

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 9 MAI 1882.

Classification de la Haine parmi les rivières navigables et flottables.

DÉVELOPPEMENTS PRÉSENTÉS PAR M. BOCKSTAEL.

Le projet de loi que nous avons eu l'honneur de soumettre à la Chambre dans sa séance du 4 de ce mois, a pour objet de faire reconnaître que, conformément à de nombreuses décisions judiciaires, la Haine est une rivière navigable, qu'elle appartient au domaine de l'État, et que celui-ci conserve la charge de la curer et de l'entretenir.

Pendant plus de six cents ans, la Haine a servi à la navigation; dans le siècle dernier, elle était canalisée sur toute son étendue; sept écluses étaient établies entre Mons et la frontière; son trafic s'élevait à plus de deux cent mille tonnes par an.

Au commencement de ce siècle, après la jonction de l'Oise à l'Escaut, la Haine devint insuffisante; lorsque survenaient des sécheresses, il fallait trop de temps pour gagner Condé.

Le canal de Mons à Condé fut décrété le 18 septembre 1807, et livré à la navigation le 19 octobre 1818.

Son alimentation se fait au moyen des eaux de la Haine et de la Trouille.

Ces deux rivières ont été expressément déclarées navigables par un décret du 28 messidor, an XIII, rendu par l'Empereur, sur l'avis du conseil d'État.

Le canal de Mons à Condé a été jusqu'en 1843 administré par la province du Hainaut qui percevait les péages à son profit.

A la page 38 de son rapport de 1844, voici comment s'exprime la députation permanente de cette province :

« La reprise du canal de Mons à Condé par l'État, ordonnée par la loi du » 29 décembre 1843, doit porter une rude atteinte à l'état financier du » Hainaut.

« Suivant les dispositions de cette loi, la province continuera de jouir des » droits de navigation du canal (déduction faite d'une somme de 50,000 francs

» pour frais d'entretien et d'exploitation) pendant 10 années à partir du
 » 1^{er} janvier 1844, avec cette clause, que la somme à abandonner à la pro-
 » vince décroîtra annuellement d'un dixième après la première année. Ainsi,
 » en évaluant à 140,000 francs le taux moyen du produit de la navigation
 » du canal de Mons à Condé pendant ces dix années, la province recevra :

»	En 1844		Fr.	90,000	»
»	» 1845			81,000	»
»	» 1846			72,000	»
»	» 1847			63,000	»
»	» 1848			54,000	»
»	» 1849			45,000	»
»	» 1850			36,000	»
»	» 1851			27,000	»
»	» 1852			18,000	»
»	» 1853			9,000	»

ENSEMBLE. . Fr. 495,000 »

Dans la session du conseil provincial du Hainaut de 1844, des protestations énergiques s'élevèrent contre la reprise, par l'État, du canal de Mons à Condé.

Après avoir rappelé l'émotion et la surprise que cette reprise provoqua dans la province, un membre de cette assemblée proposa de nommer une commission pour examiner les questions qu'elle soulève. Entre autres considérations, il faisait valoir les suivantes :

« En 1806, le commerce de charbon du département appela l'attention du
 » Gouvernement français sur l'état désastreux de la navigation de la Haine
 » et de la Trouille; on fit sentir que l'intérêt du vaste empire était lui-même
 » mis en jeu et que si les richesses minéralogiques de nos bassins pouvaient
 » avoir des dépôts, la capitale, en grande partie l'Empire français et le
 » Département de Jemmapes en particulier, en retireraient un avantage
 » direct. Cette pensée a été saisie et le décret du 3 avril 1806 a été rendu.
 » Ce décret est ainsi conçu :

« ART 1^{er}. — A compter de l'an 1807, et pendant six ans, il sera levé sur
 » les départements ci-après dénommés, et par centimes additionnels sur les
 » contributions directes, un fonds destiné à acquitter la moitié des dépenses
 » nécessaires pour la confection du canal de Saint-Quentin, de celui de la
 » Sensée, joignant la Scarpe à l'Escaut, pour la rectification de l'Escaut,
 » entre Cambrai et Tournai, pour compléter les fonds de la canalisation de
 » la Haine, et pour rectifier la navigation de l'Oise entre Chauny et
 » Sampigny.

» ART 2. — Les départements ci-après seront imposés dans les propor-
 » tions suivantes :

» Sur les contributions foncière et personnelle.

» La Dyle	2 centimes.	La Somme	2 centimes.
» L'Escaut	2 —	Le Nord	3 —
» Jemappes.	4 —	La Seine	1 —
» La Lys.	2 —	L'Aisne	2 —
» Les Deux-Nèthes. . .	2 —	La Seine-Inférieure .	1 —
» L'Oise	1 —		

» Art. 3. — Les produits de cette contribution seront versés à la caisse d'amortissement.

» Art. 4. — Le Trésor public fournira, chaque année, une somme égale à celle de ladite contribution.

» C'est sur le Hainaut spécialement qu'a pesé ce subside. Son contingent fut porté à 4 centimes additionnels. Pendant de longues années, le Hainaut a payé des sommes qu'on peut évaluer de 900,000 francs à 1,000,000 de francs

» Quel était donc l'avantage qui était promis au Hainaut?

» Pour ses sacrifices si longs et si lourds, on assurait à son industrie un débouché avec la certitude qu'aucune charge ne viendrait en quelque sorte le paralyser. On avait garanti à l'industrie du Hainaut l'exportation, au moyen de droits qui ne feraient que couvrir les frais d'entretien du canal.

» Une pareille proposition a été accueillie avec empressement et même le Hainaut est allé au-devant.

» Or, sous l'Empire et pendant le peu de temps que le canal aurait pu servir, on ne voit nulle intention de faire payer à l'industrie seule un canal fait dans l'intérêt général.

» Les choses en étaient là lorsque est intervenu le pacte fondamental de 1815. L'article 225 de ce pacte disait que les produits des péages sur les routes et sur les canaux seraient réservés aux provinces pour être employés par elles à divers travaux d'utilité publique.

» Serait-il vrai que parce que la révolution a violemment déchiré ce pacte, les droits de propriété qu'il a consacrés se trouveraient détruits?

La Commission spéciale chargée d'examiner les questions se rattachant à la reprise, par l'État, du canal de Mons à Condé proposa un projet d'adresse à présenter à la Législature.

Ce projet fut approuvé en séance du conseil provincial du Hainaut du 20 juillet 1844.

Nous en extrayons les passages suivants :

« Parmi tous les événements qui, depuis près de 30 ans, ont froissé les intérêts du Hainaut, il en est peu qui l'aient plus profondément affecté, et menacé plus sérieusement son avenir financier que la reprise du canal de Mons à Condé.

» Cette mesure législative blesserait le respect dû aux droits acquis, et les règles de la justice distributive, si, appliquée au Hainaut seul, elle s'accom-

plissait sans une garantie précise de l'affectation de l'excédant du produit des péages à des travaux de même nature dans la province.

» Quand cette voie de communication, construite dans l'intérêt et, en grande partie, aux frais du Hainaut, nous a été remise, le revenu, loin de représenter l'intérêt du capital énorme qu'elle avait exigé, ne suffirait pas pour couvrir ses frais d'entretien : c'est par un acte provincial, c'est par un impôt frappé sur l'industrie particulière, qu'elle fut rendue productive et que, dans la suite, elle devint la source la plus sûre et à la fois la plus abondante de nos revenus. C'est sur elle que reposait l'espoir de la réalisation de grands travaux d'utilité publique médités ou entrepris. »

Les plaintes amères que renferme cette adresse ne furent pas entendues.

La loi de Budget du 29 décembre 1843 sortit tous ses effets.

A partir de 1853, le Hainaut fut complètement dépouillé de la principale source de ses revenus.

L'État, prenant à son profit les péages du canal de Mons à Condé, devait, semble-t-il, s'occuper désormais de l'entretien de la Haine qui l'alimentait, et que ce canal avait remplacé au point de vue de la navigation, mais nous allons voir qu'il refusa bientôt d'accepter ces conséquences.

La province de Hainaut, malgré ses protestations, n'obtint même pas que l'excédant des produits du canal fût appliqué à l'amélioration exclusive de ses voies de communication.

Dès 1844, l'administration prétendit que la Haine et la Trouille devaient être entretenues par les riverains dans les parties où elles avaient cessé d'être navigables ou de servir à la navigation.

L'autorité provinciale, obéissant aux instructions qu'elle recevait de l'État, donna l'ordre aux agents voyers de verbaliser à charge des riverains pour les contraindre à curer, mais les tribunaux reconnurent que cette prétention est mal fondée.

Ils renvoyèrent les inculpés des fins des poursuites, et déclarèrent qu'aucune disposition réglementaire n'ayant pu établir le déclassement de la Haine, cette rivière continue à faire partie du domaine public. (Jugement du tribunal de Tournai du 7 août 1875.)

La Cour suprême, par arrêt du 22 mars 1866, a d'ailleurs reconnu que la Haine est navigable et flottable, que l'État seul peut disposer de ses eaux.

Aujourd'hui cependant cette rivière n'est plus curée ni entretenue.

Des inondations plus étendues se produisent à chaque crue d'eau.

Les dommages qui en résultent sont considérables, et il importe de remédier à un état de choses aussi déplorable.

La vallée de la Haine entre Mons et la frontière est traversée par un grand nombre de routes et de chemins de fer, qui pour la plupart appartiennent à l'État, et sont établis sur des remblais plus ou moins élevés.

Ces remblais réduisent l'étendue des surfaces qui, en temps de crue, sont inondées dans le voisinage immédiat des rives, mais ils ont pour effet d'étendre l'inondation à des distances plus éloignées, et de retarder le retrait des eaux.

Ces circonstances militent encore en faveur de la thèse que nous soutenons que l'État doit curer et entretenir la rivière.

Cependant le comité du contentieux du Département des Travaux publics ne partage pas cet avis; le Gouvernement a provoqué l'établissement de Wateringues qui se constituent difficilement. Ces Wateringues ont d'ailleurs l'inconvénient grave d'appeler un grand nombre de propriétaires à prendre part à des charges qu'ils n'ont jamais dû supporter précédemment.

Ces charges doivent incomber au domaine public puisque la classification de la rivière n'a pas changé.

Il est bien vrai que le comité du contentieux se demande si le décret du 18 septembre 1807, en ordonnant la création du canal de Mons à Condé, n'a pas du même coup consacré le déclassement des rivières la Haine et la Trouille.

L'exécution de ce décret n'étant possible, dit-il, qu'à la condition de soustraire ces rivières à la navigation, n'en faut-il pas conclure que le législateur a voulu et proclamé d'avance que ces cours d'eau allaient changer de destination ?

Le comité incline pour l'affirmative. Il semble aussi disposé à croire que quand un cours d'eau est ainsi transformé par le fait de l'État, et prend place parmi les rivières non navigables, les riverains doivent supporter désormais la charge du curage.

Toutefois, il reconnaît que si cette solution peut se soutenir, c'est en se plaçant sur le terrain du droit et nullement sur celui de l'équité.

L'arrêt de la Cour de cassation nous autorise à ne pas partager l'avis du comité

L'État doit, nous paraît-il, supporter toutes les conséquences du fait qu'il a posé, comme il en recueille tous les bénéfices. En créant le canal de Mons à Condé, il a conservé l'obligation de curer et d'entretenir la rivière la Haine, il n'a pas pu transférer cette obligation au riverain.

Si l'État a jugé bon de construire un canal latéral au lieu de canaliser la rivière, il l'a fait dans un but d'économie, ce qui ne peut avoir pour conséquence d'aggraver les charges de ces riverains.

Lors de la discussion du Budget des Travaux publics, parmi les excellentes choses dites par nos estimés collègues de Bruxelles, nous avons retenu cette pensée très-juste : abstraction faite de la question de savoir si la Senne est une rivière navigable et flottable, il est incontestable que les travaux à exécuter à cette rivière sont d'utilité générale et, parlant, que le Gouvernement, qui, chaque année, demande des crédits spéciaux pour travaux d'utilité publique, aurait pour devoir de proposer des crédits pour travaux à exécuter à la Senne.

Ces bonnes raisons s'appliquent à la Haine tout autant qu'à la Senne, et si vous ne voyez pas ce qui se passe chez nous, comme vous constatez les inondations qui désolent les environs de Bruxelles, les riverains de la Haine n'en sont pas moins soumis chaque année au fléau qui désole périodiquement une partie de notre arrondissement.

Pour la question de droit, nous nous permettrons, Messieurs, de vous prier de consulter la Pasicrisie belge, vol. 1866, Cassation, p. 419. Vous y verrez relatées les considérations de fait qui ont déterminé la Cour d'appel, et con-

staterez que la solution donnée par elle à la question de droit a été confirmée par arrêt de la Cour suprême.

Aussi n'hésitons-nous pas à dire qu'il est contraire au droit et à la justice de décider que la Senne est rangée au nombre des rivières navigables et flottables, quand la Haine ne l'est pas.

Les considérations qui précèdent sont complétées par celles que nous avons déjà développées à l'appui d'un amendement au Budget des travaux publics, amendement que la Chambre n'a pas cru pouvoir admettre. Tel est l'exposé des faits et des observations qui justifient la mesure soumise à votre examen.

L'intérêt public, la justice et l'équité vous convient à reconnaître que la Haine doit rester classée parmi les rivières navigables.

Dans ces circonstances, je pense que nous pouvons avoir confiance dans les lumières et l'équité de la Chambre et nous la convions à voter la proposition que nous soumettons à la Législature.

Nos débuts sont excessivement modestes; nous nous bornons à demander qu'un premier crédit de 100,000 francs soit affecté aux travaux urgents à effectuer à la Haine.

PROPOSITION DE LOI.

ARTICLE PREMIER.

La Haine, revendiquée par l'État comme lui appartenant, est rangée parmi les rivières navigables et flottables, depuis la ville de Mons jusqu'à la frontière française.

ART. II.

Il est ouvert au Ministère des Travaux publics un premier crédit de 100,000 francs pour l'exécution des travaux propres à empêcher les inondations qui se produisent chaque année et à améliorer le régime de la rivière.

ART. III.

Le crédit de 100,000 francs ouvert par la présente loi sera couvert au moyen d'une émission de titres de la Dette publique ou de bons du Trésor dont l'échéance ne dépassera pas cinq ans.

H. BOCKSTAEL.

EM. HARDY.

A. LESCART.

E. MASQUELIER.
