

(¹)

(N° 60.)

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 28 JANVIER 1859.

Abrogation des dispositions législatives concernant le concours des propriétés riveraines, aux frais de construction du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et du canal d'embranchement vers Turnhout ⁽¹⁾.

RAPPORT

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

MESSIEURS,

La loi du 16 septembre 1807 a introduit un principe nouveau dans notre législation. Ses auteurs sont partis de l'idée, juste, au fond, que les propriétés particulières, spécialement favorisées par les travaux publics exécutés aux frais de l'État, des provinces ou des communes, avec les fonds provenant de l'impôt payé par tous, devaient intervenir pour une part dans la dépense.

En thèse générale, il serait difficile de contester la justice de ce principe, qui a pour objet la rémunération d'un service rendu. Mais quand on vient à en faire l'application, des difficultés très-sérieuses surgissent presque toujours. C'est ce qui est arrivé avec les riverains des canaux de Zelzacte et de la Campine, dont les réclamations furent si générales et, il faut bien le dire, si fondées que le Gouvernement dut renoncer à percevoir les annuités qui avaient été imposées.

C'est pour mettre fin à cette situation irrégulière, que, dans la séance du 7 décembre dernier, M. le Ministre des Finances a déposé sur le bureau de la Chambre, un projet de loi abrogeant les dispositions des lois des 29 septembre 1842, 10 février 1843 et 6 avril 1843, en vertu desquelles les propriétés riveraines du canal de jonction de la Meuse à l'Escaut et du canal d'embranchement vers

(1) Projet de loi, n° 28.

(2) La section centrale, présidée par M. VERHAEGEN, était composée de MM. MANILIUS, MASCART, DU BUS, J. JOURET, NEYT et DE FRÉ.

Turnhout étaient appelées à concourir aux frais de construction de ces voies navigables.

Trois sections ont adopté le projet de loi sans observation.

La 1^{re} et la 5^e demandent que le canal de Zelzaete soit compris dans la mesure.

La 2^e n'adopte qu'à cette dernière condition.

Quoique favorable au projet de loi, la section centrale, avant de prendre une résolution, voulut connaître l'opinion du Gouvernement sur la proposition commune des trois sections. Dans une note communiquée à la section centrale il a été déclaré qu'il y aurait de sérieux inconvénients à comprendre, dans le projet de loi, le canal de Zelzaete à la mer du Nord, construit exclusivement dans l'intérêt des riverains ; que, s'il y a lieu d'abroger les dispositions de l'art. 2 de la loi du 26 juin 1842, imposant aux riverains une part de la dépense des travaux d'établissement, jusqu'à concurrence d'un million de francs, il y a à remarquer, que la loi, art. 4, a en outre imposé aux provinces intéressées les frais d'entretien et d'administration du canal, que ces frais ont été jusqu'ici supportés par l'État, mais sous la réserve de son droit de recours contre les provinces.

Ainsi, tout en reconnaissant qu'il y a lieu d'abroger la disposition de la loi, d'après laquelle les propriétés intéressées devaient contribuer aux frais de construction du canal, le Gouvernement demande qu'on lui laisse le temps de bien examiner la question relative aux frais d'administration et d'entretien. Il pourra alors soumettre à la Chambre un travail complet, comprenant l'abrogation des art. 1^{er}, 2 et 6, l'abrogation de l'art. 4, ou une modification de ce dernier article.

En présence de la déclaration qui précède, et par le fait de la non-exécution de l'art. 2 de la loi du 26 juin 1842, la section centrale n'a pas pensé que la situation des riverains du canal de Zelzaete, en ce qui concerne le concours qui leur a été imposé, dût être changée d'une manière incidente ; mais, si elle reconnaît qu'il n'y a pas péril en la demeure, elle insiste néanmoins pour que la Chambre soit saisie le plus tôt possible d'un projet de loi, qui mette fin à une situation tout à fait irrégulière. Par l'accueil qui est fait au projet de loi par toutes les sections et par la section centrale, il ne peut rester aucun doute sur les dispositions de la Législature à revenir complètement sur les mesures exceptionnelles qui ont été prises, en 1842 et en 1843, à l'égard des canaux de Zelzaete et de la Campine, dispositions presque inexécutables et présentant, en outre, un caractère peu équitable, quand on considère qu'elles ne sont appliquées qu'à une faible partie des travaux publics, exécutés par l'État depuis 1850, et au détriment de populations assez pauvres.

La loi du 10 février 1843, avait déterminé pour quelle part dans la dépense devaient concourir les propriétés riveraines du canal de la Campine. Le terrain fut divisé en cinq zones, de 1,000 mètres chacune, et l'annuité à payer pendant vingt-cinq ans fut établie en raison de la distance du franc-bord du canal, à partir du jour où la section serait livrée à la navigation. On admettait que les propriétés les plus rapprochées du canal devaient le plus profiter de son établissement, mais ce principe, appliqué d'une manière absolue, devait donner lieu à de nombreuses réclamations. Elles ne tardèrent pas à se produire de la part de ceux dont les intérêts étaient lésés par le morcellement ou l'ensablement de leurs propriétés, le défaut d'écoulement des eaux, etc. Il est vrai que l'art. 7 de la loi

autorisait le Gouvernement à accorder les modérations qui lui paraîtraient équitables, mais, quoique indispensable, ce correctif aux bases de l'impôt n'était pas de nature à arrêter les réclamations, et l'arrêté royal du 8 janvier 1845 ne put recevoir aucune exécution. Après plusieurs tentatives et en désespoir de cause, une commission fut instituée par arrêté royal du 11 septembre 1845.

Chargée d'examiner sur les lieux à quelles propriétés il conviendrait d'accorder des modérations d'impôt, elle fut unanime pour déclarer que la loi était inexécutable.

De tous les travaux publics que l'État peut construire et qui sont indiqués dans la loi de 1807, la construction d'un canal est peut-être celui qui présente le plus de difficultés à l'application équitable du principe que cette loi contient. Par l'ouverture d'une route, par la construction d'un pont ou de quais, les avantages sont certains et permanents et ne peuvent causer aucun dommage aux propriétés voisines. Mais par la nature du service que l'État rendait ici aux propriétés riveraines du canal, il était impossible de déterminer la part de profits que devait réaliser chacun des terrains longeant la voie navigable. Une légère dépression du sol rendait celui-ci humide ou marécageux, tel autre n'était pas atteint par les eaux et le canal ne lui procurait aucun avantage direct.

Assurément, en prenant l'ensemble des propriétés, l'opération leur était incontestablement avantageuse, mais elle devait l'être si inégalement, même pour les propriétés comprises dans chacune des cinq zones, qu'il aurait fallu, pour que la redevance payée fut en rapport avec le service rendu, une expertise des produits dus à l'irrigation par les eaux du canal.

Ce travail aurait dû être fait tous les ans avant la récolte, car le Gouvernement ne cède que l'excédant d'eau nécessaire à la navigation, et cet excédant seulement. Jamais il n'en a concédé une quantité déterminée, et ce qui le démontre c'est que les propriétaires se sont formellement engagés à se soumettre à toutes les dispositions législatives et administratives qui pourraient intervenir plus tard, l'irrigation n'étant que le but accessoire des canaux de la Campine ; le Gouvernement, par la loi du 20 juin 1856, a seul la manœuvre des écluses et il ne donne que l'eau qu'il a de trop. Il en résulte, pendant les années de grande sécheresse, que la quantité d'eau disponible ne suffit pas aux besoins des 1,500 à 2,000 hectares qu'on a pu mettre en culture, et que l'aide de l'État est souvent en raison inverse des besoins auxquels il faudrait pourvoir. On ne pourrait donc pas faire payer une redevance fixe et invariable au profit de l'État quand l'augmentation de produit qui sert de base à la redevance est aussi incertaine et aussi variable.

Mais en admettant que les propriétaires du sol puissent disposer de la quantité d'eau sur laquelle ils avaient cru pouvoir compter, il n'y aurait pas même lieu de maintenir l'état des choses actuel. La redevance moyenne par hectare, est de fr. 1-08, pour toutes les zones. Si elle était payée intégralement, et en supposant que l'État ne posât aucun fait pouvant donner lieu à des demandes d'indemnité, le produit annuel ne serait que de 2,100 francs pour les 2,000 hectares. Un pareil résultat justifierait seul la présentation du projet de loi.

Les canaux de la Campine, ont coûté, à l'État, plus de 15 millions de francs, et en comprenant le canal latéral à la Meuse, de Liège à Maestricht, qui en fait

évidemment partie, 20,700,000 francs. La partie soumise à une redevance figure dans cette somme pour 3,864,000 francs. Peut-on équitablement, sans soulever les plus vives réclamations et pour un produit aussi insignifiant que celui qui vient d'être indiqué, peut-on faire payer la redevance extraordinaire, stipulée dans la loi de 1842, tandis que les autres parties de la même voie navigable seraient exemptes de toute charge? Évidemment non.

Indépendamment de sa grande utilité comme voie de transport, le canal de la Campine devait contribuer au moyen des irrigations au défrichement des landes stériles qui couvrent une grande partie des provinces d'Anvers et de Limbourg. Ces landes existaient de temps immémorial, et on peut dire que leurs propriétaires n'avaient aucun droit particulier à faire valoir, pour que le trésor public contribuât à leur fertilité.

Il n'en était pas tout à fait de même des terres que traverse aujourd'hui le canal de Zelzaete. Avant 1830, les eaux de cette partie du pays avaient leur principal écoulement par le canal de Terneuze et par deux embouchures du bras de mer, qui, avant son ensablement, formaient une île du pays de Cadzand. Mais par le fait de la révolution, la Belgique se trouva privée de la majeure partie de ses voies d'écoulement, il ne lui resta que deux écluses, celle de Hasegras et celle d'Isabelle; les six autres étaient sur le territoire hollandais.

S'il est vrai qu'avant 1830, les moyens d'écoulement étaient déjà incomplets et insuffisants, ce furent néanmoins les événements politiques qui amenèrent la nécessité de créer le canal. On tenait à ne pas rester presque entièrement à la merci d'une puissance étrangère qui n'avait aucun intérêt direct à préserver une masse de propriétés de l'envahissement des eaux. Ce fut donc un acte de justice, parce que les anciens moyens d'écoulement n'existaient plus, sans que ce résultat pût être attribué aux propriétaires du sol.

D'ailleurs, cette voie d'écoulement, qui a coûté 5 millions, n'est pas le seul travail qu'on ait exécuté dans les Flandres depuis 1830, et ayant une destination identique. On a encore créé le canal du sud de Bruges, qui a coûté 460,000 francs, celui de Deynze par Schipdonck à la mer du Nord, le plus considérable de tous, dont la dépense est évaluée à près de 10 millions, et cela sans exiger aucun sacrifice des parties intéressées.

D'un autre côté, quand on considère qu'au 1^{er} janvier 1854 une somme de 263,671,000 francs avait été dépensée à améliorer nos voies de communications si favorables au développement de tous les intérêts privés, il devient difficile de maintenir la mesure exceptionnelle prise à l'égard des canaux de Zelzaete et de la Campine.

La section centrale, à l'unanimité, vous propose, Messieurs, l'adoption du projet de loi. Elle espère en même temps, que le Gouvernement soumettra à la Législature un projet de loi qui exonère les riverains du canal de Zelzaete de la redevance qui leur a été imposée par l'art. 2 de la loi du 26 juin 1842.

Le Rapporteur,
MASCART.

Le Président,
VERHAEGEN.