

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 10 MAI 1856.

Canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtrai ⁽¹⁾.

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA SECTION CENTRALE ⁽²⁾, PAR M. DE HAERNE.

MESSIEURS,

Le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, qui a pour but de réduire à 14,795 mètres une navigation fluviale qui en embrasse aujourd'hui 227,008, a été projeté depuis longtemps, et s'est toujours présenté à l'esprit comme devant faire une section intermédiaire d'une grande ligne de communication, par eau, entre la mer du Nord et nos bassins houillers.

Le canal de Menin à Ypres, en reliant la Lys à l'Yperlée, devait être le prolongement naturel du canal de Bossuyt à Courtrai. Dès 1819, et plus tard, à différentes reprises, la plupart des chambres de commerce du Hainaut et de la Flandre occidentale réclamèrent vivement l'exécution de cette entreprise d'utilité publique et nationale.

C'est à ce point de vue que se sont placés, en 1845, les demandeurs en concession du canal de jonction qui nous occupe, et c'est dans cette vue qu'ils sollicitèrent et obtinrent, en 1851, la concession de cette voie navigable, avec garantie d'un *minimum* d'intérêt de 4 p. % pendant trente ans.

Cette garantie, comme le dit l'exposé des motifs du projet de 1851, sera purement nominale, sauf les circonstances de force majeure, contre lesquelles les concessionnaires cherchent, avec raison, à se prémunir.

Tous les ingénieurs qui, depuis des siècles, se sont occupés des voies navigables, ont su apprécier l'importance des canaux de jonction des fleuves et rivières. Mais on comprend que dans les temps antérieurs l'industrie et le commerce étaient trop peu avancés pour permettre, sans de grands sacrifices, l'application de ce système à tous les cours d'eau dont la jonction paraît aujourd'hui d'une exécution facile.

La navigation s'est considérablement développée depuis quelques temps et sur-

(1) Projet de loi, n° 229.

(2) La section centrale, présidée par M. ROUSSELLE, était composée de MM. DE HAERNE, LE BAILLY DE TILLEGHEM, SINAVE, LESOINNE, OSY et VANDENPEEREBOOM.

tout depuis que l'application de la vapeur à la locomotion est venue féconder toutes les sources de la richesse publique.

Le canal de jonction de l'Escaut à la Deule, conçu par Vauban, n'a été concédé qu'en 1839, et n'a pu encore dépasser Roubaix. L'industrie privée a reculé jusqu'ici devant l'achèvement de ce canal, quoiqu'il produise aujourd'hui un intérêt de 4 1/2 p. % aux actionnaires, malgré la concurrence du chemin de fer du Nord. La concurrence des voies ferrées, qui a été longtemps exagérée, explique les hésitations qui ont arrêté l'exécution de pareils travaux.

Le canal de Bossuyt à Courtrai, qui est destiné à réunir l'Escaut à la Lys et aux affluents de cette rivière, se présente dans les conditions les plus favorables. La navigation existe et, malgré ses énormes détours, elle se développe à côté du railway qui est aussi en progrès. C'est ce qui a été établi, en 1851, dans un Mémoire officiel adressé à M. le Ministre des Travaux Publics par l'ingénieur en chef de la Flandre occidentale, M. Gerardot de Sermoise. C'est ce que ce même ingénieur a confirmé dans un rapport, également officiel, du 13 mars dernier. Il y fait voir que la navigation actuelle vers les rives de la haute Lys, qui n'a fait que s'accroître, quoiqu'elle ait pris de plus en plus la direction par la France, suffit pour couvrir les frais de construction et d'entretien du canal.

Mais, pour exécuter des travaux publics, même ceux qui se présentent sous l'aspect le plus favorable, on doit compter avec l'opinion, qui, aujourd'hui, il faut bien le reconnaître, s'attache particulièrement aux chemins de fer.

D'un autre côté, la garantie d'intérêt a été accordée en 1851 au canal de Bossuyt à Courtrai, pour trente ans seulement, tandis que le terme de cinquante ans avait été fixé pour les autres travaux concédés à la même époque. Cette exception a jeté une espèce de défaveur sur la première entreprise, au point de vue financier; et comme il est dit dans l'exposé des motifs, cette circonstance a rendu très-difficile, pour ne pas dire impossible, la formation du capital nécessaire à l'exécution de ce travail d'utilité publique.

C'est pour ce motif que la compagnie Parent, Schaken et Adan s'est adressée au Gouvernement, pour lui demander la prolongation à cinquante années du terme de trente ans, qui lui avait été accordé pour la garantie du *minimum* d'intérêt.

Toutes les sections, Messieurs, ont compris que cette demande est fondée sur l'équité; elles ont toutes adopté le projet de loi à l'unanimité.

Néanmoins, quelques observations ont été présentées par plusieurs sections, et ont fixé l'attention de la section centrale.

La 4^e section trouve que, d'après l'exposé des motifs, il est difficile de se rendre compte des produits futurs de ce canal; mais comme elle ne veut pas en entraver l'exécution, elle admet la prolongation de garantie, proposée par le Gouvernement.

Un membre de la section centrale, répondant à cette observation, fait remarquer que l'exposé des motifs doit être mis en rapport avec les pièces qui ont été publiées au sujet du canal de Bossuyt, en 1851, et notamment avec le mémoire déjà cité de M. l'ingénieur de Sermoise.

Voici le calcul des revenus, fait par cet ingénieur, d'après le tarif des péages inséré au cahier des charges, et sans tenir compte de la navigation future par le canal de Schipdonek.

1 ^o Du Hainaut, en destination des rives de la Lys en amont du barrage de Vive-Saint-Éloi jusqu'en amont de Comines	85,000 tonnes à fr. 1 80 fr.	153,000
2 ^o Retour à charge	20,000 — 1 80	36,000
3 ^o Retour à vide	50,000 — 0 60	30,000
4 ^o Du Hainaut, en destination des rives de la Lys en aval de Vive-Saint-Éloi.	15,000 — 1 20	18,000
5 ^o Retour à charge	3,000 — 1 20	3,600
6 ^o Retour à vide	12,000 — 0 40	4,800
		Fr. 245,400

Ces revenus ont été évalués, en 1851.

M. de Sermoise constate, comme nous l'avons déjà dit, dans son dernier rapport, un progrès dans la navigation pour l'année 1855. Il fait voir que le seul transport des charbons, sans compter les autres qui se sont également accrus, ont augmenté de 1850 à 1855, dans une proportion notable. Pendant cette période l'augmentation du nombre des bateaux charbonniers, en destination des rives de la Lys entre l'écluse de Comines et celle de Vive-Saint-Éloi, a été de 73 et celle du tonnage de 8,896.

La construction du canal de Bossuyt, en réduisant une navigation difficile, qui exige aujourd'hui huit jours, à une navigation facile d'un ou de deux jours, d'après la destination, donnera évidemment lieu à une réduction de fret, et augmentera encore le mouvement qui s'accroît déjà d'année en année.

La somme de revenus portée à 245,000 francs augmentera dans la même proportion. L'intérêt à 4 p. % du capital de 5,000,000 de francs fixé pour la construction du canal, monte à 200,000 francs, somme que l'État garantit. Les dépenses d'entretien et d'exploitation, quoique variables, sont évaluées à 59,700 francs; reste donc une somme de 5,300 francs, en faisant abstraction des circonstances qui doivent évidemment améliorer, à l'avenir, la situation du canal.

Dans la 5^e section, un membre a proposé de décider que le Gouvernement sera tenu d'exiger des demandeurs en concession, 1^o le versement d'un cautionnement de 2 1/2 p. %, ou de 125,000 francs, avant d'accorder une concession provisoire, et 2^o d'élever ce cautionnement à 5 p. % ou à 250,000 francs, à verser par les concessionnaires avant la concession définitive. Cette proposition est adoptée à l'unanimité par la 5^e section.

Un membre de la section centrale propose de suivre, à cet égard, la règle générale qui a été adoptée par la section centrale, chargée de l'examen des concessions de plusieurs chemins de fer, dans le cas où cette règle serait admise par la Législature. Cette proposition est acceptée à l'unanimité.

La sixième section charge son rapporteur de faire valoir, en section centrale, les observations suivantes :

1^o Il importe que ce canal soit établi de manière à ne pas exhausser, à son origine vers l'Escaut, le lit de ce fleuve, et à ne pas aggraver la situation des riverains, au point de vue des inondations ;

2^o L'établissement de ce canal ne peut pas avoir pour conséquence de changer

en canal de navigation, celui de Deynze à Schipdonck, qui a été créé pour débarrasser les Flandres des eaux surabondantes de la Lys.

En ce qui concerne le premier point, un membre de la section centrale fait remarquer qu'aux termes de l'art. 25 du cahier des charges, le Gouvernement ayant le droit d'exercer, *dans l'intérêt public*, une surveillance sur les travaux de premier établissement, on ne pourra s'écarter des règlements établis pour remédier aux inondations du fleuve. Il ajoute qu'il ne comprend pas dans quel intérêt les concessionnaires pourraient chercher à exhausser le lit du fleuve, puisque le canal sera alimenté par des machines hydrauliques.

La section centrale se rallie à ces observations.

Quant à la destination future du canal de Deynze à Schipdonck, dont s'est occupée aussi la sixième section, plusieurs membres de la section centrale émettent l'opinion, qui est partagée par tous les autres membres, que l'on ne peut pas lier les mains à la Législature pour l'avenir, et qu'il va sans dire que, dans aucun cas, on ne pourra mettre obstacle au libre écoulement des eaux surabondantes des Flandres, par le canal de Deynze à Schipdonck. Mais, plusieurs membres font observer que les ingénieurs s'accordent à dire que ce canal a été construit de manière à pouvoir répondre à un double but d'utilité publique, en ce qu'il peut servir, selon les circonstances, à la navigation et à la décharge des eaux. En réunissant ces deux avantages, le pays obtiendrait un dédommagement plus complet des sacrifices qu'il s'est déjà imposés du chef de ce canal, et qu'il aura encore à supporter pour le prolonger jusqu'à la mer. Ce qui est certain, c'est qu'en ouvrant le canal de Schipdonck à la navigation, on augmenterait considérablement les revenus du canal de Bossuyt à Courtrai. Cette augmentation a été portée par M. de Sermoise à 46,000 francs par an. On voit par là que le projet a pour but de donner une garantie morale, plutôt que matérielle, aux concessionnaires vu la défaveur dont les canaux sont encore l'objet. Nous ajouterons que cette navigation aurait un caractère national, en ce que, dans l'intérêt de la consommation française, elle attirerait, par cette nouvelle voie, les bateaux qui se dirigent de Mons vers Dunkerke, et qui empruntent aujourd'hui en grande partie les eaux françaises.

Telles sont, Messieurs, les observations qui se sont produites dans la section centrale, qui a adopté, à l'unanimité des sept membres, les résolutions dont il est fait mention dans ce rapport, ainsi que le projet de loi proposé par le Gouvernement.

Elle a également proposé, à l'unanimité, de déposer sur le bureau de la Chambre, pendant la discussion, une pétition qui vous a été adressée par la chambre de commerce d'Ypres, et qui expose très-clairement les raisons qui militent en faveur de ce projet.

D'après ce qui vient d'être dit dans ce rapport, la section centrale est d'avis que le Gouvernement, en souscrivant la nouvelle convention avec les concessionnaires, déterminera le montant du cautionnement à verser, d'après ce qui aura été statué à cet égard pour les concessions nouvelles de chemins de fer.

Le rapporteur,
D. DE HAERNE.

Le président,
CH. ROUSSELLE.