibles, pour qu'ils puissent lutter avec leurs concurrents sur le marché hollandais.

La création des canaux de la Campine rend nécessaire aussi la construction du canal de Liège à Maestricht; on conçoit combien il est important, pour hâter le défrichement de la Campine, qu'elle puisse s'approvisionner à bon marché et sans interruption plus ou moins prolongée en combustibles, engrais, matériaux nécessaires à la construction des routes, etc., dont elle peut avoir besoin. Elle doit, d'un autre côté, trouver un écoulement facile pour ses produits vers Liège: les difficultés et les frais de la navigation en remonte de Maestricht à Liège pourraient plus ou moins l'entraver.

Les motifs qui ont fait préférer la construction d'un canal latéral à l'amélioration de la Meuse, sont les suivants :

Deux systèmes se présentaient : celui des passes navigables et la canalisation.

On a renoncé au premier :

1^o A cause de l'incertitude dans laquelle on se trouve encore aujourd'hui sur les résultats obtenus au moyen de ce système;

2^o A cause de l'impossibilité d'obtenir au moyen de ce système un tirant d'eau qui ne rende pas nécessaire le transbordement à Maestricht.

On a renoncé à la canalisation à cause des difficultés qui auraient pu être soulevées par les riverains, si l'on avait changé le régime de la rivière, et pour ne pas entraver la navigation à vapeur qui, dans ces derniers temps, a pris une assez grande extension sur la Meuse.

Tous les projets d'utilité générale sont plus ou moins susceptibles de froisser quelques intérêts particuliers; l'association des bateliers de la Meuse, quelques industriels et habitants de la rive droite de la Meuse ont envoyé des pétitions contre le canal de Liège à Maestricht. Je n'entrerai pas ici dans l'examen de ces pièces, elles ont été pour la plupart imprimées et envoyées à tous les membres de cette Chambre; elles seront, au reste, déposées sur le bureau pendant la discussion.

Par contre, le projet a été appuyé par la chambre de commerce de Liège, la députation du conseil provincial, le conseil communal et la société des charbonnages; les pétitions et avis de ces différents corps seront également déposés sur le bureau.

La principale objection soulevée dans les sections était l'absence de convention avec le gouvernement des Pays-Bas pour la construction du canal sur son territoire.

Cette objection a paru fondée à la section centrale; aussi n'a-t-elle consenti

à donner son assentiment au projet que sous la condition qu'il ne pourrait recevoir aucun commencement d'exécution avant qu'une convention ne fût intervenue entre le Gouvernement des Pays-Bas et le Gouvernement belge, réglant le mode d'exécution du canal sur le territoire néerlandais.

Elle a eu devoir stipuler, en outre, qu'aucune dépense autre que celles de construction et d'entretien ne pourrait être mise à la charge de la Belgique. Cette restriction a paru nécessaire afin que la Hollande ne prît pas prétexte de la construction du canal sur son territoire pour exiger de nous des compensations, de quelque nature qu'elles soient. Cette prétention de la part de la Hollande serait d'autant moins fondée que le canal en projet est aussi favorable à son commerce et à sa navigation intérieure qu'elle peut l'être au commerce et à l'industrie de la Belgique. Il reste toutefois entendu que cette dernière clause ne s'applique pas aux droits de bassin actuellement perçus à Maestricht.

En conséquence, la section centrale, à l'unanimité moins une abstention, vous propose d'adopter le projet de loi comme suit.

PROJET DE LOI.

A highly decorative, calligraphic signature of the name 'Leopold' in a black and white font.

Roi des Belges, etc.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Il est ouvert au Département des Travaux Publics un crédit de fr. 3,500,000 pour la construction d'un canal de navigation latéral à la Meuse, de Liège vers le canal de Maestricht à Bois-le-Duc.

Cette dépense sera provisoirement couverte au moyen d'une émission de bons du trésor.

ART. 2.

Ce projet ne pourra recevoir aucun commencement d'exécution avant que l'introduction du canal dans le rayon de la forteresse de Maestricht et le mode d'exécution aient été réglés par une convention entre le Gouvernement belge et celui des Pays-Bas.

Aucune autre dépense que celle de construction et d'entretien ne pourra être mise à la charge de la Belgique.

Le rapporteur,

CH. LESOINNE.

Le président,

LIEDTS.